

# Projekt výstavby singltrekového centra na Vsetínsku

Bc. Romana Zubíková

---

Diplomová práce  
2013



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav podnikové ekonomiky  
akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Romana Zubíková**  
Osobní číslo: **M110056**  
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Podniková ekonomika**  
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Projekt výstavby singltrekového centra na Vsetínsku**

Zásady pro vypracování:

### Úvod

#### I. Teoretická část

- Zpracujte literární rešerši z oblasti cestovního ruchu, cykloturistiky a definujte pojem singltrek.
- Popište analytické metody použité v práci.

#### II. Praktická část

- Provedte analýzu současného stavu cestovního ruchu a cykloturistiky v regionu.
- Vypracujte projekt výstavby singltrekového centra včetně ekonomické analýzy.

### Závěr



Rozsah diplomové práce: **cca 70 stran**  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

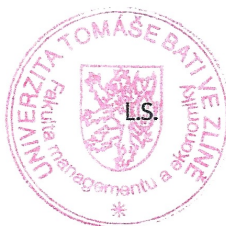
Seznam odborné literatury:

FOTR, Jiří a Ivan SOUČEK. Investiční rozhodování a řízení projektů. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 408 s. ISBN 978-80-247-3293-0.  
GOELDNER, Charles a John RITCHIE. Tourism: principles, practices, philosophies. 9. ed. Hoboken, N.J.: John Wiley, 2009, 624 s. ISBN 978-04-7008-459-5.  
MOUREK, Daniel. Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice. 1. vyd. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.  
PALATKOVÁ, Monika a Jitka ZICHOVÁ. Ekonomika turismu: turismus České republiky. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 205 s. ISBN 978-80-247-3748-5.  
RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.**  
Ústav podnikové ekonomiky  
Datum zadání diplomové práce: **21. června 2013**  
Termín odevzdání diplomové práce: **12. srpna 2013**

Ve Zlíně dne 21. června 2013

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
*děkanka*



doc. Ing. Boris Popesko, Ph.D.  
*ředitel ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby<sup>1</sup>;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3<sup>2</sup>;
- podle § 60<sup>3</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

---

<sup>1</sup> zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

<sup>2</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

<sup>3</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60<sup>4</sup> odst. 2 a 3 mohou užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 12. 8. 2013

Lutiková

<sup>4</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Cílem práce je vytvoření projektu singltrekového areálu a centra, jehož prostřednictvím dojde ke zvýšení turistické atraktivity a návštěvnosti města Vsetín a jeho blízkého okolí. V teoretické části jsou, na základě odborné literatury, objasněny základní pojmy z oblasti cestovního ruchu, cykloturistiky a analytické metody použité v diplomové práci. Analytická část se zabývá zhodnocením současného stavu cestovního ruchu a cykloturistiky ve zkoumaném regionu. Jejím záměrem bylo mimo jiné zjistit silné a slabé stránky a určit příležitosti v oblasti turismu, pro které má region nejlepší předpoklady. Výsledky analýzy poslouží jako podklad pro vytvoření projektu singltrekového centra, který bude zpracován v podobě studie proveditelnosti, souhrnně popisující projekt ze všech důležitých hledisek.

**Klíčová slova:** cestovní ruch, cykloturistika, terénní cyklistika, singltreky, Vsetínsko, studie proveditelnosti.

## **ABSTRACT**

The thesis is focused on singletrack centre project development, as a mean to increase number of tourist activities as well as numbers of visitors in Vsetín and its surrounded areas. Based on professional literature, the theoretical part clarifies the basic terms of tourist industry, bicycle tours and used analytical methods. The analytical part evaluates the current state of tourism and bicycle tours in the researched region. Besides other things, the intention was to find strengths and weaknesses and determine the tourism opportunities, which the region is best, predisposed to. The results of the analysis serve as the groundwork for the singletrack centre development, which lays the framework for the feasibility study, and the project's important viewpoints summary.

**Keywords:** tourist activities, bicycle tours, mountain biking, singletracks, the region of Vsetín, feasibility study.

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucí mé diplomové práce doc. Ing. Zuzaně Tučkové, Ph.D., za odborné vedení práce. Děkuji také zaměstnancům Městského úřadu Vsetín, kteří mi poskytli potřebné informace a Bc. Romanu Kalabusovi za cenné poznatky a rady.

Své díky bych chtěla oficiálně vyjádřit také mým nejbližším, kteří se mnou sdíleli veškeré studijní úspěchy i neúspěchy a byli pro mne vždy oporou.

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>10</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>11</b>
<b>1 CESTOVNÍ RUCH</b> .....	<b>12</b>
1.1 PODSTATA CESTOVNÍHO RUCHU .....	12
1.2 VYMEZENÍ HLAVNÍCH POJMŮ CESTOVNÍHO RUCHU .....	13
1.3 TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ .....	16
<b>2 CYKLOTURISTIKA</b> .....	<b>18</b>
2.1 PŘEDSTAVENÍ CYKLISTIKY .....	18
2.2 CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA .....	20
2.3 TERÉNNÍ CYKLISTIKA.....	24
2.4 SINGLTREKY.....	26
2.4.1 CHARAKTERISTIKA SINGLTREKŮ .....	26
2.4.2 PŘÍNOSY SINGLTREKŮ .....	27
2.4.3 SOUČASNÉ PODMÍNKY A BUDOUCNOST SINGLTREKŮ .....	28
<b>3 ANALYTICKÉ METODY POUŽITÉ V PRÁCI</b> .....	<b>30</b>
3.1 GEOGRAFICKÁ ANALÝZA.....	30
3.1.1 SELEKTIVNÍ PŘEDPOKLADY .....	30
3.1.2 LOKALIZAČNÍ PŘEDPOKLADY .....	31
3.1.3 REALIZAČNÍ PŘEDPOKLADY .....	31
3.2 SWOT ANALÝZA .....	32
3.3 PROJEKTOVÉ ŘÍZENÍ .....	33
3.4 MARKETINGOVÝ VÝZKUM .....	35
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>36</b>
<b>4 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CESTOVNÍHO RUCHU V REGIONU</b> .....	<b>37</b>
4.1 VYMEZENÍ OBLASTI VSETÍNSKA.....	37
4.1.1 LOKALIZAČNÍ FAKTORY.....	37
4.1.2 REALIZAČNÍ FAKTORY .....	40
4.1.3 SELEKTIVNÍ FAKTORY .....	41
4.2 CESTOVNÍ RUCH VSETÍNSKA.....	42
4.3 SWOT ANALÝZA REGIONU .....	46
<b>5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLOTURISTIKY</b> .....	<b>50</b>
5.1 SOUČASNÝ STAV CYKLOTURISTIKY NA VSETÍNSKU .....	52
5.1.1 CYKLOSTEZKA BEČVA.....	53
5.1.2 TERÉNNÍ CYKLISTIKA NA VSETÍNSKU .....	54
5.1.3 SLUŽBY PRO CYKLISTRY NA VSETÍNSKU .....	56
5.2 DOTAZNÍKOVÁ ŠETŘENÍ.....	58
<b>6 ZÁVĚRY ANALYTICKÉ ČÁSTI</b> .....	<b>61</b>
<b>7 PROJEKT VÝSTAVBY SINGLTREKOVÉHO CENTRA</b> .....	<b>63</b>
7.1 ÚVODNÍ INFORMACE .....	63

7.2	STRUČNÉ VYHODNOCENÍ PROJEKTU .....	64
7.3	POPIS PROJEKTU A JEHO ETAP .....	64
7.3.1	PŘEDSTAVENÍ PROJEKTU .....	64
7.3.2	CÍLE PROJEKTU .....	64
7.3.3	OČEKÁVANÉ PŘÍNOSY .....	65
7.3.4	METODIKA .....	65
7.3.5	LOKALIZACE PROJEKTU .....	65
7.3.6	ETAPY PROJEKTU .....	66
7.3.7	VARIANTY ŘEŠENÍ .....	66
7.4	ANALÝZA TRHU, ODHAD POPTÁVKY, MARKETINGOVÁ STRATEGIE A MARKETINGOVÝ MIX .....	68
7.4.1	ANALÝZA POPTÁVKY .....	68
7.4.2	ANALÝZA KONKURENCE .....	69
7.4.3	MARKETINGOVÁ STRATEGIE .....	70
7.4.4	MARKETINGOVÝ MIX .....	71
7.5	MANAGEMENT PROJEKTU A ŘÍZENÍ LIDSKÝCH ZDROJŮ .....	75
7.5.1	ORGANIZAČNÍ STRUKTURA PROJEKTU .....	75
7.5.2	TVORBA NOVÝCH PRACOVNÍCH MÍST .....	76
7.6	TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ PROJEKTU .....	77
7.7	DOPADY PROJEKTU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	77
7.8	ZAJIŠTĚNÍ INVESTIČNÍHO MAJETKU .....	78
7.9	FINANČNÍ PLÁN A ANALÝZA PROJEKTU .....	79
7.10	HODNOCENÍ EFEKTIVITY A UDRŽITELNOSTI PROJEKTU .....	82
7.11	ŘÍZENÍ RIZIK .....	83
7.12	HARMONOGRAM PROJEKTU .....	87
7.13	MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ PROJEKTU .....	88
7.13.1	SINGLTREKOVÝ AREÁL .....	88
7.13.2	SINGLTREKOVÉ CENTRUM .....	90
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>93</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>94</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>100</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>102</b>
	<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>103</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>	<b>104</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>105</b>

## ÚVOD

Cestovní ruch představuje jednu z nejsilnějších ekonomických aktivit, se kterou je spojena celá řada přínosů. Má dopad nejen na ekonomiku dané oblasti, ale rovněž i na mnoho dalších lidských činností. Stává se stále významnější součástí rozvoje regionů, spotřeby obyvatel a jejich způsobu života. Vytváří nové příležitosti, které mohou napomoci ke zlepšení současné situace regionů a jejich obyvatel. I vzhledem k těmto skutečnostem jsem se rozhodla vypracovat diplomovou práci zabývající se touto problematikou.

Hlavním cílem mé diplomové práce je zvýšit počet návštěvníků směřujících do Vsetínského regionu prostřednictvím projektu zaměřeného na aktivní dovolenou. Hlavní záměr bude naplněn nabídkou komplexních služeb pro všechny formy cyklistiky ve městě Vsetín a jeho blízkém okolí. Realizací projektu se předpokládá nastartování cestovního ruchu a jeho navazujících přínosů, do kterých můžeme zařadit zvýšení zaměstnanosti, zlepšení zdravého životního stylu obyvatel a zejména zatraktivnění a zvýšení konkurenceschopnosti nejen regionu, ale také celého Zlínského kraje.

Teoretická část práce je zaměřena na vysvětlení základních pojmů z oblasti cestovního ruchu a cykloturistiky se zaměřením na nový trend v terénní cyklistice, který představují singltreky. Popsány jsou rovněž analytické metody, které budou prakticky aplikovány v navazujících částech diplomové práce.

Analytická část se zabývá zhodnocením současného stavu turismu a cyklistiky ve zkoumaném regionu. Její výsledky poslouží jako podklad pro projekt. Samotná projektová část se již plně věnuje singltrekovému areálu a centru, jehož realizací by měl být naplněn hlavní cíl práce. V rámci této části je zpracována studie proveditelnosti, která popisuje projekt ze všech důležitých hledisek, je nezbytnou součástí investičních projektů a také nutným dokumentem při žádosti o dotaci v rámci regionálních operačních programů.



## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 CESTOVNÍ RUCH

Cestovní ruch neboli turismus představuje jedno z nejdůležitějších hospodářských odvětví, které se stalo již neodmyslitelnou součástí dnešní společnosti. Má průřezový charakter ovlivňující spoustu dalších hospodářských činností. Pro mnoho zemí světa je cestovní ruch největším zdrojem devizových příjmů. Celkově se podílí více jak 10% na světovém hospodářském výkonu a zaměstnává přes 230 mil. osob. Navíc dochází k jeho ustavičnému růstu, který se pohybuje okolo 1–4 % za rok. Stává se stále důležitější složkou spotřeby obyvatel, jejich způsobu života, rozvoje národních i světových ekonomik. (Ryglová, Burián a Vajčnerová, 2011, s. 15)

### 1.1 Podstata cestovního ruchu

Již od počátku dvacátého století se snažilo mnoho autorů o vymezení cestovního ruchu a jeho oddělení od cestování. Jelikož turismus vždy zahrnuje cestování, ale cestování není pokaždé cestovním ruchem. Postupem času se začal klást důraz i na ekonomické a sociální stránky tohoto složitého jevu. V odborné literatuře tak najdeme celou řadu definic, které velmi často souvisí s tím, z jaké vědní disciplíny je cestovní ruch zkoumán. V roce 1942 vytvořili švýcarští profesori Krapf a Hunziker první moderní definici, která pojímá cestovní ruch jako: „*Souhrn vztahů a jevů, vznikajících na základě cesty a pobytu místně cizích osob, pokud se pobytem nesleduje usídlení a pokud s ním není spojena žádná výdělečná činnost.*“ (Indrová, 2007, s. 10; Vanhove, 2011, s. 1)

Na jejich práci navázal další švýcarský profesor Kaspar, který v roce 1989 uvedl toto vymezení: „*Cestovní ruch je souhrn jevů a vztahů, které vyplývají z cestování a pobytu osob, pro které místo pobytu (tj. místo cestovního ruchu) není ani místem trvalého bydliště ani místem pracoviště.*“ Následně se tato věta stala v 80. letech oficiální definicí Association of Scientific Experts in Tourism neboli Mezinárodního sdružení vědeckých pracovníků cestovního ruchu. (Hesková, 2011, s. 8)

Z hlediska definování turismu se stala velmi důležitou Mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu v Ottawě, která byla uskutečněna roku 1991 Světovou organizací cestovního ruchu. Díky této konferenci došlo ke sjednocení základních pojmů, důležitých i pro statistické sledování, a ke vzniku definice, která vymezuje cestovní ruch jako: „*Činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, a to na dobu kratší, než je stanoveno, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výděleč-*

*né činnosti v navštíveném místě.* “ U mezinárodního turismu se jedná o dobu nepřekračující jeden rok, u domácího cestovního ruchu pak o dobu kratší než šest měsíců. (Goeldner, 2009, s. 7)

V roce 2008 došlo k upřesnění definice, v rámci Mezinárodního doporučení pro statistiku turismu, kdy její poslední část, začínající přičemž hlavní účel její cesty je jiný, byla nahrazena: „*Za jakýmkoliv hlavním účelem (obchod, trávení volného času nebo jiný osobní účel) jiným než být zaměstnán rezidentním subjektem v navštívené zemi nebo místě.*“ Jednalo se tedy pouze o zpřesnění, nikoliv o úplné změnění jejího obsahu. (Palatková a Zichová, 2011, s. 12)

Jak již bylo zmíněno, v odborné literatuře existuje mnoho definic, jejichž obsahová stránka je v podstatě totožná. Vzhledem k tomuto faktu můžeme při jejich srovnání vyčlenit následující charakteristické znaky cestovního ruchu:

- turismus je zpravidla uskutečňován ve volném čase a cesty i pobyt mají nevýdělečný charakter,
- dočasnost změny místa trvalého bydliště a pobytu mimo něj,
- vztahy mezi lidmi, které cestovní ruch vyvolává. (Indrová, 2001, s. 11)

Z výše uvedených rysů vyplývá, že do cestovního ruchu se nezahrnují cesty, které se uskutečňují v rámci místa trvalého pobytu, dále pravidelné cesty do zahraničí, dočasná přistěhování za prací a dlouhodobé migrace.

## 1.2 Vymezení hlavních pojmů cestovního ruchu

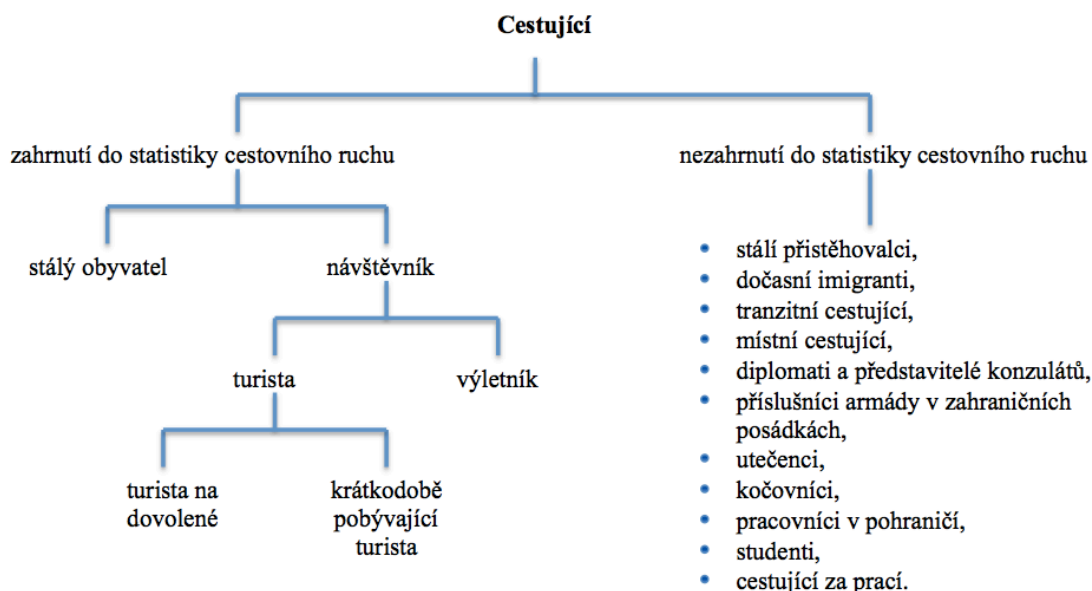
Při realizaci cestovního ruchu dochází ke sloučení dvou podsystémů turismu – subjektu a objektu. Subjekt představuje účastníka cestovního ruchu, nositele poptávky a spotřebitele produktu turismu, kterého můžeme členit následovně:

- Stálý obyvatel (resident) – osoba žijící v zemi alespoň jeden rok (v domácím cestovním ruchu alespoň šest po sobě jdoucích měsíců) před příjezdem do jiné země na dobu kratší jednoho roku (v domácím turismu kratší šesti měsíců).
- Návštěvník (visitor) – osoba cestující do jiné země, než ve které je trvale usídlena, na dobu kratší než jeden rok (u domácího turismu než šest měsíců), přičemž hlavní účel cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštívené zemi.
- Turista (tourist) – návštěvník, který cestuje na dobu zahrnující alespoň jedno přenocování. Dělí se na turistu na dovolené (holiday maker) pobývajících déle než

stanovený počet nocí (v České republice 2–3 noci) a na krátkodobě pobývajících turistu (short-term tourist) cestujících na kratší dobu než určený počet nocí.

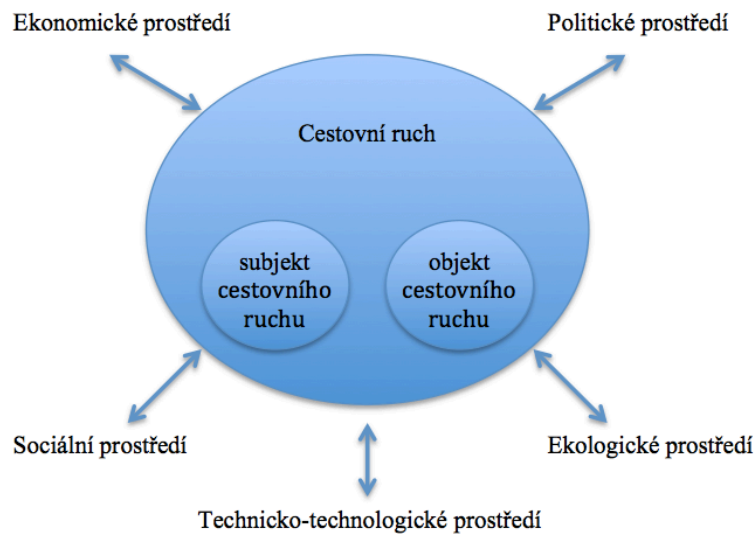
- Výletník (excursionist, same-day visitor) – jednodenní návštěvník cestující bez přenocování v navštíveném místě. (Palatková a Zichová, 2011, s. 12; Hesková, 2011, s. 11–12)

Výše uvedené pojmy jsou shrnuty v následujícím obrázku (Obr. 1). Ten ukazuje účastníky cestovního ruchu, kteří jsou zahrnuti do statistiky turismu, jakož i ty, kteří se do ní nezapočítávají. Schéma bylo sestaveno na základě již zmiňované mezinárodní konference, která se konala v roce 1991 v kanadské Ottawě.



Obr. 1. Struktura cestujících podle mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu (Zdroj: Hesková, 2011, s. 12)

Objekt cestovního ruchu je nositelem nabídky. Tvoří ho cílové místo, podniky a instituce turismu. Tedy respektive vše, pro co je rezident ochoten opustit své trvalé bydliště. Cílové místo musí mít primární nabídku, která se člení na přírodní a společenské atraktivity. Sekundární nabídku, tedy možnost ubytování, stravování a aktivit turismu, zabezpečují podniky a instituce cestovního ruchu. V současné době se právě díky sekundární nabídce rozvíjí více primární, což je přesně naopak, než tomu bylo v předcházejících letech. (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 18)



Obr. 2. Cestovní ruch jako systém (Zdroj: Hesková, 2011, s. 11)

Cestovní ruch představuje velmi otevřený a dynamický systém, který se vyznačuje i vazbami ke svému okolí, které tvoří výše uvedená vnější prostředí. Ty sice nemají k turismu výhradní vztah, ale více či méně ho ovlivňují. Z obrázku (Obr. 2) je patrná i zpětná vazba, tedy vliv cestovního ruchu na okolní prostředí. Síla vazby většinou závisí na stupni kooperace všech zúčastněných na rozvoji turismu. (Hesková, 2011, s. 14)

Velmi často se vyskytují, zejména z ekonomického hlediska, pojmy ekonomika a průmysl turismu. Palatková (2011, s. 3) jejich rozdělení vysvětluje následovně: „Jedná se o odvětvové členění národní ekonomiky na dva typy odvětví v závislosti na přímých a nepřímých ekonomických efektech turismu.“ Průmysl cestovního ruchu zahrnuje přímá odvětví turismu jako jsou ubytovací, stravovací, kulturní, zábavní a další služby, zatímco ekonomika turismu zahrnuje jak průmysl cestovního ruchu, tak všechna ostatní dodavatelská odvětví jako jsou například marketingové, účetní, stavební a další služby.

Dále je důležité objasnit pojem turistika, jelikož bývá velmi často zaměňován se slovem cestovní ruch, respektive jeho synonymem turismus, což je chybné. Turistika je jen jednou z činností cestovního ruchu, která souvisí s pohybovou aktivitou účastníků v přírodě. Můžeme zde zařadit například horskou, vodní turistiku či cykloturistiku. (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 19)

### 1.3 Trvale udržitelný rozvoj

O trvale udržitelném rozvoji se v odborném tisku začalo hovořit v osmdesátých letech minulého století. V následujícím období se touto problematikou začalo zabývat mnoho odborníků a publikací, stala se součástí důležitých dokumentů světových organizací a legislativy zemí.

Existuje celá řada definic udržitelného rozvoje. V roce 1987 navrhla Světová komise pro životní prostředí a rozvoj při Organizaci spojených národů pod vedením norské předsedkyně G. H. Brundtlandové zprávu, která nesla název *Naše společná budoucnost*. Tato zpráva se zabývala problematikou životního prostředí a ekologií v novém hospodářském rozměru tzv. trvale udržitelným rozvojem, který byl zde definován jako: „*Rozvoj, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by byla ohrožena schopnost budoucích generací uspokojovat své vlastní potřeby.*“ Podstatou udržitelného rozvoje jsou následující základní cíle:

- sociální rozvoj respektující potřeby všech,
- účinná ochrana životního prostředí a šetrné užívání přírodních zdrojů,
- udržení vysoké a stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2007, s. 6–10)

V českých podmínkách definuje trvale udržitelný rozvoj zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, konkrétně paragraf 6, kde je tento pojem charakterizován jako: „*Rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů.*“ (Česko, 1992)

#### Trvale udržitelný cestovní ruch

Trvale udržitelný rozvoj je součástí národního hospodářství a týká se tedy i cestovního ruchu. Turismus nepřináší pouze ekonomické přínosy, ale velmi často negativně působí na přírodní a sociokulturní prostředí v destinaci. Děje se tak nejen při budování infrastruktury, ale i při samotné realizaci turismu.

United Nations World Tourism Organization (dále jen UNWTO) definovala trvale udržitelný cestovní ruch jako: „*Proces, který uspokojuje potřeby současných turistů a hostitelských regionů při ochraně a rozšiřování příležitostí rozvoje do budoucna. Jedná se o řízení všech zdrojů tak, aby byly naplněny ekonomické, sociální a estetické potřeby při zachování*

*kulturní integrity, základních ekologických procesů, biologické diverzity a systémů podpory života.* “ Vychází tedy z hlavní myšlenky, že zdroje, ať už přírodní, kulturní či jiné, jsou omezené a je potřeba s nimi zacházet optimálním způsobem, aby mohly být využívány i v budoucnosti. (Castellani a Sala, 2009, s. 15)

Podle Páskové a Zelenky (2002, s. 302) můžeme chápat udržitelný turismus následovně: *„Cestovní ruch, který dlouhodobě nenarušuje přírodní, kulturní a sociální prostředí.“*

Indrová (2008, s. 15) vymezuje udržitelný rozvoj turismu jako: *„Trvale udržitelný rozvoj cestovního ruchu je zajišťování potřeb účastníků cestovního ruchu takovým způsobem, který pomáhá k rozvoji území, s přihlédnutím k šetrnému využívání přírodních a kulturních hodnot a vede k dlouhodobé prosperitě dané oblasti.“*

Udržitelný cestovní ruch je postaven na třech pilířích, kdy cílem je vyvážit příznivé a nepříznivé dopady turismu. Tři pilíře udržitelnosti zahrnují:

- udržitelnost životního prostředí – rozvoj cestovního ruchu kompatibilní s ekologickými procesy, biologickou diverzitou a zdroji,
- udržitelnost sociokulturního prostředí – kompatibilní s kulturou a hodnotami místních rezidentů, posílení identity komunity,
- udržitelnost ekonomického prostředí – rozvoj cestovního ruchu je ekonomicky efektivní, zdroje využívány i budoucími generacemi. (Palatková, 2011, s. 147–148)

Mezi tři základní charakteristiky udržitelného turismu patří:

- kvalita – zlepšení zážitků návštěvníků, života místních rezidentů a zachování fyzického prostředí destinace,
- kontinuita – přírodních a kulturních zdrojů,
- vyváženost – jednotlivých pilířů udržitelnosti a mezi potřebami poskytovatelů služeb, návštěvníků a obyvatel. (Palatková, 2011, s. 148)

Trvale udržitelný cestovní ruch přispívá k respektování místních kultur a tradic, podporuje integritu místa a zároveň zachovává místní zdroje. Rovněž zvýhodňuje rezidenty tím, že má pozitivní dopad na zaměstnanost a podporuje nákup lokálních produktů. Zároveň informuje a podporuje vzájemné vztahy mezi rezidenty a návštěvníky.

## 2 CYKLOTURISTIKA

Cyklistika a cykloturistika, představuje celosvětový fenomén posledních let, který je velmi oblíbený i u nás. Kolo tak zažívá určitou obnovu neboli znovuzrození nejen jako dopravní prostředek, ale i jako součást životního stylu. V důsledku toho začala vznikat celá řada cyklotras a cestovní kanceláře začaly nabízet produkty z oblasti cykloturistiky, především poznávací zájezdy na kolech. Navíc v roce 2004 byla vládou schválena *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky*, která se rozvojem cyklistiky u nás zabývá.

### 2.1 Představení cyklistiky

Rostoucí fond volného času a zvyšující se životní úroveň má za následek rozvoj volnočasových pohybových aktivit, mezi které spadá i cyklistika a cykloturistika. V devadesátých letech 20. století se tato aktivita začala, ve všech svých formách, výrazně rozvíjet i v České republice. Její rozvoj je rovněž umocněn vývojem technického vybavení, materiálů a konstrukcí jízdních kol. Podle Mourka (2011, s. 11) můžeme obecně rozlišit cyklistiku na:

- Cyklo dopravu – představuje jízdu směřující do určitého cíle. Zahrnuje dojíždění za prací, do škol, za nákupy či kulturou s požadavkem co nejkratších a nenáročných tras.
- Cykloturistiku – jízda po komunikacích se zpevněným i přírodním povrchem. Požadavek atraktivního prostředí a bezpečnosti. Představuje zejména jízdu za cíli mimo zastavěná území.

Hermová (2008, s. 8) pak cykloturistiku chápe jako: „*Formu rekreační cyklistiky, která navazuje na tradice českého turistického hnutí, a která pro naplňování turistické činnosti využívá jako přesunového prostředku jízdního kola.*“ Cykloturistika by tedy měla být založena na aktivním pobytu v přírodě prostřednictvím jízdního kola. Různí autoři rozdělují cyklistiku podle odlišných kritérií. Například Kvasnička (2008, s. 43) uvádí následující tři nejoblíbenější formy cyklistiky, které lze rozlišit podle jejich účelu na tři kategorie:

- Dopravní cyklistiku – základem je přesun mezi sídly, do zaměstnání, škol, úřadů, za zábavou či rekreací. Musí umožnit rychlou, bezpečnou, fyzicky nenáročnou a co možná nejkratší dopravu přičemž doprovodné služby obvykle nejsou vyžadovány.
- Cykloturistiku – podstatou je doprava mezi přírodními a kulturními turistickými aktivitami, sídly či ubytovacími zařízeními. Může být i fyzicky náročnější. Tu-



ristický zážitek může být umocněn volbou přírodního povrchu. Vzniká potřeba informačních, stravovacích a doprovodných služeb podél cest.

- Terénní cyklistiku – základním principem je radost z pohybu v přírodě. Jsou zapotřebí pestré přírodní stezky spojující zajímavá místa, které můžou, ale nemusí být fyzicky náročné. Požadavky na stravovací a další doprovodné služby ve výchozích bodech a místech odpočinku.

I přesto, že v praxi dochází k překrývání výše uvedených forem cyklistiky, podpora a infrastruktura by měly být odlišné. Základní požadavky jednotlivých forem cyklistiky podle České mountainbikové asociace jsou shrnuty v následující tabulce (Tab. 1).

Tab. 1. Požadavky třech forem cyklistiky (Zdroj: Vlastní zpracování dle ČeMBA, © 2008–2009)

Požadavek	Dopravní cyklistika	Cykloturistika	Terénní cyklistika	
Rychlost a efektivnost přesunu	++	0	- až --	
Nenáročný výškový profil trasy	++	- až +	- až --	
Přírodní povrch cesty	- až 0	- až ++	++	
Hravost a pestrost cesty	-	0 až +	++	
Tradiční turistické cíle	--	++	0 až +	
Lesní a krajinný zážitek	-	- až ++	++	
Fyzická náročnost	--	- až +	0 až ++	
Technika ovládání kola	--	- až +	- až ++	
-- vůbec nevyžaduje	- nevyžaduje	0 neutrální	+ vyžaduje	++ nutně vyžaduje

Pokud vezmeme v úvahu výše uvedené definice, tak v podstatě se mohou stát všechny formy cyklistiky různými formami cykloturistiky. Cykloturistika se tedy může uskutečňovat jak na zpevněných, tak nezpevněných cestách. V posledních letech se u nás její podpora zaměřuje především na budování asfaltových cyklostezek, respektive na rodinnou cyklistiku v nenáročné krajině a po nenáročných cestách. Do budoucna je potřeba se zaměřit a klást důraz na komplexní podporu cyklistiky a brát v úvahu její různé formy a odlišné požadavky jejich uživatelů.

Cykloturistika přináší ekonomické přínosy jak pro podnikatele, tak obce, které cyklisté během své jízdy míjejí. Například u sousedních států Německo a Rakousko tvoří cykloturisté 3 % ze všech turistů a 5 % příjmů z cestovního ruchu. Velkou výhodou této aktivity je i její ekologický prospěch. Navíc cyklisté častěji než ostatní využívají pro dopravu vlak

a cestují z mnohem kratších vzdáleností, což znamená menší vypouštění škodlivin do ovzduší. Odhadovaný obrat cyklistického průmyslu, tzn. prodej jízdních kol a vybavení, se pohybuje u nás okolo 5 mld. Kč. (Mourek, 2011, s. 9–10) Odhad velikosti evropského trhu cykloturistiky, obsahující státy Evropské unie spolu s Norskem a Švýcarskem, hovoří o 2,294 mld. cykloturistických cest ročně s ekonomickým přínosem kolem 43,94 mld. EUR, přičemž tyto údaje zahrnují domácí i zahraniční cesty.

Tab. 2. Odhad ekonomických přínosů cykloturistiky ve vybraných zemích (Zdroj: Vlastní zpracování dle European Cyclists' Federation, © 2012)

Stát	Jednodenní cesty (mil.)	Cesty s přenocováním (mil.)	Ek. přínos jednodenních cest (mld. EUR)	Ek. přínos dalších cest (mld. EUR)	Celkový ekonomický přínos (mld. EUR)
Rakousko	62	0,46	0,96	0,20	1,16
Belgie	39	0,21	0,60	0,09	0,69
Bulharsko	12	0,13	0,19	0,06	0,25
Švýcarsko	55	0,42	0,85	0,18	1,03
Francie	373	4,01	5,73	1,76	7,49
ČR	55	0,56	0,85	0,24	1,09
Německo	607	4,62	9,34	2,03	11,37
Dánsko	42	0,32	0,65	0,14	0,79
Estonsko	1	0,01	0,02	0,00	0,02
Španělsko	80	0,89	1,23	0,39	1,62
Polsko	101	1,06	1,56	0,47	2,02

## 2.2 Cyklistická infrastruktura

Zpočátku byly cyklotrasy v České republice většinou vedeny po silnicích se silící automobilovou dopravou. Teprve v posledních letech se začala situace zlepšovat díky budování nových sítí cyklistických tras, které navíc lákají stále větší škálu cyklistů. Při jejich budování je více dbáno na bezpečnost a zdraví cyklistů, proto jsou voleny co nejméně frekventované silnice, lesní cesty či speciální cesty terénem. Podle Mourka (2011, s. 13–14) můžeme cyklistickou infrastrukturu rozdělit do dvou základních kategorií:

- Cyklistická stezka (cyklostezka) – představuje pozemní komunikaci nebo její jízdní pás, který je označený modrou kruhovou dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Kromě cyklistů mohou tyto stezky využívat i in-line bruslaři či v zimních měsících lyžaři.

- Cyklistická trasa (cyklotrasa) – jedná se o cestu, která vede po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích. Je vhodná pro cyklisty a označena podle zákona o provozu na pozemních komunikacích značkami pro cyklisty. Jde v podstatě o vyznačené cesty v terénu, které mohou vést po lesních či polních cestách, silnicích či cyklostezkách.

K roku 2011 bylo v České republice naměřeno přibližně 1 903 km cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty. Navíc jejich počet neustále narůstá i díky podpoře Evropské unie či Státního fondu dopravní infrastruktury. Cyklotrasy jsou v České republice značeny od roku 1997 pomocí pásového značení. V roce 2001 k nim přibyly i speciální směrové dopravní značky. Oba způsoby tak vytvářejí síť číslovaných cyklotras, jejichž oficiálním garantem je Klub českých turistů. Ten dělí cyklistické trasy na:

- Cyklotrasy – vedoucí po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích. Jsou značeny směrovými tabulemi se symbolem kola, číslem trasy a kilometrovou vzdáleností. Mají žlutou podkladovou barvu a člení se do čtyř tříd.
- Cykloturistické trasy – vedou po horších lesních a polních cestách či terénem, značí se pásovými značkami. Upozorňovací barva je žlutá, vedoucí pak červená, modrá, zelená nebo bílá. Doplněné jsou směrovými tabulemi. (Klub českých turistů, © 2011–2013)

Kromě toho existuje i řada dálkových, regionálních či místních cyklotras, které jsou značeny pomocí jiných technik. Mezi takové patří například zelené stezky – greenways, což jsou trasy využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro turistiku, sport a rekreaci. Také Česká mountainbiková asociace (dále jen ČEMBA) se snaží prosadit speciální značení pro mountainbikové (dále jen MTB) cyklisty, zatím je to ale otázka vyjednávání. Cyklotrasy jsou udržovány a zřizovány pomocí finančních prostředků krajů, případně obcí nebo svazků obcí, soukromého či jiného subjektu. Podle významu jsou cyklotrasy členěny na:

- dálkové, nadregionální cyklotrasy (I. a II. třídy) – jsou značeny jedno či dvojcifernými čísly, mají zpravidla rekreačně-turistický význam a spojují vzdálené cíle,
- regionální cyklotrasy (III. a IV. třídy) – značeny troj či čtyřcifernými čísly, většinou plní funkci dopravní a rekreační, měly by navazovat na místní cyklotrasy,
- místní cyklotrasy (IV. třídy) – značí se čtyřcifernými čísly, dopravní a rekreační funkce. (Mourek, 2011, s. 14)

Česká republika se celkově pyšní docela hustou sítí cyklistických tras a stezek (Tab. 3), ovšem velmi často chybí jejich vzájemné propojení. Stále více se prosazují trasy pro horská kola a trasy, které se zaměřují na určité téma, jako jsou např. Moravské vinařské stezky. Co se týká úzkých přírodních stezek neboli singltreků, ty jsou u nás zatím rozvinuty velmi slabě. Ze všech krajů České republiky se v počtu cyklotras nejlépe umístil Jihočeský kraj. Na poslední pozici skončil kraj Moravskoslezský. Zlínský kraj se v počtu cyklotras nachází na desátém místě, celkovou osmou pozici zaujímá v jejich hustotě. (Galvasová, 2008, s. 73)

Tab. 3. Délka všech cyklotras v jednotlivých krajích (Zdroj: Vlastní zpracování dle Mourek, 2011, s. 117)

Kraj	Vyznačená délka celkem (km)	Hustota v kraji (km/km <sup>2</sup> )	Kraj	Vyznačená délka celkem (km)	Hustota v kraji (km/km <sup>2</sup> )
Jihočeský	5 315	0,466	Vysočina	2 567	0,355
Jihomoravský	4 373	0,463	Liberecký	2 469	0,746
Plzeňský	4 126	0,517	Zlínský	2 131	0,459
Středočeský	3 594	0,326	Olomoucký	2 009	0,387
Pardubický	3 232	0,66	Ústecký	1 633	0,306
Královéhradecký	2 976	0,583	Praha	1 165	2,349
Karlovarský	2 699	0,78	Moravskoslezský	856	0,154
<b>Celková délka vyznačených cyklotras v České republice</b>					<b>39 145</b>

Pro podporu a rozvoj cykloturistiky byla v roce 2004 přijata *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky*, která byla aktualizovaná v roce 2012. Její základní vizí je: „Zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému, jejímž důsledkem by byly minimálně čtyři efekty.“ Mezi tyto efekty patří:

- zvýšení mobility v území, efekt bezpečnosti (zabezpečuje resort dopravy),
- rozvoj cykloturistiky v území (zabezpečuje resort místního rozvoje),
- zlepšení lidského zdraví (zabezpečuje resort zdravotnictví),
- ochrana životního prostředí (zabezpečuje resort životního prostředí). (Ministerstvo dopravy, 2012)

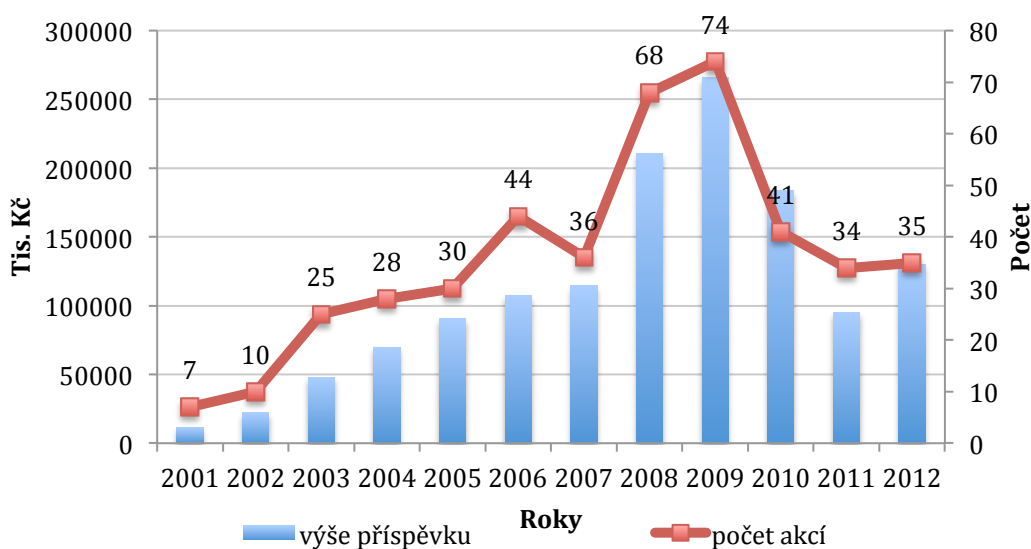
Rozvojem cyklistiky se také zabývá strategický dokument v oblasti dopravy tzv. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013*. Zachycen je i v *Koncepci státní politiky cestovního ruchu České republiky na období 2007–2013*, podle které patří mezi nejdůležitější formy cestovního ruchu, pro které má Česká republika nejlepší předpoklady a které by měly být rozvíjeny:

- městský a kulturní cestovní ruch,
- dovolená v přírodě,
- sportovní a aktivní dovolená (včetně cykloturistiky),
- lázeňský cestovní ruch,
- kongresový a incentivní cestovní ruch. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2007, s. 22)

Financování výstavby cyklostezek je zajišťováno zejména z prostředků Evropské unie, nejvíce z regionů soudržnosti, a rovněž ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Prvním projektem, v oblasti cyklistických stezek podpořeným ze strukturálních fondů, byla víceúčelová komunikace podél Tiché Orlice za 130 mil. Kč. K roku 2011 již bylo evidováno na 192 schválených projektů s cyklistickou tematikou, z nichž celkem 142 jich bylo financováno z regionů soudržnosti. (Mourek, 2011, s. 18–19)

Za vůbec nejúspěšnější region je považován Nomenclature of Units for Territorial Statistics II (dále jen NUTS II) Střední Morava, který nejlépe využívá strukturální fondy. V rámci první výzvy v oblasti bezmotorové dopravy v roce 2007 bylo vyčleněno 510 mil. Kč na celkem 32 cyklistických projektů v tomto regionu. V Olomouckém a Zlínském kraji tak vzniklo na 90 km nových cyklotras. (Mourek, 2011, s. 19)

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen SFDI) poprvé financoval výstavbu cyklostezek v roce 2001, kdy podpořil celkem sedm akcí ve výši 12 mil. Kč. Od té doby došlo ke zvyšování podpory, která vyvrcholila v roce 2009. S rostoucí podporou cyklistických projektů z Evropské unie se výše příspěvků a počet akcí z Fondu začala snižovat. V roce 2012 bylo podpořeno 35 akcí týkající se výstavby a údržby stezek v celkové výši téměř 130 mil. Kč. SFDI sestavuje rozpočet každý rok, na jehož základě rozděluje výdaje do jednotlivých oblastí. (SFDI, © 2013)



Graf 1. Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek  
(Zdroj: Vlastní zpracování dle SFDI, © 2013)

Rozvoj cykloturistiky v České republice podporuje rovněž projekt s názvem *Cyklisté vítání*, který se zabývá celonárodním certifikačním systémem, který prověřuje nabídku a vybavení stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů pro cyklisty. Tyto zařízení musí splňovat určité minimální standardy vybavenosti, kterou jsou srovnatelné se systémy jiných evropských zemí. Po jejich splnění jsou zařízení označena zelenobilou značkou s usmívajícím se kolem. (Cyklisté vítání, © 2005–2011)

Dalším významným projektem v oblasti cyklistiky je projekt *Česko jede*, který se zaměřuje na komplexní podporu cyklistiky a dalších sportovních aktivit. Snaží se o poskytování kvalitních informací jak pro domácí, tak zahraniční cyklisty a podávat přehled o všech regionech v České republice a jejich cyklistických možnostech.

### 2.3 Terénní cyklistika

Podle Mourka (2011, s. 62–65) můžeme pod pojmem terénní cyklistika chápat veškerou cyklistiku, která se uskutečňuje mimo silnice a asfaltové povrchy. Charakteristickým znakem je pak hlavně zážitek z jízdy, z ovládání kola a pobytu venku. Terénní cyklistiku pak rozděluje do následujících segmentů:

- Rodinná/odpočinková mimosilniční cyklistika – vhodná pro všechny věkové skupiny cyklistů s různými schopnostmi a fyzickou kondicí. Dochází zde k překrývání cyklistů preferující asfaltové stezky a těch, kteří preferují nenáročné stezky na pří-

rodě blízkých povrchů. Jedná se o nejpočetnější segment s velkým ekonomickým přínosem.

- Náročná terénní cyklistika – provozována zkušenými terénními cyklisty neboli bikery, kteří jezdí po všech kategoriích lesních cest, lesních stezek či chodníků. Neustále také stoupá poptávka po úzkých lesních stezkách. Tento segment v současné době v České republice dominuje v důsledku nedostatečných přístupných podmínek pro nenáročnou terénní cyklistiku. Požadavky náročných terénních cyklistů jsou tak špatně přisuzovány celé sféře terénních cyklistů, což je dáno zejména malým porozuměním této problematiky.
- Závodní terénní cyklistika – zahrnuje terénní cyklisty účastníci se soutěží a trénující v přírodních podmínkách. Dobře ovládají kolo a jsou fyzicky zdatní. Rovněž jsou zde zahrnuti cyklisté jezdící amatérské dálkové závody. I tento segment vyhledává, v návaznosti na zkušenosti ze zahraničí, přírodě blízké stezky pokud jim jsou nabídnuty.
- Rekreační terénní cyklistika – představuje cyklisty, kteří se v nezávodní podobě věnují terénní cyklistice, nejčastěji jednou až několikrát za měsíc. Zpravidla nemají moc dobrou tělesnou kondici, ale dokážou ovládat své kolo. Rádi by využívali možnosti jezdit po speciálně vybudovaných jednosměrných lesních stezkách, jelikož většinou nedisponují dobrou schopností orientace v terénu a plánování vlastních tras. Velmi rádi se opakovaně vracejí na oblíbené trasy a podnikají časté víkendové pobyty v destinacích nabízejících tyto stezky. V návaznosti na zkušenosti ze světa jsou klíčem k růstu poptávky a ekonomických přínosů terénní cyklistiky.
- Sjezd na horských kolech – provozují cyklisté účastníci se závodů na specializovaných kolech na náročných sjezdech. Jedná se o velmi zkušené jezdce. V dnešní době se jedná o celosvětový trend, který se velmi často provozuje v letních měsících v lyžařských areálech.
- Freeride – cyklisté provozující tuto aktivitu jezdí po podobných tratích jako sjezdaři na horských kolech. Jedná se ovšem o méně organizovanou a formalizovanou jízdu. Freeridoví jezdci jsou velmi zkušení a vyhledávají velmi náročné trasy s různorodými prvky, jako jsou skoky, klády apod., většinou na okrajích měst. Představují malý segment oddaných a zdatných terénních cyklistů.

Díky velké členitosti terénu, zejména v příhraničních oblastech, disponuje Česká republika dobrými podmínkami pro terénní cyklistiku. Hlavní organizací zabývající se touto formou

cyklistiky v České republice je ČeMBA, o. s. Jedná se o neziskovou organizaci s celorepublikovou působností, která vznikla v roce 2007 a jejímž hlavním cílem je zastupovat zájmy terénních cyklistů a podporovat ohleduplné chování cyklistů k přírodě.

## 2.4 Singltreky

Singltreky udávají nový směr v rekreační cyklistice, který zažívá již několik let velký rozmach po celém světě. V České republice se jedná o relativně nový pojem, který si postupně získává své příznivce. Česká centrála cestovního ruchu uvedla singltrek jako světový trend v roce 2011, ale již o rok dříve proběhla u nás první singltreková sezona zásluhou projektu Singltrek pod Smrkem, jehož partnerem byla právě agentura CzechTourism. Oblast Frýdlantského výběžku se tak stala první singltrekovou destinací v České republice, která je určena pro širokou veřejnost. (CzechTourism, © 2010)

### 2.4.1 Charakteristika singltreků

Český název singltrek vznikl spojením a fonetickým přepisem slov single a track. Právě anglicky mluvící země, zejména Spojené státy americké a později i Velká Británie, se staly průkopníky této formy cyklistiky. Singltreky představují jednosměrné přírodní stezky respektující současný trend udržitelného rozvoje. Jsou šetrné nejen k prostředí a terénu, ale i k místním rezidentům. Vyznačují se vysokou odolností vůči turistické zátěži, přírodním vlivům a jsou budované tak, aby vydržely po dlouhá léta. (CzechTourism, © 2011b)

Historicky navazují na tradiční stezky pro koně, pěší turistiku a staré lovecké chodníky, které jsou přizpůsobovány pro požadavky terénní cyklistiky. Ovšem vybudování kvalitních stezek není vůbec lehké. Jde o velmi náročný proces, který vyžaduje spolupráci s lesníky, obcemi a rovněž velmi detailní a promyšlené plánování. Podle jednoho z nejuznávanějších odborníků v projektování singltreků, Velšana Daffyda Davise (2010), je zapotřebí v procesu plánování zejména:

- stanovení cíle projektu a cílového segmentu návštěvníků, jejich očekávání a požadavků, kterému je podřízena následná realizace a rozpočet,
- průzkum lokality, zjištění způsobu a intenzity využívání krajiny, její přístupnost, pohyb lidí, profil a povaha terénu, prozkoumání stávajících cest a jejich omezení,
- jednání se všemi zájmovými skupinami a sestavení rámce projektu,
- definování nástupních a výstupních míst a koridorů stezek,
- sestavení detailního návrhu stezek, jejich linií v terénu a předpisů pro výstavbu.



Dále je potřeba zkoumat tloušťku půdy, náchylnost k erozím, vzdálenost mezi stromy, srážkové poměry a řadu dalších faktorů. Důležité je rovněž nalezení míst, kterým je potřeba se při budování stezky vyhnout z důvodu ochrany přírody či archeologických památek. Vzniká tak nutnost přizpůsobovat se konkrétní lokalitě a ke každému singltreku přistupovat individuálně. (Štěpánek, 2010)

Na druhé straně existují i společné znaky, které jsou pro singltreky charakteristické. Takové terénní stezky nejsou širší než 1,8 m, jsou velmi pestré svým reliéfem, který umocňuje zážitek z jízdy, měly by být mírně příčně odkloněny (většinou 3–5 %) pro odtok vody a velmi často měnit směr pro regulaci rychlosti. Pro udržitelnost stezek je velmi důležité vyhnout se cestám, jejichž podélný sklon je větší než 50 % sklonu spádnice, jinak by mohlo dojít k erozi. Daleko lepší je využití tzv. vrstevnicových cest, které vydrží po dlouhá léta a mají menší dopad na krajinu. Nejvhodnější je rovněž, aby stezky byly celé v zářezu, tzn. vést je výkopem a neužívat náspu. Při samotné realizaci je zapotřebí citlivě vyčistit koridor stezky pro zemní práce. Následuje manuální začištění, úprava povrchu a definování stopy cesty. (Davis, 2008, s. 48)

#### 2.4.2 Přínosy singltreků

Výhod spojených s přírodními stezkami je celá řada. Mezi ty nejdůležitější můžeme zařadit úspornost, bezpečnost, udržitelnost, zážitek a v neposlední řadě rozvoj regionů pomocí příjmů plynoucích z cestovního ruchu.

Na rozdíl od asfaltových stezek měnících charakter krajiny, jsou singltreky nejen trvale udržitelné a šetrné, ale i daleko levnější. Jeden kilometr přírodní stezky stojí okolo 100–300 tis. korun, což je výrazně méně, než u cyklostezek, kde toto číslo nabývá řádů milionů. Úspornost se projevuje rovněž v údržbě tras a jejich pravidelném uklizení, které je minimální a zmenšuje tak finanční výdaje obcí. (Hermová, 2008, s. 35)

Vlastnosti udržitelných cest můžeme shrnout následovně:

- chrání životní prostředí,
- vyžaduje minimální údržbu,
- vyhovuje potřebám svých uživatelů,
- snižuje konflikty mezi rozdílnými skupinami uživatelů. (Hermová, 2008, s. 20)

I přesto, že se jedná o dobrodružnější typ cyklistiky, jsou singltreky velmi bezpečné bez zákeřných překvapení. Navíc je většinou k dispozici výběr z několika obtížností, které mů-

žeme přirovnat ke sjezdovému lyžování, kde jsou sjezdovky také rozděleny do různých variant podle barev. Zvolit se dá od těch nejjednodušších cest, vhodných i pro děti, až po trasy pro zkušenější jezdce. Singltreky rovněž odstraňují riziko konfliktu s ostatními uživateli, jako jsou například in-line bruslaři, kteří mají cyklostezky ve stále větší oblibě.

Úplně první singltrek u nás byl postaven v roce 2009 v Rychlebských horách. Následovaly singltreky v Jizerských horách, které se zaměřily na širokou veřejnost. Obě tyto oblasti se vyznačují odlehlostí, turisté zde zavítají jen málokdy. A právě singltrek je chápán jako šance ke zvýšení cestovního ruchu v regionu, k výstavbě turistických služeb a ke snížení nezaměstnanosti, která je v těchto lokalitách značná. Obdobné příklady nalezneme nejenom u nás, ale i po celém světě. Jako ukázkou můžeme uvést singltreky ve Walesu budované právě v takovýchto zapadlých částech. První areál ve Walesu byl vybudován v roce 1995 v Coed-y-Brenin, jehož návštěvníci postupně vyvraceli mýtus, že terénní cyklistika je určená pouze pro zkušené jezdce hledající dobrodružství. Zdejší singltreky se staly velmi populární aktivitou mezi cyklisty rozdílného věku, fyzické kondice či zkušeností. Přispěly tak k většímu povědomí o této oblasti a navíc se rozběhla i zdejší doprovodná turistická infrastruktura. (Štěpánek, 2010)

Singltreky nepřináší pouze ekonomické přínosy, ale rovněž i dostupnou a zdravou formu zlepšování životního stylu obyvatel. Dále mohou být přínosem pro rekreační zázemí obcí, škálu lesnických služeb a ochranu přírody. Umožňují správcům lesů harmonizovat péči o hospodářské a rekreační užívání lesních cest a cyklistům získat nové, kvalitní zážitky. Zároveň se jedná o podporu měkkého trvale udržitelného cestovního ruchu. (Kvasnička, 2008, s. 42)

### 2.4.3 Současné podmínky a budoucnost singltreků

V České republice není moc terénní cyklistika rozšířena. Mezi nejčastější důvody omezení terénní cyklistiky patří podle odborné literatury:

- negativní environmentální dopady, přesto že výzkumy ukazují, že nemá horší dopady než pěší turistika,
- bezpečnost,
- její chápání jako nepatřičné formy rekreace. (Hermová, 2008, s. 35)

Jedno z možných řešení představuje právě vybudování singltreků, které navazují na tradici turistického hnutí z dob první republiky, kdy turisté hledali zážitky založených na poznávání a respektu k přírodě. (Hermová, 2008, s. 35)

V současné době jezdí terénní cyklisté převážně po lesních či polních cestách, které nejsou stavěné pro cyklisty, nýbrž pro lesní hospodářství. Takovéto cesty bývají velmi strmé, rozbité, často vyvolávají eroze půdy a disponují odvodňovacími žlaby. Navíc velmi často dochází k tomu, že cyklisté nejezdí ani po těchto cestách, ale volným porostem, což vyvolává velké environmentální škody. Slavík (2008, s. 22–24) uvedl: *„Podmínky sice nejsou výborné, ale potenciál je velký, jen je potřeba ho využít. Existuje totiž zatím skrytá poptávka po terénní cyklistice, která je tímto stavem lesní infrastruktury pro rekreaci zpomalována“*.

Různé průzkumy ukazují, že cyklistika patří k nejčastěji provozovaným sportům v České republice, např. podle SportCentral (2012) ji provozuje cca 15 % občanů, a stává se více populárnější aktivitou. Navíc podle Asociace specializovaných prodejců jízdních kol České republiky se u nás ve velké většině prodávají terénní kola a to přibližně kolem 80 %. Mezi světové trendy čím dál tím více zapadá zážitkový cestovní ruch, udržitelný rozvoj a roste zájem o zdraví a zlepšování tělesné kondice obyvatel. Navíc lze předpokládat, že neustálé zvyšování cestovního ruchu, který by mělo podle UNWTO v roce 2020 překročit hranici 1,5 mld. mezinárodních příjezdů, zesílí tlak na rekreační využívání přírodních lokalit a zvýší poptávku po aktivních pobytech v přírodě. Singltreky tak disponují dobrými vyhlídkami do budoucna. (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 32)

### 3 ANALYTICKÉ METODY POUŽITÉ V PRÁCI

Následující část teoreticky objasní analytické metody použité v diplomové práci. Bude představena geografická analýza, SWOT analýza a projektové řízení. Analýzy budou dále prakticky aplikovány v analytické i projektové části diplomové práce.

#### 3.1 Geografická analýza

Geografická analýza představuje činitele rozvoje a rozmístění cestovního ruchu, které se z ekonomického i geografického hlediska člení do tří skupin, a to na faktory selektivní, lokalizační a realizační. Jednotlivé předpoklady jsou popsány níže a vycházejí převážně z knižní publikace od autorů Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011, s. 34–39).

##### 3.1.1 Selektivní předpoklady

Selektivní předpoklady, v některých případech nazývané stimulační, mají primární postavení. Jedná se o faktory stimulující vznik a rozvoj turismu. Určují, zda vůbec může cestovní ruch v dané lokalitě existovat a zda vůbec někdo oblast navštíví. Tyto předpoklady jsou spojené zejména se spotřebitelským chováním, které ovlivňují faktory jako motivace, učení, vnímání a postoje. Selektivní předpoklady se člení na objektivní a subjektivní. Objektivní předpoklady se mohou dělit na faktory:

- ekonomické – obsahující například výši reálné mzdy, směnitelnost měny, podíl služeb turismu na tvorbě HDP, výdaje obyvatelstva na turismus apod.;
- politické – jedná se o základní politické reality jako je například mírové uspořádání světa, vnitropolitická situace či volný pohyb osob a kapitálu;
- demografické – představují například počet obyvatel oblasti, jejich mobilitu, životní úroveň, ekonomickou aktivitu, urbanizaci, střední délku života apod.;
- administrativní – zahrnují zákony, právní předpisy, různé vyhlášky jako pasové, vízové a celní předpisy, očkování apod. (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 37–38)

Subjektivní faktory naopak vyjadřují psychologické pohnutky, které ovlivňují rozhodování k účasti na cestovním ruchu. Dokážou v krátkém čase zvýšit či snížit poptávku po dané lokalitě. Můžeme zde zahrnout obchodní praktiky či oblast řízení a managementu destinace. Velmi důležitá je reklama a propagace, zkušenost, mondénnost a módnost či renomé destinace. (Hrala, 2001, s. 14; Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 39)

### 3.1.2 Lokalizační předpoklady

Lokalizační předpoklady mají z pohledu rozvoje cestovního ruchu druhotný význam. Představují podmínky, které rozhodují o funkčním využití oblasti. Lokalizační faktory se člení na přírodní a společenské atraktivitu. Přírodní podmínky jsou takové, které vytvořila sama příroda a které jsou prakticky neměnné. Jedná se o jednotlivé přírodní zvláštnosti, které dělají danou lokalitu atraktivnější pro cestovní ruch. Přírodní atraktivitu zahrnují:

- reliéf a morfologické poměry – horizontální morfologie, vertikální členitost, geologie apod.;
- hydrologické poměry – podzemní a povrchové vody jako řeky, moře, jezera, umělé vodní plochy apod.;
- klimatické poměry – podnebné pásy, sezonnost, teploty, srážky, délka slunečního svitu, vítr apod.;
- faunu a floru – rostlinstvo a živočišstvo, národní parky, lesní porost apod. (Hrala, 2001, s. 15–21; Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 33–34)

Přírodní podmínky doplňují atraktivitu společenskou. Ty uspokojují především poptávku po vzdělání, poučení a zábavě. Vznikly na základě lidské činnosti a jsou charakteristické svým bodovým rozmístěním. Mají tak vazbu na hustotu osídlení. Čím vyšší je tedy počet obyvatel, tím vyšší je i počet těchto atraktivit. Mezi společenské atraktivitu řadíme:

- kulturně-historické památky – památky historické a umělecké hodnoty;
- kulturní zařízení – muzea, skanzeny, galerie, knihovny, divadla apod.;
- kulturní a jiné akce – festivaly, koncerty, náboženské slavnosti a poutě, lidové slavnosti, zvyky, gastronomické akce apod.;
- sportovní zařízení a akce – olympijské hry, mistrovství světa, evropská mistrovství, býčí zápasy apod. (Hrala, 2001, s. 22–26)

### 3.1.3 Realizační předpoklady

Realizační faktory umožňují dosažení a realizaci cestovního ruchu. Mají dominantní postavení pro konečnou fázi turismu a svou kapacitou vytváří určitý nabídkový strop pro využití podmínek dané oblasti. Bez dostatečné kvality a kapacity služeb totiž není možné naplno využít potenciálu lokality. Realizační předpoklady zahrnují materiálně-technickou základnu cestovního ruchu sestávající se z dopravy, ubytovacích, stravovacích a dalších doplňkových služeb turismu. (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 35)

### 3.2 SWOT analýza

SWOT analýza vznikla v 60. a 70. letech na Stanfordově univerzitě, kde byla vyvinuta Albertem Humphreymem. Pomocí této metody mohou být odhaleny silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby, které se vážou k určitému záměru, oblasti nebo projektu. Vzájemná interakce vymezených faktorů vede k získání nových informací, které umožní vyjasnit si vlastní pozici. Právě v oblasti cestovního ruchu je tato metoda situační analýzy velmi často využívána. (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 106–107)

Podle Jakubíkové (2012, s. 98) je cílem SWOT analýzy: *„Identifikovat to, do jaké míry jsou současné strategie firmy a její specifická silná a slabá místa relevantní a schopná se vyrovnat se změnami, které nastávají v prostředí.“* Naopak Kotler (2007, s. 97) uvádí následující vymezení: *„SWOT analýza představuje výtah ze zjištění interních a externích auditů, který upozorňuje na klíčové silné a slabé stránky organizace, ale také na příležitosti a hrozby, jimž firma čelí.“*

SWOT analýza představuje zejména kombinaci dvou dílčích analýz. Zatímco analýza SW se zabývá vnitřním prostředím, druhá metoda OT se zaměřuje na vnější prostředí. Silné stránky se zabývají faktory, které znamenají konkurenční výhodu a utvářejí tak silnou pozici firmy či regionu na trhu. Slabé stránky naopak poukazují na nevýhody a na to, co se nedělá dobře. Příležitosti se orientují na skutečnosti, které mohou zvýšit spokojenost zákazníků, poptávku a přinést tak organizaci úspěch. Hrozby se naopak orientují na události, které mohou spokojenost či poptávku snižovat. Hlavním cílem firmy či regionu je pak snažit se vymezené silné stránky podporovat, slabé stránky naopak eliminovat, příležitosti využít, hrozby předvídat a zabezpečit se proti nim. (Jakubíková, 2012, s. 98–99; Zelenka, 2010, s. 45)

Tato metoda umožňuje uvědomění si současné situace a vymezení charakteristik, na které by se mělo brát ohled. Na jejím základě dojde ke zhodnocení vnitřních a vnějších faktorů ovlivňujících budoucí úspěch organizace. Pro sestavení analýzy je zapotřebí kvalitních informačních zdrojů. Na druhé straně se velmi často projevuje přílišná obecnost či subjektivní pohled na jednotlivé problémy, který může způsobit její menší vypovídací schopnost. Ale i tak je důležitá zejména z hlediska uvědomění si možných limitů hodnoceného záměru a rozpoznání hlavních příležitostí a hrozeb, které mohou mít dopad na firmu, destinaci či projekt. Na základě analýzy by měly být následně přijaty odpovídající opatření. (Ryglová, Burian a Vajčnerová. 2011, s. 106–107)

### 3.3 Projektové řízení

Hlavní prvek projektového řízení představuje projekt, jehož vymezení se může v různých literaturách lišit. Svozilová (2011, s. 22) uvádí následující definici: „*Projekt je dočasné úsilí vynaložené na vytvoření unikátního produktu, služby nebo určitého výsledku.*“ Pitra (2008, s. 173) jej ve své publikaci vymezuje jako: „*Koordinované úsilí skupiny lidí, které směřuje k vytvoření něčeho nového, dosud neexistujícího – ve stanoveném termínu a s přidělenými prostředky.*“

Pro každý projekt je charakteristické, že má stanoven cíl, kterého má být jeho realizací dosaženo. Projekt musí být rovněž časově ohraničen, tedy mít stanoven datum začátku a konce, mít rámeček pro čerpání zdrojů pro jeho realizaci. Žadoucí je také vzájemné provázání jednotlivých činností. Záměrem projektů je vytvoření jedinečného produktu představující předmět, službu či jejich kombinace, která splní očekávání zadavatele a přispěje k naplnění cíle. Úspěšné projektové řízení pak můžeme chápat jako dosažení plánovaného záměru projektu při dodržení časového limitu, předpokládaných nákladů s dosažením žadoucího cílového výkonu a s akceptací zákazníka projektu. (Svozilová, 2011, s. 20–22; Pitra, 2008, s. 173–174)

V praxi se setkáme s nejrůznějšími podobami projektů. Může se jednat o realizaci stavby, výzkumného úkolu, napsání knihy či zavedení nové technologie. Úspěch a kvalita každého projektu je závislá na aktivitách celého projektového týmu a jeho úsilí dosáhnout stanovených cílů. Pro jeho efektivitu je potřebné určit přechodnou strukturu rolí a jejich vztahů, vymezit řídicí a výkonné složky a stanovit tak odpovědnost za dosažení jednotlivých úkolů. Vedením projektového týmu bývá pověřen manažer projektu, který kontroluje, koordinuje a průběžně vyhodnocuje činnosti za účelem splnění všech stanovených cílů a charakteristik projektu. Organizační struktura projektu musí být vytvořena před zahájením projektu. (Pitra, 2008, s. 174–178)

Každý projekt má rovněž svého zákazníka, který je jeho zadavatelem či investorem, pro kterého by realizace projektu znamenala zvýšení úspěchu na trhu pomocí nové služby nebo produktu. Roli zde hraje rovněž dodavatel neboli realizátor projektu, kterým může být externí společnost, jiná organizační jednotka zadavatele či organizační jednotka, která je i zadavatelem projektu. (Svozilová, 2011, s. 26–28)

Projekt se během své existence vyvíjí a prochází různými etapami. Fotr a Souček (2011, s. 23) rozdělují následující fáze života projektu:

- předinvestiční (předprojektová),
- investiční (projektová a realizační),
- provozní (operační),
- ukončení provozu a likvidace.

Předinvestiční fáze má velký podíl na tom, zda projekt bude úspěšný či nikoliv. V rámci této etapy jsou zpracovány marketingové, ekonomické a technicko-technologické analýzy. Výstupem předinvestiční fáze je rozhodnutí o realizaci či zamítnutí projektu. Tato fáze se obvykle skládá ze tří dílčích částí:

- identifikace podnikatelských příležitostí (Opportunity Study),
- předběžná technicko-ekonomická studie (Pre-feasibility Study),
- prováděcí technicko-ekonomická studie neboli studie proveditelnosti (Feasibility Study). (Fotr a Souček, 2011, s. 26)

Studie proveditelnosti souhrnně popisuje projekt ze všech důležitých hledisek. Jejím hlavním cílem je zhodnotit a posoudit realizovatelnost projektu a poskytnout podklady pro rozhodnutí. Tato studie je rovněž povinnou součástí žádosti o finanční pomoc z regionálních operačních programů (dále jen ROP). (Scholleová, 2009, s. 28–29)

Základem pro zahájení investiční fáze je vytvoření právního, finančního a organizačního rámce pro realizaci projektu. Investiční fáze se většinou skládá z projekční a realizační etapy. V průběhu projekční etapy je ještě možnost daný projekt zastavit. Realizační fáze neboli fáze výstavby je ukončena předáním projektu do zkušebního či trvalého provozu. Celá investiční fáze obsahuje větší počet činností, které zahrnují například zpracování realizační projektové dokumentace, samotnou realizaci výstavby, zkušební provoz či aktualizaci dokumentace a systémů. (Fotr a Souček, 2011, s. 23)

Provozní fáze je spojena s provozem daného projektu. Tato etapa se zpravidla posuzuje jak z krátkodobého, tak z dlouhodobého hlediska. Krátkodobé hledisko se zabývá uvedením projektu do provozu, dlouhodobé hledisko zahrnuje celkovou strategii a z ní plynoucí výnosy a náklady. Součástí etapy je i údržba zařízení. Náklady na ni se obvykle ročně pohybují kolem 2–3,5 % z celkových pořizovacích nákladů. (Fotr a Souček, 2011, s. 37–38)

Vzorce pro hodnocení efektivnosti investic jsou uvedené v příloze PI.



### 3.4 Marketingový výzkum

Marketingový výzkum představuje proces, při kterém dochází ke shromažďování, analyzování a vyhodnocování dat týkajících se určitého problému. Podle Kotlera (2007, s. 406) je marketingový výzkum charakterizován jako: „*Funkce, jež propojuje spotřebitele, zákazníky a veřejnost s firmou pomocí informací, které jsou používány pro identifikaci a definici marketingových příležitostí a problémů, vytváření, zlepšení a hodnocení marketingových aktivit, monitoring marketingového výkonu a lepší porozumění marketingového procesu.*“

Z hlediska získávání údajů se rozlišuje marketingový výzkum na dva základní typy a to primární a sekundární. Primární marketingový výzkum neboli výzkum v terénu, se vyznačuje získáváním aktuálních informací od respondentů prostřednictvím přímého kontaktu s nimi či zprostředkovaně pomocí e-mailu, telefonu, pošty, webu apod. V rámci cestovního ruchu se cíle primárního marketingového výzkumu odlišují. Zaměřují se na potenciální účastníky turismu a zjišťování jejich preferencí, spokojenosti s nabízenými službami či na jejich segmentaci, dále na konkurenceschopnost, atraktivnost a hodnotu značky, úspěšnost strategií apod. Mezi hlavní výhody primárního výzkumu patří možnost přesného zacílení a konkrétnost, časová aktuálnost a nepřístupnost výsledků pro konkurenci. Naopak nevýhodou většinou představuje vysoká cena a časová náročnost. (Zelenka, 2010, s. 29–30; Kozel, 2006, s. 66–67)

Mezi techniky primárního marketingového výzkumu patří anketa, řízené rozhovory, analýza primárních dat, měření vybraných charakteristik, vyhodnocení účinnosti reklamních a prodejních kampaní a dotazníkové šetření. Dotazníkové šetření obsahuje soubor dopředu připravených otázek. Tyto otázky mohou být otevřené (volná odpověď respondenta), uzavřené (výběr z několika variant) či polouzavřené (kombinace předchozích typů). Hlavním požadavkem je jasnost a srozumitelnost otázek pro všechny respondenty. Dotazník může být distribuován poštou, elektronicky či pomocí tištěných médií. Velkým nedostatkem je však nízká návratnost vyplněných dotazníků. (Zelenka, 2010, s. 30–31; Gúčík, 2011, s. 77)

Sekundární marketingový výzkum je postaven na analýze již existujících informací, mezi které řadíme analýzu statistických dat, odborných článků, publikovaných studií apod. Mezi hlavní výhody sekundárního výzkumu lze zařadit nízkou cenu a rychlou dostupnost výstupů výzkumů. Na druhé straně se vyznačuje řadou nevýhod, mezi které patří většinou malá aktuálnost závěrů, metodika získávání a zpracování podkladů nemusí být známa či jejich struktura nemusí odpovídat potřebám firmy. (Zelenka, 2010, s. 34, Kotler, 2007, s. 409)

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 4 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CESTOVNÍHO RUCHU V REGIONU

Cykloturistika je jednou z aktivit a atraktivních součástí cestovního ruchu. V úvodu praktické části tak nejprve budou shrnuty důležité ukazatele turismu v regionu Vsetínsko a jeho vymezení pomocí geografické analýzy. Další část práce se bude zabývat analýzou cykloturistiky, která nastíní strukturu a preference českých cyklistů. Zhodnocena bude i současná situace cykloturistiky ve zkoumaném regionu se zaměřením na terénní cyklistiku.

### 4.1 Vymezení oblasti Vsetínska

Vsetín je třetím největším městem Zlínského kraje a hlavním městem stejnojmenného okresu a národopisné oblasti Valašsko. Z hlediska bližšího vymezení spadá pod mikroregion Valašsko-Horní Vsacko, jehož je i správním centrem, a je součástí NUTS II Střední Morava. Pro cestovní ruch je důležité zařazení města do turistického regionu Východní Morava a turistické oblasti Valašsko. Podrobnějším analyzováním regionu se zabývá následující geografická analýza města Vsetín a jeho blízkého okolí.

#### 4.1.1 Lokalizační faktory

Region Vsetínsko se vyznačuje zejména výbornými přírodními předpoklady. Z hlediska reliéfu můžeme region charakterizovat jako typickou valašskou hornatou krajinu. Samotné město Vsetín se rozprostírá na úpatí Vsetínských, Hostýnských a Vizovických vrchů, které s blízkými Javorníky spadají k flyšovému pásmu Vnějších Západních Karpat. Město se nachází v nadmořské výšce 345 m nad mořem. Nejvyšší horou oblasti je Vysoká, která se pyšní 1 024 m nad mořem. Nejvyšším místem katastrálního území města Vsetín je vrch Vsacký Cáb s 841 m nad mořem. Naopak nejnižším bodem je řeka Bečva pod Semetínem s 330 m nad mořem.

Z hlediska hydrologických poměrů se město nachází v údolí řeky Vsetínská Bečva, která pramení ve Vsetínských vrších pod vrcholem Čarták v nadmořské výšce zhruba 910 m nad mořem. Vsetínská Bečva měří téměř 60 km. Její soutok s Rožnovskou Bečvou se nachází ve městě Valašské Meziříčí, odkud společně pokračují pod označením Bečva. V regionu najdeme i několik málo stojatých vod, jako je například zásobárna pitné vody Stanovnice, přehrada Bystřička sloužící pro rekreační účely, jezero Na Stanoch či několik rybníků nacházejících se v Semetíně. Celý okres Vsetín je z důvodů málo propustných hornin karpatských

ského flyše chudý na podzemní vody. Rovněž četnost minerálních vod je velmi malá. (Příroda Valašska, © 2013)

Region spadá do podnebí mírného pásu mírně kontinentálního. Velký vliv na počasí má nadmořská výška a členitost regionu. Jelikož je zde celá řada vrcholů i údolí, je rozdílnost v jednotlivých lokalitách značná. Horské části spadají do chladné oblasti. Průměrná roční teplota se pohybuje podle nadmořské výšky od 4 °C do 7,9 °C. Přimo ve městě Vsetín je průměrná roční teplota 7,7 °C. Srážky v oblasti jsou četné, ovšem nejedná se o území nadměrně deštivé. Průměrný roční úhrn srážek činí 847,2 mm. K nejdeštivějším měsícům patří ty letní, zejména pak červenec. Jelikož se nacházíme v hornaté krajině, disponuje region v zimě četnou sněhovou pokrývkou. Průměrný roční počet dní se sněhem je přibližně 70 dní. Průměrná délka slunečního svitu postupně narůstá. Pohybuje se kolem 1 539,2 hodin za rok, přičemž největší je v letních měsících. (Hvězdárna Vsetín, © 2011–2013)

Město Vsetín se nachází v těsné blízkosti naší největší chráněné krajinné oblasti (dále jen CHKO) Beskydy. Rovněž okolní příroda a zeleň ve městě je velmi zachovalá. Celková plocha lesních porostů činí 58 %, z nichž největší zastoupení má smrk, z listnatých stromů pak buk. Hojně se vyskytuje i jedle, která je v rámci České republiky vzácná. V celém okrese je nejvíce lesů soukromých (43 %), dále státních (39 %) a ve vlastnictví obcí (19 %). V okolí města nalezneme také čtyři evropsky významné lokality a sedm zvláště chráněných území. Oblast je velmi bohatá na ochránářsky hodnotné druhy flory, například různé druhy orchidejí, díky vysoké rozmanitosti biotopů a členitému terénu. Rovněž fauna je velmi bohatá. V lesích se vyskytují typická zvířata jako srnec, liška, jezevec, kuna, jelen, muflon, prase divoké, ale i velké šelmy jako rys či medvěd. V řekách se objevuje vydra či bobr. Velmi početné jsou také ptačí lokality. (Příroda Valašska, © 2013)

Město Vsetín není moc bohaté na kulturně-historické památky. V minulosti několikrát došlo k vypálení a celkovému zničení města. Nejvýznamnější dominantou je původně renesanční Vsetínský zámek s vyhlídkovou věží obklopený zámeckým parkem, který svou klasicistní podobu získal v 18. století. V současné době zde sídlí Muzeum regionu Valašsko. Jednou z nejstarších budov ve městě jsou i Maštaliska, která v 17. století sloužila jako panský šenk a hospodářské zázemí zámku. Za zmínku stojí i Stará radnice z 18. století, Nová radnice z 19. století, Občanská záložna se sgrafitovou výzdobou od Mikoláše Alše a další památky umístěné na Palackého ulici. Dále se ve městě nachází funkcionalistická budova Komerční banky, roubená chalupa se sušárnou na ovoce z poloviny 19. století či Památník osvobození a hrob neznámého vojína. (Langerová, 2006, s. 272)

I když město nedisponuje množstvím kulturně historických památek, může se pyšnit valašským folklorem, lidovými tradicemi či gastronomií, které zde mají silné zázemí. Navíc se nedaleko od Vsetína nacházejí obce jako Velké Karlovice, kde je valašská kultura ještě více patrná. Přimo ve Vsetíně se koná i řada kulturních akcí. Mezi nejvýznamnější z nich patří mezinárodní folklorní slavnosti Vsetínský krpec, kulturně společenská akce Valašské záření a Majáles či jazzový festival Josefa Audese. Návštěvnost vybraných akcí shrnuje následující tabulka (Tab. 4). Jedná se o odhad pořadatelů.

Tab. 4 Odhadovaná návštěvnost kulturních akcí za rok 2012 (Zdroj: Dům kultury, © 2013)

Název kulturní akce	Trvání (dny)	Měsíc konání	Počet návštěvníků (2012)
Vsetínský krpec	4	červen/červenec	20 000
Valašské záření	3	září	12 000
Majáles	1	květen	3 000
Jazzový festival Josefa Audese	1	říjen	200

Převážná většina akcí není zpoplatněna. Jejich účastníci však utratí velký obnos peněz za doprovodné služby, a tím dochází k podpoře místních podnikatelů. O komerční kulturu se ve městě stará Dům kultury Vsetín, který realizuje různá divadelní představení, programy pro děti, koncerty a další akce. Ve městě najdeme i nově zrekonstruované kino Vatra či Masarykovu veřejnou knihovnu s informačním centrem. Nedaleko Vsetína se nachází přehrada Bystřička, která slouží k rekreačním účelům, u které je situováno letní kino.

Ze sportovních zařízení můžu jmenovat zimní stadion, víceúčelovou sportovní halu, Skate park, městské lázně Vsetín s krytým bazénem, tobogánem, wellness a letním koupalištěm. V centru města je k dispozici i několik dětských hřišť, tenisové kurty, fotbalová hřiště, fitness centra, víceúčelové haly, kuželna, bowling či minigolf. V zimních měsících je v provozu lyžařský areál Horní Jasenka Vsetín se snowparkem. Mezi významné sportovní akce patří Mezinárodní týden turistiky na Valašsku, Dny horské cyklistiky na Valašsku či mezinárodní nohejbalový turnaj Austin Cup. Kolem valašských kopců se jezdí závody do vrchu a velmi populární Barum Rally a Valašská Rally, jejichž návštěvnost je uvedena v tabulce (Tab. 5) níže. Jedná se o odhad pořadatelů akce. (Město Vsetín, 2011)

Tab. 5. Návštěvnost nejvýznamnějších sportovních akcí (Zdroj: Vlastní zpracování dle odhadu pořadatelů)

	Trvání (dny)	Odhadovaný počet diváků ve vybraných letech				
		2008	2009	2010	2011	2012
<b>Barum Rally</b>	3	205 500	265 000	240 000	265 000	248 000
<b>Valašská Rally</b>	2	250 000	210 000	220 000	200 000	250 000

Mezi nejvýznamnější přínosy výše zmíněných akcí pro region patří:

- zvýšení turistického ruchu,
- naplnění ubytovacích zařízení jak během, tak i většinou celý týden před akcí,
- zvýšení krátkodobé zaměstnanosti,
- zlepšení podmínek pro ostatní podnikatelské subjekty (prodej občerstvení, suvenýrů na akci apod.).

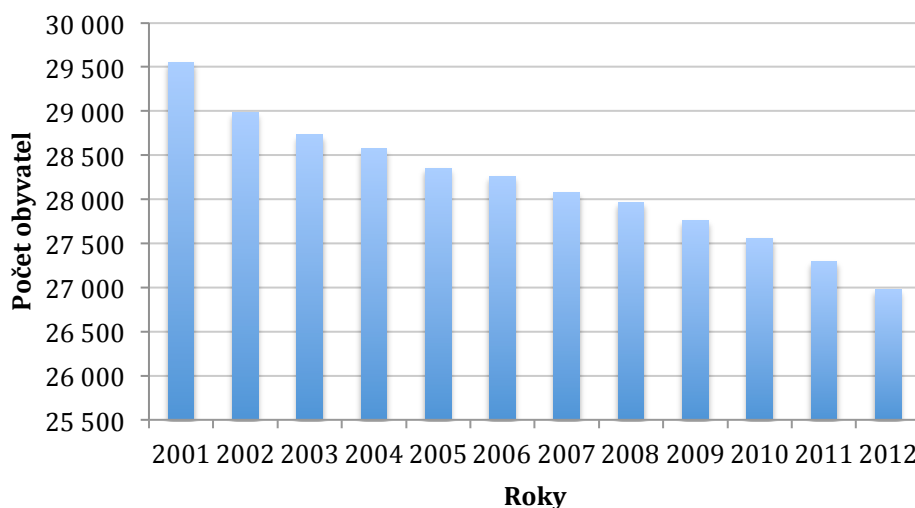
#### 4.1.2 Realizační faktory

Město Vsetín není napojeno na žádnou dálniční či rychlostní komunikaci. Dostupnost města je tak řešena po silnicích první třídy a to I/69 Vsetín–Vizovice a I/57 v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč. Vnitřní doprava je uskutečňována po místních komunikacích, které jsou mnohdy v nevyhovujícím stavu. Přepravu osob ve městě zajišťuje firma ČSAD Vsetín, a. s., která provozuje i pravidelnou příměstskou a meziměstskou dopravu ve Zlínském kraji. Kromě ČSAD Vsetín, a. s., provozuje autobusové spojení města i Housar a Veolia Transport. Parkování ve městě je zajištěno pomocí několika parkovacích ploch, které jsou většinou zpoplatněny.

Lepší spojení nabízí železniční doprava, kdy městem prochází celostátní trať č. 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná – Slovensko, po níž projíždění osobní vlaky, dálkové rychlíky i expresy ze Slovenska do Prahy, a regionální trať č. 282 Vsetín – Velké Karlovice. Město Vsetín nedisponuje možností využití letecké dopravy. Nejbližší je situováno letiště Leoše Janáčka v Ostravě, které je od Vsetína vzdáleno zhruba 60 km, a letiště Brno Tuřany vzdálené přibližně 125 km. Město Vsetín se vyznačuje hustou sítí pěších turistických a cyklistických tras, o kterých je zmíněno v dalších částech diplomové práce. Přimo ve Vsetíně začínají tři naučné stezky – Naučná stezka okolím Vsetína, Semetínské rybníky a Tesák. Ubytovací a stravovací zařízení jsou dále popsána v kapitole 5.1.3. v rámci služeb pro cykloturisty. Ve městě se nachází celkem pět bank a jedna samostatná směnárna.

### 4.1.3 Selektivní faktory

K 1. 1. 2012 byl počet obyvatel města Vsetín 26 976 osob. Toto číslo se za posledních deset let neustále snižuje, jak je vidět i z níže uvedeného grafu (Graf 2). Důvodem poklesu je jak nižší porodnost, tak stěhování obyvatel do okolních obcí. I přesto Vsetín zůstává největším městem v okrese Vsetín a třetím největším městem ve Zlínském kraji. Hustota zalidnění okresu Vsetín je nejmenší v kraji, pohybuje se kolem 127 obyvatel/km<sup>2</sup>. Vsetín disponuje migračním saldem -207, tudíž je počet vystěhovalých vyšší jak přistěhovalých. Co se týká složení obyvatel ve městě, mají mírnou převahu ženy s 52 %, jejichž průměrný věk činí 43,5. Muži zastupují 48 % a jejich průměrný věk je o něco nižší, a to 39,9. Nejvíce jsou zastoupeny skupiny ve věku 30–40 let (15,8 %) a ve věku 55–65 let (14,7 %). V produktivním věku, tedy od 15–64 let, se nachází zhruba 69 % obyvatel. (ČSÚ, © 2012a)



Graf 2. Počet obyvatel města Vsetín ve vybraných letech (Zdroj: Vlastní zpracování dle ČSÚ, © 2012a)

Příznivý ekonomický vývoj má vliv na zvyšování životní úrovně obyvatelstva, se kterou je spojen růst průměrné hrubé měsíční mzdy, která, ve Zlínském kraji za rok 2012, činila podle ČSÚ (© 2013b) 22 173 Kč. Dalším důležitým ukazatelem je nezaměstnanost. Za rok 2012 byla míra nezaměstnanosti v okrese Vsetín 11,95 %, což vysoce převyšuje celorepublikový průměr. Nachází se až na 61. místě ze 77 okresů. Dlouhodobá nezaměstnanost byla zejména ovlivněna rozpadem některých tradičních průmyslových a zemědělských podniků.

Ve městě se nachází přibližně 49 % ekonomicky aktivních obyvatel. Nejvíce zaměstnaných pracuje v průmyslu (33 %), dále v oblasti velkoobchodu, maloobchodu a opravy mo-

torových vozidel (9 %). V ubytování, stravování a pohostinství pracuje zhruba 3 % obyvatel. Počet ekonomických subjektů k roku 2012 činil v okrese 31 760, přímo ve městě Vsetín pak 6 321. Z tohoto počtu se zhruba 307 subjektů zabývá ubytováním, stravováním či pohostinstvím. (ČSÚ, © 2012b)

V současné době se ve městě nachází celkem 11 mateřských škol, z nichž dvě jsou soukromé. Rovněž se zde nachází sedm základních a osm středních škol. Dvě základní školy jsou určené pro zdravotně postižené či ze sociálně znevýhodněných rodin. Město nedisponuje žádnou vysokou školou, pouze jednou vyšší odbornou. Ve Vsetíně žije přibližně 11 % obyvatel s vysokoškolským vzděláním, 27 % lidí se středním vzděláním s maturitou, 27 % se vzděláním s výučním listem a 14 % obyvatel se základním vzděláním. Zbylá procenta tvoří osoby mladší 15 let a lidé bez vzdělání (0,3 %). (ČSÚ, © 2011)

Hlavním poskytovatelem zdravotní péče je Vsetínská nemocnice, a. s., jejímž zakladatelem je Zlínský kraj. K dispozici má kolem 410 lůžek. Kromě nemocnice najdeme ve městě i Polikliniku Vsetín, několik dětských, praktických či zubních lékařů, rehabilitační zařízení a osm lékáren.

Dalším důležitým faktorem je stav životního prostředí ve městě, jelikož výrazně ovlivňuje nejen kvalitu a způsob života místních obyvatel, ale má vliv i na rozvoj cestovního ruchu regionu. Jak již bylo zmíněno, město se nachází v těsné blízkosti CHKO. Přírodní a životní prostředí je tak velmi zachovalé. Město je obklopeno zalesněnými kopci a mnoho zeleně najdeme i ve městě. Město je zároveň od roku 2001 členem národní sítě Zdravých měst, která se zaměřuje na principy trvale udržitelného rozvoje a podporuje zdravotní styl svých obyvatel. Z celorepublikového pohledu patří celý Zlínský kraj mezi kraje s čistým ovzduším. (Město Vsetín, 2011)

## 4.2 Cestovní ruch Vsetínska

Město Vsetín a jeho blízké okolí disponuje dobrými předpoklady nejen pro jednodenní, ale i vícedenní turistiku, zejména pak pro pěší turistiku, poznávací cestovní ruch, zimní sporty, cykloturistiku a samozřejmě místní folklor a gastronomii. Uvedené formy turismu jsou současnými dominantními rysy celého Valašska, avšak na rozdíl od oblastí Rožnovska či Velkých Karlovic, nejsou přímo ve Vsetíně zatím moc využívány. Blízkost těchto atraktivních oblastí může hrát důležitou roli při rozhodování o návštěvě města. Vsetín je situovaný přímo na silniční trase i na cyklostezce mezi těmito největšími lákadly okresu.



V současné době není potenciál města dostatečně využíván i přesto, že vedení města si svou atraktivitu uvědomuje. Mezi hlavní důvody město Vsetín uvádí zejména omezené finanční prostředky pro cestovní ruch. Přehled výdajů z rozpočtu města na oblast cestovního ruchu uvádí níže uvedená tabulka (Tab. 6). Z celkových výdajů města tvoří přibližně 0,19 %. I když se jedná o výdaje z roku 2010, struktura a výše položek je v podstatě každým rokem stejná.

Tab. 6. Výdaje na cestovní ruch města Vsetín v roce 2010 (Zdroj: Vlastní zpracování dle Město Vsetín, 2011)

Výdaje na cestovní ruch	Částka (tis. Kč)	Výdaje na cestovní ruch	Částka (tis. Kč)
Propagace města	200	Kulturní kalendář	25
Veletrhy a výstavy	40	Projekt Otevřené brány	40
Potisk propagačních předmětů znakem	35	Kalendář pro občany na rok 2012	40
Turistické a cykloturistické trasy – značení	70	Drobné propagační a dárkové předměty	200
Opravy naučných stezek	30	Tlumočení, překlady	30
Partnerské kontakty – služby (ubyt., doprava)	80	Partnerské kontakty – pohoštění	80
Valašsko-Horní Vsacko – propagace turismu	30	Valašsko-Horní Vsacko – úprava běžeckých tras	125
Valašsko-Horní Vsacko – úprava turistických tras	25		
<b>Celkové výdaje na cestovní ruch</b>			<b>1 050</b>
<b>Celkové výdaje města</b>			<b>557 342</b>

V roce 2011 vydalo město *Koncepci rozvoje cestovního ruchu města Vsetín na období let 2011–2015*. V rámci akčního plánu byly stanoveny následující čtyři hlavní cíle:

- propagace města jako destinace cestovního ruchu včetně zaměření na prioritní témata cestovního ruchu,
- vytvoření základní infrastruktury pro podporu cestovního ruchu a pro prioritní témata,
- partnerství a spolupráce v cestovním ruchu,
- podpora projektů pro rozvoj cestovního ruchu. (Město Vsetín, 2011)

Mezi prioritní témata cestovního ruchu byly zařazeny:

- Vsetín – město s krásnou přírodou a okolím vhodné pro turistiku, cykloturistiku a zimní sporty,
- Vsetín – město technických tradic a architektury,
- Vsetín – město Templářů,
- Vsetín – město folkloru a valašské gastronomie,
- Vsetín – město fotografů. (Město Vsetín, 2011)

Do budoucna se chce město prezentovat jako: „*Vsetín – výchozí místo pro aktivní dovolenou.*“ Z hlediska podmínek a předpokladů města je zaměření se na aktivní turismus, podle mého názoru, ta správná cesta. Pro město je důležitá i otázka trvale udržitelného rozvoje, proto vydalo dokument s názvem *Strategický plán udržitelného rozvoje Vsetínska pro období 2011–2015* a zapojilo se do národní sítě Zdravých měst České republiky. I na tuto oblast by se chtělo město zaměřovat a rozvíjet se v souladu s trvale udržitelným rozvojem. (Město Vsetín, 2011)

### **Návštěvnost Vsetínska**

Město Vsetín spadá do Zlínského kraje, který v roce 2012, ve srovnání s ostatními kraji České republiky, zaujímal v počtu návštěvníků až desáté místo. U celkového počtu přenocování pak devátou pozici. Mezi hlavní důvody nízké návštěvnosti patří východní poloha regionu a špatná dopravní dostupnost. V posledních letech se velmi zlepšila propagace kraje. Právě cílený marketing a zlepšování kvality infrastruktury a služeb cestovního ruchu má za následek zvyšování počtu návštěvníků regionu zejména z řad zahraničních hostů. Na druhé straně působí dopady ekonomické krize, které se sice neprojevují v počtech návštěvníků, ale v délce jejich pobytu. Na zkracování pobytu mají vliv i úsporná opatření vlády směrem k lázeňské péči hrazené ze zdravotního pojištění.

Ze všech čtyř okresů, ze kterých se Zlínský kraj skládá, výrazně převyšují, co to počtu návštěvníků v hromadných ubytovacích zařízeních (dále jen HUZ), okresy Zlín a Vsetín. I podle aktualizace *Programu rozvoje cestovního ruchu Zlínského kraje* mají tyto dva okresy, respektive oblast Valašska a Luhačovicka nacházející se v těchto okresech, největší potenciál pro cestovní ruch. (CzechTourism, © 2013a)

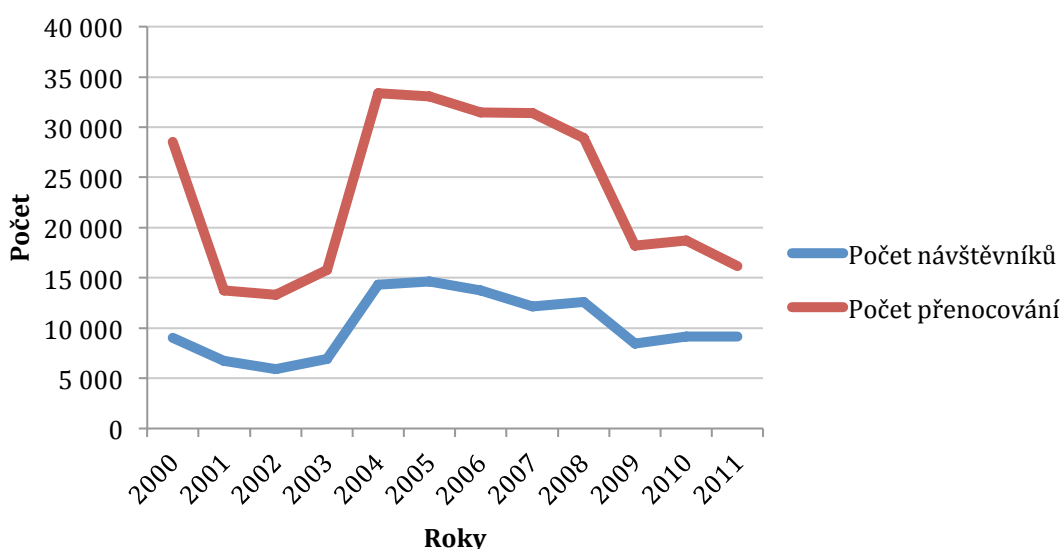
Podle agentury CzechTourism (© 2012) patřily mezi nejnavštěvovanější místa Zlínského kraje v roce 2011 atraktivita uvedené v následující tabulce (Tab. 7). Z okresu Vsetín se

mezi prvními pěti umístilo Valašské muzeum v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm a Muzeum regionu Valašsko, které se nachází ve zkoumaném regionu.

Tab. 7. Nejnavštěvovanější cíle Zlínského kraje v roce 2011 (Zdroj: Vlastní zpracování dle CzechTourism, © 2012)

Pořadí	Turistický cíl	Počet návštěvníků (tis.)
1.	ZOO Zlín Lešná	503,3
2.	Valašské muzeum v přírodě Rožnov p. R.	278,0
3.	Zámek a zahrady v Kroměříži	125,2
4.	Muzeum jihovýchodní Moravy ve Zlíně	106,4
5.	Muzeum regionu Valašsko ve Vsetíně	106,3

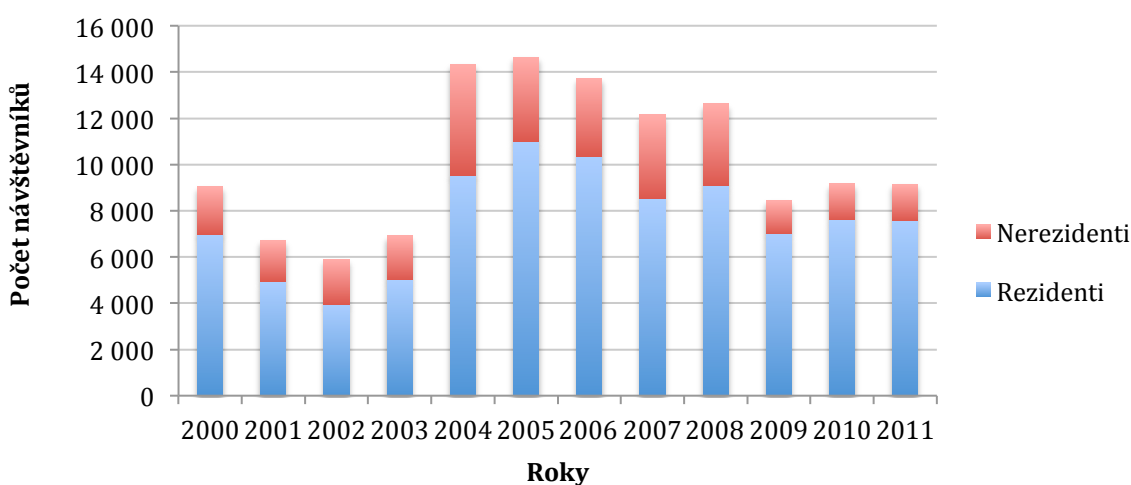
Okres Vsetín je druhým nejnavštěvovanějším okresem Zlínského kraje, ovšem s jeho hlavním městem je to už o něco horší. Oproti oblíbeným místům, jako například Rožnov pod Radhoštěm či Velké Karlovice, je návštěvnost velmi nízká. V roce 2011 mírně poklesl, oproti předcházejícímu roku, počet turistů i přenocování. Klesající trend je patrný od roku 2009, kdy se projevily dopady finanční a ekonomické krize. Do města přijelo celkem 9 142 návštěvníků, kteří realizovali 16 193 přenocování. V roce 2012 se předpokládá snížení tohoto počtu, bohužel za rok 2012 ještě nebyly statistiky města k dispozici.



Graf 3. Návštěvnost města Vsetín v jednotlivých letech (Zdroj: Vlastní zpracování dle ČSÚ, © 2013c)

Zahraniční návštěvníci tvořili v roce 2011 v okrese 10,3 %, což je o 3,5 % méně než ve Zlínském kraji v témže roce. Nižší je i průměrný počet přenocování, který činil v roce

2011 jen 2,6 noci, zatímco ve Zlínském kraji 3,3 noci. Tento fakt je způsoben i tím, že v okrese Vsetín se nenachází žádné lázeňské místo na rozdíl od okresu Zlín, ve kterém leží lázně Luhačovice. Právě existence lázní velmi zvyšuje průměrnou dobu pobytu (jako příklad můžeme uvést Karlovarský kraj, kde je průměrná délka pobytu nejdelší ze všech krajů, a to 6,1 noci). Město Vsetín je na tom s podílem cizinců lépe, v roce 2011 činil 17 %, ale i tak není číslo 1 558 zahraničních návštěvníků nijak velké, stejně jako u domácích turistů. Nejvíce návštěvníků přijelo ze Slovenské republiky. Průměrný počet přenocování přímo ve Vsetíně činil v roce 2011 pouze 1,8 noci. (CzechTourism, © 2013a)



*Graf 4. Složení návštěvníků města Vsetín v jednotlivých letech (Zdroj: Vlastní zpracování dle ČSÚ, © 2013c)*

Dlouhodobě je pozorována nejmenší návštěvnost regionu v jarních měsících duben a květen a na podzim v měsících září, říjen a listopad. Tento stav lze vzhledem k velkému počtu lyžařských areálů nacházejících se v okolí Vsetína, respektive v celém mikroregionu Valašsko-Horní Vsacko (cca 64 % areálů Zlínského kraje), a letní turistice předpokládat. Mezi nejčastější návštěvníky patří ti, kteří cestují za pěší turistikou.

### 4.3 SWOT analýza regionu

Následující SWOT analýza poukazuje na silné a slabé stránky regionu a stanovuje příležitosti a hrozby, které jsou z hlediska dalšího rozvoje cestovního ruchu dané lokality důležité. Analýza shrnuje výše zmíněné poznatky, je tvořena pomocí dat Českého statistického úřadu a vlastních zkušeností.

Silné stránky (Strengths)	Slabé stránky (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoká kvalita životního prostředí, CHKO Beskydy, vysoká lesnatost.</li> <li>• Bohaté lidové tradice a folklor Valašska, lokální produkty, gastronomie.</li> <li>• Silná vazba místních obyvatel k území a jejich přátelská povaha.</li> <li>• Existence cyklostezky Bečvy, dobře značených pěších turistických tras a naučných stezek.</li> <li>• <b>Přírodní potenciál pro rozvoj cestovního ruchu, zejména pak pro rozvoj aktivního turismu.</b></li> <li>• Relativně nízké ceny ubytovacích a stravovacích služeb v regionu.</li> <li>• Křižovatka čtyř pohoří.</li> <li>• Lyžařské areály v okolí a přímo ve městě Vsetín, množství běžeckých tras.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Špatná dopravní dostupnost regionu, nevyhovující a nekvalitní komunikace.</li> <li>• Vysoká míra nezaměstnanosti ve srovnání s celorepublikovým průměrem.</li> <li>• Poloha regionu, velká vzdálenost od hlavního města a hranic s Německem.</li> <li>• Nízký podíl počtu turistů a cizinců v hromadných ubytovacích zařízeních ve městě Vsetín a jejich kvalita.</li> <li>• Nedostatečný počet a kvalita kulturních, sportovních a zábavních zařízení (chybějící alternativy z důvodu nepřízně počasí).</li> <li>• <b>Absence cyklistických tras v terénu vhodných i pro méně zdatné jezdce.</b></li> <li>• Malý rozpočet města pro cestovní ruch.</li> <li>• Absence pamětihodností a architektonicky nevýrazné centrum.</li> </ul>
Příležitosti (Opportunities)	Hrozby (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vsetín a blízké okolí jako centrum aktivního turismu.</b></li> <li>• Využití dotací z Evropské unie pro rozvoj regionu.</li> <li>• Kvalitní dopravní spojení a napojení se na rychlostní komunikace a mezinárodní trasy.</li> <li>• Zvyšující se životní úroveň a útraty za služby, zejména v oblasti turismu.</li> <li>• <b>Rozvoj potenciálu a služeb pro všechny formy cykloturistiky.</b></li> <li>• Snížení nezaměstnanosti vytvořením nových pracovních pozic.</li> <li>• Spolupráce veřejné správy, podnikatelského sektoru a neziskových organizací.</li> <li>• Rostoucí zájem turistů o regionální lokality, poznání jiných než mainstreamových oblastí.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Narušení životního prostředí navýšením počtu návštěvníků a rozvojem turismu.</li> <li>• Nedostatečné množství finančních prostředků a podpora cestovního ruchu.</li> <li>• Nenaplnění potenciálu oblasti jako turistické destinace.</li> <li>• Konkurence v okolí např. Velké Karlovice, Rožnov pod Radhoštěm apod.</li> <li>• Citlivost cestovního ruchu na neočekávané zvraty v ekonomice.</li> <li>• Riziko spojené s návratností kapitálu vloženého do výstavby turistické infrastruktury.</li> <li>• Nekoordinovaná propagace regionu.</li> <li>• Neoslovení návštěvníků, preference zahraničních destinací před tuzemskými.</li> </ul>

### Zhodnocení SWOT analýzy

Mezi silné stránky regionu patří vysoká kvalita životního prostředí a lesnatost. V blízkosti města Vsetín se rozprostírá část naší největší chráněné krajinné oblasti CHKO Beskydy, která je samozřejmě pozitivem, ale na druhé straně se může stát i limitujícím faktorem při výstavbě turistické infrastruktury. Město Vsetín se nachází na křižovatce čtyř pohoří – Vsetínských vrchů, Hostýnských vrchů, Vizovických vrchů a Javorníků, vytvářející unikátní spojení a zajímavý turistický cíl pro návštěvníky. Celá oblast Valašska je typická svým folklorem, dřevěnými stavbami a místní gastronomií, která se může stát velkým lákadlem pro budoucí turisty.

Pro region je rovněž příznačná silná vazba místních obyvatel ke svému regionu a jejich přátelská povaha, která může ovlivnit návrat návštěvníků do této oblasti. Výhodou je také existence cyklostezky Bečva, dobře značených pěších a naučných stezek, v zimním období pak lyžařských areálů a běžeckých tras. Nejsilnější stránkou je pak potenciál regionu pro trávení aktivní dovolené, který znamená velkou příležitost do budoucna. Výhodou jsou i relativně nízké ceny ubytovacích a stravovacích služeb i díky odlehlosti regionu.

Ze SWOT analýzy vyplývá, že vůbec největším problémem regionu a celého Zlínského kraje je jeho špatná dopravní infrastruktura a zejména jeho dostupnost. Region se nachází na východě republiky a je značně vzdálen od hlavního města, které je nejnavštěvovanějším cílem v České republice, a rovněž od hranic s Německem, jehož obyvatelé patří mezi hlavní světové zdrojové trhy. Jistou výhodou lze spatřovat jen z blízkosti hranic se Slovenskou republikou, jejíž obyvatelé jsou nejčastějšími zahraničními návštěvníky Vsetínska. Zapotřebí je zvýšit kvalitu dopravní infrastruktury a snažit se o napojení regionu na hlavní rychlostní silnice a dálnice, jelikož současný stav má obrovský vliv jak na potenciální návštěvníky, tak i na další subjekty a podnikatele, kteří by mohli přispět k jeho rozvoji.

Dalším problémem města je nedostatečný počet a kvalita sportovních a společenských zařízení, zejména jako alternativa pro případ nepříznivého počasí. Slabou stránkou je také absence kulturně-historických památek, kdy jediným místem pro návštěvu zůstává Vsetínský zámek s muzeem. I tato skutečnost se projevuje na nízkém podílu počtu turistů v HUZ a celkové návštěvnosti města. Vsetín a okolí disponuje výbornými podmínkami pro cykloturistiku, na kterou by se chtělo město v budoucnu zaměřit a rozvíjet její nabídku. V současné době vede většina cyklistických tras po asfaltových komunikacích. Chybí tak přírodní trasy, které by mohlo využít široké spektrum cyklistů. Navíc cykloturistika, stejně

jako pěší turistika, má předpoklady pro prodloužení sezonnosti regionu a vyplnění měsíců s nejmenší návštěvností.

Příležitostí do budoucna je prezentace města jako centra pro aktivní turismus. Díky zdejšímu kopcovému a přírodnímu prostředí zde nalezneme ideální podmínky pro pěší turistiku, všechny formy cykloturistiky, v zimních měsících pak pro lyžařskou turistiku. Region je tak schopen nabízet celoroční vyžití. V posledních letech se objevuje rostoucí zájem obyvatel o zdravý životní styl, regionální destinace a pobyty v přírodě. Tyto trendy mohou znamenat příležitosti pro rozvoj cestovního ruchu, který by s sebou přinesl i rozvoj doprovodných služeb turismu. Rovněž by došlo ke snížení nezaměstnanosti, která je v celém okrese Vsetín vysoká, ke konci roku 2012 činila 11,95 %. Dlouhodobá nezaměstnanost byla zejména ovlivněna rozpadem některých tradičních průmyslových podniků a zemědělských subjektů vyvolaný nízkou ziskovostí tohoto podnikání.

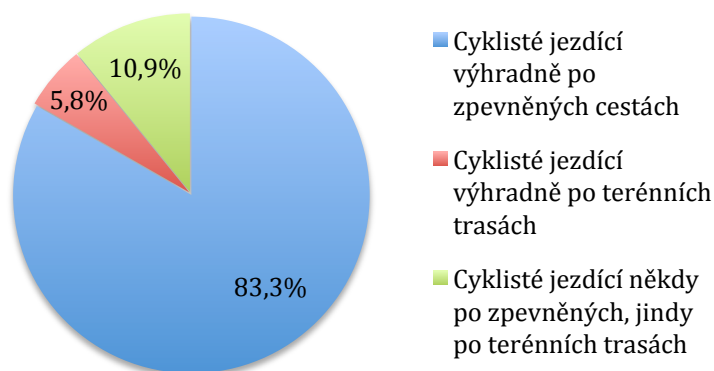
Rozvoj turismu s sebou přináší i negativní stránky, jako je možnost narušení životního prostředí a ničení památek zvýšeným počtem návštěvníků regionu. Hrozbou pro rozvoj turismu představuje zejména nedostatečné množství finančních prostředků a špatná propagace města, která neosloví potenciální návštěvníky. Hrozbou je i konkurence v okolí, kterou představuje zejména město Rožnov pod Radhoštěm s Valašským muzeem v přírodě a obec Velké Karlovice s množstvím lyžařských areálů a lidových staveb. Riziko představují také neočekávané zvraty v ekonomice, které mají značný vliv na návštěvnost regionů.

Vsetínsko je vhodné zejména pro rozvoj malého a středního podnikání, služeb, zemědělství, lesnictví či tradiční řemeslné výroby. Pomalu dochází k postupnému zlepšování služeb turismu, ovšem je zapotřebí zkvalitnit a posílit menší ubytovací a stravovací zařízení a rovněž pestrost nabídky služeb v cestovním ruchu. Region disponuje potenciálem, kterého je potřeba využít a zatraktivnit tak tuto lokalitu pro budoucí návštěvníky. Největším problémem v současné době je však nedostatek finančních prostředků města, který tento rozvoj značně limituje. Příležitostí tak zůstává využití různých dotací, zejména z Evropské unie, které ulehčí rozpočtu města, jakož i zlepšení spolupráce mezi aktéry cestovního ruchu.

## 5 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKLOTURISTIKY

Významnou součást cestovního ruchu tvoří aktivní dovolená. Podle agentury CzechTourism (© 2013) spadá, v rámci domácího cestovního ruchu, mezi nejoblíbenější aktivity právě cykloturistika spolu s poznávací a pěší turistikou, koupáním a vodními sporty. Celkově zaujímala v letní sezoně roku 2012 třetí pozici s 24 %. V zimních měsících se samozřejmě tento podíl snižuje, ale i přesto se její obliba pohybuje kolem 18 %. Navíc je celoročně zaznamenáván její neustálý nárůst a je hodnocena jako současný trend domácího cestovního ruchu. Z hlediska služeb pro cykloturisty jsou nejlépe hodnoceny lokality v Čechách jako Plzeňsko a Český les, Šumava, Krkonoše a Podkrkonoší. Mezi nejpopulárnější produkty patří Moravské vinařské stezky a Vltavská stezka.

Česká centrála cestovního ruchu (© 2011a) rovněž uvedla, že se u nás nachází přibližně pět milionů rekreačních cyklistů, z nichž aktivních je přes jeden milion. I tyto čísla napovídají, že cykloturistika zaujímá významný segment domácího cestovního ruchu, k jehož zajímavosti přispívá i fakt, že návštěvníci, v rámci aktivní dovolené, zpravidla stráví v daných regionech více nocí a mají vyšší průměrnou útratu. Obecně mezi cyklisty převažují ti, kteří jezdí po zpevněných cestách.



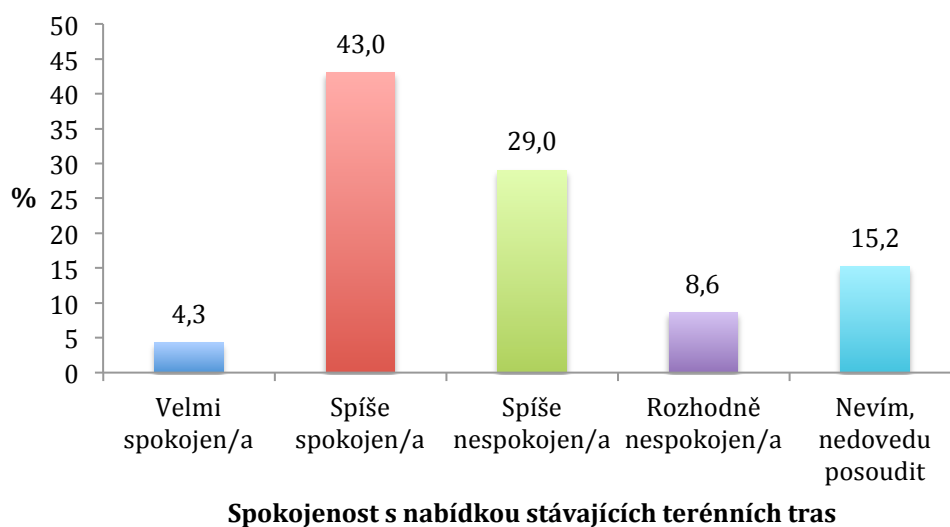
Graf 5. Struktura cyklistů v České republice (Zdroj: Vlastní zpracování dle CzechTourism, © 2011a)

Z výše uvedeného grafu (Graf 5) vyplývá, že podle průzkumu agentury CzechTourism (© 2011a), převážná většina dotázaných cyklistů uskutečňuje výlety či vyjížděky po zpevněných cestách. Poměrně malé procento zastupují ti, kteří jezdí po terénních trasách jako jsou singltreky či lesní cesty. Do jisté míry k tomu přispívají i podmínky, které v současné době v České republice panují. V posledních letech došlo k velkému rozmachu a výstavbě



asfaltových cyklostezek, které začaly být hojně cyklisty využívány a přispěly k ještě větší popularitě tohoto sportu. V České republice se nacházejí prozatím pouze dvě singltreková centra, na rozdíl od zahraničí, kde je terénní cyklistice věnována daleko větší pozornost a je vnímána jako velký trend.

Tento průzkum byl proveden agenturou STEM/MARK pomocí internetové ankety reprezentativního výběru populace v roce 2011. Tato anketa tedy nemusí být úplně přesná, ale dává nám aspoň určitý přehled, jelikož žádné jiné průzkumy o chování cykloturistů a jejich preferencích zatím v České republice neexistují.



*Graf 6. Spokojenost s terénními trasami v České republice (Zdroj: vlastní zpracování dle CzechTourism, © 2011a)*

Graf (Graf 6) ukazuje spokojenost se současnou nabídkou tras pro terénní cyklisty. Je vidět, že poměrně velká část z nich není se stávajícím stavem moc spokojena. Z prvního národního cyklistického průzkumu rovněž vyplynulo, že většina terénních cyklistů by chtěla mít k dispozici více přírodních stezek a cest, které jsou vyznačené, bezkonfliktní a oficiální. Mezi nejoblíbenější lokality pro terénní cyklistiku patří Šumava (25,4 %), dále Beskydy a Valašsko (17,8 %), Jeseníky (17,3 %), Jizerské hory (16,7 %), Jižní Čechy (16,3 %) a Vysočina (15,3 %). V zahraničí se dělí o prvenství oblasti jako Lago di Garda (14,2 %), Slovensko (12,5 %), Salzkammergut (8,6 %) a Švýcarské Alpy (7,9 %).

Co se týká služeb, tak u těch by nejraději terénní cyklisté uvítali servis kol, dále cyklobus jako pravidelnou linku, služby spojené s uvolněním těla a další doprovodné služby, přepravu zavazadel, kol a osob na objednávku. Všichni cykloturisté by rovněž uvítali sociální

zázemí, zábavu pro děti či občerstvení, jelikož většina z nich se stravuje během jejich výletu ve stravovacích zařízeních. Je zapotřebí tedy rozvíjet i doplňkovou infrastrukturu. Většina cyklistů u nás vlastní horská kola, mají je i ti, kteří jezdí po zpevněných cestách. Rovněž prodejci kol tento stav potvrzují, což zvyšuje potenciál pro budoucí využívání terénních stezek rezidenty. (CzechTourism, © 2011a)

### 5.1 Současný stav cykloturistiky na Vsetínsku

Vsetínsko a celé Valašsko je právem nazýváno rájem cykloturistiky. Díky ideálním podmínkám v podobě místní krajiny plné kopců a krásné přírody disponuje obrovským potenciálem pro její rozvoj. Zdejší hory nabízí výborné předpoklady pro horskou cyklistiku, údolí jsou naopak vhodné pro pohodové výlety rodin s dětmi. Region disponuje celou řadou cyklistických tras. Páteřní trasu představuje cyklostezka Bečva, která se táhne kolem stejnojmenné řeky a na kterou navazují další stezky vedoucí na hřebeny zdejších vrcholů. Na celém Valašsku pak nalezneme na 700 km cyklotras, které vedou většinou po zpevněných komunikacích.

V roce 2002 byl zvolen hlavním rozvojovým prvkem regionu Valašsko-Horní Vsacko, do kterého spadá i město Vsetín, cestovní ruch. O pět let později byl tento rozvoj zacílen na cykloturistiku, jelikož přírodní atraktivita, prostředí a lidová architektura s tradicemi a gastronomií láká k jejich prozkoumání na kole. Již v roce 1994 bylo ve Vsetíně a jeho okolí vyznačeno na 170 km horských okruhů, o čtyři roky později k nim přibylo dalších 148 km ve Velkých Karlovicích. V roce 2007 pak začala příprava projektu cyklostezky Bečva, která byla otevřena o čtyři roky později. V poslední době došlo rovněž k podpoře značení tras pro silniční kola a k postupnému naplňování forem městské cyklistiky. Investice do hlavních projektů z oblasti cykloturistiky ve Vsetíně a jeho okolí jsou uvedeny v následující tabulce (Tab. 8).

*Tab. 8. Investiční náklady vybraných cyklistických projektů na Vsetínsku (Zdroj: vlastní zpracování)*

Projekt	Investice	Období realizace
Cyklostezka Bečva (Vsetínská část)	167 mil. Kč	2011
Bike park Kyčerka	3,6 mil. Kč	2012
Bike trails Valašsko	4,8 mil. Kč	2013

Výše uvedené projekty budou vysvětleny v následujících podkapitolách. V roce 2010 se stal mikroregion Valašsko-Horní Vsacko v rámci aktivit, které jsou spojené s cykloturistikou, tzv. *Specialized bike resortem Valašsko*, který se snaží pod hlavičkou známého výrobce kol a podporou Ministerstva pro místní rozvoj nabídnout cyklistickou infrastrukturu a služby pro různé typy a úrovně cyklistů. Součástí je i klasifikace cyklistických tras podle typu terénu a obtížnosti či internetové stránky [www.trails.cz](http://www.trails.cz) obsahující informace pro návštěvníky Valašska. Jde o projekt, který se snaží ukázat Valašsko jako pravou cyklistickou destinaci a který pod sebou ukrývá další projekty. (Specialized bike resort Valašsko, © 2013)

### 5.1.1 Cyklostezka Bečva

Cyklostezka Bečva má celkem 160 km a vede podél Rožnovské a Vsetínské Bečvy až po soutok s řekou Moravou. Přes 80 km se nachází přímo v okrese Vsetín. Cyklostezka Bečva se člení celkem do tří částí:

- úsek I. Vsetínská Bečva (58 km, Velké Karlovice až Valašské Meziříčí),
- úsek II. Rožnovská Bečva (31 km, Horní Bečva až Valašské Meziříčí),
- úsek III. Bečva (70 km, Valašské Meziříčí až Tovačov).

Vsetínská část stezky je považována za základ rozvoje cestovního ruchu v regionu Horní Vsacko. Investiční náklady na úsek mezi Vsetínem a Velkými Karlovicemi činily celkem 166,6 mil. Kč na 41 km trasy. Tento projekt byl financován z větší části z Regionálního operačního programu NUTS II Střední Morava (107,2 mil. Kč) a jeho cílem byla podpora dopravní bezpečnosti a zvýšení turistické atraktivity regionu. Částka 22,6 mil. Kč byla získána ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Zbylou část, tedy 39 mil. Kč, zaplatily obce ze svých rozpočtů.

Stezka zahrnuje celkem 28 km určených pouze pro cyklisty, zbylé kilometry jsou s omezeným provozem motorových vozidel. Disponuje zpevněným povrchem a její minimální šířka je tři metry. Celý projekt začal v roce 2001 dohodou mezi jednotlivými obcemi. (Cyklostezka Bečva, © 2013)

Cyklostezka Bečva v současné době představuje významný produkt cestovního ruchu pro celé Valašsko, který je důležitý i z hlediska udržitelného turismu. Má pozitivní vliv i na zdravý životní styl obyvatel a láká turisty z celé České republiky. Za pouhé tři měsíce provozu bylo zaznamenáno na 115 tis. průjezdů, což je obrovské číslo. Hned v prvním roce

bylo naměřeno ve Vsetíně na 95 tis. uživatelů, Ve Velkých Karlovicích pak 72 tis. V roce 2012 se tento počet zdvojnásobil na 192 tis. ve Vsetíně a 145 tisíc ve Velkých Karlovicích.

Cyklostezka Bečva je vhodná zejména pro nenáročné výlety a pro rodiny s dětmi. Na trase je umístěno dostatečné množství občerstvovacích zařízení, turistických cílů a míst k odpočinku. Určité části cyklostezky jsou hojně využívány i in-line bruslaři. Navazuje na ni mnoho cyklotras vedoucích na hřebeny zdejších kopců.

V roce 2012 se stal hitem sezony ve své kategorii produkt s názvem *Z hornatého Valašska na rovinatou Jižní Moravu za památkami UNESCO – dálková Bike Tour podél řeky Moravy*, která je určena pro horská i trekkingová kola. Je vhodný jak pro zkušené jezdce, tak i pro začátečníky či pro rodinné výlety s dětmi. Tento produkt spojuje jak cyklostezku Bečva, tak i stezku, která se nachází kolem Bařova kanálu.

### 5.1.2 Terénní cyklistika na Vsetínsku

V současné době disponuje Vsetín a jeho okolí více jak 350 km cyklistických tras určených pro horská kola. Jedná se o tzv. *Vsetínské okruhy*, které spojují nejružnější turisticky zajímavé lokality. Stávající trasy vedou nejčastěji po lesních stezkách, pěšinách, polních nebo lesních zpevněných cestách, které v údolních částech začínají na místních komunikacích či na cyklostezce Bečva.

Vsetín a jeho okolí má k dispozici následující cyklotrasy určené převážně pro horská kola:

- Velká podkova – 93 km, Vsetín – Cáb – Tanečnice – Soláň – Benešky – Třeštík – U tabulí – Lemešná – Kasárna – Malý Javorník – Portáš – Papajské sedlo – Makyta – Huslenky – Ústí – Vsetín.
- Malá podkova – 60 km, Nový Hrozenkov – Karolinka – Soláň – Miloňov – Léskové – Třeštík – U tabulí – Lemešná – Kasárna – Malý Javorník – Portáš – Nový Hrozenkov.
- Červená trasa č. 6117 – 78 km, Vsetín – Chléviska – Sirákov – Vartovna – Prlov – Bařinka – Lidečko – Pulčín – Zděchov – Halenkov – Svrčín – Vsetín Jasenice – Vsetín.
- Bílá trasa č. 6118 – 52 km, Vsetín – Janišovský vrch – Semetín – Osičí – Hošťálková – Lázy – Jablůnka – Vesník – Horní Jasenka – Vsetín.
- Zelená trasa č. 6119 – 37 km, Vsetín Sychrov – U Kovářů – Dušná – Cáb – Santov – Bystřička – Růžďka – Uhlisko – Vesník – Horní Jasenka – Vsetín.

- Bílá trasa č. 6120 – 33 km, Vsetín Ohrada – Lysný – U Krošenků – Svrčín - Lušovka – Ptáčnice – Cáb – Dušná – Vsetín Sychrov.
- Modrá trasa č. 6121 – 24 km, Vsetín – Semetín – Chléviska – Janišovský vrch – Rokytnice – Vsetín. (Centrála cestovního ruchu Východní Moravy, 2009, s. 48–49)

Údržbu cyklostezky a značení Vsetínských okruhů má na starost úsek cestovního ruchu odboru školství a kultury města Vsetín. Kromě těchto tras najdeme i celkem pět cyklistických okruhů v okolí Velkých Karlovic.

V roce 2012 byl otevřen jedinečný zábavný areál s názvem Bike park Kyčerka ve Velkých Karlovicích, kde je umístěno 7,2 km cyklistických tras. Areál, který v zimních měsících slouží pro sjezdové lyžování, má celkem tři sjezdové tratě různých obtížností pro začátečníky až pro profesionály:

- university trail – 1 333 m, pro začátečníky a rodiny s dětmi,
- hobby trail – 1 210 m, pro zkušenější cyklisty,
- profi trail – 980 m, pro zkušené jezdce.

Jedná se o trasy z kopce dolů neboli tzv. gravity trailly, kdy na výchozí bod vás, v případě zájmu, vyveze vlek. V opačném případě můžete využít výstupovou trasu o délce 1 257 m. V areálu je umístěna i dřevěná dráha složená ze zatáček a vln neboli tzv. pump track, jejímž principem je pumpování na nerovnostech dráhy a udržení tak rychlosti jízdy. (Bike park Kyčerka, © 2013)

Dobré předpoklady pro cyklistiku dokládá i celá řada cyklistických akcí, které se na Vsetínsku konají. Ty mají charakter jak sportovní, tak i nesoutěžní pro širokou veřejnost. Velmi zajímavým produktem je i tzv. *Valašská Bike Tour*. Jedná se o několikadenní putování na horském kole po valašských kopcích, kdy jsou účastníci ubytováni v hotelích a chatách. Nabízí několik variant obtížností a délek s možností průvodce či pouze za pomoci mapy a detailního itineráře. Dostanete se tak do míst, které byste sami jen tak nenašli. Účastníci si mohou zvolit trasu na míru podle délky, převýšení, náročnosti, jak technické tak fyzické, či tématu. Na výběr je i možnost nočního přejezdu Vsetínských vrchů či Javorníků. Tento produkt je tedy vhodný jak pro zkušenější cyklisty, tak i pro začátečníky a děti. Zajištěno je jak ubytování, polopenze, případné půjčení kola a související servis. (Specialized Bike resort Valašsko, © 2013)

Ve spolupráci s ČeMBA se město Vsetín rozhodlo pořádat semináře zabývající se terénní a volnočasovou městskou cyklistikou. V březnu roku 2012 se uskutečnilo první setkání za účasti odborníků z oblasti podpory a budování stezek v terénu nejen z regionu, ale rovněž z Walesu a Kanady. Erik Burgon uvedl, že Vsetín a jeho okolí má velmi dobré přírodní podmínky pro budování singltreků, ovšem největším problémem je administrativa a kultura cyklistiky. Navíc se jedná o zatím velmi mladý sport v České republice, o kterém veřejnost příliš mnoho neví.

Podmínky pro terénní cyklistiku v regionu jsou tedy poměrně dobré, ovšem její potenciál je daleko větší a byla by škoda, kdyby nebyl plně využit. Toho je si vědomo i město Vsetín a další zainteresovaní lidé, jejichž snahou je tyto trasy doplnit a zatraktivnit o nejnovější trendy, které poskytnou cyklistům jedinečné zážitky a obohatí tak nabídku terénní cyklistiky v regionu. Navíc by tyto trasy byly vhodné i pro méně zdatné cyklisty.

### 5.1.3 Služby pro cyklisty na Vsetínsku

Všechny formy cestovního ruchu, tedy i cykloturistika, jsou úzce spojeny s kvalitními ubytovacími, stravovacími a dalšími službami, které mají velký vliv na potenciálního návštěvníka a jeho konečný výběr destinace. Jen existence cyklistických tras mnohdy nestačí, je zapotřebí budovat doprovodnou turistickou infrastrukturu, která přispěje k ještě větší spokojenosti jak návštěvníků, tak místních podnikatelů a obyvatel.

Zázemí pro cyklisty zkoumá, již zmiňovaná, národní certifikace *Cyklisté vítáni*. V celém Zlínském kraji je takovýchto ubytovacích, stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů označeno více jak šedesát. V okrese Vsetín, kde se nachází téměř 50 % ubytovacích kapacit Zlínského kraje, je situováno 16, převážně ubytovacích, certifikovaných zařízení.

V mikroregionu Valašsko-Horní Vsacko pak jde o následující:

- Hotel Galík 2\* – Velké Karlovice,
- Hotel Horal 3\* – Velké Karlovice,
- Horský hotel Hájenka 3\* – Velké Karlovice,
- Chata Bačkárna – Velké Karlovice,
- Horský hotel Permoník 3\* – Nový Hrozenkov,
- Restaurace Permoník – Nový Hrozenkov,
- Horský hotel Kohútka 3\* – Nový Hrozenkov,
- restaurace Kohútka – Nový Hrozenkov. (Cyklisté Vítáni, © 2005–2011)

Všechna certifikovaná zařízení se nacházejí v okolí Velkých Karlovic a jsou od Vsetína vzdálena zhruba 27 km. V samotném městě Vsetín nenajdeme žádná certifikovaná zařízení. Zvýšený počet cykloturistů by mohl tento stav změnit. V současné době jsou ve městě situována ubytovací zařízení uvedené v následující tabulce (Tab. 9).

Tab. 9. Ubytovací zařízení ve městě Vsetín (Zdroj: Vlastní zpracování)

Ubytovací zařízení	Kapacita	Umístění	Ubytovací zařízení	Kapacita	Umístění
Hotel Britannia	23 lůžek	Centrum	Hotel Magistr	28 lůžek	centrum
Hotel garni Kamu	160 lůžek	blízkost centra	Hotel Nová Radnice	31 lůžek	blízkost centra
Hotel Pančava	30 lůžek	Centrum	Hotel Vsacan	72 lůžek	centrum
Hotel Sport	51 lůžek	okraj města	Hotel U Vychopňů	16 lůžek	okraj města
Penzion Rozmarýn	12 lůžek	okraj města	Penzion V Hluboké	22 lůžek	okraj města
Penzion Minipivovar Valášek	14 lůžek	blízkost centra	KIC Vsetín	20 lůžek	blízkost centra
Horský hotel Vsacký Cáb 3*	73 lůžek	okraj města	Hájenka Na Novém světě Semetín	32 lůžek	okraj města
Horská chata Nivka Semetín	18 lůžek	okraj města	<b>Celková kapacita 602 lůžek</b>		

Vsetín tedy disponuje celkovou kapacitou cca 602 lůžek. Jejich kvalita však v některých případech pokulhává. Rovněž se zde nenachází zařízení pro náročnou klientelu, které by nabízelo i služby spojené s uvolněním těla a relaxací. Taková zařízení jsou umístěna nejblíže v okolí Velkých Karlovic, kam se cyklista může dopravit po cyklostezce Bečva.

Vsetín se vyznačuje hustou sítí stravovacích zařízení. Ve spoustě restaurací můžete ochutnat místní speciality, ovšem chybí pravá valašská koliba s výhradně místní gastronomií, které najdeme téměř v každém větším okolním městě či obci.

Pro dopravu cestujících a jejich kol slouží v regionu tzv. Valašský cyklobus, který jezdí většinou v měsících květen až říjen každou sobotu a neděli. Přeprava je zajišťována prostřednictvím společnosti ČSAD Vsetín, a. s., na trase Vsetín – Velké Karlovice pro kapacitu 25 jízdních kol. Cyklobus si je možné i objednat pro skupiny za smluvní ceny. Kromě toho jsou také vypravovány autobusy s nosiči na jízdní kola, kde je kapacita sedm jízdních kol na zádi autobusu, do Beskyd či Hostýnských vrchů. (ČSAD Vsetín, 2012–2013)

Přeprava je zajišťována rovněž po železniční trati na trase Vsetín – Velké Karlovice. Přímou ve Vsetíně najdeme celkem tři prodejny jízdních kol, které zabezpečují i jejich servis. Ve-

řejná půjčovna kol se nachází v informačním centru, které nabízí i další služby pro turisty jako:

- poskytování informací o regionu, zařízeních a službách cestovního ruchu ve městě a jeho okolí, o pořádaných akcích v regionu, odjezdech vlaků, autobusů, cyklobusů či skibusů apod.,
- prodej vstupenek na nejrůznější akce po celé České a Slovenské republice a některých států Evropy,
- prodej propagačních materiálů, map, tisku, upomínkových předmětů,
- půjčování trekkingových holí a kol,
- veřejný internet s možností tisku, wifi připojení zdarma,
- kopírování, denní tisk, turistická známka č. 411,
- family point a možnost posezení, občerstvení z automatu,
- vrácení knih zapůjčených v knihovně nacházející se o patro výše, on-line katalog knihovny a další služby.

## 5.2 Dotazníková šetření

V roce 2012 bylo městem Vsetín provedeno dotazníkové šetření, které oslovilo celkem 187 návštěvníků města všech věkových kategorií. Tento průzkum byl zaměřen na zkoumání budoucí poptávky a zvýšení atraktivity města.

Bylo zjištěno, že 32 % z dotazovaných navštíví město alespoň jedenkrát do týdne a 21 % jedenkrát za dva týdny. Celá čtvrtina dotázaných pak přijede do Vsetína a jeho okolí jedenkrát za měsíc. Dále bylo zjištěno, že 77 % respondentů nejčastěji navštěvuje Vsetínsko za účelem cykloturistiky.

Jedna z otázek směřovala i na současnou síť a kvalitu MTB tras pro cykloturisty ve Vsetíně a jeho blízkém okolí. V rámci tohoto dotazu uvedlo 22 % respondentů současnou nabídku a kvalitu MTB tras za nedostatečnou, 48 % pak za vyhovující. Celkem 81 % dotazovaných pak uvedlo, že rozšíření a doplnění stávajících tras je pro zatraktivnění oblasti Vsetínska zlepšením velmi přínosným.

Dotazník uvedený v příloze PII, je orientovaný na singltreky. Obsahuje celkem 12 uzavřených, otevřených i polouzavřených otázek. Dotazníkové šetření probíhalo jak osobním dotazováním formou rozhovoru mezi tazatelem a respondentem, tak pomocí internetu.

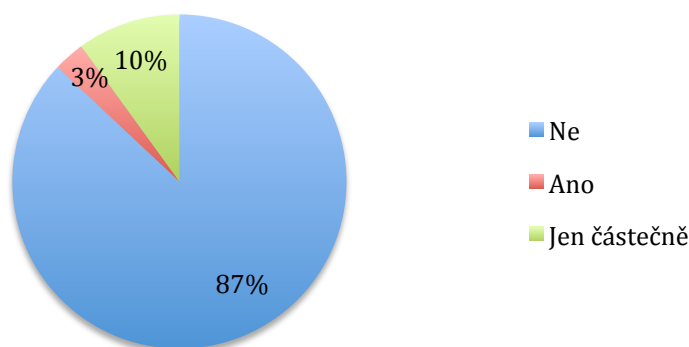


Celkem jsem oslovila 112 respondentů nejrůznějších věkových kategorií. Nejčastější skupinu tvořily osoby ve věku od 26–35 let (39 %), dále 18–25 let (20 %), 36–45 let (18 %) a 46–55 let (13 %). Nejmenší zastoupení měly věkové skupiny do 17 let a nad 56 let (shodně 5 %).

Hlavním důvodem dotazování byla snaha zjistit jak velké je povědomí o existenci singltreků a zájem o vybudování singltrekového areálu a centra na Vsetínsku. Důležité pro projekt bylo rovněž zjištění, jaké služby by mělo singltrekové centrum poskytovat svým návštěvníkům. Vyhodnocené otázky tak doplňují dotazník města.

Dotazovaní nejčastěji provozují cykloturistiku po cyklostezkách a silnicích (87 %). I přesto celkem 92 % dotazovaných vnímá terénní cyklistiku jako atraktivní a zajímavou formu cestovního ruchu. Následující grafy shrnují výsledky, které jsou z hlediska projektu singltrekového centra důležité.

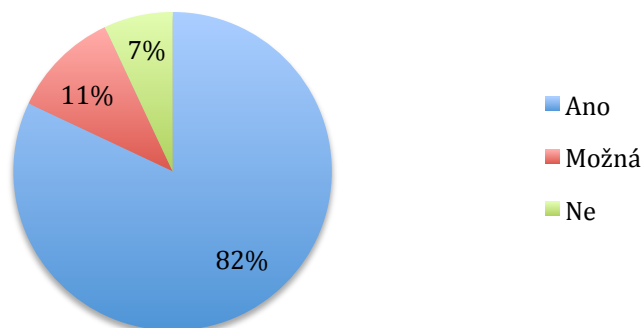
#### Slyšeli jste už někdy o singltrecích či singltrailech?



*Graf 7. Povědomí o existenci singltreků (Zdroj: Vlastní zpracování)*

Z výše uvedeného grafu (Graf 7) vyplývá, že velké množství respondentů nemá ponětí o existenci singltreků. Pouhé 3 % ví, co se pod tímto pojmem přesně skrývá. Celkem 10 % respondentů už někdy o těchto trasách slyšelo, ale o přesném popisu či významu těchto tras příliš neví. Zbylí dotazovaní nemají o singltrecích ponětí a nikdy tento pojem ani neslyšelo. Pouze dva respondenti přímo navštívili singltrekové centrum, a to v Rychlebských horách.

### Měl/a byste zájem o návštěvu singltrekového areálu na Vsetínsku?



*Graf 8. Průzkum zájmu o singltrekový areál na Vsetínsku (Zdroj: Vlastní zpracování)*

Celkem 82 % respondentů by mělo zájem o návštěvu singltrekového areálu, který by byl situována na Vsetínsku. Zápornou odpověď uváděly především starší osoby a ženy, přičemž nejčastějším důvodem byl negativní postoj k terénní cyklistice, náročnost či zdravotní stav. Nejvíce by tuto možnost využili muži ve věku do 45 let. Všichni kromě jedné osoby by v areálu uvítali vybudování zázemí pro návštěvníky. Pouze jeden respondent toto centrum považuje za zbytečné. Co se týká služeb centra, nejčastěji by respondenti uvítali občerstvení, dále sociální zázemí, servis kol a ošetření drobných ran při úrazech.

## 6 ZÁVĚRY ANALYTICKÉ ČÁSTI

Z analytické části vyplynuly následující hlavní závěry.

Geografická analýza regionu (Kapitola 4.1):

- Region disponuje typickou hornatou valašskou krajinou, která nabízí výborné předpoklady pro turistiku a cykloturistiku.
- Absence kulturně-historických památek, velmi zachovalá příroda a vysoká lesnatost.
- Vysoká míra nezaměstnanosti ve srovnání s celorepublikovým průměrem.

Analýza cestovního ruchu oblasti (Kapitola 4.2):

- Nízká návštěvnost města Vsetín a celého Zlínského kraje, který se nachází v počtu návštěvníků až na desátém místě ve srovnání s ostatními kraji České republiky. Tento stav je dán zejména východní polohou kraje a špatnou dopravní dostupností.
- Nejmenší návštěvnost regionu je zaznamenávána v jarních měsících duben a květen a v podzimním období od září do listopadu.
- Koncepce města Vsetín pro rozvoj cestovního ruchu na období let 2011–2015 obsahující prioritní téma zaměřené na cykloturistiku, turistiku a zimní sporty.
- Vize města do budoucna: „*Vsetín – výchozí místo pro aktivní dovolenou.*“
- Zaměření města na otázku trvale udržitelného rozvoje.

Analýza cykloturistiky (Kapitola 5.1):

- Podle průzkumu CzechTourismu (Kapitola 5) se nachází v České republice přes pět milionů rekreačních cyklistů, z nichž aktivních je více jak jeden milion. Cykloturisté tak vytvářejí významný segment domácího turismu.
- Většina cyklistů v České republice vlastní horská kola.
- Celkem 72 % terénních cyklistů není se stávajícími trasami v terénu spokojeno.
- Z hlediska služeb by všichni cyklisté nejvíce uvítali servis kol, sociální zázemí, zábavu pro děti či občerstvení podél tras.
- Většina tras ve zkoumaném regionu vede po asfaltových komunikacích.

Dotazníkové šetření (Kapitola 5.2):

- Celkem 77 % oslovených návštěvníků (všech věkových kategorií) města Vsetín jezdí nejčastěji do regionu za účelem cykloturistiky.

- 22 % návštěvníků města Vsetín považuje MTB trasy za nedostatečné, polovina za vyhovující.
- Celkem 81 % dotazovaných uvedlo, že rozšíření a doplnění stávajících tras je pro zatraktivnění oblasti Vsetínska zlepšením velmi přínosným.
- 82 % z respondentů by mělo zájem o návštěvu singltrekového areálu na Vsetínsku.
- Všichni, kromě jednoho respondenta, by uvítalo vybudování centra, které by sloužilo jako zázemí pro návštěvníky singltrekového areálu.

### **Závěrečné shrnutí**

Z provedených analýz vyplynulo, že Vsetínsko disponuje dobrými předpoklady pro trávení aktivní dovolené. V současné době je však návštěvnost regionu velmi nízká. V další části práce se tak budu zabývat projektem zaměřeným na cykloturistiku, který by podpořil cestovní ruch ve městě Vsetín a jeho blízkém okolí. Projekt zároveň zapadne do vize města a vyplní i období s nejnižší návštěvností. Cykloturistika navíc zaujímá významný segment domácího cestovního ruchu, k jehož zajímavosti přispívá i fakt, že návštěvníci, v rámci aktivní dovolené, zpravidla stráví v daných regionech více nocí. Vzhledem ke skutečnosti, že ve zkoumaném regionu již existuje cyklostezka Bečva, zaměřila jsem se na jinou formu cyklistiky, která představuje v současné době celosvětový trend.

Celý projekt je zpracován v následující kapitole (Kapitola 7).

## 7 PROJEKT VÝSTAVBY SINGLTREKOVÉHO CENTRA

V rámci této kapitoly jsem zpracovávala jednotlivé body studie proveditelnosti, která se zabývá výstavbou singltrekového areálu a centra na Vsetínsku. Studii jsem dále doplnila kapitolou zabývající se možnostmi financování projektu. V projektové části používám dva pojmy, které je potřeba odlišit:

- singltrekový areál – síť singltrekových stezek,
- singltrekové centrum – zázemí pro uživatele singltreků.

Konkrétní podoba singltrekových stezek a jejich investiční náklady byly zpracovány městem Vsetín. Jedná se o velmi specifickou stavbu, která je určena odborníkům. Všechny ostatní body a celý projekt centra představují vlastní zpracování.

### 7.1 Úvodní informace

Cílem studie proveditelnosti je posouzení realizovatelnosti, přínosů a rizik projektu. Studie zahrnuje dva samostatné projekty, a to singltrekový areál a singltrekové centrum, které jsou vzájemně propojeny. Pro lepší přehlednost budou v jednotlivých bodech popisovány zvlášť.

#### Základní identifikační údaje

Účelem studie proveditelnosti je vybudování singltrekového areálu a výstavba centra, které bude poskytovat potřebné zázemí pro uživatele nově vybudovaných tras. Hlavním důvodem tohoto projektu je využití skrytého potenciálu terénní cyklistiky pro široký okruh cykloturistů ve městě Vsetín a jeho blízkém okolí.

Zadavatelem obou projektů je město Vsetín, které bude dohlížet nad jejich realizací a plnění stanovených činností a cílů. Základní identifikační údaje zadavatele jsou uvedeny v tabulce (Tab. 10).

Tab. 10. Zadavatel projektu (Zdroj: Vlastní zpracování)

Název zadavatele:	Město Vsetín
IČ:	00304450
DIČ:	CZ00304450
Právní forma:	Obec
Typ podniku:	Velký
Oficiální adresa zadavatele:	Svárov 1080, 755 01 Vsetín

## 7.2 Stručné vyhodnocení projektu

Stručné vyhodnocení projektu je umístěno v závěrečné kapitole (Kapitola 8) diplomové práce.

## 7.3 Popis projektu a jeho etap

Předmětem projektu je výstavba singltrekového areálu včetně centra poskytující zázemí pro jeho návštěvníky. Projekt je financován z rozpočtu města s možností využití dotací z Evropské unie.

### 7.3.1 Představení projektu

Projekt obsahuje 9 km vrstevnicových singltreků a tři tzv. gravity trailly o celkové délce 6,7 km, které jsou charakteristické tím, že vedou z kopce směrem dolů, tím pádem není zapotřebí vyvíjet fyzickou sílu a šlapat. Celková délka nově vybudovaných terénních tras bude dosahovat 15,7 km. Spolu se stávajícími lesními cestami nabídnou přibližně 60 km alternativního ježdění. Součástí areálu je vybudování centra, jehož hlavním záměrem je poskytnout potřebné zázemí uživatelům singltreků a přispět tak k jejich větší spokojenosti. Zároveň se bude jednat o určitou ekonomickou základnu, která bude jako jediná generovat finanční prostředky, které mohou být v budoucnu použity k údržbě nových tras.

### 7.3.2 Cíle projektu

Hlavním cílem projektu je zvýšení návštěvnosti a atraktivity města Vsetín a jeho blízkého okolí. Projekt přispěje k rozšíření nabídky cyklistických služeb nejen pro nadšence jízdy v terénu, ale i pro ty, kteří chtějí zažít něco nového a dosud neměli s terénní cyklistikou zkušenosti. Vychází ze skutečnosti, že stejně jako například lyžaři, i cyklisté mají různorodé preference a požadavky. Snahou projektu je tedy, ve spojení s již existující infrastrukturou, uspokojit všechny skupiny cyklistů a nabídnout jim trend, který je v zahraničí velmi populární. Město Vsetín se tak stane místem pro trávení aktivní dovolené spojující zejména pěší turistiku, cykloturistiku, v zimních měsících pak všechny formy lyžařské turistiky.

Cíl bude naplněn realizací projektu prostřednictvím rozšíření jak sportovní tak nespportovní infrastruktury. V případě neuskutečnění projektu zůstane Vsetín a jeho okolí zajímavou destinací pro cykloturisty, avšak jeho potenciál nebude plně realizován. Přidaná hodnota tak zůstane nevyužita, počet návštěvníků zůstane stejný a nedojde k realizaci a využití doplňujících služeb, jako je i vybudování centra pro cyklisty.

### 7.3.3 Očekávané přínosy

Realizací projektu dojde ke zvýšení návštěvnosti regionu i mimo hlavní sezonu a přilákání turistů, kteří v oblasti stráví dlouhodobější pobyt. Dojde tak k nastartování cestovního ruchu a navazujících přínosů, do kterých můžeme zařadit:

- zatraktivnění a zvýšení konkurenceschopnosti nejen regionu, ale také celého Zlínského kraje,
- zvýšení poptávky po službách, které město a místní podnikatelé nabízí,
- zlepšení zdravého životního stylu obyvatel,
- zvýšení zaměstnanosti.

I přesto, že samotný projekt stezek nebude přinášet žádné příjmy, právě zvýšení návštěvnosti a atraktivity regionu bude mít pozitivní vliv na příjmy ubytovacích, stravovacích a dalších zařízení. Především majitelé nabízející ubytovací služby ve Vsetíně nejsou se současnou situací spokojeni, jelikož kapacity nejsou naplněny a po většinu času zejí prázdnotou. Singltreky navíc představují veřejnou službu obyvatelům, kterou může využívat kdokoliv bez ohledu na věk či finanční možnosti.

Součástí areálu je i vybudování singltrekového centra, které poskytne potřebné zázemí a přispěje k větší spokojenosti cyklistů. Zároveň podpoří zaměstnanost v regionu, která se v současné době pohybuje pod celorepublikovým průměrem. Předpokládá se vznik nových pracovních míst přímo ve vybudovaném centru a také k nepřímému vytvoření nových pracovních pozic zejména v oblasti ubytovacích či stravovacích služeb.

### 7.3.4 Metodika

Pro zpracování projektu jsem postupovala podle metodického pokynu *Osnova studie proveditelnosti a analýzy nákladů a přínosů ROP Střední Morava*, který doporučuje pro vyhotovení studie dokument vydaný Ministerstvem pro místní rozvoj s názvem *Studie proveditelnosti* od Ing. Patrika Siebera. Na základě tohoto doporučení jsem stanovila jednotlivé kapitoly studie, které jsem dále zpracovávala.

### 7.3.5 Lokalizace projektu

Projekt je situován na katastrálním území města Vsetín a obce Ratiboř v místní části města Semetín. V rámci regionálních operačních programů spadá pod ROP Střední Morava.

Tab. 11. Lokalizace projektu (Zdroj: Vlastní zpracování)

Země:	Česká republika
Kraj:	Zlínský kraj
Okres:	Vsetín
Obec:	Vsetín, Ratiboř
Místní část:	Semetín

### 7.3.6 Etapy projektu

Etapy projektu můžeme rozdělit do tří fází, které jsou důležité z hlediska jeho úspěšnosti. Časový harmonogram obsahující jednotlivé fáze je uveden v kapitole 7.12.

### 7.3.7 Varianty řešení

V případě singltrekového areálu se alternativní řešení rovná nulové variantě. Nulová varianta představuje pokračování stávajícího stavu, kdy v regionu existuje plně funkční systém cyklistických tras. Existující systém by však nebyl doplněn o nové atraktivní prvky terénní cyklistiky a nebyl by zcela využit potenciál oblasti. Nebyl by realizován ani projekt centra.

Z hlediska umístění centra se nabízí tři možné varianty, jejichž grafické zobrazení se nachází v příloze PIII. Jedná se o tyto pozemky:

- Parcela č. 880/3 nacházející se na katastrálním území obce Ratiboř ve vlastnictví města Vsetín. Jedná se o pozemek, který byl dříve využíván pro lesní školku. Jeho celková velikost činí cca 7 ha.
- Parcela č. 13128 nacházející se na katastrálním území města Vsetín ve vlastnictví města Vsetín. Jedná se o pozemek, který má status lesního pozemku a jeho velikost je cca 1,9 ha.
- Parcela č. 12780 nacházející se na katastrálním území města Vsetín ve vlastnictví města TJ Mez Vsetín. Pozemek má status ostatní plochy a jeho velikost je 8,9 ha.

#### První varianta

Prvně zmiňovaný pozemek se nachází přímo u příjezdové komunikace, v těsné blízkosti cyklostezky Bečva, necelých 200 m od místa, kde začínají a zároveň končí singltrekové trasy. Největším plusem tohoto pozemku je jeho výborná poloha, která spojuje jak nově vybudované singltrekové stezky, tak již existující cyklostezku Bečva, která je mezi cyklisty velmi oblíbená.



### Druhá varianta

Druhý pozemek se nachází na místě začátku všech gravity trailů a singltreku. Vede zde i stávající asfaltová komunikace a stojí chata Nivka. Jde tedy o místo na vrcholu kopce, kde se střetávají všechny stezky. V případě vybudování centra na tomto místě by však došlo k zacílení pouze na uživatele singltreků či pěších turistů.

### Třetí varianta

Poslední variantou se pak nabízí vybudování centra v areálu koupaliště s kempem v Semetíně, který je v současné době mimo provoz. Zde se jedná o stavební pozemek se všemi potřebnými atributy vhodnými pro stavbu. Odpadá tak potíž s vynětím pozemku z lesního půdního fondu. Problémem však zůstává, že areál není vlastněn městem, nýbrž TJ MEZ Vsetín, který ho v současné době pronajal jinému subjektu. Město se již pokoušelo v minulosti tento areál odkoupit, ale vždy bez úspěchu. Navíc se areál nenachází v těsné blízkosti singltreků či cyklostezky, ale přímo v obci Semetín, kam by musel cyklista dojet.

Tab. 12. Shrnutí možných variant umístění centra (Zdroj: Vlastní zpracování)

	1. varianta	2. varianta	3. varianta
<b>Poloha pozemku</b>	u cyklostezky Bečva, na začátku a zároveň konci singltreků	vrchol kopce kde se všechny singltreky střetávají	obec Semetín, která se nenachází přímo na trase singltreků
<b>Velikost pozemku</b>	7 ha	1,9 ha	8,9 ha
<b>Vlastnictví pozemku</b>	město Vsetín	město Vsetín	TJ MEZ Vsetín
<b>Status pozemku</b>	lesní pozemek	lesní pozemek	stavební pozemek

Po vyhodnocení všech znaků pozemků jsem vybrala první variantu. Hlavním důvodem je zacílení i na uživatele cyklostezky Bečva a přilákání tak většího množství návštěvníků. Pozemek je ve vlastnictví města Vsetín. V případě, že město je investorem, nicméně provozovatelem bude někdo třetí na základě pronájmu, bude pronajímána pouze stavba nikoliv pozemek. V případě, že investorem bude organizace zřízená městem, pozemek bude užíván na základě uzavřené smlouvě o výpůjčce, jejíž podstatou je to, že je pozemek poskytován druhé straně zdarma. Pro výstavbu centra počítám s jeho vyměření na přibližnou velikost 1 ha. Problémem tohoto místo je ovšem jeho vymezení jako lesní pozemek. Po konzultaci s pracovníky Lesy ČR a představitelem města Vsetín by neměl být problém požádat o vynětí tohoto pozemku z lesního půdního fondu. Cena vynětí se pohybuje okolo 26 Kč za m<sup>2</sup>.

## 7.4 Analýza trhu, odhad poptávky, marketingová strategie a marketingový mix

Před samotnou realizací projektu je potřebné provést marketingovou analýzu a stanovit odhad poptávky po výsledcích projektu.

### 7.4.1 Analýza poptávky

#### Cílové skupiny

Mezi cílové skupiny budou patřit zejména domácí návštěvníci, ale předpokládám i účast turistů ze zahraničí. Region leží v blízkosti Slovenské republiky a právě tato země by měla patřit k hlavním zahraničním zdrojovým trhům, a to zejména díky vzdálenosti a faktu, že obdobné služby v současné době v této zemi neexistují. Mezi hlavní potenciální cílové skupiny můžeme zařadit:

- rezidenty z blízkého okolí, kteří cestují na kratší dobu i v mimosezónním období,
- návštěvníky ze zahraničí a vzdálenějších oblastí České republiky, kteří stráví v regionu více dní, a to i v období s nižší návštěvností,
- cyklisty, kteří hledají nové možnosti, zážitky a adrenalin nebo ty, kteří za obdobnými službami jezdí do zahraničí,
- širokou veřejnost, včetně rodin s dětmi či seniory, kterým stezky podle obtížností poskytnou nové možnosti aktivní dovolené a ztraktivní jim pobyt v regionu,
- obyvatele města a všechny ostatní, kteří necestují se záměrem cykloturistiky, ale rozhodnou se vyzkoušet něco nového a jedinečného.

Cílovou skupinu můžeme shrnout do obyvatel regionu a návštěvníků, kteří preferují nebo chtějí vyzkoušet aktivně strávenou dovolenou v přírodě, a to bez rozdílů věku, pohlaví či finančních možností.

#### Odhad poptávky

Odhad budoucí poptávky není jednoduchý, jelikož se jedná o novou službu, která není zatím na Vsetínsku provozována. Pomocí města Vsetín jsem stanovila odhad poptávky ve výši 16 700 uživatelů singltrekového areálu ročně. Toto číslo vychází ze sčítání cyklistů jezdících po nejvytíženějších MTB trasách v regionu, které probíhalo ve všedních i víkendových dnech jednotlivých měsíců. Na základě sčítání byl stanoven následující odhad poptávky.

Tab. 13. Odhad poptávky projektu (Zdroj: Vlastní zpracování; Město Vsetín)

Měsíc	Počet uživatelů za den	Počet dnů	Počet uživatelů za měsíc
Duben	20	30	600
Květen	86	31	2 666
Červen	100	30	3 000
Červenec	108	31	3 348
Srpen	108	31	3 348
Září	90	30	2 700
Říjen	19	31	589
Listopad	15	30	450
<b>Celkem</b>			<b>16 700</b>

Jedná se pouze o odhad minimalistický. Budoucí poptávky by tedy měla být vyšší a měla by každým rokem narůstat. Dále předpokládám, že sezona singltrekového areálu bude, vzhledem k počasí, od dubna do listopadu. Vyplní tak i mimosezonní období na jaře a na podzim. Zimní měsíce pak budou využívány lyžaři, pro které jsou v regionu dobré podmínky. Největší návštěvnost singltrekového areálu se očekává v období letních prázdnin a také v červnu a v září. Poptávka bude velmi závislá na počasí v jednotlivých měsících.

#### 7.4.2 Analýza konkurence

Mezi nejvýznamnější silné stránky projektu patří neexistence přímé konkurence v blízkém okolí. V současné době jsou v České republice dva singltrekové areály, a to v Jizerských a Rychlebských horách. Singltrek pod Smrkem nabízí stezky v úhrnné délce 70 km. Tempo jeho růstu je obrovské. První okruh měřil jen 13 km. Tento areál je však značně vzdálen od singltrekového areálu na Vsetínsku.

I přesto, že se Rychlebské hory nacházejí na Moravě, a tedy relativně blízko, nelze je za přímou konkurenci považovat, jelikož jsou určeny pouze pro zkušené cyklisty zvládající technickou jízdu v terénu. V blízkosti města Vsetín se nachází hranice se Slovenskou republikou, avšak v současné době se v této zemi obdobné areály nevyskytují. Jediným potenciálním konkurentem může být jen Bike park Kyčerka ve Velkých Karlovicích, který však nabízí pouze sjezdové tratě. Shrnutí hlavních konkurentů je uvedeno v následující tabulce (Tab. 14).

Tab. 14. Konkurence singltrekového areálu (Zdroj: Vlastní zpracování)

	Singltrek pod Smrkem	Rychlebské stezky	Bike park Kyčerka
<b>Poloha</b>	Jizerské hory	Rychlebské hory	Velké Karlovice
<b>Vzdálenost</b>	350 km	180 km	27 km
<b>Trasy</b>	singltreky v úhrnné délce 70 km	singltreky v úhrnné délce 60 km	sjezdové tratě v délce 7,2 km
<b>Cílová skupina</b>	široká veřejnost	zkušení cyklisté	zkušení i méně zdatní cyklisté

Singltrek pod Smrkem a Rychlebské stezky nejsou zpoplatněny. Tabulka (Tab. 15) tak ukazuje odhadovanou návštěvnost podle jejich provozovatelů. Přesnější čísla mi poskytli jen Bike park Kyčerka, který je zpoplatněn v případě užití vleku. Rok 2013 představuje hrubý odhad na základě půlky sezony, kdy např. Rychlebské stezky zaznamenaly enormní nárůst představující 2x více návštěvníků než v minulém roce.

Tab. 15. Odhadovaná návštěvnost konkurence (Zdroj: Vlastní zpracování)

	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Singltrek pod Smrkem</b>	-	10 000	15 000	20 000	30 000
<b>Rychlebské stezky</b>	2 500	7 000	10 000	15 000	30 000
<b>Bike park Kyčerka</b>	-	-	-	2 500	2 700

Pokud vezmu v potaz množství a komplex služeb, který budou moci cyklisté využít, ani singltrekové centrum nemá v okolí konkurenci. Centru tak mohou konkurovat jen dílčí služby poskytované různými subjekty ve městě Vsetín.

### 7.4.3 Marketingová strategie

Hlavním posláním projektu singltrekového areálu je služba veřejnosti. Posláním centra je zlepšení služeb pro uživatele areálu. Marketingová strategie se zaměřuje na získání dostatečného počtu uživatelů stezek a uspokojování jejich potřeb. Cílem marketingové strategie je popsat způsob dosažení stanovených cílů pro definované segmenty uživatelů. Projekt by měl oslovit zejména skupiny cyklistů bez rozdílů věku, pohlaví či finančních možností.

#### 7.4.4 Marketingový mix

Marketingový mix znamená spojení čtyř základních nástrojů sloužících pro dosažení cílů organizace. Pro potřeby cestovního ruchu byl marketingový mix rozšířen o další nástroje – lidé (Kapitola 7.5), spolupráce, tvorba balíků služeb a programů.

##### **Produkt**

Produkt představuje poskytování komplexních služeb pro terénní cyklistiku. Výstupem je vybudování 15,7 km singltreků různých obtížnosti v Hostýnských vrších a postavení centra, které bude poskytovat potřebné zázemí pro návštěvníky tras a přispěje tak k jejich větší spokojenosti (zejména rodin s dětmi). Centrum zatraktivní i sousední cyklostezku Bečva. Výsledkem je poskytování širokého spektra služeb jak sportovního, tak nespportovního charakteru. Služby centra zahrnují:

- půjčovnu kol a dalších cyklistických potřeb s možností online rezervace včetně jejich rozvozu na okolní ubytovací zařízení,
- servisní zázemí – cykloservis,
- poskytování veškerých informací o areálu, okolních cyklistických trasách a turistických atraktivitách, ubytovacích, stravovacích a dalších službách v regionu,
- sociální zázemí,
- prodej cyklistických průvodců, map a dalších propagačních materiálů,
- možnost objednání profesionálního cyklistického průvodce, cyklistických balíčků a dalších nabízených produktů v regionu,
- wifi připojení,
- možnost umytí kol,
- úschovnu zavazadel,
- dětské hřiště,
- občerstvení,
- ošetření drobných ran při úrazu a další služby.

Provozní doba centra je stanovena každý den, tedy od pondělí do neděle, od dubna do listopadu. Bude tak kopírovat měsíce, po které bude možnost využívat i zdejší singltrekové stezky. V případě špatného počasí bude centrum uzavřeno. V budoucnu by mohlo být centrum doplněno o další služby, jako je půjčování trekkingových holí, in-line bruslí a dalších sportovních potřeb, které by zpestřily nabídku a vyhověly i zájemcům o jiné aktivity.

## Cena

Využívání singltreků nebude zpoplatněno, návštěvníci tak budou moci využívat stezky bezplatně. Jedná se o službu obyvatelům, která je ve veřejném zájmu. Ceník služeb singltrekového centra je tvořen podle konkurence. Ceny tak budou konkurenceschopné a zároveň budou respektovat hodnotu vnímanou zákazníkem. Na druhé straně existuje riziko, že takto stanovená cena může omezovat ziskovost centra či nemusí pokrýt veškeré provozní náklady. Níže uvedená tabulka (Tab. 16) uvádí průměrné ceny, jelikož se jednotlivé služby odlišují svým rozdílným typem, dobou zapůjčení, rozsahem či množstvím. Výjimku tvoří pouze mytí kol, kde je cena pevně stanovena na 30 Kč na 2,5 minuty.

Tab. 16. Průměrné ceny za poskytované služby (Zdroj: Vlastní zpracování)

Služba	Průměrná cena
Občerstvovací služby	100 Kč
Půjčovna kol a dalších cyklistických potřeb	300 Kč
Servis kol	200 Kč
Prodej cyklistických průvodců, map a dalších materiálů	50 Kč
Mytí kol	30 Kč

Centrum bude vybaveno i úschovnou zavazadel, která bude obsahovat uzamykatelné skříňky objemově vhodné pro běžné sportovní tašky či batohy. Tato služba bude bezplatná, stejně jako užití sociálního zařízení, poskytování informací o regionu, turistických atrakcích, ubytovacích, stravovacích zařízeních či o dalších možnostech cyklistiky na Valašsku.

## Místo

Singltrekový areál je situován zhruba 7 km od města Vsetín v prostředí městských lesů. Centrum je umístěno na začátku a zároveň konci nově vybudovaných tras u příjezdové komunikace. V těsné blízkosti centra se nachází i cyklostezka Bečva. Celý areál je dobře přístupný osobním automobilem či autobusem.

Pro většinu poskytovaných služeb bude používáno přímých distribučních cest. Pro zpřístupnění služeb formou nepřímé distribuce může centrum využít spolupráce například s informačními středisky v okolí. Centrum bude plnit i funkci zprostředkovatele, kdy si přes něho bude moci objednat individuálního lektora či průvodce po areálu či dalších cyklistických trasách na Valašsku.

## Propagace

Z analytické části vyplynulo, že v současné době ví o takových možnostech terénní cyklistiky jen hrstka lidí. Ostatní mají v povědomí, že terénní trasy jsou určeny jen pro profesionály a adrenalinové nadšence. Jen málo si je vědoma, že singltreky jsou vhodné pro všechny skupiny cyklistů, či že vůbec takové stezky existují. Velmi důležité je tak zajištění kvalitních zdrojů informací, které budou hrát rozhodující roli pro úspěch projektu.

Mezi hlavní komunikační kanály, prostřednictvím kterých by měla být zajištěna propagace projektu, patří následující:

- tisk – články a pozvánky v odborných časopisech z oblasti cyklistiky (např. časopis Velo) a cestovního ruchu, v regionálních novinách, přílohách deníků apod.,
- internet – webová stránka [www.trails.cz](http://www.trails.cz), propagace na stránkách města Vsetín, Zlínského kraje, Centrály cestovního ruchu východní Moravy či partnerských webů (např. projekt Česko jede), na cyklistických a sportovních stránkách, využití sociálních sítí či internetových stránek regionálních ubytovacích zařízení apod.,
- regionální televize (TV Beskyd),
- přímý marketing v cykloprodejnách (např. prodejny Specialized po celé České republice), na cyklistických akcích, veletrzích cestovního ruchu, v informačním centru a v dalších regionálních zařízeních.

Jelikož by měl i tento projekt spadat pod již dříve zmíněný Specialized Bike Resort Valašsko, bude internetová forma propagace zajištěna na stránkách [www.trails.cz](http://www.trails.cz). Stránka bude poskytovat informace o celém areálu, trasách, konaných akcích a souvisejících službách, dále zde budou umístěny mapy, tipy, rady, fotografie, videa, reportáže, prezentace partnerů, webová kamera, informace o počasí a diskuzní fórum. Tato stránka již existuje a je financována z vlastních zdrojů a dotací ze strukturálních fondů Evropské unie. Její rozpočet se pohyboval kolem 200 tis. Kč. Propagace na těchto stránkách bude zabezpečena zdarma v souvislosti s reklamou firmy Specialized v singltrekovém areálu a centru.

Další internetovou stránkou projektu bude stránka města Vsetín, které má v plánu vybudovat speciální portál věnovaný cestovnímu ruchu města. Městu se společně s projektovým partnerem, slovenským městem Dolný Kubín, podařilo získat dotaci ve výši 430 tis. Kč z Operačního programu přeshraniční spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2007–2013 prostřednictvím Fondu mikroprojektů pro rozvoj v oblasti Drobná přeshraniční infrastruktura cestovního ruchu. Tento projekt nese název *Přijďte, u nás se neztratíte*

a jeho cílem je vybudování webového portálu, který bude prezentovat obě města jako destinace cestovního ruchu a zviditelňovat aktivity konané na jejich území. Celkové náklady na tento projekt budou činit 500 tis. Kč, město se bude spolupodílet úhradou 15 %. Dokončen má být v září roku 2013. Na tomto webovém portálu bude zajištěna propagace celého singltrekového areálu prostřednictvím záložky, která by se mu plně věnovala. Vedení stránky bude financováno z rozpočtu města. (Město Vsetín, 2013)

V rámci internetu bude reklama zajištěna i na dalších stránkách, které se zabývají propagací turistických regionů a jejich atraktivit. Jednou z nich je Centrála cestovního ruchu, o. p. s., která zajistí i další marketingové aktivity. Dalšími vhodnými adepty jsou portály zabývající se cyklistikou, zejména pak projekt *Česko jede*, který je zaměřen na marketingovou podporu cykloturistiky v České republice. Tato stránka vznikla pomocí zakázky *Zabezpečení rozvoje cyklistické dopravy v České republice*, kterou pro Ministerstvo dopravy realizuje Centrum dopravního výzkumu.

Další formou propagace jsou tištěné letáky, které budou k dispozici jak v nově vybudovaném singltrekovém centru, tak v informačním centru ve Vsetíně či v prodejnách značky Specialized. Leták bude disponovat formátem A4, přičemž bude obsahovat dva zatočené sklady, bude tedy složen ze šesti stran. Vytisknuto bude na křídovém papíru s gramáží 135 g/m<sup>2</sup> s lesklou povrchovou úpravou. Podoba letáků bude plnobarevná, oboustranná. Měl by obsahovat veškeré informace o singltrekovém areálu včetně jeho mapy s vyznačenými stezkami, jeho napojení na cyklostezku Bečva a informace o singltrekovém centru a jeho službách. Náklady na tištěné letáky jsou vyčísleny následovně:

- grafický návrh letáku – 1 500 Kč,
- cena za 1 ks – 1,89 Kč,
- cena za 10 000 ks – 18 900 Kč,
- cena s DPH (21 %) – 22 870 Kč,
- celkové náklady – 24 370 Kč.

Propagace bude zabezpečena i na veletrzích cestovního ruchu v rámci propagace města, kterou bude zajišťovat odbor školství a kultury. Dalšími možnostmi, zejména v prvním roce provozu, je reklama v časopisech zabývajících se touto problematikou či v regionálních novinách jako jsou například Vsetínské noviny. Jedná se o čtrnáctideník vydávaný Městským úřadem ve Vsetíně, který je pravidelně distribuován do všech poštovních schránek na



území města a do okolních obcí. Rovněž je k dispozici na městských internetových stránkách. Veškerá propagace bude zajištěna z rozpočtu města Vsetín.

Vzhledem k tomu, že téměř všechny výše uvedené formy propagace jsou v souvislosti s propagací celého cestovního ruchu města, tudíž se nejedná pouze o propagaci projektu, budou do celkových nákladů zahrnuty pouze tištěné letáky a náklady na články v tisku, které budou probíhat v prvních dvou letech. Tištěné letáky, vyjma prvního roku, budou v dalších letech doplňovány v menším množství (5 000 ks). Náklady centra na propagaci nejsou vyčísleny z důvodu jeho dostatečné propagace v rámci propagace celého areálu.

*Tab. 17. Náklady na propagaci areálu (Zdroj: Vlastní zpracování)*

Rok	2014	2015	2016	2017	2018
Náklady na propagaci	49 370	38 250	13 250	13 250	13 250

### **Spolupráce, tvorba balíčků a programů**

Přes centrum si bude možné objednat nejrůznější služby, cyklistické produkty a balíčky, které budou zprostředkovávány ve spolupráci s místními subjekty zabývající se cyklistikou, jako je například Specialized Bike resort Valašsko. Rovněž návštěvník si může zakoupit pobyt v destinaci a jednotlivé části celkového produktu u provozovatelů. Na tvorbě balíčků služeb se tak podílí jak mnoho organizací, tak i samotný turista. Spolupráce bude rozvíjena i v oblasti propagace.

## **7.5 Management projektu a řízení lidských zdrojů**

Pro projekt je velmi důležitá správná volba celého projektového týmu a výběr vhodné firmy pro jeho realizaci. Na spolupráci celého týmu je závislý úspěch projektu a dosažení jeho hlavních cílů.

### **7.5.1 Organizační struktura projektu**

Vzhledem k tomu, že realizátorem, jak areálu tak centra, je město Vsetín, funkci kontrolního orgánu zabezpečuje Zastupitelstvo a Rada města. Tento orgán rovněž rozhoduje o realizaci projektu a vyčlenění finančních prostředků v předinvestiční fázi. Starostka města zastupuje funkci oficiálního vedoucího realizačního týmu. Výkonným vedoucím je stanoven místostarosta pro oblast sportu, který je zodpovědný i za delegování úkolů na další členy projektového týmu a řídí celou jejich komunikaci.

Za průběh realizace projektu v investiční fázi zodpovídá manažer projektu, který koordinuje a monitoruje celý projekt. Mezi členy projektového týmu dále patří:

- vedoucí právního oddělení zabývající se přípravou všech potřebných podkladů a poskytováním právního poradenství,
- finanční manažer zabývající se vyúčtováním projektu a samotným účetnictvím,
- odborný technický konzultant, který zajišťuje podklady pro řešení problémů a komunikuje s dodavatelem,
- pracovníci úseku investic mající na starosti kvalitu dodávaných prací.

Komunikace mezi členy bude zajištěna prostřednictvím schůzek, pravidelných porad či pomocí tradičních komunikačních prostředků jako je telefon či email. Znárodnění organizační struktury projektu v investiční fázi je uvedeno v příloze PIV.

Za celkovou údržbu projektu bude zodpovídat odbor správy a údržby majetku, popřípadě Technické služby města Vsetín, p. o. Propagace projektu je v kompetenci odboru školství a kultury, který se zabývá cestovním ruchem a marketingovými aktivitami.

### 7.5.2 Tvorba nových pracovních míst

Singltrekový areál nevytvoří žádné pracovní pozice. Vznik nových pracovních míst zabezpečí pouze singltrekové centrum, které zaměstná minimálně tři pracovníky. Dva zaměstnanci budou pracovat na pozici obsluhy občerstvení a prodeji dalších doprovodných služeb či poskytování informací. Tito pracovníci budou pracovat na základě uzavření pracovní smlouvy na dobu určitou. Jeden zaměstnanec bude zodpovídat za servis kol. Tento pracovník bude do centra prozatím docházet pouze v předem stanovené dny a hodinu. Bude mít uzavřenou dohodu o provedení práce. Návštěvníci budou mít v centru k dispozici potřebné nářadí pro akutní opravu kola. Každý ze zaměstnanců bude zodpovídat rovněž za úklid centra. V případě špatného počasí bude centrum uzavřeno. Počet zaměstnanců se v dalších letech bude doplňovat podle potřeby a zájmů návštěvníků o jednotlivé služby.

Tab. 18. Mzdové náklady pracovníků centra (Zdroj: Vlastní zpracování)

Pracovník	Měsíční mzda	Mzda za 7 měsíců	Mzda včetně odvodů SaZ
Pracovník A	11 000 Kč	77 000 Kč	103 180 Kč
Pracovník B	11 000 Kč	77 000 Kč	103 180 Kč
Pracovník C - cykloservis	5 000 Kč	35 000 Kč	35 000 Kč
<b>Celkem</b>			<b>241 360 Kč</b>

## 7.6 Technické a technologické řešení projektu

Za zpracování technické dokumentace a dokumentace pro výběr dodavatele je zodpovědný subdodavatel, který má zkušenosti s obdobnými projekty. U výstavby areálu je tímto úkolem pověřena firma Bikeparkitect, s. r. o., která má zkušenosti s navrhováním projektové infrastruktury pro cyklisty. U centra bude tento subjekt vybrán na základě cenové nabídky a doporučení.

Tab. 19. Zhotovitel technické dokumentace areálu (Zdroj: Vlastní zpracování)

Partner projektu:	Bikeparkitect, s. r. o.
IČO:	27774406
Právní forma:	Společnost s ručením omezeným
Oficiální adresa partnera:	Valašská Polanka 300, 756 11 Valašská Polanka

Dodavatel zodpovědný za výstavbu areálu, tvorbu a umístění informačních tabulí a značek i výstavbu centra, bude zvolen na základě výběrového řízení v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách. Jelikož se jedná o velmi specifickou stavbu, která se řídí přesně vymezenými podmínkami, předpokládá se s možnou účastí zahraniční společnosti. Naopak u centra se nejedná o tak specifickou stavbu, takže se předpokládá účast firmy místní. Výběrové řízení bude trvat zhruba dva měsíce, za které se vybere nejvhodnější kandidát.

Technické a technologické řešení odpovídá povaze a životnosti projektu. Pro projekt budou používány standardní technologie. Pro lepší představu je uveden bližší popis singltrekového areálu a centra v příloze PV.

Mapa singltrekového areálu je umístěna v příloze PVI.

Vizualizace centra v příloze PVII a PVIII.

## 7.7 Dopady projektu na životní prostředí

Singltreky jsou zaměřené na udržitelný rozvoj, který byl již zmiňovaný v předcházejících částech. Pro jeho dodržení bude důležitý výběr stavební firmy, která bude postupovat v rámci stanovených pravidel a postupů, které budou eliminovat vliv na životní prostředí. Část singltreku prochází územím evropsky významné lokality Semetín. V tomto místě by měla trasa vést po stávající lesní cestě a neměla by ohrozit příznivý stav této lokality. Na druhé straně bude zapotřebí disciplinovanost cyklistů a jejich ježdění pouze po vyznače-

ných trasách. Tím nebude docházet ke zbytečnému poškozování přírody a rušení zvěře, která si časem na pohyb cyklistů po stezkách zvykne.

Během výstavby projektu dojde ke zvýšení dopravy a vlivu na ovzduší v lokalitě související s přepravou stavebního materiálu. Jedná se však pouze o krátkodobý dopad, který by neměl mít zásadní vliv na životní prostředí. Problematika likvidace odpadů bude řešena podle povinností uvedených v zákoně č. 185/2001 Sb.

## **7.8 Zajištění investičního majetku**

Veškerý investiční majetek bude hrazen z rozpočtu města za možnosti přispění dotace z Evropské unie. Náklady vzniklé v předinvestiční fázi budou hrazeny z vlastních zdrojů a nebudou zahrnuty v žádosti o dotaci.

### **Singltrekový areál**

Celkové investiční náklady areálu jsou odhadovány na přibližnou částku 4,2 mil. Kč. Největší nákladovou položkou bude samotné vybudování singltreku a tří gravity trailů. Kromě stavebních prací je do celkové sumy započítáno i značení stezek směrovými a výstražnými tabulkami a dvě informační tabule obsahující mapu areálu, kdy jedna z nich bude na začátku a druhá v místě, kde se všechny stezky střetávají. Ceny jsou stanoveny na základě odborného odhadu projektantů. Částka se může po výběrovém řízení odlišovat s tím, že se předpokládá snížení nákladů na realizaci projektu. Investiční náklady centra jsou uvedeny v příloze PIX.

Investiční náklady centra zahrnují náklady na stavbu a pořízení potřebného investičního majetku. Ceny za jednotlivé položky byly určeny na základě odborného odhadu a jejich průměrných cen. Investiční náklady jsou vyčísleny v následující tabulce (Tab. 20).

Tab. 20. Investiční náklady centra (Zdroj: Vlastní zpracování)

Investiční náklady	Cena včetně DPH	Doplňující informace
Vyměření pozemku a jeho vynětí	268 000 Kč	Cena za vyměření pozemku na přibližnou velikost 1 ha, vynětí pozemku z lesního půdního fondu.
Pronájem pozemku	0 Kč	Pozemek je ve vlastnictví města.
Stavební povolení a projekt	80 000 Kč	Vydání stavebního povolení a zpracování projektu.
Přípojky	121 000 Kč	Přípojka vodovodu, kanalizace a energie.
Stavební práce včetně pevného vybavení	1 185 800 Kč	Náklady na materiál, veškeré stavební práce, vybavení pevně spojené se stavbou.
Zpevněná plocha	242 000 Kč	Štěrkoдрť ohraničena obrubníky.
Dětské hřiště	152 300 Kč	Výstavba dětského hřiště.
Venkovní posezení	69 920 Kč	4 x srubový stůl a lavice pevně propojeny proti nežádoucí manipulaci.
Zařízení centra	93 000 Kč	Zařízení centra zahrnující potřebné vybavení jako telefon, rádio, notebook, vybavení pro servis kol, kávovar a další zařízení pro občerstvení.
Jízdní kola a helmy	81 940 Kč	2 pánská, 1 dámské, 2 dětské a 2 unisex, 7 cyklistických helem.
Myčka na kola	5 520 Kč	Vysokotlakové zařízení šetrné ke kolům včetně násad a stojanu na kola.
<b>Náklady celkem</b>	<b>2 299 480 Kč</b>	

## 7.9 Finanční plán a analýza projektu

Pro zhodnocení projektu je potřeba vypracovat finanční plán obsahující plán nákladů, výnosů a cash flow. Vzhledem k tomu, že u singltrekového areálu vznikají pouze provozní náklady na údržbu, které jsou vyčísleny přibližnou částkou 80 000 Kč za rok, a výše zmíněné náklady na propagaci, bude finanční plán zpracován pouze na singltrekové centrum.

### Finanční plán

Finanční plán centra je rozdělen na plán nákladů, výnosů a cash flow.

### Plán nákladů

Centrum bude využíváno v době provozu areálu od dubna do listopadu. Nejedná se tedy o celoroční provoz. Provozní náklady v prvním roce jsou vyčísleny v níže uvedené tabulce

(Tab. 21). Jednotlivé položky byly stanoveny na základě odborného odhadu, jejich průměrných cen či vzhledem k velikosti centra.

Tab. 21. Roční provozní náklady singltrekového centra v prvním roce provozu (Zdroj: Vlastní zpracování)

Provozní náklady	Částka	Doplňující informace
Nákup zboží	447 500 Kč	Nákup občerstvení, náhradních dílů na kolo a dalšího cyklistického zboží.
Náklady na energii	37 000 Kč	Náklady na elektrickou energii, vodu, případné topení.
Mzdové náklady včetně odvodů	241 360 Kč	Mzdy zaměstnanců včetně povinných odvodů.
Odpisy	33 618 Kč	Odpisy v prvním roce provozu centra.
Náklady na údržbu	34 190 Kč	Náklady na údržbu a případná poškození.
Ostatní náklady	10 000 Kč	Telefon, internet, poplatky za rádio, popelnice, čisticí prostředky apod.
<b>Celkem</b>	<b>803 668 Kč</b>	

## Odpisy

Do odpisových nákladů jsou zahrnuty odpisy budovy, dětského hřiště, zpevněné plochy a potřebných přípojek. Zvoleno bylo lineární odepisování.

Tab. 22. Roční odpisy (Zdroj: Vlastní zpracování)

Položka	Odpisová skupina	Životnost	Odpisový základ	Hodnota odpisu
Dětské hřiště	5. odpisová skupina	30 let	152 300 Kč	5 179 Kč
Dřevostavba	4. odpisová skupina	20 let	1 185 800 Kč	61 069 Kč
Přípojky	4. odpisová skupina	20 let	121 000 Kč	6 232 Kč
Zpevněná plocha	5. odpisová skupina	30 let	242 000 Kč	8 228 Kč

## Plán výnosů

Předpokládané výnosy centra se odvíjí od počtu návštěvníků areálu. Výše zmíněný odhad poptávky počítá s minimálním počtem 16 700 uživatelů. Pokud vezmu v úvahu, že toto centrum navštíví alespoň 50 % z jejich celkového počtu, dojdeme k číslu 8 350 návštěvníků. Průměrný český návštěvník denně utratí, v rámci domácího cestovního ruchu v letním období, částku od 200–500 Kč (47 %) na osobu. (CzechTourism, 2013) Pokud tedy počítám s nejmenší sumou 200 Kč a návštěvníci stráví v areálu alespoň půl dne, vychází částka

100 Kč na den a osobu. Ostatní ceny za služby představují průměrné ceny odvozené od konkurence. Samozřejmě různé služby budou využívány různým počtem osob, tudíž se jedná pouze o velmi přibližný odhad, který je shrnut v níže uvedené tabulce (Tab. 23).

Tab. 23. Roční provozní tržby singltrekového centra (Zdroj: Vlastní zpracování)

Služba	Cena za službu	Počet uživatelů	Tržby celkem
Občerstvení	100 Kč	8 350	835 000 Kč
Prodej cyklistických průvodců, map atd.	50 Kč	90	4 500 Kč
Půjčovna kol a dalších cyklistických potřeb	300 Kč	170	51 000 Kč
Servis kol	200 Kč	300	60 000 Kč
Mytí kol	30 Kč	1 600	48 000 Kč
<b>Celkem</b>			<b>998 500 Kč</b>

### Plán výkazů zisků a ztrát

Výkaz zisků a ztrát ve druhém roce odráží nárůst počtu návštěvníků centra o 10 %. Toto zvýšení očekávám u občerstvení, servisu a mytí kol. Na druhé straně předpokládám zvýšení energie, mezd a ostatních nákladů. V roce 2016 předpokládám navýšení zmiňovaných položek opět o 10 %. Navíc došlo k růstu cen všech poskytovaných služeb o 3 %. Od roku 2016 jsou všechny položky konstantní.

Tab. 24. Plán výkazů zisků a ztrát (Zdroj: Vlastní zpracování)

	2014	2015	2016	2017	2018
Tržby – zboží	839 500	923 000	1 045 347	1 045 347	1 045 347
Tržby – služby	159 000	169 800	187 130	187 130	187 130
<b>Výnosy celkem</b>	<b>998 500</b>	<b>1 092 800</b>	<b>1 232 477</b>	<b>1 232 477</b>	<b>1 232 477</b>
Nákup zboží	447 500	492 250	557 745	557 745	557 745
Spotřeba energie	37 000	40 700	44 770	44 770	44 770
Mzdové náklady	241 360	265 496	292 046	292 046	292 046
Náklady na opravy a údržbu	34 190	34 190	34 190	34 190	34 190
Odpisy budovy a hřiště	33 618	80 708	80 708	80 708	80 708
Ostatní provozní náklady	10 000	11 000	12 100	12 100	12 100
<b>Náklady celkem</b>	<b>803 668</b>	<b>924 344</b>	<b>1 021 559</b>	<b>1 021 559</b>	<b>1 021 559</b>
Hrubý hospodářský výsledek	194 832	168 456	210 918	210 918	210 918
Daň z příjmu	36 860	31 920	39 900	39 900	39 900
<b>Čistý hospodářský výsledek</b>	<b>157 972</b>	<b>136 536</b>	<b>171 018</b>	<b>171 018</b>	<b>171 018</b>

### Plán cash flow

Plán cash flow ukazuje předpokládané peněžní toky ve vybraných letech, které se odvíjí zejména podle velikosti zaplacené daně z příjmu.

Tab. 25. Plán cash flow (Zdroj: Vlastní zpracování)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Investice	- 2 299 480					
<b>Příjmy celkem</b>		<b>998 500</b>	<b>1 092 800</b>	<b>1 232 477</b>	<b>1 232 477</b>	<b>1 232 477</b>
<b>Výdaje celkem</b>		<b>803 668</b>	<b>924 344</b>	<b>1 021 559</b>	<b>1 021 559</b>	<b>1 021 559</b>
Odpisy (+)		33 618	80 708	80 708	80 708	80 708
Daň (-)			36 860	31 920	39 900	39 900
<b>Cash flow</b>	<b>- 2 299 480</b>	<b>228 450</b>	<b>212 304</b>	<b>259 706</b>	<b>251 726</b>	<b>251 726</b>

## 7.10 Hodnocení efektivity a udržitelnosti projektu

Provoz investice bude zabezpečovat město Vsetín z vlastních zdrojů za možnosti přispění dotace z Evropské unie. Pro výstavbu projektu se nepředpokládá, že by si město vzalo úvěr, jelikož se jedná, podle slov jeho představitele, o malou částku, na kterou úvěr není potřeba. V rámci finanční analýzy budou použity standardní kriteriální ukazatele. Pro výpočet byla použita diskontní míra 5 %, která se používá i při hodnocení projektů v souvislosti s podáním žádosti o dotaci z ROP. Životnost projektu se předpokládá minimálně 10 let.

### Metoda čisté současné hodnoty (Net Present Value)

$$NPV = - 406\,749,66$$

V případě neposkytnutí dotace je projekt nepřijatelný, jelikož nezajišťuje požadovanou míru výnosu. V případě poskytnutí dotace alespoň ve výši 40 % je rozdíl mezi současnou hodnotou předpokládaných příjmů a očekávanými investičními výdaji 513 042 Kč.

### Vnitřní výnosové procento (Internal Rate of Return)

$$IRR = 1,33 \%$$

Aby se současná hodnota peněžních příjmů investice rovnala kapitálovým výdajům, musela by být diskontní sazba ve výši 1,33 %. Ani toto kritérium investice nespĺňuje. V případě poskytnutí dotace alespoň ve výši 40 % činí hodnota vnitřního výnosového procenta 11,94 %.



### Doba návratnosti

Při diskontované době návratnosti se investice splatí za 13 let. V případě poskytnutí dotace alespoň 40 % bude činit doba návratnosti 7 let, což je kratší doba než stanovená životnost projektu.

### Index rentability

$$IR = 0,823$$

Index ziskovosti je pro projekt nepřijatelný. V případě poskytnutí dotace alespoň 40 % činí tento relativní ukazatel 1,37.

### Shrnutí výsledků

Z výše provedených výpočtů vyplývá, že by byl projekt, za předpokladu průměrné útraty 100 Kč na osobu a den, bez přispění dotace nepřijatelný. V případě, že by denní útrata stoupla alespoň na 115 Kč, byl by projekt při stávajícím odhadovaném počtu návštěvníků přijatelný i bez dotace Evropské unie. Jakákoliv vyšší částka by výsledky finálních ukazatelů zlepšovala.

Tab. 26. Shrnutí výsledků hlavních finančních ukazatelů (Zdroj: Vlastní zpracování)

	Bez dotace s útratou 100 Kč/osoba/den	S dotací 40 % a útratou 100 Kč/osoba/den	Bez dotace s útratou 115 Kč/osoba/den
<b>NPV</b>	- 406 749, 66 Kč	513 042 Kč	76 694 Kč
<b>IRR</b>	1,33 %	11,94 %	5,94 %
<b>DN</b>	13 let	7 let	10 let
<b>IR</b>	0,823	1,37	1,03

## 7.11 Řízení rizik

Každý projekt je spojen s určitými riziky, které mohou ohrozit jeho realizaci či dosažení stanovených cílů. Nejlepší variantou je pokusit se tyto rizika identifikovat již v počáteční fázi přípravy projektu a snažit se jim předcházet. Rizika byla hodnocena podle následující stupnice.

Tab. 27. Stupnice míry dopadu a pravděpodobnosti výskytu rizika (Zdroj: Vlastní zpracování)

Hodnota	Dopad	Pravděpodobnost výskytu
1	Téměř neznatelný	Téměř nemožná
2	Drobný	Výjimečně možná
3	Významný	Běžně možná
4	Velmi významný	Pravděpodobná
5	Nepříjemný	Hraničící s jistotou

Stupeň významnosti rizika lze rozdělit do tří skupin:

- běžný: 1–4,
- závažný: 5–11,
- kritický: 12–25.

Nejdůležitější potenciální rizika výstavby areálu a centra jsou uvedeny níže.

Tab. 28. Rizika projektu (Zdroj: Vlastní zpracování)

Riziko	Míra dopadu	Pravděp. výskytu	Stupeň významnosti
<b>Finanční rizika</b>			
Nedostatek zdrojů financování, neposkytnutí dotace	4	3	12
Změny v cenách stavebních prací, materiálů	3	3	9
<b>Provozní rizika</b>			
Riziko poptávky	3	2	6
Riziko konfliktu s jinými uživateli stezek	3	2	6
Dlouhodobě nepříznivé počasí	4	3	12
Růst provozních nákladů	3	3	9
Nedostatek příjmů na provoz centra	4	3	12
<b>Právní rizika</b>			
Porušení pravidel pro zadávání veřejných zakázek	3	1	3
Nedodržení právních norem ČR, EU	4	1	4
Nevydání stavebního povolení	5	3	15
<b>Technická rizika</b>			
Nedostatky v projektové dokumentaci	3	2	6
Výběr nekvalitního dodavatele	4	2	8
Nekvalitní projektový tým	3	1	3

Stavební rizika			
Vlivy počasí na průběh realizace stavby	3	3	9
Nedostatečná koordinace stavebních prací	3	2	6
Nedodržení termínů	3	3	9

### Finanční rizika

Riziko nedostatku finančních zdrojů by mělo významný dopad na celý projekt. Eliminace rizika bude zabezpečena včasnou komunikací a jednáním s poskytovatelem dotace, předložením co nejkvalitnější žádosti o dotaci a stanovením alternativ financování včetně zabezpečení projektu přímo z rozpočtu města. Riziko nedostatku finančních prostředků v průběhu projektu je sníženo vyčleněním financí na projekt ještě před jeho realizací.

Rozpočet výstavby areálu a centra se odvíjí od cen stavebních prací a materiálů. V případě převýšení rozpočtu by musely být náklady hrazeny z rozpočtu města (vzhledem k dotaci by se totiž staly výdaji nezpůsobilými). Případné riziko bude sníženo výběrovým řízením, kde jedno z hlavních kritérií hodnocení bude cena.

### Provozní rizika

Riziko poptávky je spojeno s jejím špatným odhadem či s nedostatečným zájmem o terénní cyklistiku. Vzhledem ke zkušenostem s obdobnými areály v zahraničí či u nás, je však tato pravděpodobnost nízká. Stále více se navíc prosazuje trend zdravého životního stylu a zájem o sportovní aktivity. Riziko bude eliminováno dostatečnou propagací a osvětou, že terénní cyklistika je vhodná pro všechny bez ohledu na jízdní schopnosti a zkušenosti.

Singltreky budou určeny pouze pro cyklisty, ovšem může se stát, že nastane konflikt s ostatními osobami jako jsou zejména myslivci či pěší turisté. Toto riziko je sníženo stanovením provozní doby areálu a dobrým značením, které upozorňuje na užívání tras cyklisty či na křížení s jinými stezkami. Jelikož jsou singltreky outdoorová aktivita, existuje nebezpečí špatného počasí, které může mít v případě delšího trvání významný vliv na tržby centra. Na druhé straně při uzavření centra nebudou vznikat mzdové náklady.

V průběhu provozní fáze projektu může dojít k růstu provozních nákladů. U singltrekového areálu závisí výše nákladů na chování a ohleduplnosti návštěvníků ke stezkám. Riziko bude sníženo stanovením pravidel užívání stezek a financováním zvýšených nákladů z vlastních zdrojů města. Dalším možným rizikem jsou nedostatečné příjmy z provozu centra. V tomto případě by muselo dojít k použití jednoho z nástrojů marketingového mi-

xu. Možností je do projektu zapojit i další atraktivitu jako je lanový park, ze kterého by plynuly další příjmy.

### **Právní rizika**

Jedním z možných rizik je porušení pravidel pro zadávání veřejných zakázek. Vzhledem k tomu, že zadavatel má bohaté zkušenosti s prováděním výběrového řízení, je pravděpodobnost výskytu rizika minimální. Případné riziko bude eliminováno výběrem zkušených pracovníků zabývajících se touto problematikou. Riziko porušení ostatních právních norem České republiky či Evropské unie je sníženo zapojením vedoucího právního oddělení města do projektového týmu.

Riziko vlastnických vztahů v případě pozemků nevzniká, jelikož jsou všechny ve vlastnictví zadavatele. Avšak riziko nevydání stavebního povolení by ohrozilo celý projekt. Tomu lze předcházet zpracováním kvalitní projektové dokumentace či doložením, že projekt nemá velký dopad na životní prostředí.

### **Technická rizika**

Jedním z rizik, které mohou nastat, je nedostatečně zpracovaná projektová dokumentace, která může zpozdít průběh celého projektu. Riziko bude sníženo volbou zpracovatele s bohatými zkušenostmi a kvalitními podklady nutnými k jejímu zpracování. V případě vzniku nedostatků dojde k jejich okamžitému odstranění.

Problém může nastat také s výběrem nekvalitního dodavatele. Tomuto riziku bude předcházeno kladením důrazu na kvalitu uchazečů a prozkoumáním jejich realizovaných projektů, referencí apod.

Nedostatečná kvalita se může objevit rovněž u zvoleného projektového týmu. Vzhledem ke skutečnosti, že město a jeho pracovníci mají bohaté zkušenosti s realizací různých projektů, je výskyt tohoto rizika málo pravděpodobné. Případné riziko je eliminováno výběrem členů týmu s bohatými zkušenostmi a praxí v oboru.

### **Stavební rizika**

Na průběh stavby může mít vliv počasí, které může celý projekt pozdržet. Snížení tohoto rizika představuje naplánování projektu s dostatečnou dobou na jeho realizaci, která bude probíhat v období od jara do podzimu, které je pro výstavbu stezek a centra vhodné.

Dalším z možných rizik je nedostatečná koordinace stavebních prací, která může způsobit zpoždění projektu či nekvalitně provedenou práci, která může mít u singlereků vliv na erozi

půdy. Tento problém bude snížen kontrolou a dohledem nad průběhem stavebních prací jak samotným vedením dodavatele, tak i samotným zadavatelem, který pro tuto činnost vyčlení osoby způsobilé k tomuto dohledu.

Nedodržení termínů by mělo velký vliv na projekt, zejména s ohledem na poskytnutí dotace, kde je přesně definován termín, do kdy má být projekt fyzicky ukončen. V případě jeho nedodržení by dotace nebyla poskytnuta. Avšak vzhledem k uzavření smlouvy o dílo by mělo být toto riziko nízké. Navíc je v časovém harmonogramu stanovena rezerva v případě drobných zpoždění.

## 7.12 Harmonogram projektu

Harmonogram výstavby singltrekového areálu je rozdělen do jednotlivých fází, které zohledňují i poskytnutou dotaci z Evropské unie. Tato dotace bude v průběhu realizace poskytnuta pouze ve výši 50 %. Zbýlá část bude vyplacena až v roce 2015 podle kurzu eura v měsíci červenci. Do té doby se tedy jedná pouze o zkušební provoz. Teprve od data finančního ukončení projektu je zahájen oficiální provoz, který musí být podle příslušné výzvy udržitelný po dobu pěti let. Po vypršení doby udržitelnosti nastává obnova služeb v rámci poprovozní etapy.

Tab. 29. Harmonogram výstavby areálu (Zdroj: Vlastní zpracování)

Fáze	Začátek	Konec
<b>Předinvestiční fáze</b>		
Přípravná fáze – zadání projektové dokumentace, trasování, jednání se stavebním úřadem, zpracování studie proveditelnosti	07. 11. 2011	30. 04. 2013
Žádost o dotaci	01. 08. 2012	04. 10. 2012
Výběrové řízení na dodavatele	02. 05. 2013	30. 06. 2013
<b>Investiční fáze</b>		
Realizace stavby projektu	01. 07. 2013	30. 11. 2013
Předání projektu	30. 11. 2013	30. 11. 2013
<b>Provozní fáze</b>		
Zkušební provoz do doby ukončení fyzické realizace projektu	01. 12. 2013	30. 06. 2015
Etapa do ukončení finanční realizace projektu do provedení závěrečné platby	01. 07. 2015	31. 07. 2015
Provoz projektu	01. 08. 2015	01. 08. 2020
Údržba projektu	01. 08. 2015	01. 08. 2020

Harmonogram výstavby centra je uveden bez zohlednění žádosti o dotaci z Evropské unie. V případě poskytnutí dotace by byl její průběh obdobný jako výše uvedený harmonogram.

Tab. 30. Harmonogram výstavby centra (Zdroj: Vlastní zpracování)

Fáze	Začátek	Konec
<b>Předinvestiční fáze</b>		
Přípravná fáze – určení projektového týmu, zadání projektové dokumentace, jednání se stavebním úřadem, zpracování studie proveditelnosti, vypracování podkladů pro výběr dodavatele a realizaci stavby	1. 07. 2012	30. 04. 2013
Výběrové řízení na dodavatele	2. 05. 2013	30. 06. 2013
<b>Investiční fáze</b>		
Realizace stavby projektu	1. 07. 2013	4. 11. 2013
Předání projektu	4. 11. 2013	4. 11. 2013
<b>Provozní fáze</b>		
Provoz projektu	10. 04. 2014	
Údržba projektu	10. 04. 2014	

## 7.13 Možnosti financování projektu

V první podkapitole bude uvedeno financování areálu, které je zajištěno pomocí dotace z ROP Střední Morava. Další část se bude zabývat zázemím pro cyklisty, kde se odkrývá několik možností jeho financování.

### 7.13.1 Singltrekový areál

Jelikož náklady na vybudování areálu činí přibližně 4,2 mil. Kč, což je částka, kterou město nebylo ochotno samo financovat, přicházelo v úvahu financování za přispění dotace z Evropské unie. Velmi důležité je vybrat vhodnou dotaci z aktuální nabídky pro období 2007–2013. V rámci tohoto období má regionální politika stanoveny tři hlavní cíle, z nichž jeden, cíl Konvergence, se zaměřuje na podporu hospodářského a sociálního rozvoje méně vyspělých regionů. V rámci České republiky spadají pod tento cíl všechny regiony soudržnosti s výjimkou hlavního města Prahy. Cíl Konvergence má pro období 2007–2013 připraveno celkem sedm regionálních operačních programů, které se zaměřují na několik tematických oblastí s cílem zvýšení konkurenceschopnosti regionů, jejich rozvoje a atraktivitu pro investory.

Město Vsetín spadá pod ROP NUTS II Střední Morava, který se skládá ze Zlínského a Olomouckého kraje. V rámci tohoto programu mohou o podporu žádat kraje, obce, svazky obcí, organizace zřizované nebo zakládáné kraji či obcemi, dále zájmová sdružení, nestátní neziskové organizace, podnikatelé a další subjekty. Pro program je vyčleněno celkem 672,24 mil. €, a je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj. ROP Střední Morava se zaměřuje na čtyři prioritní osy:

- Doprava,
- Integrovaný rozvoj a obnova regionu,
- Cestovní ruch,
- Technická pomoc.

Z hlediska zaměření projektu je důležitá prioritní osa Cestovní ruch, jejímž cílem je zvýšení atraktivity regionu soudržnosti Střední Morava pro účely cestovního ruchu pomocí zlepšení jeho infrastruktury, služeb, informovanosti a propagace. Podíl této prioritní osy na ROP Střední Morava činí 19,4 %. Každá prioritní osa je dále konkretizována pomocí oblastí podpory definující typy projektů, které mohou být podpořeny. Prioritní osa Cestovní ruch zahrnuje následující oblasti podpory:

- Integrovaný rozvoj cestovního ruchu,
- Veřejná infrastruktura a služby,
- Podnikatelská infrastruktura a služby,
- Propagace a řízení.

Jelikož žadatelem dotace je město, můžeme projekt zařadit do oblasti podpory Veřejná infrastruktura a služby, která se podílí na prioritní ose Cestovní ruch 18 %. Hlavním cílem této oblasti podpory je zvýšení atraktivnosti území zkvalitněním infrastruktury pro rozvoj turismu na území mimo vysokou koncentraci infrastruktury a služeb. Jedním ze specifických cílů je rozvoj a obnova infrastruktury pro aktivní formy turismu včetně budování a rozvoje vybavenosti v oblasti sportu a rekreace. Zabývá se potenciálem rozvoje a budováním aktivit zvyšující atraktivitu území, které povedou ke zvýšení návštěvnosti, rozvoji podnikání, privátních investic a tvorbě či udržení pracovních pozic. (ROP Střední Morava, 2012)

Výše podpory z této výzvy může dosáhnout až 85 % z celkových veřejných způsobilých výdajů projektu. Předpokládá se, že výše poskytnuté dotace se bude pohybovat kolem 70 % z celkových nákladů projektu, tzn. necelé 3 mil. Kč, zbytek bude hrazeno z rozpočtu

města. Úhrada této části nebude pro město problémem, jelikož je tato zbylá částka pro rozpočet města malá a bude se s ní v daném roce v rozpočtu počítat. (ROP Střední Morava, 2013)

### 7.13.2 Singltrekové centrum

U singltrekového centra se nabízí několik možností financování. První z nich je opět zažádání o dotaci z ROP Střední Morava pomocí výzvy v prioritní ose Cestovní ruch, oblasti podpory Veřejná infrastruktura a služby. V případě, že by se město Vsetín rozhodlo zařízení provozovat ve veřejném zájmu (nejednalo by se o podnikatelskou činnost), výše dotace by byla až 85 %. Ovšem vzhledem k tomu, že předpokládám, že centrum generovat příjmy bude je potřeba stanovit, zda projekt zakládá či nezakládá veřejnou podporu. V situaci, kdy by projekt zakládal veřejnou podporu, je jedno, jakých příjmů bude dosahovat. Výše dotace se však bude v tomto případě lišit podle tzv. velikosti žadatele, jak je uvedeno v tabulce (Tab. 31).

Tab. 31. Projekty zakládající veřejnou podporu (Zdroj: Vlastní zpracování dle ROP Střední Morava, 2013b)

	Podíl v % dle charakteru žadatele		
	Velký podnik	Střední podnik	Malý podnik
<b>Výše dotace</b>	max. 40	max. 50	max. 60
<b>Vlastní zdroje žadatele</b>	min. 60	min. 50	min. 40

Územně samosprávné celky jsou považovány za velký podnik, takže výše dotace by byla maximálně 40 %. Otázka určení, zda projekt zakládá či nezakládá veřejnou podporu, je však složitější. V případě projektu zakládající veřejnou podporu musí splňovat všechny čtyři definiční znaky:

- podpora je poskytnutá z veřejných prostředků,
- udělení podpory přináší výhodu pro daný podnik,
- podpora zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby,
- podpora ovlivní obchod mezi členskými státy (zda v dané oblasti existuje relevantní trh či může ovlivnit obchod mezi státy). (ROP Střední Morava, 2009)

Většinou jsou první tři podmínky splněny. Co se týká čtvrtého bodu, tak Vsetín se nachází v blízkosti státní hranice se Slovenskem, takže potenciální naplnění tohoto bodu je zde



pravděpodobnější. Projekt by nezakládal veřejnou podporu v případě, že by cyklisté využívající tuto infrastrukturu byli pouze z České republiky, což je málo pravděpodobné právě díky blízkosti hranic a návštěvám slovenských cyklistů. V případě, že bych chtěla, aby projekt nezakládal veřejnou podporu a uživatelé vybudované infrastruktury by byli Češi i Slováci, dalo by se operovat například s tím, že dané zařízení na Slovensku neexistuje, takže není komu konkurovat. V tomto případě však smí projekt vykazovat příjmy pouze do výše provozních výdajů.

V případě, že projekt bude zacílen spíše do podnikatelské sféry, potom je zde možnost financování opět v prioritní ose Cestovní ruch, ale tentokrát v oblasti podpory Podnikatelská infrastruktura a služby. Minimální výše dotace na jeden individuální projekt v této oblasti činí 2 mil. Kč, maximální výše dotace na jeden individuální projekt činí 30 mil. Kč. V tomto případě by byl žadatelem podnikatelský subjekt. (ROP Střední Morava, 2013a)

Pokud by se jednalo o projekt zakládající veřejnou podporu je dotace rozdělena stejně jako ve výše uvedeném případě s veřejnou infrastrukturou. Z hlediska zakládání veřejné podpory se služby v centru odlišují, např. občerstvení či servis kol by byly pravděpodobně klasifikovány jako veřejná podpora, naopak dětské hřiště (v případě, že by nebyly vybírány poplatky), odpočívadlo či poskytování informací by veřejnou podporou nebyly. Tato problematika je tedy velmi složitá. Celkově ji můžeme shrnout tak, že by byl projekt spíše klasifikován jako projekt zakládající veřejnou podporu. V případě, že žadatelem bude město, spadá do oblasti podpory Veřejná infrastruktura a služby, pokud by byl žadatelem podnikatelský subjekt, pak jde o oblast podpory Podnikatelská infrastruktura a služby.

Další možností je financování ze státního rozpočtu, konkrétně z Ministerstva pro místní rozvoj. Jedná se o podprogram Cestování dostupné všem, který je zpracován v rámci víceletého tzv. Národního programu podpory cestovního ruchu 2010–2013. V rámci tohoto programu přichází v úvahu podporovaná oblast s názvem: „*Rekonstrukce/vybudování odpočívadel, center služeb pro turisty a hygienického zázemí pro pěší, cyklisty a handicapované turisty podél pěších tras, naučných stezek, jezdeckých stezek, vodních tras, cyklotras pro zvýšení návštěvnosti včetně marketingu vytvořených produktů cestovního ruchu.*“ Výše dotace činí maximálně 50 % způsobilých výdajů z celkového rozpočtu projektu. Zbýlých 50 % tvoří vlastní zdroje žadatele. Minimální výše celkových výdajů je 250 tis. Kč, maximální pak 5 mil. Kč bez DPH. Příjemce dotace je povinen zajistit udržitelnost projektu minimálně tři roky od data ukončení realizace akce. Tato dotace je určena výhradně pro podnikatele, takže samotné město být žadatelem nemůže. I přesto, že tento podprogram

v letošním roce ve stávající rámcové úpravě končí, praxe je taková, že bývá v průběhu roku vyhlášeno ještě druhé kolo příjmu žádostí, kde se rozděluje nevyčerpaná alokace. (MMR, 2013)

V případě dotací pro podnikatelské subjekty je možné jako žadatele uvést různé organizace města Vsetín. Z těchto organizací přicházejí v úvahu Městské lesy Vsetín, s.r.o. či Vsetínská sportovní, s.r.o. Rozhodnutí o realizaci projektu a investic, ať už s dotací nebo čistě z vlastních zdrojů, je ve výhradní pravomoci zastupitelstva. Faktem je, že město by mělo zájem a považuje za potřebné vybudování zázemí pro cyklisty v souvislosti s vybudováním singltrekového areálu.

U singltrekového centra se rovněž otevírá prostor pro sponzory, zejména z oblasti prodejců horských kol, kteří by zároveň poskytlí kola za výhodnou cenu k zapůjčení. Jako nejvhodnější variantou se nabízí sponzorství od firmy Specialized, jelikož i tento projekt by mohl být zařazen pod dříve zmiňovaný Specialized bike resort Valašsko. Tato firma prodává svá kola přes prodejnu Planet Bike, která se nachází přímo v centru Vsetína. Půjčování jejich kol by tak mohlo přilákat mnoho zájemců do nedaleké prodejny. Návštěvníci areálu si jejich kola budou moci vyzkoušet přímo na stezkách a rozhodnout se tak na základě jízdnic vlastností kola. V singltrekovém centru by byly k dispozici i katalogy a další propagační materiály této společnosti.

## ZÁVĚR

Hlavním cílem diplomové práce bylo zvýšení návštěvnosti a atraktivity města Vsetín a jeho blízkého okolí. Cíl byl naplněn prostřednictvím projektu singltrekového areálu a centra, které rozšíří nabídku volnočasových aktivit města.

V teoretické části diplomové práce jsem se zabývala charakteristikou cestovního ruchu a cykloturistiky. Dále jsem, na základě odborné literatury, definovala současný trend terénní cyklistiky – singltrek, jehož vymezení je pro projekt nezbytné. Analytická část práce se zaměřila na analýzu současného stavu cestovního ruchu a cykloturistiky v regionu. Cílem bylo rovněž zjistit silné a slabé stránky a určit příležitosti v oblasti cestovního ruchu, pro které má region nejlepší předpoklady. Závěry analytické části poskytly důležité informace pro projekt.

Pro dosažení hlavního záměru diplomové práce jsem zpracovala studii proveditelnosti, která byla zaměřena nejen na výstavbu samotných singltreků, ale také na vybudování zázemí pro jejich uživatele, které bude sloužit jako místo pro setkávání, nástupní a výstupní bod plný informací. Navíc se jedná o jedinou část areálu generující příjmy, které mohou být v budoucnu použity na údržbu singltreků, které jinak nebudou zpoplatněny. Právě realizací centra se stane singltrekový areál kompletní.

Vypracováním studie proveditelnosti bylo zjištěno, že celý projekt je realizovatelný a mohl by pomoci k dalšímu rozvoji města a vyšší spokojenosti návštěvníků. V případě singltrekového centra, za předpokladu útraty 100 Kč na osobu a den a odhadované minimální návštěvnosti, by však byla jeho realizace bez poskytnutí dotace nepřijatelná. Jakákoliv vyšší částka než je 115 Kč při stejné návštěvnosti by znamenala, že projekt centra by byl přijatelný i bez dotace. Každý projekt je spojen s určitými riziky a ani singltrekový areál není výjimkou. Po identifikování hlavních rizik a určení jejich dopadu byly navrženy řešení pro jejich eliminaci. Při dodržení těchto postupů by měl projekt probíhat bez významných problémů. Největší hrozbou zůstává jen dlouhodobě nepříznivé počasí, které nelze ovlivnit.

Singltrekový areál je financován za přispění dotace z ROP Střední Morava. Centrum je možné financovat opět z dotací Evropské unie či státního rozpočtu. V případě nepřidělení dotace by bylo financováno z rozpočtu města. Rovněž se zde otevírá prostor pro sponzorství. Závěrem lze říci, že po úspěšné implementaci celého projektu získá město nový atraktivní prvek a trend, který zapadne do vize města a přispěje tak k dosažení cíle, stát se ideálním místem pro trávení aktivní dovolené.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Monografie:

CASTELLANI, Valentina a Serenella SALA, 2009. *Sustainable tourism as a factor of local development*. 1. ed. Trento: Tangram, 279 s. ISBN 978-88-6458-001-2.

CENTRÁLA CESTOVNÍHO RUCHU VÝCHODNÍ MORAVY, 2009. *Turistický průvodce Valašsko*. Zlín: Centrála cestovního ruchu Východní Moravy, 96 s.

DAVIS, Dafydd, 2008. Navrhování a plánování rekreačních cest. In: *Mimoprodukční funkce lesa – cyklistika v lesních majetcích: [odborný seminář]: sborník referátů: čtvrtek, 5. června 2008, Jablonec nad Nisou – Mšeno*. Praha: Česká lesnická společnost, 4 s. ISBN 978-80-02-02034-9.

FOTR, Jiří a Ivan SOUČEK, 2011. *Investiční rozhodování a řízení projektů: jak připravovat, financovat a hodnotit projekty, řídit jejich riziko a vytvářet portfolio projektů*. 1. vyd. Praha: Grada, 408 s. ISBN 978-80-247-3293-0.

GALVASOVÁ, Iva, 2008. *Průmysl cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 262 s. ISBN 978-808-7147-061.

GOELDNER, Charles a John RITCHIE, 2009. *Tourism: principles, practices, philosophies*. 9. ed. Hoboken, N.J.: John Wiley, 624 s. ISBN 978-04-7008-459-5.

GÚČIK, Marian, 2011. *Marketing cestovního ruchu*. 1. vyd. Banská Bystrica: Dali-BB, 264 s. ISBN 978-80-89090-85-3.

HERMOVÁ, Hana, 2008. Rekreační cesty pro cyklisty a jejich dopad na krajinu. In: *Mimoprodukční funkce lesa – cyklistika v lesních majetcích: [odborný seminář]: sborník referátů: čtvrtek, 5. června 2008, Jablonec nad Nisou – Mšeno*. Praha: Česká lesnická společnost, 7 s. ISBN 978-80-02-02034-9.

HESKOVÁ, Marie, 2011. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 216 s. ISBN 978-80-7373-107-6.

HRALA, Václav, 2001. *Geografie cestovního ruchu*. 4., upr. vyd. Praha: Idea servis, 173 s. ISBN 80-85970-43-0.

INDROVÁ, Jarmila a kol., 2007. *Cestovní ruch: (základy)*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 119 s. ISBN 978-80-245-1252-5.

INDROVÁ, Jarmila a kol., 2008. *Cestovní ruch pro všechny*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 89 s. ISBN 978-80-7399-407-05.

- JAKUBÍKOVÁ, Dagmar, 2012. *Marketing v cestovním ruchu: jak uspět v domácí i světové konkurenci*. 2. aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 313 s. ISBN 978-80-247-4209-0.
- KOTLER, Philip, 2007. *Moderní marketing: 4. evropské vydání*. 1. vyd. Praha: Grada, 1041 s. ISBN 978-80-247-1545-2.
- KOZEL, Roman, 2006. *Moderní marketingový výzkum*. 1. vyd. Praha: Grada, 277 s. ISBN 80-247-0966-X.
- KVASNIČKA, Tomáš, 2008. Přírodě blízké stezky: Budoucnost udržitelné lesní rekreace. In: *Mimoprodukční funkce lesa – cyklistika v lesních majetcích: [odborný seminář]: sborník referátů: čtvrtek, 5. června 2008, Jablonec nad Nisou – Mšeno*. Praha: Česká lesnická společnost, 5 s. ISBN 978-80-02-02034-9.
- LANGEROVÁ, Blanka, 2006. *Zlínský kraj: křižovatka folkloru*. 1. vyd. Praha: ACR Alfa, 351 s. ISBN 80-86408-14-0.
- MOUREK, Daniel a kol., 2011. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. 1. vyd. Praha: CzechTourism, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.
- PALATKOVÁ, Monika, 2011. *Mezinárodní cestovní ruch: analýza pozice turismu ve světové ekonomice, význam turismu v mezinárodních ekonomických vztazích, evropská integrace a mezinárodní turismus*. 1. vyd. Praha: Grada, 221 s. ISBN 978-80-247-3750-8.
- PALATKOVÁ, Monika a Jitka ZICHOVÁ, 2011. *Ekonomika turismu: turismus České republiky: vymezení a fungování trhu turismu, přístupy k hodnocení významu a vlivu turismu, charakteristika turismu České republiky*. 1. vyd. Praha: Grada, 205 s. ISBN 978-80-247-3748-5.
- PÁSKOVÁ, Martina a Josef ZELENKA, 2002. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky. 448 s.
- PITRA, Zbyněk, 2008. *Podnikový management*. 1. vyd. Praha: ASPI, 295 s. ISBN 978-80-7357-372-0.
- RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ, 2011. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. 1. vyd. Praha: Grada, 213 s. ISBN 978-80-247-4039-3.
- SCHOLLEOVÁ, Hana, 2009. *Investiční controlling: jak hodnotit investiční záměry a řídit podnikové investice*. 1. vyd. Praha: Grada, 285 s. ISBN 978-80-247-2952-7.
- SLAVÍK, Petr, 2008. Terénní cyklistika v Česku: Souvislosti a trendy. In: *Mimoprodukční funkce lesa – cyklistika v lesních majetcích: [odborný seminář]: sborník referátů: čtvrtek,*

5. června 2008, Jablonec nad Nisou – Mšeno. Praha: Česká lesnická společnost, 5 s. ISBN 978-80-02-02034-9.

SVOZILOVÁ, Alena, 2011. *Projektový management 2.* 2., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 380 s. ISBN 978-80-247-3611-2.

VANHOVE, Norbert, 2011. *The economics of tourism destinations.* 2. ed. Burlington, MA: Elsevier, 327 s. ISBN 978-0-08-096996-1.

ZELENKA, Josef, 2010. *Marketing cestovního ruchu.* 1. vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 240 s. ISBN 978-80-86723-95-2.

### **Elektronické zdroje:**

BIKE PARK KYČERKA, © 2013. Trasy. *Kycerka-bikepark.cz* [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://www.kycerka-bikepark.cz/cs/trasy/>

CYKLISTÉ VÍTÁNI, © 2005–2011. Úvod. *Cyklistevitani.cz* [online]. [cit. 2013-03-25]. Dostupné z: <http://www.cyklistevitani.cz/uvod.aspx>

CYKLOSTEZKA BEČVA, © 2013. O cyklostezce. *Cyklostezkabecva.com* [online]. [cit. 2013-02-18]. Dostupné z: <http://www.cyklostezkabecva.com/?q=node/1>

CZECHTOURISM, © 2010. První česká singltreková sezona startuje. *CzechTourism.cz* [online]. [cit. 2013-02-14]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/media/tiskove-zpravy/prvni-ceska-singltrekova-sezona-startuje.html>

CZECHTOURISM, © 2011a. První národní cyklo a in-line průzkum. *CzechTourism.cz* [online]. [cit. 2013-02-18]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/tiskove-zpravy/odstartoval-prvni-narodni-cyklo-a-in-line-pruzkum-v-cr-1.html>

CZECHTOURISM, © 2011b. Světové trendy v cestovním ruchu: Singltrek. *CzechTourism.cz* [online]. [cit. 2013-02-14]. Dostupné z: [http://www.czechtourism.cz/files/statistiky/clanky/11\\_07\\_11\\_singltrek\\_22\\_06\\_2011.pdf](http://www.czechtourism.cz/files/statistiky/clanky/11_07_11_singltrek_22_06_2011.pdf)

CZECHTOURISM, © 2012. Návštěvnost turistických cílů v ČR 2011. *CzechTourism.cz* [online]. [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <http://vyzkumy.czechtourism.cz/653/navstevnost-turistickych-cilu>

CZECHTOURISM, © 2013. Výzkum zaměřený na domácí cestovní ruch: Vyhodnocení etapy léto 2012. *CzechTourism.cz* [online]. [cit. 2013-02-17]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/tiskove-zpravy/cesi-letos-vice-cestovali-nejvice-za-poznanim.html>

ČESKÁ MOUNTAINBIKOVÁ ASOCIACE, © 2008–2009. Požadavky třech pilířů cyklistiky. *Cemba.eu* [online]. [cit. 2013-03-24] Dostupné z: [http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/publikace/index39b1.shtml?AA\\_SL\\_Session=459d80706d148e830765e7aa31f7bb8e&scrl=1&scr\\_scr\\_Go=1](http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/publikace/index39b1.shtml?AA_SL_Session=459d80706d148e830765e7aa31f7bb8e&scrl=1&scr_scr_Go=1)

ČESKO, 1992. Zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů. *In: Sbírka zákonů České republiky*. § 6 Dostupný také z: [http://www.mzp.cz/\\_c1256e7000424ac6.nsf/Categories?OpenView&Start=1&ExpandView](http://www.mzp.cz/_c1256e7000424ac6.nsf/Categories?OpenView&Start=1&ExpandView)

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, © 2011. Obyvatelstvo podle nejvyššího ukončeného vzdělání v obci. *Czso.cz* [online]. [cit. 2013-03-14]. Dostupné z: <http://www.scitani.cz/csu/edicniplan.nsf/aktual/ep-4#410>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, © 2012a. Databáze demografických údajů za obce ČR. *Czso.cz* [online]. [cit. 2013-03-14]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/cz/obce\\_d/index.htm](http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm)

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, © 2012b. Veřejná databáze: vybrané statistické údaje za obec. *Vdb.czso.cz* [online]. [cit. 2013-03-30]. Dostupné z: [http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?&cislotab=MOS%20ZV01&kapitola\\_id=5&str=tabdetail.jsp&voa=tabulka](http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?&cislotab=MOS%20ZV01&kapitola_id=5&str=tabdetail.jsp&voa=tabulka)

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, © 2013a. Návštěvnost v hromadných ubytovacích zařízeních ve Zlínském kraji v roce 2012. *Czso.cz* [online]. [cit. 2013-03-14]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/navstevnost\\_v\\_hromadnych\\_ubytovacich\\_zarizenich\\_ve\\_zlinskem\\_kraji\\_v\\_roce\\_2012](http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/navstevnost_v_hromadnych_ubytovacich_zarizenich_ve_zlinskem_kraji_v_roce_2012)

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, © 2013b. Nejnovější údaje: Zlínský kraj. *Czso.cz* [online]. [cit. 2013-03-30]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/x/krajedata.nsf/krajenejnovejsi/xz>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, © 2013c. Veřejná databáze: cestovní ruch. *Vdb.czso.cz* [online]. [cit. 2013-03-30]. Dostupné z: [http://vdb.czso.cz/vdbvo/maklist.jsp?kapitola\\_id=654&vo=tabulka](http://vdb.czso.cz/vdbvo/maklist.jsp?kapitola_id=654&vo=tabulka)

ČSAD VSETÍN, © 2012–2013. Cyklobus. *Csadvz.cz* [online]. [cit. 2013-03-28]. Dostupné z: <http://www.valasskycyklobus.cz>

DAVIS, Daffyd, 2010. Osobnosti singltreku. [online]. [cit. 2013-02-13]. Dostupné z: <http://www.singltrekpodsmerkem.cz/cs/co-je-singltrek/osobnosti-singltreku>

DŮM KULTURY, © 2013. Tiskové zprávy DK. *Dkvsetin.cz* [online]. [cit. 2013-02-13]. Dostupné z: <http://www.dkvsetin.cz/zpravy/kultura>

EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION, © 2012. The European Cycle Route Network EuroVelo. *Ecf.com* [online]. [cit. 2013-03-28]. Dostupné z: <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/studiesdownload.pdf>

HVĚZDÁRNA VSETÍN, © 2011–2013. Podnebí Vsetína v období 1981–2010. *Hvezdarna-vsetin.cz* [online]. [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <http://www.hvezdarna-vsetin.cz/view.php?navezclanku=podnebi-vsetina-v%C2%A0obdobi-1981-2010&cisloclanku=2011100002>

KLUB ČESKÝCH TURISTŮ, © 2011–2013. Turistické značení KČT. *Kct.cz* [online]. [cit. 2013-03-14]. Dostupné z: <http://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct#cyklo>

MĚSTO VSETÍN, 2011. Koncepce rozvoje cestovního ruchu města Vsetín na období let 2011–2015. *Mestovsetin.cz* [online]. [cit. 2013-03-29] Dostupné z: <http://www.mestovsetin.cz/koncepce-rozvoje-cestovniho-ruchu-mesta-vsetin/d-502621/Nemocnice%20Vset%C3%ADn,%20a.s.?p1=25409>

MĚSTO VSETÍN, 2013. Přijďte u nás se neztratíte. *Mestovsetin.cz* [online]. [cit. 2013-04-21] Dostupné z: <http://www.mestovsetin.cz/prijedte-u-nas-se-neztratite/ds-18973/archiv=0>

MINISTERSTVO DOPRAVY, © 2012. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020. *Cyklodoprava.cz* [online]. [cit. 2013-03-21]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/strategie-politika-cr-zakladni-prehled-priorit-a-cilu-narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-cr-pro-leta-2013-2020/>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2007. Cestovní ruch a udržitelný rozvoj. *Mmr.cz* [online]. [cit. 2013-02-17] Dostupné z: [http://www.mmr.cz/getmedia/b973337b-cccc-42a3-9d19-2b23356dcff2/GetFile15\\_1.pdf](http://www.mmr.cz/getmedia/b973337b-cccc-42a3-9d19-2b23356dcff2/GetFile15_1.pdf)

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2007. Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2007–2013. *Mmr.cz* [online]. [cit. 2013-02-19]. Dostupné z: [http://www.mmr.cz/getmedia/fe9ed7fd-a7b8-43f3-95ae-e0adbbbbc0e5/III-\\_Koncepce\\_7-11-07.pdf](http://www.mmr.cz/getmedia/fe9ed7fd-a7b8-43f3-95ae-e0adbbbbc0e5/III-_Koncepce_7-11-07.pdf)

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2013. Národní program podpory cestovního ruchu 2010–2013. *Mmr.cz* [online]. [cit. 2013-02-25]. Dostupné z: [http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Cestovni-ruch/Programy-Dotace/Narodni-program-podpory-cestovniho-ruchu-\(2010-201](http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Cestovni-ruch/Programy-Dotace/Narodni-program-podpory-cestovniho-ruchu-(2010-201)

PŘÍRODA VALAŠSKA, © 2013. Příroda Valašska. *Priroda-valasska.cz* [online]. [cit. 2013-03-15] Dostupné z: <http://www.priroda-valasska.cz/cz/4-priroda-valasska.html>



ROP STŘEDNÍ MORAVA, 2009. Metodický pokyn Způsobilé výdaje. *Rr-strednimorava.cz* [online]. [cit. 2013-02-16] Dostupné z: <http://www.rr-strednimorava.cz/file/640/>

ROP STŘEDNÍ MORAVA, 2012. Prováděcí dokument ROP. *Rr-strednimorava.cz* [online]. [cit. 2013-02-15] Dostupné z: <http://www.rr-strednimorava.cz/rop-sm/provadeci-dokument>

ROP STŘEDNÍ MORAVA, 2013a. Podnikatelská infrastruktura a služby. *Rr-strednimorava.cz* [online]. [cit. 2013-03-16] Dostupné z: <http://www.rr-strednimorava.cz/file/3925/>

ROP STŘEDNÍ MORAVA, 2013b. Veřejná infrastruktura a služby. *Rr-strednimorava.cz* [online]. [cit. 2013-03-16] Dostupné z: <http://www.rr-strednimorava.cz/file/3922/>

SPECIALIZED BIKE RESORT VALAŠSKO, © 2013. Akce. *Trails.cz* [online]. [cit. 2013-03-23]. Dostupné z: <http://www.trails.cz/cs/akce/valasska-bike-tour.html>

SPORTCENTRAL, 2012. Výsledky ankety Sport roku 2012. *Sportcentral.cz* [online]. [cit. 2013-03-10]. Dostupné z: <http://info.sportcentral.cz/blog/vysledky-ankety-sport-roku-2012-souboj-mezi-cyklistikou-a-fotbalem/>

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, © 2013. Finance. *Cyklodoprava.cz* [online]. [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/finance/statni-fond-dopravni-infrastruktury>

ŠTĚPÁNEK, Vít, 2010. Singltrek v Jizerkách, nová éra cykloturistiky v Česku. *IDnes.cz* [online]. [cit. 2013-02-13]. Dostupné z: [http://cestovani.idnes.cz/singltrek-v-jizerkach-nova-era-cykloturistiky-v-cesku-p1n-na-kolo.aspx?c=A100420\\_153914\\_ig\\_kolo\\_tom](http://cestovani.idnes.cz/singltrek-v-jizerkach-nova-era-cykloturistiky-v-cesku-p1n-na-kolo.aspx?c=A100420_153914_ig_kolo_tom)

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

Apod.	A podobně.
Atd.	A tak dále.
Cca	Cirka.
Č.	Číslo.
ČeMBA	Česká mountainbiková asociace.
ČSÚ	Český statistický úřad.
DPH	Daň z přidané hodnoty.
Ha	Hektar.
HDP	Hrubý domácí produkt.
CHKO	Chráněná krajinná oblast.
IRR	Vnitřní výnosové procento (Internal Rate of Return).
Kč	Korun českých.
Km	Kilometr.
M	Metr.
Mld.	Miliarda.
Mil.	Milion.
MTB	Horské kolo (Mountain Bike).
Např.	Například.
NPV	Čistá současná hodnota (Net Present Value).
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek (Nomenclature of Units for Territorial Statistics).
ROP	Regionální operační program.
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury.
Tis.	Tisíc.

Tzn.	To znamená.
Tzv.	Takzvaný.
HUZ	Hromadná ubytovací zařízení.
UNESCO	Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization).
UNWTO	Světová organizace cestovního ruchu (United Nations World Tourism Organization).

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

<i>Obr. 1. Struktura cestujících podle mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu</i> .....	14
<i>Obr. 2. Cestovní ruch jako systém</i> .....	15
<i>Obr. 3. První varianta umístění centra</i> .....	109
<i>Obr. 4. Druhá varianta umístění centra</i> .....	109
<i>Obr. 5. Třetí varianta umístění centra</i> .....	110
<i>Obr. 6. Organizační struktura projektu</i> .....	111
<i>Obr. 7. Mapa singltrekového areálu</i> .....	114
<i>Obr. 8. Plán singltrekového centra</i> .....	115
<i>Obr. 9. Vizualizace singltrekového centra</i> .....	116

**SEZNAM TABULEK**

<i>Tab. 1. Požadavky třech forem cyklistiky</i> .....	19
<i>Tab. 2. Odhad ekonomických přínosů cykloturistiky ve vybraných zemích</i> .....	20
<i>Tab. 3. Délka všech cyklotras v jednotlivých krajích</i> .....	22
<i>Tab. 4 Odhadovaná návštěvnost kulturních akcí za rok 2012</i> .....	39
<i>Tab. 5. Návštěvnost nejvýznamnějších sportovních akcí</i> .....	40
<i>Tab. 6. Výdaje na cestovní ruch města Vsetín v roce 2010</i> .....	43
<i>Tab. 7. Nejnavštěvovanější cíle Zlínského kraje v roce 2011</i> .....	45
<i>Tab. 8. Investiční náklady vybraných cyklistických projektů na Vsetínsku</i> .....	52
<i>Tab. 9. Ubytovací zařízení ve městě Vsetín</i> .....	57
<i>Tab. 10. Zadavatel projektu</i> .....	63
<i>Tab. 11. Lokalizace projektu</i> .....	66
<i>Tab. 12. Shrnutí možných variant umístění centra</i> .....	67
<i>Tab. 13. Odhad poptávky projektu</i> .....	69
<i>Tab. 14. Konkurence singltrekového areálu</i> .....	70
<i>Tab. 15. Odhadovaná návštěvnost konkurence</i> .....	70
<i>Tab. 16. Průměrné ceny za poskytované služby</i> .....	72
<i>Tab. 17. Náklady na propagaci areálu</i> .....	75
<i>Tab. 18. Mzdové náklady pracovníků centra</i> .....	76
<i>Tab. 19. Zhotovitel technické dokumentace areálu</i> .....	77
<i>Tab. 20. Investiční náklady centra</i> .....	79
<i>Tab. 21. Roční provozní náklady singltrekového centra v prvním roce provozu</i> .....	80
<i>Tab. 22. Roční odpisy</i> .....	80
<i>Tab. 23. Roční provozní tržby singltrekového centra</i> .....	81
<i>Tab. 24. Plán výkazů zisků a ztrát</i> .....	81
<i>Tab. 25. Plán cash flow</i> .....	82
<i>Tab. 26. Shrnutí výsledků hlavních finančních ukazatelů</i> .....	83
<i>Tab. 27. Stupnice míry dopadu a pravděpodobnosti výskytu rizika</i> .....	84
<i>Tab. 28. Rizika projektu</i> .....	84
<i>Tab. 29. Harmonogram výstavby areálu</i> .....	87
<i>Tab. 30. Harmonogram výstavby centra</i> .....	88
<i>Tab. 31. Projekty zakládající veřejnou podporu</i> .....	90
<i>Tab. 32. Investiční náklady areálu</i> .....	117

**SEZNAM GRAFŮ**

<i>Graf 1. Příspěvky z rozpočtu SFDI na výstavbu a údržbu cyklistických stezek.....</i>	<i>24</i>
<i>Graf 2. Počet obyvatel města Vsetín ve vybraných letech .....</i>	<i>41</i>
<i>Graf 3. Návštěvnost města Vsetín v jednotlivých letech .....</i>	<i>45</i>
<i>Graf 4. Složení návštěvníků města Vsetín v jednotlivých letech .....</i>	<i>46</i>
<i>Graf 5. Struktura cyklistů v České republice .....</i>	<i>50</i>
<i>Graf 6. Spokojenost s terénními trasami v České republice .....</i>	<i>51</i>
<i>Graf 7. Povědomí o existenci singltreků.....</i>	<i>59</i>
<i>Graf 8. Průzkum zájmu o singltrekový areál na Vsetínsku.....</i>	<i>60</i>

## SEZNAM PŘÍLOH

- P I**    Hodnocení efektivnosti investic
- P II**    Dotazník
- P III**    Varianty umístění centra
- P IV**    Organizační struktura projektu
- P V**    Technické a technologické řešení projektu
- P VI**    Mapa singltrekového areálu
- P VII**    Plán singltrekového centra
- P VIII**    Vizualizace singltrekového centra
- P IX**    Investiční náklady areálu

## PŘÍLOHA P I: HODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI INVESTIC

Pro hodnocení efektivnosti investic se používají následující metody (Scholleová, 2009, s. 60–93):

### Metoda čisté současné hodnoty (Net Present Value)

Jedná se o součet současných hodnot budoucích hotovostních toků plynoucích z investice a investičních výdajů.

$$NPV = -C_0 + \frac{CF_1}{(1+k)^1} + \frac{CF_2}{(1+k)^2} + \dots + \frac{CF_n}{(1+k)^n}$$

CF = očekávaná hodnota Cash flow v daném období

k = diskontní sazba (%)

C<sub>0</sub> = investice

n = doba životnosti investice

$$NPV > 0 = \text{projekt je přijatelný}$$

### Vnitřní výnosové procento (Internal Rate of Return)

Vnitřní výnosové procento vyjadřuje takovou úrokovou míru, při které se současná hodnota peněžních příjmů z investice rovná kapitálovým výdajům.

$$IRR = k_n + \frac{NPV_n}{NPV_n - NPV_v} \cdot (k_v - k_n)$$

k<sub>n</sub> = diskontní sazba při níž je NPV kladná (NPV<sub>n</sub>)

k<sub>v</sub> = diskontní sazba při níž je NPV záporná (NPV<sub>v</sub>)

$$IRR > k = \text{projekt je přijatelný}$$

### Index rentability

Jedná se o podíl čisté současné hodnoty na investičních výdajích. Index rentability se používá zejména při rozhodování mezi více projekty.

$$PI = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{CF_i}{(1+k)^i}}{C_0}$$

$$IR > 1 = \text{projekt je přijatelný}$$



## PŘÍLOHA P II: DOTAZNÍK

Dobrý den,

chtěla bych Vás tímto požádat o vyplnění jednoduchého dotazníku týkající se cykloturistiky se zaměřením na cyklistiku v terénu. Výsledky budou použity jako podklad pro mou diplomovou práci, jejímž cílem je vybudování singltrekového centra. U jednotlivých otázek zaškrtněte vždy jednu nejvhodnější odpověď a případně doplňte požadovanou informaci. Dotazník je zcela anonymní.

Předem Vám děkuji za vyplnění.

Bc. Romana Zubíková

1. Pohlaví:

muž

žena

2. Věk:

0–17

36–45

18–25

46–50

26–35

56 a více

3. Jezdíte na kole?

ano

ne

4. Jak často jezdíte na kole?

1x za týden

1x za 3 měsíce

1x za 2 týdny

1x za 6 měsíců

1x za měsíc

méně často

4. Jakou nejčastější formu cyklistiky provozujete? (možnost více odpovědí)

cykloturistika po cyklostezkách a silnicích

terénní cyklistika

cyklistika za účelem dojíždění do práce či škol

jiná forma

5. Lákala by Vás cykloturistika v terénu?

ano

ne

6. Vnímáte terénní cyklistiku jako atraktivní a zajímavou formu aktivního cestovního ruchu?

ano

ne

7. Slyšeli jste už někdy o singltrecích či singltrailech?

ano

ne

jen částečně

Singltreky představují jednosměrné přírodní stezky pro cyklisty respektující současný trend udržitelného rozvoje. Stezky se vlní terénem mezi stromy, nevedou příliš dlouho rovně, příliš z kopce ani do kopce. Jsou budované zejména pro zážitek z jízdy na kole v souladu s lesním prostředím. Představují takovou zábavnou cyklostezku s přírodním povrchem.

9. Navštívili jste už někdy singltrekový areál? V případě kladné odpovědi prosím uveďte kde.

ano .....

ne

10. Měl/a byste zájem o návštěvu takového areálu na Vsetínsku? V případě záporné odpovědi prosím uveďte důvod.

ano

možná

ne .....

11. Uvítali byste v singltrekovém areálu centrum, které by poskytovalo zázemí pro jeho návštěvníky? (např. občerstvení, servis a půjčovna kol apod.)

ano

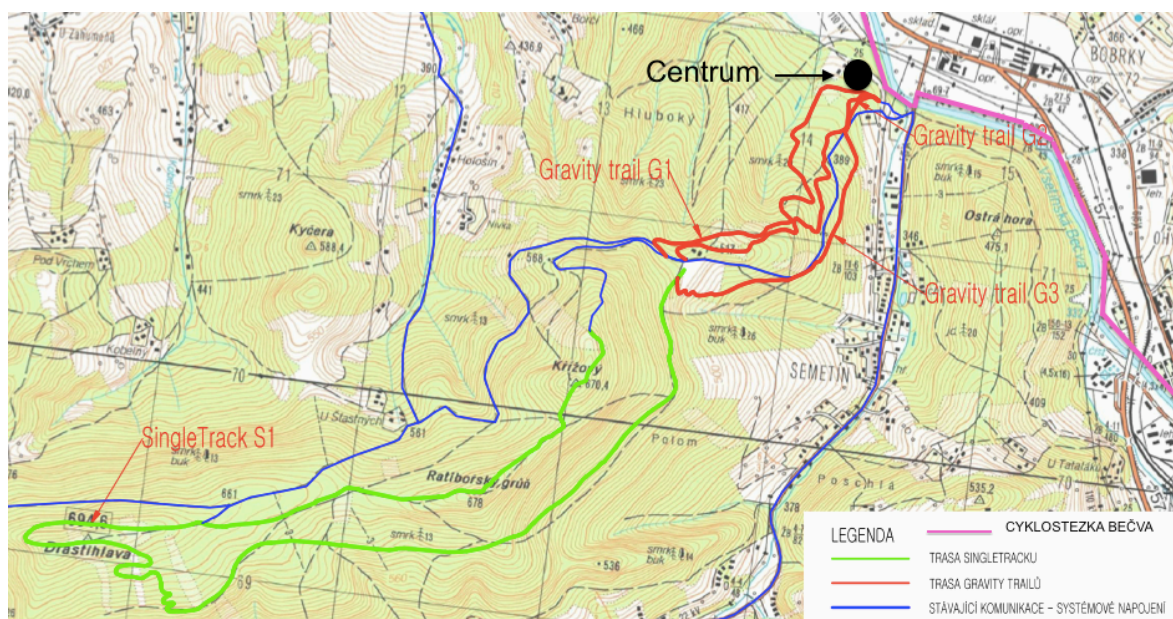
ne

12. Jaké služby by podle Vašeho názoru mělo centrum poskytovat?

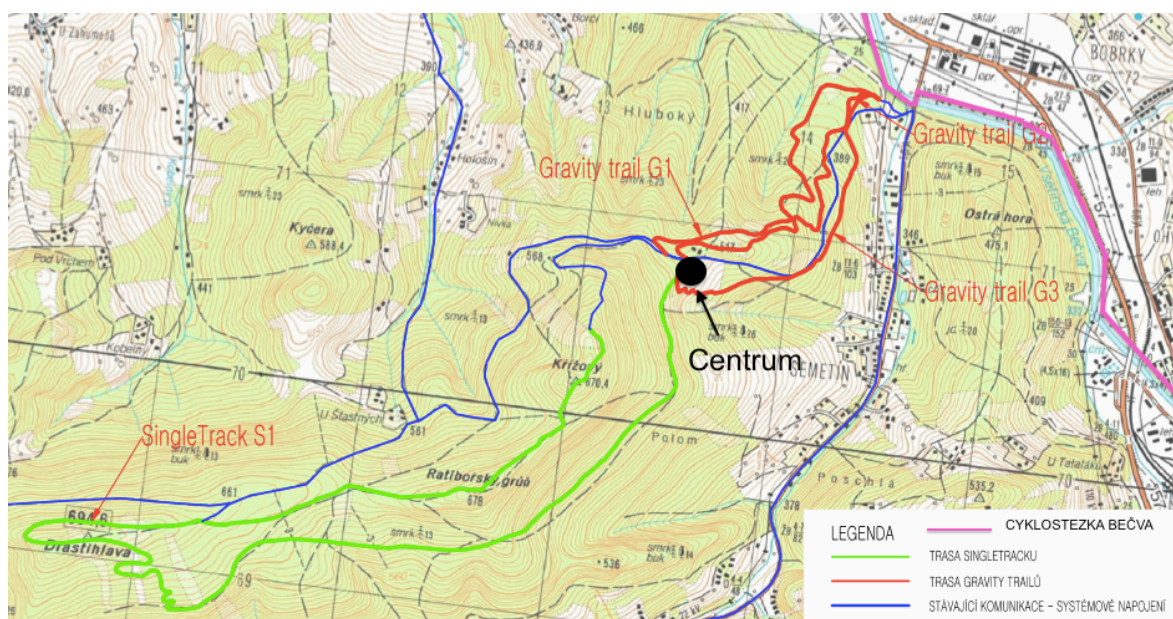
.....

Děkuji za Váš čas.

## PŘÍLOHA P III: VARIANTY UMÍSTĚNÍ CENTRA

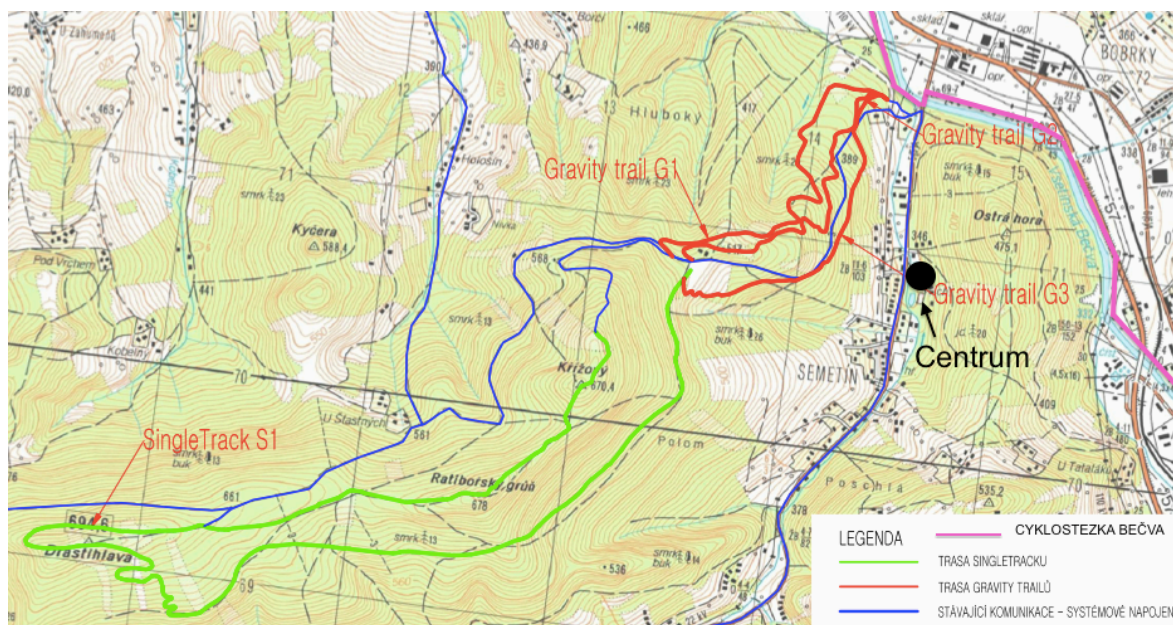


Obr. 3. První varianta umístění centra (Zdroj: Vlastní zpracování)



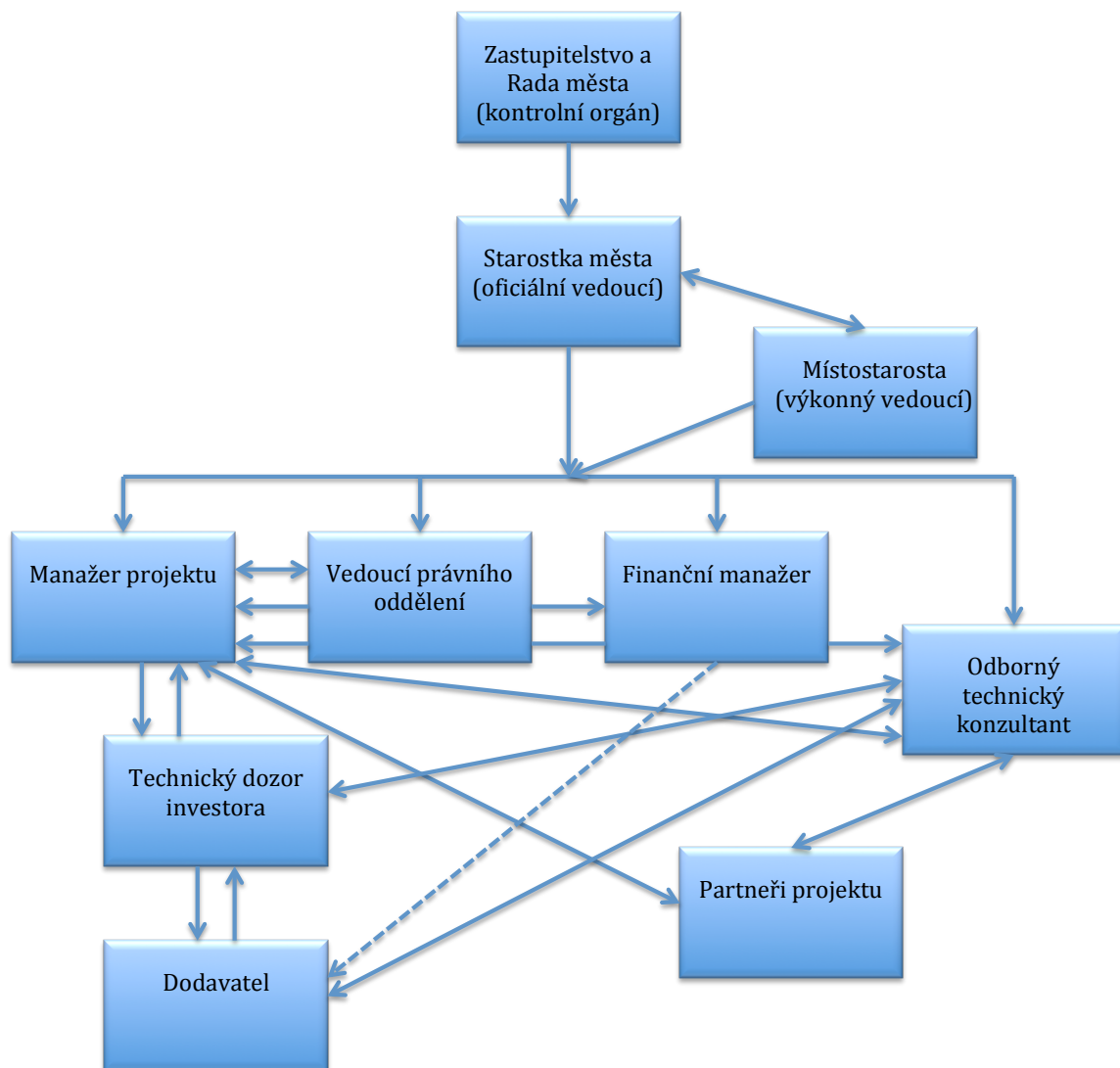
Obr. 4. Druhá varianta umístění centra (Zdroj: Vlastní zpracování)





Obr. 5. Třetí varianta umístění centra (Zdroj: Vlastní zpracování)

## PŘÍLOHA P IV: ORGANIZAČNÍ STRUKTURA PROJEKTU



Obr. 6. Organizační struktura projektu (Zdroj: Vlastní zpracování dle města Vsetín)

# **PŘÍLOHA P V: TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ PROJEKTU**

## **Singltrekový areál**

Konkrétní podobu singltrekových stezek zpracovalo město Vsetín.

Pro uspokojení všech skupin cyklistů budou trasy rozčleněny podle obtížnosti do tří kategorií:

- začátečník – páteřní singltrek a jedna gravity trail,
- středně pokročilý – jedna gravity trail,
- profesionál – jedna gravity trail.

Trasy budou vhodné i pro rodiny s dětmi, pro které se mohou stát stezky v přírodě zábavnými, i díky odstranění monotónnosti, která je často pro rovné asfaltové cyklostezky charakteristická. Trasování je navrženo po konzultaci s odborníky z České mountainbikové asociace, správci a majiteli lesů a projektanty se zahraničními zkušenostmi. Vybudované stezky budou napojeny na stávající lesní cesty a dohromady tak nabídnou přibližně 60 km alternativního ježdění. Jejich výchozím místem bude velmi oblíbená cyklostezka Bečva, která pomocí orientačního systému navede cyklisty z města či jiných míst na nové trasy. Projekt tedy bude sloužit i cyklistům z cyklostezky či těm, kteří budou směřovat k jiným turistickým cílům v okolí.

Vybudované singltreky budou tvořit okruhy, aby návštěvníci měli možnost si trasu zopakovat či se vrátit zpátky na páteřní trasu a vybrat si jinou. Pokud tedy cyklista vyhodnotí, že daný úsek je nad jeho síly (např. přejezd dřevěných úseků se spadlými stromy), bude mít možnost ho objet po bezpečné cestě a poté se napojit zpět na původní trasu. Páteřní singltrek bude vhodný zejména pro začátečníky. Povede po vrstevnicích, bude mít široký průjezdný profil se stálým hliněným nebo kamenným povrchem. Nenajdeme zde žádné prudké sjezdy ani překážky. Pro orientaci na všech trasách bude sloužit jednotný informační systém.

Velmi důležité je, aby singltreky byly budovány tak, aby nedocházelo ke styku s lesní technikou a byla zabezpečena maximální ochrana přírody. Postavené stezky musí rovněž zajistit maximální bezpečnost svým uživatelům. Samozřejmě žádné trasy nemohou úplně vyloučit riziko zranění, ale mohou se ho snažit co nejvíce eliminovat. Jak již bylo zmíněno, cesty těžšími úseky budou navrženy tak, aby je bylo možné objet a cyklista se tak nemusel

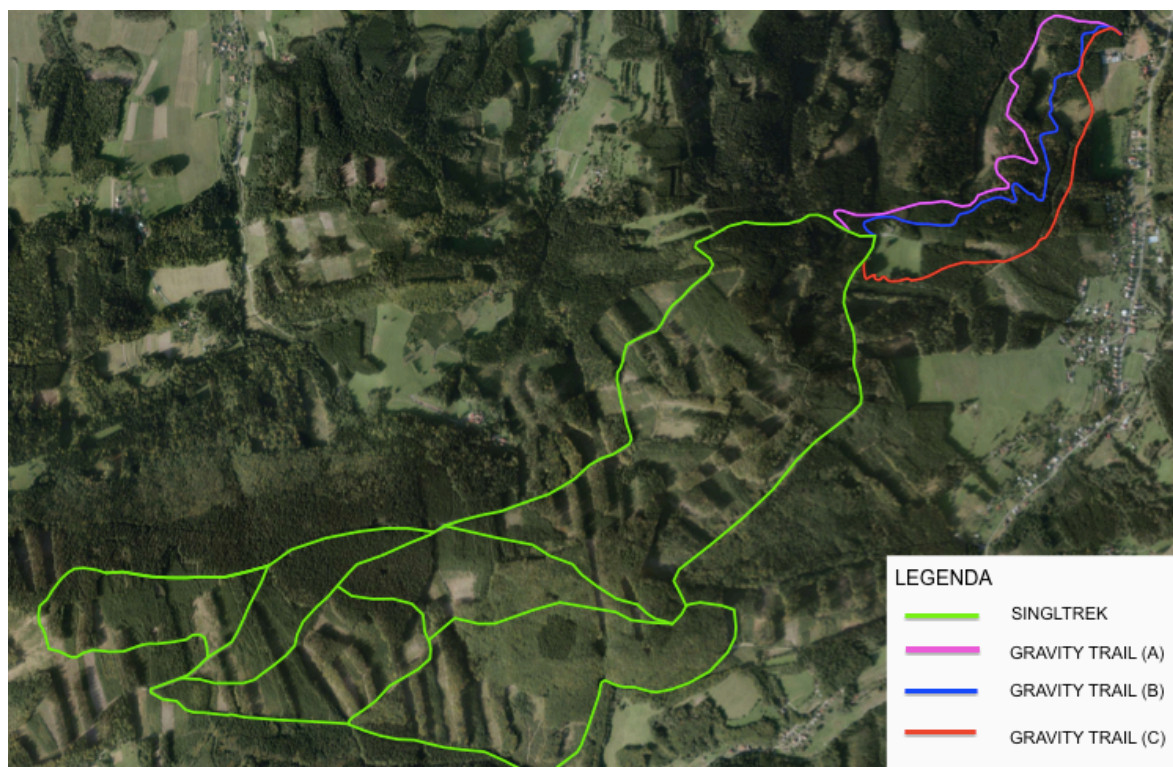
vracet zpět nebo sesedat z kola. Nebezpečná místa budou rovněž vymezena a cyklista na ně bude dopředu upozorněn výstražnými značkami. Důležitá bude i samotná informovanost cyklistů před použitím stezek a nepřecenění jejich vlastních schopností.

Při výstavbě areálu budou prováděny následující práce: zemní práce, povrchové úpravy terénu, odkopávky a prokopávky, konstrukce ze zemin, úprava podloží, výstavba podpěrných zdí, sloupů a pilířů, vodorovných nosných konstrukcí, zpevnění plochy, dlažby komunikací, přesun hmot, značení tras a umístování informačních tabulí. (Bikeparkitect, s. r. o.)

### **Singltrekové centrum**

Jedná se o jednopodlažní dřevostavbu se střechou ze sbíjených vazníků. Stěny budou obloženy dřevěnými palubkami. Budova tak bude zapadat do místní krajiny a regionu, pro něž jsou dřevěné stavby typické. Kromě samotné budovy bude postaveno i dětské hřiště. Pro stavbu bude nejdříve potřeba vyměřit pozemek a provést vynětí z lesního půdního fondu. Následovat bude standardní výstavba budovy a okolní zpevněné plochy, dovybavení interiéru a exteriéru.

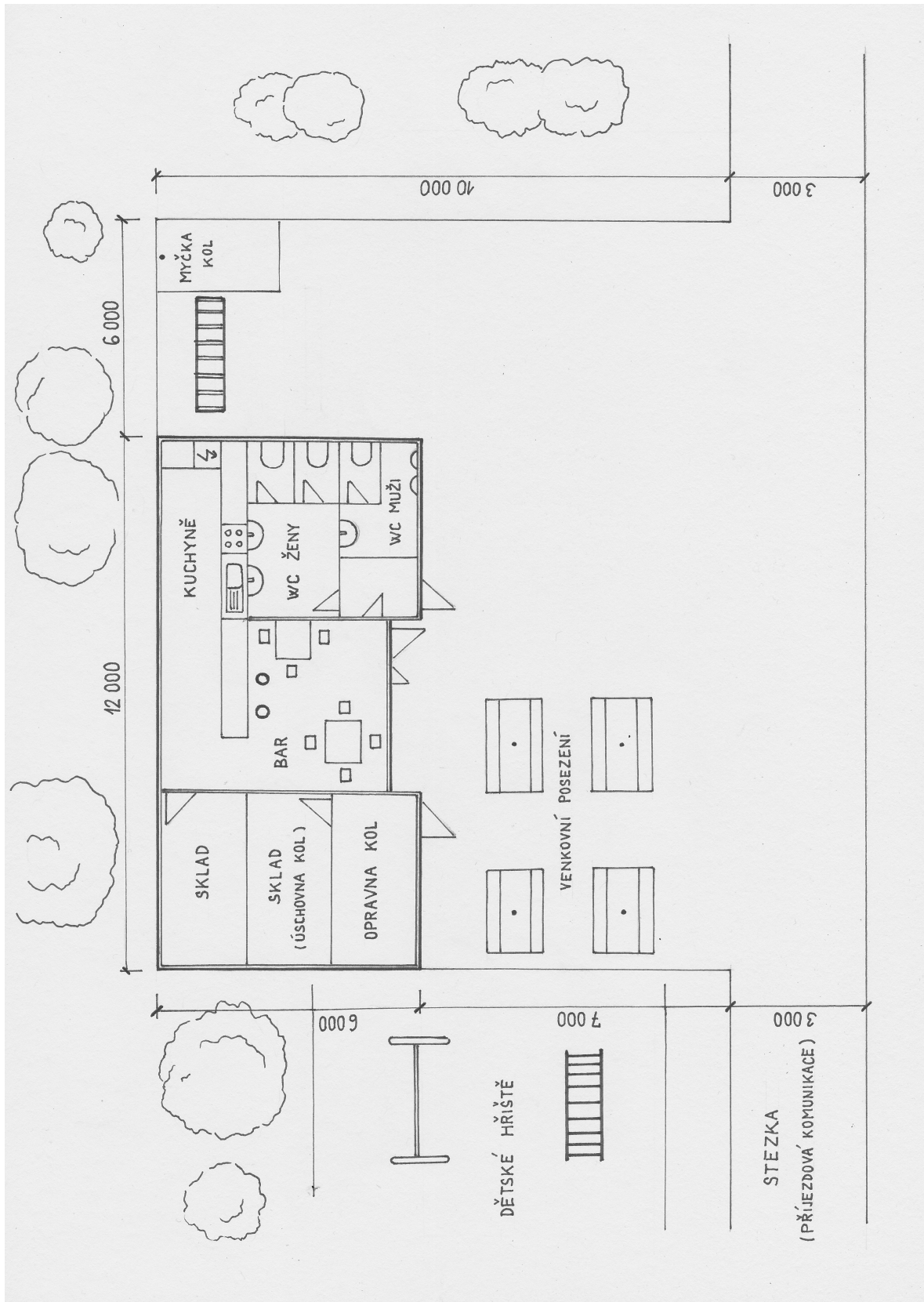
## PŘÍLOHA P VI: MAPA SINGLTREKOVÉHO AREÁLU



*Obr. 7. Mapa singltrekového areálu (Zdroj: Bikeparkitect, s. r. o.)*

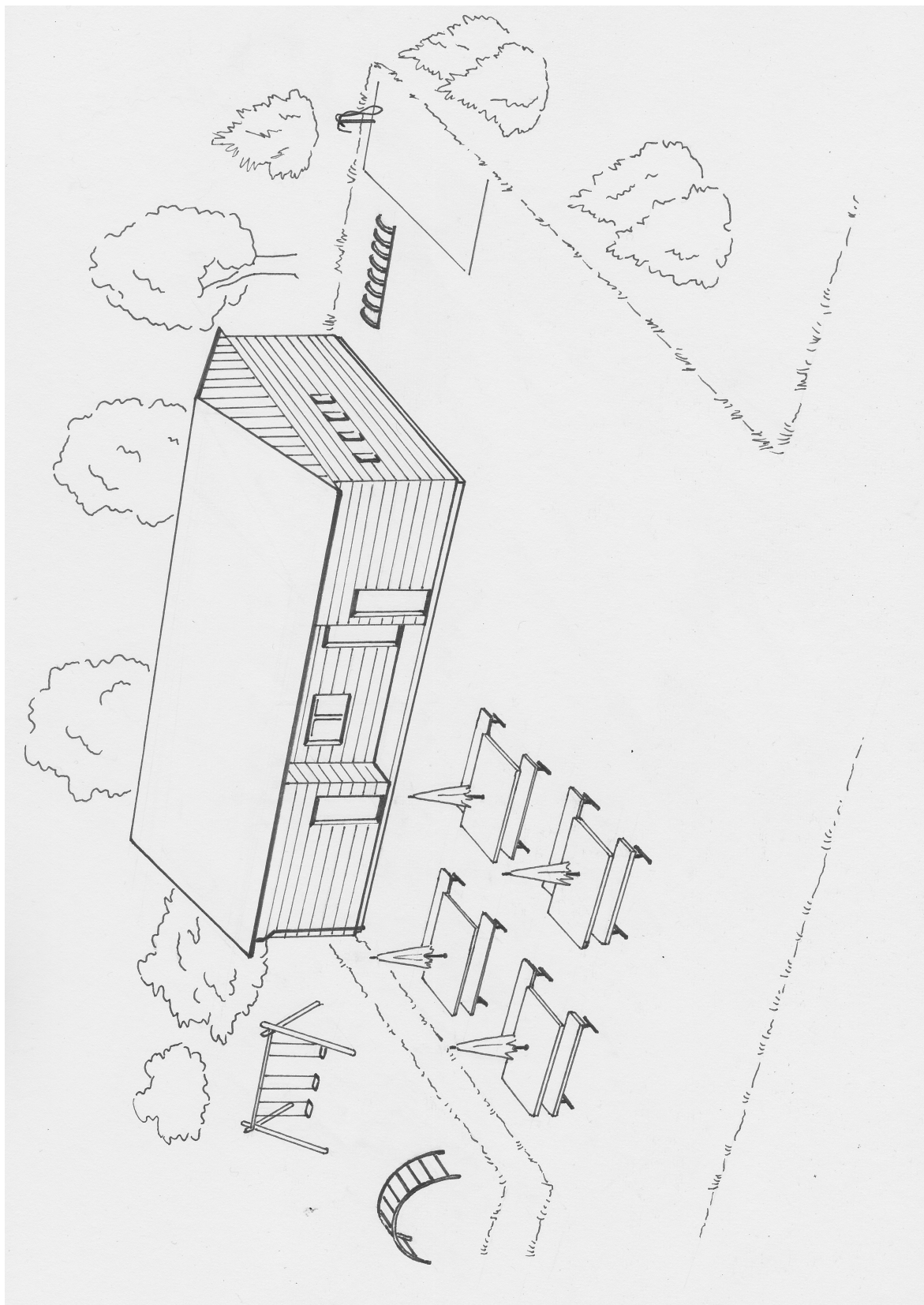


# PŘÍLOHA P VII: PLÁN SINGLTREKOVÉHO CENTRA



Obr. 8. Plán singltrekového centra (Zdroj: Vlastní zpracování)

## PŘÍLOHA P VIII: VIZUALIZACE SINGLTREKOVÉHO CENTRA



Obr. 9. Vizualizace singltrekového centra (Zdroj: Vlastní zpracování)

## PŘÍLOHA P IX: INVESTIČNÍ NÁKLADY AREÁLU

Tab. 32. Investiční náklady areálu (Zdroj: Bikeparkitect, s. r. o.)

Investiční náklady	Cena včetně DPH	Doplňující informace
Stavební práce stezek	3 723 110 Kč	Zahrnující zemní práce, povrchové úpravy terénu, odkopávky a prokopávky, konstrukce ze zemin, úpravu podloží, podpěrné zdi, sloupy a pilíře, vodorovné nosné konstrukce, zpevnění plochy, dlažby komunikací, staveništní přesun hmot atd.
Orientační a bezpečnostní značení stezek	140 935 Kč	Směrové tabulky na dřevěném podkladu ukotveném na železných profilech s plastovými značkami, výstražné žluté značení na gravity trails upozorňující na méně bezpečné úseky a nástrahy (např. pozor skok, informace o překážce, křížení tras, apod.). Celkem 327 značek.
Informační tabule	36 300 Kč	Dva mapové poutače. Jeden z nich bude umístěn ve Vsetíně, druhý přímo v areálu centra. Informační tabule budou mít dřevěný rám a polep o rozměrech 1,2 m x 0,9 m.
Náklady na umístění značek a tabulí	90 493 Kč	Náklady na zemní práce a další doplňující práci spojenou s umístěním informačních tabulí a značek.
Vedlejší náklady	96 352 Kč	Související s vybudováním, provozem a odstraněním zařízení staveniště.
Ostatní náklady	73 810 Kč	Předání a převzetí staveniště, ochrana stávajících inženýrských sítí na staveništi, bezpečnostní a hygienické opatření, předání a převzetí díla, dokumentace skutečného provedení a publicita.
<b>Náklady celkem</b>	<b>4 161 000 Kč</b>	