

Projekt zvýšení atraktivnosti cyklostezky BEVLAVA

Bc. Markéta Stašková

Diplomová práce
2021



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta managementu a ekonomiky

Ústav podnikové ekonomiky

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Markéta Stašková**
Osobní číslo: **M19833**
Studijní program: **N0413A050023 Ekonomika podniku a podnikání**
Studijní obor: **Podnikání ve službách cestovního ruchu**
Forma studia: **Prezenční**
Téma práce: **Projekt zvýšení atraktivnosti cyklostezky BEVLAVA**

Zásady pro vypracování

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Zpracujte literární rešerši a vysvětlete základní teoretické pojmy týkající se oblasti cestovního ruchu se zaměřením na udržitelný cestovní ruch a cykloturistiku.

II. Praktická část

- Pomocí vybraných analytických metod charakterizujte cyklostezku BEVLAVA.
- Na základě provedených analýz vytvořte projekt pro zvýšení atraktivity cyklostezky BEVLAVA.
- Projekt podrobte časové, nákladové a rizikové analýze.

Závěr

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

Seznam doporučené literatury:

- FLETCHER, John. *Tourism: Principles and Practice*. 5th ed. Harlow: Pearson, 2013, 643 s. ISBN 9780273758273.
LESLIE, David. *Responsible Tourism: Concepts, Theory and Practice*. Wallingford, Oxfordshire: CABI, 2012, 179 s. ISBN 9781845939878.
MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.
RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch: podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada, 2011, 213 s. ISBN 9788024740393.
ZÁVODNÁ, Lucie Sára. *Udržitelný cestovní ruch: principy, certifikace a měření*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2015, 107 s. Monografie. ISBN 978-80-244-4576-2.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Zuzana Vaculčíková, Ph.D.**
Ústav podnikové ekonomiky

Datum zadání diplomové práce: **15. ledna 2021**
Termín odevzdání diplomové práce: **20. dubna 2021**

L.S.

doc. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Petr Novák, Ph.D.
ředitel ústavu

**PROHLÁŠENÍ AUTORA
BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE**

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské 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;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou 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;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užit své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen přípouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného příměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považuji se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 31.5.2021

Jméno a příjmení: Markéta Stašková

.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Cílem této diplomové práce je zvýšit atraktivnost a návštěvnost cyklostezky BEVLAVA, která vede Zlínským krajem v České republice a Trenčianským krajem na Slovensku. Tato práce se skládá ze tří částí, a to z teoretické, analytické a projektové. V teoretické části je nejprve definován cestovní ruch a udržitelný cestovní ruch a dále pak cykloturistika, přičemž jsou definovány cyklostezky, cyklotrasy a také cykloturisté. Analytická část se věnuje nejprve samotné cyklostezce BEVLAVA, dále je zpracována geografická analýza obou dotčených regionů a SWOT analýza cyklostezky. Součástí analytické části je také řízený rozhovor s destinačním managementem jednoho ze zúčastněných mikroregionů. V projektové části práce je za účelem zvýšení atraktivnosti a návštěvnosti cyklostezky představen návrh samotného produktu, který propojuje cykloturistiku a agroturistikou v daných regionech, přičemž jsou zde zahrnuty také náklady a rizika projektu.

Klíčová slova: agroturistika, cestovní ruch, cyklostezka BEVLAVA, cykloturistika, Trenčianský kraj, Zlínský kraj.

ABSTRACT

The aim of this diploma thesis is to increase the attractiveness and frequency of visits of cycle path BEVLAVA, which is situated in Zlín Region in Czech Republic and Trenčín Region in Slovakia. This work consists of three parts, namely theoretical, analytical and project. The theoretical part first defines tourism and sustainable tourism and then bicycle touring, while defining cycle paths, cycle routes and cyclists. The analytical part first deals with the cycle path BEVLAVA itself, and then a geographical analysis of both affected regions and a SWOT analysis of the cycle path are conducted. The analytical part also includes a guided interview with destination management of one of the participating microregions. In the project part of the thesis, in order to increase the attractiveness and frequency of visits of the cycle path, the proposal of the product itself is presented, that connects bicycle touring and agrotourism in the regions, and also includes the costs and risks of the project.

Keywords: agrotourism, tourism, cycle path BEVLAVA, bicycle touring, Trenčín Region, Zlín Region.

Ráda bych poděkovala vedoucí mé diplomové práce paní Ing. Zuzaně Vaculčíkové, PhD. za veškerou pomoc, rady a čas, který mi při vypracování této práce věnovala. Dále bych chtěla poděkovat Ing. Zdeňkovi Urbanovskému z Centrály cestovního ruchu Východní Moravy, o.p.s. a také Ing. Mgr. Janě Tesařové a Mgr. Karlovi Ptáčkovi z Valašských Klobouk za jejich ochotný přístup a poskytnuté materiály. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat své rodině a nejbližším za podporu během studia.

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

OBSAH

ÚVOD.....	9
CÍLE PRÁCE A POUŽITÉ METODY	11
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 CESTOVNÍ RUCH	13
1.1 DEFINICE CESTOVNÍHO RUCHU	13
1.2 TYPOLOGIE CESTOVNÍHO RUCHU	15
1.2.1 Formy cestovního ruchu.....	15
1.2.2 Druhy cestovního ruchu	15
1.3 SLUŽBY CESTOVNÍHO RUCHU	16
1.4 DESTINAČNÍ MANAGEMENT.....	17
1.4.1 Pojem destinace.....	17
1.4.2 Specifika destinace.....	18
1.4.3 Typologie destinace	19
1.4.4 Management destinace	20
2 UDRŽITELNÝ CESTOVNÍ RUCH.....	23
2.1 DEFINICE UDRŽITELNÉHO CESTOVNÍHO RUCHU	23
2.2 PRINCIPY UDRŽITELNÉHO CESTOVNÍHO RUCHU	25
2.2.1 Pilíře udržitelnosti v cestovním ruchu.....	25
2.2.2 Agenda 21	27
2.3 DRUHY A FORMY UDRŽITELNÉHO CESTOVNÍHO RUCHU	28
3 CYKLOTURISTIKA.....	31
3.1 CYKLOSTEZKY	31
3.1.1 Typologie cyklostezek	31
3.2 CYKLOTRASY	33
3.2.1 Členění cyklotras.....	33
3.3 TYPOLOGIE CYKLOTURISTŮ.....	33
4 POUŽITÉ ANALYTICKÉ A PROJEKTOVÉ METODY	36
4.1 GEOGRAFICKÁ ANALÝZA	36
4.2 ŘÍZENÝ ROZHOVOR	37
4.3 SWOT ANALÝZA	38
5 SHRNUÍ TEORETICKÉ ČÁSTI.....	39
II PRAKTICKÁ ČÁST.....	40
6 PŘEDSTAVENÍ CYKLOSTEZKY BEVLAVA.....	41
6.1 DŮVODY A PLÁNOVANÉ PŘÍNOSY CYKLOSTEZKY	41
6.2 TRASA CYKLOSTEZKY	42

7	GEOGRAFICKÁ ANALÝZA CYKLOSTEZKY	44
7.1	GEOGRAFICKÁ ANALÝZA VE ZLÍNSKÉM KRAJI	44
7.1.1	Lokalizační faktory Zlínského kraje	44
7.1.2	Realizační faktory Zlínského kraje	47
7.1.3	Selektivní faktory Zlínského kraje	52
7.2	GEOGRAFICKÁ ANALÝZA V TRENČIANSKÉM KRAJI	57
7.2.1	Lokalizační faktory Trenčianského kraje	57
7.2.2	Realizační faktory Trenčianského kraje	59
7.2.3	Selektivní faktory Trenčianského kraje	62
8	ANALÝZA CYKLOSTEZKY BEVLAVA	64
8.1	ŘÍZENÝ ROZHOVOR	64
8.2	SWOT ANALÝZA CYKLOSTEZKY	68
9	SHRNUTÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI	70
10	PROJEKT NOVÉHO PRODUKTU PRO ZVÝŠENÍ ATRAKTIVNOSTI CYKLOSTEZKY BEVLAVA	72
10.1	CHARAKTERISTIKA PROJEKTU	72
10.2	CÍLE PROJEKTU	72
10.3	VYMEZENÍ NOVÉHO PRODUKTU PRO ZVÝŠENÍ ATRAKTIVNOSTI CYKLOSTEZKY	73
10.4	PROPAGACE NOVÉHO PRODUKTU	82
10.5	ČASOVÁ ANALÝZA PROJEKTU	84
10.6	NÁKLADOVÁ ANALÝZA PROJEKTU	87
10.7	RIZIKOVÁ ANALÝZA PROJEKTU	91
10.8	ZHODNOCENÍ DOPADŮ A PŘÍNOSŮ PROJEKTU	93
	ZÁVĚR	95
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	97
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	102
	SEZNAM OBRÁZKŮ	103
	SEZNAM TABULEK	104
	SEZNAM PŘÍLOH	105

ÚVOD

Cyklistika je v České republice velice oblíbenou volnočasovou aktivitou, kterou turisté rádi zahrnují do svých dovolených či výletů. Současně v dnešní době roste zájem o udržitelný cestovní ruch, jehož podstatou je zodpovědné chování vůči přírodním i kulturně-historickým památkám, ale i vůči místním obyvatelům, za cílem poznat tradiční podobu daného regionu. Roste také zájem o venkovský cestovní ruch, v rámci kterého turisté poznávají venkov prostřednictvím přímého kontaktu s venkovským prostředím, domácími zvířaty a alternativním zemědělstvím v kombinaci s rekreačními aktivitami, jako je pěší turistika či cykloturistika. Díky výše zmíněným faktům společně s unikátní polohou cyklostezky BEVLAVA, jež je obklopena významným přírodním prostředím, vzniká potenciál pro umístění nových produktů propojující různé formy udržitelného cestovního ruchu na trh.

Tato práce, v níž je jeden takový produkt navržen, se skládá ze tří částí, a sice z teoretické, analytické a projektové. První část, tedy teoretická, shrnuje teoretické poznatky o cestovním ruchu, přičemž je zmíněn krátce také destinační management, dále o udržitelném cestovním ruchu, jeho principech, druzích a formách, které zahrnují mimo jiné i agroturismus. Navazující kapitola se poté věnuje cykloturistice a je zde objasněna podstata a typologie cyklostezek, cyklotras, ale také cykloturistů, u kterých je charakterizováno také jejich typické chování a jejich zájmy.

Následující část práce, tedy analytická, začíná představením cyklostezky BEVLAVA. Je zde vymezena trasa cyklostezky, ale také důvody její výstavby a propojení obou regionů společně s plánovanými přínosy cyklostezky pro dané regiony. Další kapitola této části se věnuje geografické analýze obou regionů, přičemž je zvlášť vypracována analýza Zlínského kraje a zvlášť analýza Trenčianského kraje. V obou regionech jsou zkoumány a analyzovány lokalizační, realizační a selektivní faktory, jež zahrnují mimo jiné přírodní a kulturně-historické předpoklady, dopravní, turistickou a cyklistickou infrastrukturu, návštěvnost a vybrané demografické a ekonomické ukazatele. V rámci analýzy cyklostezky BEVLAVA je využit řízený rozhovor s destinační manažerkou mikroregionu Valašské Klobucko a místostarostou Valašských Klobouk a následně je zpracována SWOT analýza cyklostezky.

V závěrečné části, tedy projektové, je představen návrh projektu nového produktu pro zvýšení atraktivnosti této cyklostezky. Podstatou tohoto produktu je propojení agropodniků v okolí cyklostezky a nabídka unikátních zážitků v oblasti agroturismu. Nejprve je projekt charakterizován a poté jsou vymezeny jeho cíle a cílové skupiny. V návaznosti je poté

definován samotný produkt tohoto projektu, což zahrnuje podrobný popis produktu, jeho ceny a podniků podílejícím se na tomto projektu, a je také navržena marketingová strategie. Pro projekt je vyhotovena časová analýza v podobě harmonogramu projektu a také nákladová analýza. Závěrem jsou vymezena možná rizika projektu a zhodnoceny dopady a přínosy projektu.

Primárním důvodem ke zpracování tohoto projektu bylo dosavadní nízké povědomí o dané cyklostezce a také absence podobného produktu z oblasti cykloturistiky. Cyklostezka, pro níž je produkt navrhován, má díky přírodnímu okolí a menším turistickým cílům ideální podmínky pro produkt udržitelného cestovního ruchu. Jelikož se cyklostezka nachází převážně ve venkovských oblastech, a je zde relativně početná nabídka v oblasti agroturismu, dalo mi to možnost tyto dvě oblasti propojit a představit produkt nabízející unikátní zážitky, což je pro mě osobně při cestování nesmírně důležité. Myslím, že navrhovaný projekt přispěje ke zvýšení atraktivnosti této cyklostezky s důrazem na propojení dvou sousedících států, ale také ke zvýšení zájmu o agroturismus.

CÍLE PRÁCE A POUŽITÉ METODY

Hlavním cílem této diplomové práce je zpracovat návrh projektu, který přispěje ke zvýšení atraktivnosti cyklostezky BEVLAVA na území Zlínského a Trenčianského kraje. Důležitým vedlejším cílem tohoto projektu je zachování udržitelného cestovního ruchu v obou regionech, a z toho důvodu vzniklo rozhodnutí propojit v projektu cykloturistiku s agroturistikou. Cílem práce je provést analýzu současného stavu cyklostezky a jejího potenciálu, na základě které je navržen nový produkt, který tento potenciál vyzdvihne a přiláká návštěvníky nejen na samotnou cyklostezku, ale i do jiných částí obou regionů.

Pro vytvoření tohoto nového produktu byly podkladem výstupy z analýz, jež jsou v práci využity. Tato práce je rozčleněna do tří částí, a sice teoretické, analytické a projektové. V teoretické části je zpracována literární rešerše z oblasti cestovního ruchu, udržitelného cestovního ruchu a cykloturistiky, přičemž pro rešerši je využita předně odborná literatura, odborné články a internetové zdroje. Analytická část nejprve zahrnuje analýzu současného stavu cyklostezky BEVLAVA a dále obsahuje několik dílčích analytických metod. První z těchto metod je geografická analýza, která se zaměřuje především na přírodní a kulturně-historické předpoklady obou regionů, ale také dopravní a turistickou infrastrukturu a demografické a ekonomické předpoklady obou regionů.

V rámci analytické části je také proveden řízený rozhovor s destinační manažerkou mikroregionu Valašské Klobucko, přičemž rozhovor má celkem 12 otázek a doplňující informace poskytl také místostarosta Valašských Klobouk. Dále je v této části zpracována SWOT analýza cyklostezky popisující její silné a slabé stránky a také potenciální příležitosti a hrozby. V projektové části je realizována časová analýza projektu, jejíž součástí je harmonogram projektu, který je vytvořen pomocí metody CPM, tedy metody kritické cesty, což je jedna z metod síťové analýzy. Dále pak je zde realizována nákladová analýza a v neposlední řadě riziková analýza shrnující potenciální rizika projektu a jejich možný dopad a pravděpodobnost výskytu.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CESTOVNÍ RUCH

Oblast cestovního ruchu je velice široký pojem, který zahrnuje značné množství oborů, jež jsou vzájemně propojeny. Pokud chceme poznat skutečnou podstatu tohoto oboru, je třeba na něj nahlížet ze širšího úhlu pohledu, jelikož se jedná o otevřený systém, který značně ovlivňuje vnější prostředí. Hesková (2011, s. 14) popisuje, že největší vliv na cestovní ruch má ekonomické, politické, sociální, technicko-technologické a ekologické prostředí, i přes skutečnost, že tato prostředí nemají k cestovnímu ruchu výhradní vztah. Dále zmiňuje, že tato prostředí ovlivňují především strukturu a vývoj cestovního ruchu. Nejprve je ovšem potřeba si definovat samotný pojem cestovní ruch.

1.1 Definice cestovního ruchu

Cestovní ruch není zcela snadné jednotně definovat, a proto má mnoho autorů své definice tohoto pojmu. Tyto definice se od sebe mohou často lišit, nicméně podstata zůstává stejná. Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011, s. 18) uvádějí první moderní definici tohoto pojmu, která pochází od Kurta Krapfa a Waltera Hunzikera z roku 1941 a říká, že cestovní ruch je „souhrn jevů a vztahů, které vyplývají z cestování nebo pohybu osob, přičemž místo pobytu není trvalým místem bydlení a zaměstnání“. Zmínění autoři nicméně dále uvádějí také definici Světové organizace cestovního ruchu (UNWTO), která je využívána na mezinárodní úrovni. Palatková a Zichová (2014, s. 12) ovšem ve své publikaci upozorňují na to, že tato původní definice UNWTO byla následně poupravena a více upřesněna, a nyní definuje cestovní ruch jako „činnost osob cestujících do míst a pobývajících v místech mimo své obvyklé prostředí po dobu kratší, než je stanovena, za účelem trávení volného času, obchodu a za jinými účely nevztahujícími se k činnosti, za kterou jsou z navštíveného místa odměňováni“. Zkráceně je tedy možné říci, že se jedná o cestování mimo místo svého bydliště za specifických podmínek.

Definice UNWTO je sice nejpoužívanější, jelikož je využívána také pro potřeby statistického sledování, přesto však autorky Palatková a Zichová (2014, s. 11) ve své publikaci uvádějí také definici, která se zaměřuje na pojem cestovní ruch nejen z pohledu poptávky, ale také z pohledu nabídky. Autorky cestovní ruch definují jako „komplexní společenský jev, jako souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu, souhrn procesů budování a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch, souhrn politických a veřejně správních aktivit a reakce

místní komunity a ekosystémů na uvedené aktivity“. Pokud se tedy zaměříme na pojem cestovního ruchu ze širšího hlediska a tedy, že je to obor, který propojuje mnoho dalších oborů a oblastí, autoři Vaniček a Křestaň (2007, s. 4) podotýkají, že je nezbytné směřovat definice cestovního ruchu trochu komplexněji, jelikož cestovní ruch zahrnuje také ty, kteří svou podnikatelskou činností umožňují lidem účastnit se cestovního ruchu. Podnikatelskou činností se samozřejmě myslí služby, které poskytují, a v tomto případě se může jednat o služby ubytovací, stravovací, sportovně rekreační, dopravní, informační, zprostředkovatelské či jiné.

Kromě pojmu cestovní ruch je nutné si definovat také jednu z nejvýznamnějších částí cestovního ruchu, a sice jeho subjekty. Základním rozlišením subjektů cestovního ruchu je vymezení pojmů *stálý obyvatel* (neboli *resident*), *návštěvník* (neboli *visitor*) a *turista* (neboli *tourist*). Palatková a Zichová (2014, s. 11) definují tyto pojmy následovně:

- *Stálý obyvatel* je v mezinárodním CR osoba žijící v zemi alespoň jeden rok před svým příjezdem do jiné země (lišící se od té, ve které trvale žije), a to po dobu kratší než jeden rok a dále pak v domácím CR se jedná o osobu žijící v daném místě alespoň šest měsíců před svým příjezdem do jiného místa, ve kterém bude po dobu kratší než šest měsíců.
- *Návštěvník* je v mezinárodním CR definován jako osoba, která cestuje do jiné země (lišící se od té, ve které trvale žije), přičemž tato cesta nesmí přesáhnout dobu jednoho roku a musí být za účelem trávení volného času, obchodu či za jiným účelem, jenž se nevztahuje k činnostem, za které návštěvník obdrží finanční odměnu. V domácím CR je návštěvník definován jako osoba, která trvale žije v dané zemi, nicméně cestuje na jiné místo v dané zemi na dobu kratší než šest měsíců za obdobným účelem jako v mezinárodním CR.
- *Turista* je v rámci mezinárodního CR definován jako osoba cestující do jiné země (lišící se od té, ve které trvale žije), a to na dobu, která nepřekročí délku jednoho roku s podmínkou alespoň jednoho přenocování. V domácím CR je turistou osoba cestující do jiného místa (lišící se od toho, ve které trvale žije), nicméně se toto místo nachází v rámci dané země, kde osoba trvale žije, přičemž doba nesmí přesáhnout délku šesti měsíců a opět s podmínkou alespoň jednoho přenocování. V obou definicích turisty ovšem opět platí podmínka obdobného účel cesty jako u stálého obyvatele či návštěvníka.

- Dále pak existuje *jednodenní návštěvník*, čímž se rozumí osoba cestující do jiné země či místa v rámci dané země ovšem bez přenocování.

1.2 Typologie cestovního ruchu

Dalším nutným krokem k vymezení oblasti cestovního ruchu je rozlišení forem a druhů cestovního ruchu. Opět se můžeme setkat s tím, že ne všichni autoři se na typologii cestovního ruchu shodnou, jelikož se mohou zaměřovat na rozdílná kritéria, pomocí kterých cestovní ruch rozlišují do forem, druhů a případně typů.

1.2.1 Formy cestovního ruchu

Obecně lze říci, že formy jsou rozlišeny na základě potřeb či motivace účastníků CR. Může se jednat buď o základní potřeby či specifické. Podle základních potřeb rozlišují Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011, s. 19-20) čtyři základní formy CR:

- rekreační, který je zaměřen na regeneraci organismu z fyzického i duševního hlediska,
- kulturně-poznávací, který zahrnuje poznávání historie a kultury cílové destinace,
- sportovně-turistický, zaměřený především na aktivní odpočinek společně s aktivní účastí na sportovních aktivitách,
- léčebný a lázeňský, jenž se primárně zaměřuje na léčbu, prevenci a relaxaci.

Mimo tyto čtyři základní formy je možné vyčlenit také specifické formy CR, které jsou typické svou proměnlivostí na základě trendů v cestovním ruchu, ale také tím, že uspokojují specifické potřeby různých spotřebitelských segmentů. Může se jednat například o ekoagroturismus, chatařský, gastronomický cestovní ruch, cykloturistiku, ale také mnoho dalších (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 20).

1.2.2 Druhy cestovního ruchu

Dalším rozlišením v rámci cestovního ruchu jsou druhy, které specifikují cestovní ruch na základě různých charakteristik. Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011, s. 20-22) vyčleňují tyto druhy: (1) dle územního hlediska (domácí CR, zahraniční CR zahrnující aktivní a pasivní CR, a tranzitní CR), (2) dle místa převažující realizace služeb (vnitřní, národní a mezinárodní CR), (3) dle způsobu financování (volný a vázaný CR), (4) dle délky pobytu (krátkodobý a dlouhodobý CR), (5) dle způsobu účasti (organizovaný a neorganizovaný

CR), (6) dle počtu účastníků (individuální a kolektivní CR), (7) dle ročního období (sezónní a mimosezónní CR), a (8) dle vlivu na životní a sociokulturní prostředí (tvrdý a měkký CR).

1.3 Služby cestovního ruchu

Cestovní ruch je oblast, která obchoduje primárně se zážitky, a proto je možné říci, že hlavním produktem jsou v této oblasti služby. Nicméně nejedná se výlučně jen o služby, jelikož nabízený produkt bývá převážně komplexní.

Při rozlišování nabídky služeb se využívají čtyři kategorie, které jsou brány z pohledu spojitosti dané služby na zboží a jsou jimi:

- *pouze hmatatelné zboží*, může se jednat například o občerstvení, služba tedy není žádná;
- *hmatatelné zboží s doprovodnými službami*, přičemž tyto služby slouží ke zvýšení atraktivity daného produktu a příkladem může být nákup navigace s doprovodnými servisními službami;
- *hlavní služba s doprovodnými výrobky a službami*, čímž se může rozumět například cestování letadlem, které je doplněno o denní tisk či občerstvení;
- *pouze služba*, která není poskytována společně se zbožím a může se jednat například o ubytovací služby či dopravu (Ryglová, Burian a Vajčnerová 2011, s. 96).

Mimo typické vlastnosti, jež služby obecně mají, tedy že mají nehmotný charakter, jsou proměnlivé, pomíjivé, neoddělitelné a případně časově a místem vázané, služby cestovního ruchu mají další specifické vlastnosti. Fletcher (2013, s. 498-500) uvádí například kratší expozici nabídky zákazníkovi, což znamená, že společnost má pouze omezený čas na kontakt se zákazníkem, na vytvoření určitého vztahu s ním a ovlivnění ho k opakované koupi dané služby. Další specifickou vlastností je také osobní přístup zaměstnanců, kteří jsou v přímém kontaktu se zákazníky. Jelikož u nákupu služeb cestovního ruchu hrají velkou roli psychologické faktory, zaměstnanci pomocí vhodné úrovně a stylu komunikace se zákazníkem apelují na jeho emotivní rozhodování, což může mít vliv na budoucí poptávku. Na druhou stranu se může jednat o častější využívání samoobslužných systémů. Ty se využívají především ke snížení nákladů. V případě využití samoobslužných systémů je ovšem nutné dbát na to, aby tyto systémy nebyly pro zákazníky příliš komplikované, a také aby nedocházelo k přílišnému omezování osobního kontaktu a interakcí zaměstnance se zákazníkem, jelikož tyto technologie nedokáží kompenzovat plnění přání zákazníků nad

rámec jejich očekávání. U služeb cestovního ruchu je kladen důraz na image nabídky. Tím se rozumí vnější dojem z dané služby, ale také z poskytovatele služby, například vhodné uniformy zaměstnanců, čisté prostředí a vybavenost kanceláří. Tento dojem je možné podpořit řadou důkazů, například recenzemi zákazníků. Služby v rámci cestovního ruchu jsou poskytovány komplexně, a to za účelem poskytnout zákazníkovi plnohodnotný zážitek. Jelikož se na dodávané službě podílí více poskytovatelů, je tedy větší i závislost destinace na těchto dodavatelích. Z toho důvodu je efektivní řízení poskytovatelů dílčích služeb naprostou nezbytností. V neposlední řadě je u služeb cestovního ruchu, na rozdíl od zboží, těžší chránit svůj produkt před napodobováním konkurencí, jelikož je téměř nemožné ho chránit patentem. Kromě toho je časté, že na základě viditelnosti poskytovaných služeb konkurencí využívají organizace jejich služby jako referenční hodnoty.

Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011, s. 97-98) doplňují specifické vlastnosti služeb cestovního ruchu o velký význam tzv. „ústní reklamy“, jelikož si zákazníci nemohou služby vyzkoušet, a tudíž významnou roli pro ně mají reference, ale také zkušenosti jiných, například v podobě blogů. Dále také uvádějí, že při poskytování služeb v rámci cestovního ruchu by měl být kladen důraz na časování. To znamená, že na rozdíl od zboží je nutné začít nabízet službu dlouho předtím, než bude poskytnuta a využívána. Je to z toho důvodu, že jsou služby nehmotné. Autoři udávají jako příklad prodej letních zájezdů, který se prodává již od konce roku předchozího jako tzv. „first minute“, což znamená, že se jedná nákup na začátku nabídky. Ovšem tento trend není v dnešní době využíván zákazníky v takové míře, jelikož z hlediska ceny bývají pro zákazníky atraktivnější nabídky tzv. „last minute“, tedy nákupy na poslední chvíli.

1.4 Destinační management

Specifickou částí cestovního ruchu jsou destinace a produkty, které nabízejí. Mnohdy je u destinací obtížné vymezit řídicí složku, která má celou destinaci na starosti, a proto se o její kompetence dělí několik subjektů. Ovšem k pochopení toho, co vlastně destinace jsou, jak fungují a jak probíhá jejich řízení, je nutné nejprve si definovat samotný pojem destinace.

1.4.1 Pojem destinace

Při definování pojmu destinace dochází k obdobným problémům, jako při definování pojmu cestovní ruch, jelikož na tento pojem nahlíží mnoho autorů odlišně. Definice se také mohou lišit různými teoretickými přístupy a chápáním destinace jako takové. V České republice se

nejčastěji přihlíží k definici od Páskové a Zelenky (2012, s. 105), kteří destinaci definují jako „cílovou oblast v daném regionu, pro kterou je typická významná nabídka atraktivit a infrastruktury cestovního ruchu v širším slova smyslu země, regiony, lidská sídla a další oblasti, typické velkou koncentrací aktivit cestovního ruchu, rozvinutými službami a další infrastrukturou cestovního ruchu, jejichž výsledkem je velká dlouhodobá koncentrace návštěvníků“.

Fletcher (2013, s. 118) tvrdí, že na definici pojmu destinace je nutné nahlížet ze dvou úhlů, a to jak z úhlu poptávky, tak i nabídky. Destinaci ze strany nabídky lze definovat jako dobře definovanou geografickou oblast, kterou návštěvníci chápou jako jedinečný objekt s politickým a legislativním rámcem pro marketing a plánování cestovního ruchu. Naopak destinace ze strany poptávky je dle něj místo, kam lidé cestují a kde se rozhodnou chvíli zůstat, aby zažili určité charakteristiky typické pro dané místo. V tomto případě se jedná o komplexnější pohled ze dvou odlišných stran. Rozlišení pohledů nabídky a poptávky určuje chápání dalších dílčích oblastí cestovního ruchu.

Další pohled na tento pojem zmiňuje Holešinská (2012, s. 43) a jedná se o pojetí Světové organizace cestovního ruchu definující destinaci jako „fyzické místo, ve kterém návštěvník přenocuje. Součástí destinace jsou produkty cestovního ruchu (služby a atraktivita). Destinace má fyzické a administrativní hranice definující rozsah řízení, image a vnímání, které vytvářejí konkurenceschopnost destinace. Destinace sdružuje aktéry cestovního ruchu, kam spadají i místní obyvatelé, a vytváří tím síť (platformu) pro větší destinace“.

1.4.2 Specifika destinace

Přestože existuje několik různých definic pojmu destinace, mají tyto definice ústřední body, v nichž se shodují. Je to proto, že samotné turistické destinace disponují klíčovými faktory. Fletcher (2013, s. 119) uvádí, že mezi základní klíčové faktory, které tvoří turistickou destinaci, je zeměpisná jednotka uznávaná návštěvníky. Na to navazuje tím, že dalším faktorem je, aby destinace disponovala jistými atraktivitami pro návštěvníky, s čímž se pojí další klíčový faktor, a sice přístup nebo možnost poskytnutí přístupu do dané destinace a k atraktivitám, které nabízejí. Turistické destinace zpravidla mají vnitřní dopravní síť, ale také turistickou infrastrukturu a suprastrukturu či možnost jejího dodatečného rozvoje. V neposlední řadě je pro turistické destinace nezbytná administrativní činnost zaměřující se na plánování a řízení destinace. Klíčové pro destinace jsou rozsah a kvalita atraktivit, jelikož

právě atraktivita nejvíce působí na poptávku v cestovním ruchu, a právě atraktivita v daném území jsou atributy, jež zvyšují jeho nabídku.

Na těchto specifikách destinací staví Dimitrios Buhalis, jenž vymezil tzv. „6A destinací“. Tyto komponenty destinace cestovního ruchu podrobněji popisuje ve své publikaci Királ'ová (2003, s. 16), která uvádí zmíněné vymezení zahrnující další typické rysy či znaky, jež jsou pro destinace charakteristické. Jedná se o:

- *attractions* (atraktivita), může se jednat o přírodní či kulturně-historické;
- *activities* (aktivita), tedy sportovní, kulturní či jiné zážitkové aktivity;
- *accessibility and ancillary services* (dostupnost a doplňkové služby), mimo všeobecnou infrastrukturu zahrnuje také telekomunikační, zdravotnické, bankovní, poštovní a jiné služby využívané především místními obyvateli;
- *amenities* (vybavenost), jedná se o ubytovací, stravovací, sportovně-rekreační a kulturně-společenská zařízení, jež slouží k pobytu v destinaci a k využívání místních atraktivit;
- *avaible packages* (produktové balíčky), tyto balíčky zahrnují předem nakombinované služby a produkty.

1.4.3 Typologie destinace

Na základě specifických požadavků a rysů destinací je možné rozlišit destinace do několika kategorií a typů. Nicméně i ohledně typologie se ne všichni autoři shodují na pouze jediném členění. Při stanovení typologie destinace mohou autoři přihlížet například na kritéria velikosti území či atraktivita typické pro dané území.

Mnoho autorů ovšem nahlíží na typologii destinace z daleko širšího úhlu pohledu. Jedním z nich je Fletcher (2013, s. 119), který uvádí pouze tři typy destinací. Těmi jsou destinace přímořské, městské a venkovské. Přiznává, že existuje daleko více typů destinací či podrobnější členění, nicméně toto rozdělení do tří typů je to nejzákladnější. Venkovské destinace zahrnují nejen klasický venkov, ale také národní parky, chráněné krajinné oblasti, hory a jezera.

Opačný přístup má Nejd' (2011, s. 78-79), který uvažuje nad typologií destinací z hlediska právě velikosti území a pak také z hlediska hlavních aktivit typických pro dané území, jež podporuje také členěním destinací od jiných autorů. Za základní rozlišení destinací dle

velikosti území považuje místo, region, zemi a stát, případně zřídka se objevuje doplnění rozlišení o euroregion, tedy příhraniční území spojující několik států, a světadíl. Místo je bráno jako metropole a další významná místa cestovního ruchu. Může se jednat také o vyhlášená poutní či lázeňská města a mimořádné historické komplexy. Region je specifikován jako nejběžnější typ destinace a jeho vymezení se odvíjí od tržního segmentu či od měnící se situace na trhu, přičemž je třeba zdůraznit, že ne vždy jsou hranice regionu shodná s hranicemi správních celků.

Další již zmíněnou typologií je rozlišení podle aktivit, které je důležité primárně pro poptávku v cestovním ruchu. Při určování typů destinací bývají pro autory klíčovým faktorem mimo hlavní aktivity také atraktivita na daném území. Z atraktivit v dané destinaci vychází například Buhalis, který vyčleňuje typy destinací na základě atraktivit, přičemž toto rozlišení navazuje na Fletchera a doplňuje jej o destinace horské, jedinečné, exotické, exkluzivní a autentický třetí svět. Ovšem u této typologie nejsou zcela vyvážená kritéria daných typů. Na základě naopak pouze aktivit, jež je možné provozovat v daném území, přišel Eric Laws s rozlišením destinací na hlavní města, rozvinutá tradiční centra cestovního ruchu, střediska cestovního ruchu a účelově vybudované resorty. Oba tyto přístupy pojí typologie, která byla vytvořena v ČR na základě průzkumu řízení cestovního ruchu na úrovni obcí. Tato typologie tedy zahrnuje rovněž kritéria atraktivit a aktivit typických pro dané území. V rámci této typologie jsou vymezeny destinace přírodní, u vodní plochy, příhraniční, dále také rekreační, lázeňské, kulturně-poznávací, historické, náboženské, nebo i atrakční destinace a destinace zimních sportů (Nejdl, 2011, s. 80-81).

1.4.4 Management destinace

Pro plné využití potenciálu destinace je ovšem nutné její efektivní řízení. Řízení v cestovním ruchu vychází ze stejné podstaty jako řízení v jiných oblastech, nicméně zahrnuje odlišné činnosti či procesy, a ty se mohou také lišit v dílčích oblastech cestovního ruchu.

Obecně je možné definovat destinační management podle Holešinské (2012, s. 47), která bere v potaz jistá specifika destinace a říká, že destinační management je: „specifická forma řízení, která spočívá v procesu založeném na kooperaci (spolupráci) mezi jednotlivými zainteresovanými aktéry cestovního ruchu a na koordinaci v oblasti plánování, organizování a rozhodování v destinaci (tzv. princip 2K), přičemž klíčovým faktorem úspěšné realizace destinačního řízení je vzájemná komunikace (princip 3K)“. Tato definice vychází pouze ze strany nabídky v rámci cestovního ruchu. Nejdl (2011, s. 136) poukazuje na definici ze

strany poptávky, kterou představili Bartl a Schmidt, a sice že „destinačním managementem se rozumí strategie a cesta pro silné regiony, které mají odvahu ke koncentraci sil pro společný rozvoj, organizaci a aktivní prodej svých konkurenčních výhod“. Pro pochopení fungování destinačního managementu je vhodné přihlédnout k oběma pohledům na jeho definici a není možné se spoléhat čistě na stranu nabídky. Důraz by měl být kladen také na poptávku, jelikož se od tohoto pohledu poté odvíjejí procesy využívané v dané destinaci při jejím řízení a také nástroje využití k efektivnímu fungování těchto procesů.

Nejdl (2011, s. 137) také v návaznosti na Holešinskou doplňuje princip 3K o využití partnerství, které dle něj zefektivňuje řízení destinace. Jak uvádí, je ovšem nezbytné, aby partnerství probíhalo ve třech sférách. Jedná se o soukromé sféry, čímž se rozumí poskytovatelé služeb, veřejné sféry, tedy obce a města, a spolupráce mezi soukromými a veřejnými sférami, která je označována jako tzv. 3P neboli *Public Privat Partnership*.

Vzájemná kooperace mezi jednotlivými subjekty přispívá k rozvoji destinací, ovšem musí fungovat na principu vzájemného doplňování se, nikoli konkurování. Každý subjekt zabývající se destinačním managementem řeší určitý okruh činností. Mezi tyto činnosti patří rozvoj destinace zaměřen na udržitelnost životního prostředí, což může být uskutečňováno ve spolupráci například s Agendou 21. Další činností je stanovování ekonomických cílů, jež mohou zahrnovat úkony spojené s výběrem poplatků či místních daní, ale také mnoho dalších činností na podporu ekonomického růstu destinace a zainteresovaných subjektů. Činnosti destinačního managementu se mimo jiné zaměřují také na sociálně-kulturní sféru, tedy na zajišťování nových pracovních míst, či úkony spojené se zachováním kulturních tradic a historie v dané destinaci. V neposlední řadě, jak již bylo zmíněno, je důležitým úkolem destinačního managementu komunikace, vnitřní i vnější, která podporuje součinnost zúčastněných subjektů (Hesková, 2011, s. 155). Útvary řídicí destinace by se na tyto úkoly měly zaměřovat komplexně, aby tak maximálně využily potenciálu dané destinace a zajistily spolupráci veškerých subjektů.

Bartl a Schmidt (1998) stanovili základní prvky, které slouží k efektivnímu řízení destinace. Jedná se o:

- *Systém klíčových produktů*, který představuje nabídku destinace. Důležité je zaměření se na konkurenční výhody jednotlivých destinací. Nedílnou součástí klíčových produktů je zvýšení atraktivity destinace zvýšením dostupnosti informací o dané destinaci a zajištění snazšího přístupu k dané nabídce a doplňkovým službám. Z toho důvodu je spolupráce a propojení poskytovatelů služeb nezbytná.

- *Distribuční cesty a sítě*, jež jsou opět postaveny především na kooperaci zúčastněných subjektů, kteří pomocí distribučních kanálů zprostředkovávají logistiku nabízených produktů a pomocí sítí dochází především k přenosu informací, ať už se jedná o informace o destinaci samotné, nebo o informace o návštěvnicích.
- *Politika značky* neboli branding je činnost spadající pod marketing destinace a slouží k podpoře produktů v destinaci a destinace samotné. Budování značky zvyšuje její konkurenceschopnost, jelikož úspěšná značka představuje komplexní úroveň nabízených služeb v dané destinaci.
- *Systém řízení kvality*, který se odvíjí od požadavků zákazníků spolu s tím, co může daná destinace nabídnout. Kvalita služeb může být vnímána velmi subjektivně a odvíjí se především od kvality lidské práce, která do služeb vstupuje. Kvalitu lze ovšem podpořit dosažením určitých standardů kvality, případně certifikáty.
- *Systém řízení znalostí*, jež jsou spolu se vzděláním a zkušenostmi stále více žádané, a to především z důvodu technologického pokroku a rozvoje informačních technologií, přičemž je kladen důraz na práci s elektronickými informačními zdroji. Znalostmi důležitými pro destinační management se nemyslí pouze odborné znalosti, ale také sociální znalosti a znalosti vztahující se k dané destinaci.
- *Společnost destinačního managementu*, jež se zabývá řízením destinace, propojením klíčových subjektů, nabídkou dané destinace a jejím marketingem.

2 UDRŽITELNÝ CESTOVNÍ RUCH

Cestovní ruch s sebou nese řadu negativních dopadů zejména na životní prostředí, nicméně tyto dopady se týkají i mnoha dalších oblastí. Míra těchto dopadů je ovlivněna chováním jednotlivých účastníků cestovního ruchu. Jelikož poslední dobou díky vyšší životní úrovni obyvatel a rostoucím trhům dochází k rozmachu cestovního ruchu a míra jeho účastníků je čím dál vyšší, zvyšují se i tyto dopady. Mnoho účastníků CR se ovšem snaží tyto negativní dopady snížit, přičemž udržitelný cestovní ruch je základní možností, jak toho docílit. Cílem je zaměřit se na méně navštěvované oblasti s ohledem na zodpovědné chování v daných destinacích. Zákazníci, kteří preferují udržitelnou formu cestování a jsou za ni ochotni zaplatit vyšší částku, se nazývají tzv. zelení zákazníci. V zahraničí se takoví zákazníci označují zkratkou LOHAS, tedy *Lifestyles of Health and Sustainability*, čímž se myslí zákazníci, kteří preferují zdravý a udržitelný životní styl (Závodná, 2015, s. 21). Zeleným zákazníkem se může stát kdokoli, jehož motivy se shodují s principy a hodnotami udržitelnosti obecně, ale především udržitelného cestovního ruchu. Co přesně tedy udržitelný cestovní ruch znamená, jakými se musí řídit principy a jaké jeho druhy či formy existují, bude popsáno v následujících kapitolách.

2.1 Definice udržitelného cestovního ruchu

Čím dál více se rozšiřuje koncept udržitelného cestovního ruchu. Je to z důvodu, že mnoho oblíbených destinací ovládá tzv. masový cestovní ruch, jehož působení má v daných destinacích mnohdy nepříznivý vliv nejen na místní atraktivitu, ale také na životní prostředí či místní obyvatele. Lidé si tuto skutečnost uvědomují, a proto začínají preferovat udržitelný cestovní ruch. Pásková a Zelenka (2012, s. 590-591) ve svém výkladovém slovníku uvádějí, že se jedná o „cestovní ruch, který díky koncepčnímu rozvoji a plánování dlouhodobě nenarušuje přírodní, kulturní a sociální prostředí, neboť jeho cílem je ochrana a zachování životního prostředí ve všech jeho aspektech a respektování životního stylu místních obyvatel“. Podstatou je tedy dodržování principů udržitelnosti ve třech rovinách v daných destinacích. Autoři dále upozorňují na srovnání pojmu udržitelný cestovní ruch například s pojmy odpovědný cestovní ruch (anglicky *responsible tourism*), alternativní cestovní ruch (anglicky *alternative tourism*) a měkký cestovní ruch (anglicky *soft tourism*), jež navazují svou podstatou na udržitelný cestovní ruch.

Tyto pojmy, jež jsou svou podstatou na stejné úrovni jako udržitelný cestovní ruch, podrobněji popisuje David Leslie (2012, s. 19-26) a zároveň vymezuje nejen hlavní rozdíly

mezi nimi, ale také určité spojitosti. Odpovědný cestovní ruch je zaměřen především na způsob plánování v rámci cestovního ruchu a na jeho rozvoj s důrazem na zajištění přínosů pro všechny zainteresované subjekty, přičemž místní obyvatelé hrají důležitou roli stejně tak jako jejich kultura a tradice. Klíčový je odpovědný přístup a chování jednotlivců, ale také managementu firem, přičemž rozhodnutí v chování jsou podmíněna respektováním prostředí, komunity a místních tradic a kultur. Alternativní cestovní ruch je širší pojem, který je ve své podstatě opakem masového cestovního ruchu. Tedy zaměřuje se především na nabídku cestovního ruchu v malé míře s co nejmenším dopadem na prostředí a místní obyvatele. Větší interakce místních obyvatel a turistů a zapojení více lokálních podniků mohou být faktory, které přispívají k tvorbě alternativního cestovního ruchu v dané destinaci. Leslie také dodává například pojmy jako zelený cestovní ruch (anglicky *green tourism*), jehož podstatou je návštěva venkovského prostředí a kontakt s přírodou a místními obyvateli, dále etický cestovní ruch (anglicky *ethical tourism*), který se zaměřuje zejména na dodržování etických a morálních zásad ve svém chování v rámci cestování, a ekoturismus (anglicky *ecotourism*) zahrnující cestovní ruch do co nejméně dotčeného přírodního prostředí, ale také vzdělávání turistů ohledně přírody a její ochrany.

Důležité je ovšem zmínit také pojetí udržitelného cestovního ruchu organizací UNWTO, které je využíváno na mezinárodní úrovni. Dle této organizace je udržitelný cestovní ruch vnímán jako takový cestovní ruch, který zohledňuje současné i budoucí dopady na všech třech úrovních, tedy ekonomické, sociální a environmentální, přičemž současně řeší potřeby návštěvníků, průmyslu, životního prostředí a také hostitelských komunit. Je nezbytné, aby mezi třemi zmíněnými rovinami byla rovnováha, a aby postupy řízení destinací, které berou v úvahu udržitelný rozvoj, bylo možné uplatnit ve všech formách cestovního ruchu a ve všech destinacích. Souběžně se zohledňováním tří základních aspektů je třeba zachovat zájem a spokojenost návštěvníků a zajistit jim plnohodnotný zážitek, a mimoto také zvyšovat jejich povědomí o udržitelnosti a podněcovat je k zodpovědnému chování a udržitelnému cestovnímu ruchu (UNWTO, ©2021). Ze širšího hlediska je nutné si uvědomit, že na dlouhodobou udržitelnost nemají vliv pouze subjekty poskytující služby či výrobky v rámci cestovního ruchu, ale stejnou měrou se na ní podílejí právě turisté a návštěvníci, kteří svým chováním v dané destinaci mohou ovlivňovat ekonomické, sociální i environmentální prostředí.

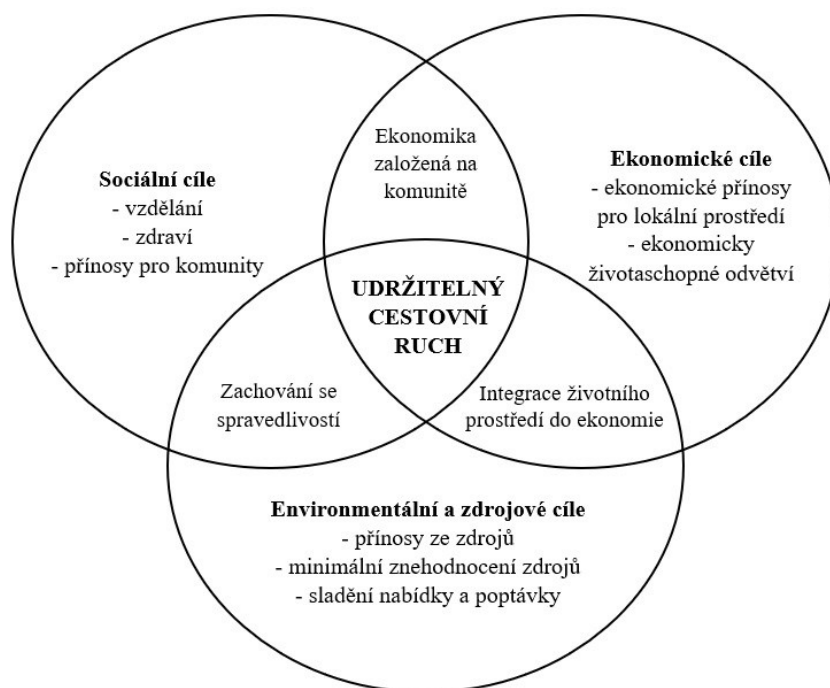
2.2 Principy udržitelného cestovního ruchu

Obecně mezi základní principy udržitelného cestovního ruchu patří minimalizování dopadu turistické aktivity na životní prostředí, na místní komunity a členy těchto komunit, na kulturu, tradice a zvyky místních komunit a zároveň zvyšování ekonomických přínosů pro místní obyvatele. Cílem je zajistit rovnováhu mezi ekologickými, ekonomickými a společensko-kulturními aspekty. Nedílnou součástí udržitelného CR je také vzdělávání a informovanost turistů o možnostech zlepšení postoje k životnímu prostředí a zároveň o možnostech snižování negativních dopadů jejich chování. V neposlední řadě je principem udržitelného CR místní řízení, což znamená, že v každé destinaci se na procesu rozhodování a řízení v oblasti udržitelnosti podílí místní komunita společně s místní samosprávou (Dumbraveanu, 2007, s. 78-79).

UNWTO shrnuje tyto principy do tří okruhů a uvádí, že by v rámci udržitelného CR měly být optimálně využívány přírodní zdroje, jež jsou klíčovými prvky v rozvoji cestovního ruchu, přičemž je nezbytné zachovat základní ekologické procesy a pomoci ochraňovat přírodní dědictví a biodiverzitu. Dále by pak měla být respektována socio-kulturní autentičnost hostitelských komunit, zatímco jejich vybudované kulturní dědictví spolu s tradičními hodnotami by měly být ochraňovány a udržitelný CR by měl zároveň přispět k mezikulturnímu porozumění a toleranci. Nakonec by v rámci udržitelného CR měly být zajištěny realizovatelné dlouhodobé hospodářské operace, z nichž budou plynout socio-ekonomické přínosy všem zúčastněným stranám. Tyto přínosy by měly být spravedlivě rozděleny a měly by zahrnovat stabilní pracovní příležitosti a sociální služby poskytované hostitelským komunitám a celkově přispět ke zmírnění chudoby (UNWTO, ©2021). Někteří autoři uvádějí i více dimenzí nebo samotných principů, jež by v rámci udržitelného cestovního ruchu měly být dodržovány, nicméně zmíněné principy jsou shrnutím ze širšího úhlu pohledu a zahrnují více činností, než se na první pohled může zdát.

2.2.1 Pilíře udržitelnosti v cestovním ruchu

Obecně ovšem na udržitelný cestovní ruch mají vliv tři aspekty. Konkrétně se jedná o ekonomické, environmentální a socio-kulturní aspekty. Jak jsou tyto tři roviny navzájem propojeny, ale také propojeny s hodnotami a cíli udržitelného CR ukazuje následující obrázek:



Obr. 1 – Principy a hodnoty udržitelného cestovního ruchu (Zdroj: vlastní zpracování dle Závadná, 2015, s. 33)

Ekonomická rovina v udržitelném CR je zaměřena na zajištění ekonomických a finančních přínosů pro místní a jiné zainteresované subjekty. Dále je nutné zabezpečit, aby i přes působení environmentálního aspektu byl cestovní ruch v dané destinaci z dlouhodobého hlediska ekonomicky udržitelným průmyslem (Theobald, 2005, s. 175). To znamená, že je třeba dbát na ekonomický rozvoj dané destinace a zvyšování její konkurenceschopnosti. Překážkou v rámci udržitelného CR mohou být zvyšující se ceny zdrojů, pozemků či práce. Dodržování principů udržitelnosti bývá často spojeno s vyššími náklady, což může být pro subjekty poskytující zboží či služby finančně nezvladatelné, a to především v méně rozvinutých oblastech a destinacích (Fletcher, 2013, s. 229).

Z pohledu ekologie a ochrany životního prostředí se udržitelný CR zaměřuje mimo jiné na využívání přírodních zdrojů, především, aby byly naplno využity existující přírodní zdroje, a také aby byly akceptovány hodnoty těchto zdrojů. Důraz je kladen na co nejmenší znevážení zdrojů, načež může také docházet k případnému vytváření zdrojů nových. Pro destinace je ovšem klíčové sladit nabídku s poptávkou v daném místě, co se přírodních zdrojů týče (Theobald, 2005, s. 175). Prakticky se do této roviny zahrnuje veškeré odpovědné chování vůči přírodním zdrojům a prostředí.

Socio-kulturní aspekty jsou spojovány především s přínosy pro komunitu v dané destinaci. Těchto přínosů se obvykle docílí prostřednictvím zvyšování zaměstnanosti a vytváření

nových pracovních míst v dané oblasti, dále také zvýšením přístupu ke vzdělání a zapojováním místních obyvatel do činností týkajících se cestovního ruchu. Důležitým úkolem je zajištění maximální spokojenosti návštěvníků dané destinace. Mimo jiné je nezbytné brát v potaz zdraví a kvalitu života, ať už místních, či navštěvujících obyvatel (Theobald, 2005, s. 175). Dalším je kulturní aspekt, kterého se obecně cestovní ruch značně dotýká, jelikož jedním z lákadel destinací jsou místní zvyky a tradice. Pokud se zájem o ně zvýší, může docházet k masové návštěvnosti, což představuje problém v oblasti udržitelného rozvoje a často vyústí ve zneuctívání místních kulturních bohatství ze strany návštěvníků (Fletcher, 2013, s. 229). Udržitelnost v rovině sociální a kulturní je mnohdy narušena právě vyšší, až masovou návštěvností, kterou není snadné regulovat.

Někteří další autoři ovšem zastávají mírně odlišný přístup k udržitelnému CR a uvádějí více rovin, kterých se tato oblast dotýká. Mezi takové autory patří například Choi a Sirakay (2006, s. 1275-1276), kteří kromě již zmíněných tří rovin zmiňují důležitost roviny institucionální neboli politické a technologické. Rovina politická zahrnuje spolupráci zainteresovaných subjektů a účast komunity na procesu řízení a rozhodování, přičemž tento komplexní systém řízení zahrnující principy udržitelnosti by měl být integrován do již existujícího politického systému. Dále pak rovina technologická značně využívá moderních technologií, především v rámci dopravy a komunikačních systémů, což zahrnuje primárně poskytování informací a oslovování širšího trhu. Využití pokročilých technologií šetrným k životnímu prostředí a společensky přijatelným, které zároveň pro manažery a vedení slouží jako podpůrné nástroje, široce pomáhá také hostitelským komunitám. Politické a technologické aspekty mají čím dál větší vliv na udržitelnost v cestovním ruchu, nicméně aby k udržitelnému rozvoji došlo, musejí být všechno zmíněné roviny vzájemně propojeny, tedy i s dříve zmíněnými třemi základními rovinami.

Jak již bylo uvedeno, masová návštěvnost může pro destinaci představovat značné problémy a může mít důsledky, jež sahají do všech rovin, na kterých je udržitelný cestovní ruch vymezován. Pro destinace je nezbytné si stanovit únosné kapacity, tedy množství návštěvníků, které je destinace schopna pojmout při co nejnižších negativních dopadech plynoucích z návštěvy dané destinace.

2.2.2 Agenda 21

Jedním z hlavních mezinárodních dokumentů, jenž vymezuje principy udržitelnosti a udržitelného rozvoje, je Agenda 21. Tento dokument ve spolupráci se Světovou radou

cestovního ruchu a Radou Země zpracovala Světová organizace cestovního ruchu pro průmysl cestovního ruchu (Vaníček a Křesťan, 2007, s. 9). Tento dokument vymezuje kroky nutné k zajištění udržitelného rozvoje a explicitně definuje devět úkolů v rámci plánovacího a rozhodovacího procesu. Jedná se o:

1. Vytyčení limitní kapacity existujících regulačních, ekonomických a dobrovolných struktur, které jsou schopny zabezpečit udržitelný cestovní ruch.
2. Vyhodnocení ekonomických, společenských, kulturních a ekologických důsledků jednání vlastní organizace.
3. Zabezpečení výcviku, vzdělávání a všeobecného uvědomění.
4. Plánování trvale udržitelného rozvoje CR.
5. Usnadnění výměny informací, kvalifikace a technologií zaměřených na udržitelný cestovní ruch mezi vyspělými a rozvojovými zeměmi.
6. Přičiňování se o to, aby se procesu účastnily všechny složky společnosti.
7. Navrhování nových produktů CR, které ve své podstatě obsahují udržitelnost.
8. Sledování a vyhodnocování pokroku v dosahování trvale udržitelného rozvoje.
9. Rozvíjení partnerství pro trvale udržitelný rozvoj.

Z Agendy 21 následně vyplývá Místní Agenda 21, jejíž podstatou je plnění stanovených úkolů a činností na úrovni regionů a obcí. Zaměřuje se obdobně na zachování životního prostředí a zvyšování kvality místních obyvatel. Přístup na regionální či místní úrovni se ovšem musí přizpůsobit dle dostupných podmínek a možností. Důležitou součástí naplňování principů udržitelného rozvoje na místní a regionální úrovni je zapojování veřejnosti, respektive veřejných činitelů a místních občanů, do řešení lokálních problémů (Houška, 2014, s. 10-11). Zvyšování povědomí o problematice udržitelného rozvoje a zapojení občanů vede ke zvýšení zodpovědnosti jednotlivců s ohledem na jejich chování a respektování svého okolí, což v konečném důsledku přispívá k řešení globálních problémů.

2.3 Druhy a formy udržitelného cestovního ruchu

V předchozích kapitolách byly zmíněny druhy cestovního ruchu, přičemž některé z nich odpovídají také druhům udržitelného cestovního ruchu, jelikož naplňují principy udržitelnosti a šetrného přístupu k životnímu prostředí. Jedná se o měkký CR a individuální

CR, jež jsou oba opakem masového turismu. Kromě těchto dvou zmíněných druhů ovšem existuje celá řada druhů a forem, které mohou různí autoři vymezovat odlišně, nicméně veškeré druhy a formy mají shodnou charakteristiku, a to že se snaží eliminovat negativní dopady cestovního ruchu na prostředí a zároveň maximalizovat jejich přínosy.

Obecně jsou druhy a formy udržitelného CR označovány jako zelený neboli ekologicky šetrný cestovní ruch. Ten je definován potřebou trávit čas v přírodě a co nejméně dotčeném přírodním prostředí, které nenavštěvují davy turistů, ale zároveň je kladen důraz na osobní kontakt s místní komunitou (Leslie, 2012, s. 22). Zelený cestovní ruch, který představuje touhu splynout s přírodou a zahrnuje zároveň aktivní odpočinek a ochranu přírody a prostředí, se dle Šimkové (2008, s. 9) dělí na ekoturismus a venkovský cestovní ruch, přičemž pod venkovský CR dále spadá například agroturismus a ekoagroturismus, vesnická turistika a chataření a chalupaření.

Ekoturismus je šetrný cestovní ruch, jehož účastníci poznávají přírodní prostředí, především přírodní rezervace, chráněné krajinné oblasti, národní parky atp., s ohledem na přírodní zdroje a místní komunitu. Součástí ekoturismu je také kulturní a ekonomický rozvoj spolu s environmentálním vzděláváním, a zároveň má příznivý dopad na vztah místní komunity a chráněné území (Pásková a Zelenka, 2012, s. 135-136). Prostředí, jež bývá součástí ekoturismu, je obvykle co nejméně dotčené a uměle dotvořené a cílem je tohle prostředí takové zachovat i po návštěvě turistů.

Specifikem venkovského cestovního ruchu je pobyt na venkově, který může být spojen s rekreačními aktivitami. Tento pobyt by měl být uskutečněn mimo oblast velkých rekreačních a turistických center a měl by být v souladu s venkovským prostředím a okolní krajinou a přírodou (MMR, 2006). Obvykle je součástí rozvoje venkovského CR také rozvoj venkova obecně, k čemuž dopomáhá budování cyklostezek a turistických tras, a rozvoj farem s alternativním zemědělstvím (Houška, 2014, s. 43).

Agroturismus je vymezován jako turistický či rekreační pobyt na farmách či zemědělských usedlostech na venkově, ovšem jeho nezbytnou součástí je zapojení se do zemědělských činností. Cílem je se zapojit do každodenního provozu farmy, což může zahrnovat péči o zvířata, výrobu zemědělských produktů, či degustaci produktů z místní farmy. Obecně tento typ pobytu kombinuje kontakt návštěvníka s přírodou a klidným prostředím venkova a aktivní odpočinek (Trávníček a Trojan, 2012, s. 92). Z agroturismu poté vychází ekoagroturismus, což je obdobná forma udržitelného CR s tou výjimkou, že se uskutečňuje na ekologicky hospodařících farmách, jež jsou opatřeny odpovídajícím certifikátem.

V rámci ekoagroturismu poskytují farmy komplexnější nabídku služeb, což je důvod, proč je také tato forma cenově méně dostupnější (Trávníček a Trojan, 2012, s. 93). K rozvoji ekoagroturismu kvůli vyšší ceně dochází pomaleji, nicméně jeho nabídku využívají ekofarmy jako doplněk ke své primární nabídce za cílem zvýšit své příjmy.

Mezi další formy venkovského CR může patřit například již zmíněné chalupaření a chataření, ale také geoturismus, hipoturistika, stezky dědictví a cykloturistika. Některé tyto formy doplňují tzv. greenways neboli zelené stezky. Jedná se o stezky nebo trasy, které jsou využívány pro rekreaci, turistiku, ale i sport v ekologicky šetrné podobě (Trávníček a Trojan, 2012, s. 94-96). Nejčastěji vedou podél hřebenů hor, říčních toků, údolí, vyhlídkových tras či jiných komunikačních cest. V České republice tyto stezky a její návštěvníky podporuje Nadace Partnerství, jejíž programy slouží k podpoře rozvoje ekologicky šetrné dopravy a cykloturistiky (Pásková a Zelenka, 2012, s. 190-191). Tyto programy posilují zvýšení povědomí o možnostech cykloturistiky v rámci České republiky, jejíž popularita v současné době značně roste.

3 CYKLOTURISTIKA

Tato forma cestovního ruchu, která se řadí mezi ty šetnější, se stává čím dál více oblíbenou. Cykloturistika obecně je definována jako aktivní cestování, které je zaměřeno na poznávání zajímavostí, a to přírodních, kulturně-historických i společenských, v dané oblasti. Turisté tyto oblasti poznávají na městském, horském či trekingovém kole, přičemž využívají komunikace s pevným i přírodním povrchem. Motivace těchto turistů se různí, stejně jako jejich věk a výkonnostní možnosti, nicméně obecně dávají přednost atraktivnímu prostředí, ve kterém je zajištěna vysoká bezpečnost (Pásková a Zelenka, 2012, s. 90).

Na rozvoj cykloturistiky se v České republice zaměřuje Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky a v rámci této strategie dochází k častějšímu budování cyklotras a jejich značení v daných regionech (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 200). V rámci rozvoje cyklotras se ovšem program nezaměřuje pouze na jejich budování, ale také na rozvoj již vybudovaných tras z hlediska jejich bezpečnosti a kvality. Naplňování zmíněné Cyklostrategie vede z dopravního hlediska ke zvýšené mobilitě v daném území i mimo turistiku, což pro účastníky představuje bezpečnější formu dopravy. Dále potom vede k rozvoji cykloturistiky v daném území, což přispívá k místnímu rozvoji. V neposlední řadě je cykloturistika, ale i obecně cyklistika, součástí zdravého životního stylu a také ochrany životního prostředí (Mourek, 2011, s. 17). Součástí cykloturistiky je také budování infrastruktury, která mimo služby nutné pro cyklisty, tedy stravovací, ubytovací a informační, zahrnuje především samotné cyklostezky a cyklotrasy. Oba tyto pojmy je nutné vymezit, jelikož se ve své podstatě liší.

3.1 Cyklostezky

Pojmem cyklotrasa dle Ondráčka a Hřebíčkové (2007, s. 80) označujeme pozemní komunikaci nebo její jízdní pás, který je řádně vyznačen a vymezen pouze pro jízdu na kole. Pro cyklostezky je typický zpevněný povrch a mnohdy bývají vedeny paralelně se silnicí. Využívat je kromě cyklistů ovšem mohou i chodci a in-line bruslaři.

3.1.1 Typologie cyklostezek

U cyklostezek je vhodné vymezit si jejich typologii. Ta zahrnuje stezky podél řek, drážní stezky a greenways. V rámci Evropy pak ještě existuje síť cyklotras zvaná EuroVelo. Každý z těchto typů má svůj účel, kvůli kterému je primárně budován.

Stezky podél řek využívají řeky jako koridory, díky kterým je možné vést cyklistické trasy městským a vesnickým prostředím v takové podobě, která je nejvíce přijatelná a pohodlná pro cykloturisty. Řeky jsou v rámci cyklostezek příznivým prvkem, jelikož jsou součástí přírodního prostředí, ale navíc jsou situovány v blízkosti sídel, center měst a turistických památek. Tento typ stezek bývá častěji budován v kratších úsecích v rámci mikroregionů (Mourek, 2011, s. 40). Typické pro tento typ stezek je právě propojení cykloturistiky s přírodou a prostředím.

Dalším typem jsou drážní stezky, což jsou stezky budované na zrušených, opuštěných a nevyužívaných železničních stezkách. Mimo cyklisty je mohou využívat pěší, in-line bruslaři, ale také vozíčkáři. Výstavba těchto stezek bývá finančně nákladnější a je do ní třeba zahrnout i výstavbu doprovodné infrastruktury, nicméně přínosy, jež tyto stezky mají, tyto náklady značně převyšují. K budování a rozvoji drážních stezek v České republice dochází ovšem relativně pomalu (Mourek, 2011, s. 41-43).

V neposlední řadě se mezi typy stezek zahrnují greenways budované v rámci programu Zelené stezky – greenways, který zaštiťuje Nadace Partnerství. Cílem těchto stezek je podpořit zájem o zdravý životní styl a zájem o šetrnější využívání místních zdrojů. Tento program se zaměřuje na spolupráci subjektů, tedy veřejných činitelů, podnikatelů a občanů, za účelem zlepšení kvality života v daných oblastech, přičemž by tato spolupráce měla být mezinárodní, ale i domácí. Greenways mohou být vymezeny jako dálkové greenways, které jsou využívány v rámci šetrné turistiky, místní a regionální greenways pro jednodenní či víkendové rekreace, a městské greenways, jejichž využití je v městské a příměstské dopravě (Mourek, 2011, s. 44-46). Tyto stezky bývají ovšem mnohdy využívány v kombinaci s jinou formou udržitelného cestovního ruchu, než je cykloturistika. A díky svému rozsáhlému využití dochází k rozmachu jejich budování, ovšem je nutné dbát na budování infrastruktury a doplňkových služeb nezbytných k jejich využívání.

Na evropské úrovni je mimoto také budována síť cyklotras, známá jako EuroVelo. V rámci tohoto programu je rozvíjeno 14 transevropských cyklotras, přičemž cílem je propojit evropské země a podpořit cykloturistiku na evropském území. Samotné trasy jsou certifikované a musí splňovat jistá kritéria týkající se například jejich atraktivity, bezpečnosti, komfortu, značení, propagace a množství dodatečných služeb či napojení na hromadnou dopravu (Mourek, 2011, s. 49-51).

3.2 Cyklotrasy

Pojmem cyklotrasy jsou označovány trasy, které jsou vedeny po jakékoli pozemní komunikaci, která ovšem musí být opatřena kvalitním silničním povrchem. Účelem cyklotras je propojovat místa vhodná k jízdě na jízdním kole, přičemž občas bývá vedena přes nebo po cyklostezce, vozovce nebo po jízdním pruhu, jenž je na vozovce vymezen. Má spíše dopravní využití a zajišťuje tak větší bezpečí cyklistů při pohybu v rámci pozemní komunikace. Specifickým druhem cyklotras jsou cykloturistické trasy s turisticko-rekreačním a sportovním účelem, jež bývají vedeny spíše nezpevněným přírodním terénem (Ondráček a Hřebíčková, 2007, s. 79). U cyklotras je primární zajistit bezpečnost cyklistů v souladu s běžným silničním provozem. To, za jakým účelem je cyklotrasa využívána, je dáno také tím, o jaký druh cyklotrasy se jedná.

3.2.1 Členění cyklotras

Cyklotrasy mají své členění a ucelenou hierarchii. Jedním z autorů, jenž se zaměřuje na toto členění, je Mourek (2011, s. 14). Ten rozlišuje následující cyklotrasy:

- Dálkové (nadregionální) – Tyto cyklotrasy jsou označovány jako cyklotrasy I. a II. třídy a jejich podstatou je, že spojují vzdálené cíle. Primárně slouží k rekreačně-turistickým účelům a součástí těchto tras by měly být také ubytovací, stravovací a servisní služby.
- Regionální – Jsou označovány jako cyklotrasy III. a IV. třídy a slouží převážně k rekreačním, ale také dopravním účelům. Tyto cyklotrasy musí navazovat na síť místních cyklotras.
- Místní – Rovněž jsou označovány jako cyklotrasy IV. třídy, jsou využívány na úrovni měst a obcí a jsou napojeny na regionální cyklotrasy. Obdobně jako regionální cyklotrasy slouží rekreačním i dopravním účelům.

3.3 Typologie cykloturistů

Vymezení cykloturistů je nezbytné pro správný přístup k budování samotných cyklotras a cyklostezek, ale také doprovodných služeb a případné propagaci daných stezek a tras. Mourek (2011, s. 53-55) upozorňuje, že je nutné brát v potaz několik faktorů, jež mohou vymezení typologie ovlivnit. Jedná se například o typ využívaného terénu, délku tras, využívání doplňkových služeb (ubytovacích, stravovacích atd.), ale také zda se jedná

o denní, víkendové či dovolenkové využívání tras a stezek, zda se jedná o stezky a trasy místní či přespolní a další. Na základě těchto kritérií je možné vymežit cykloturisty do následujících skupin:

- *Rodiny s dětmi*, které preferují kratší a bezpečnější trasy se zpevněným povrchem, přičemž pro děti je nezbytné zahrnout zábavné aktivity a také možné odpočinkové přestávky.
- *Méně zdatní rekreační cyklisté*, pro něž jsou důležité turistické cíle spojené s kulturními zajímavostmi, a obdobně jako rodiny s dětmi raději využívají kratší trasy se zpevněným povrchem.
- *Zdatnější rekreační cyklisté*, kteří jsou schopni zvládnout trasy delší, jež ne vždy disponují zpevněným povrchem, nicméně důležitá je kombinace cesty s poznáváním kulturních památek.
- *Dálkoví cyklisté*, kteří využívají dálkové trasy, mnohdy se jedná o trasy podél evropských řek či EuroVelo. Tito cyklisté obvykle tráví na svých cestách i noc, a proto se na ně cestovní kanceláře nabízejí s nabídkou komplexních balíčků produktů.
- *Terénní cyklisté*, kteří preferují náročné terény v blízkosti přírody a nebrání se také úzkým stezkám.
- *Sportovně-rekreační cyklisté*, pro které je typická účast na sportovních akcích, kterou v rámci tréninku za účelem zlepšení výkonu absolvují.

Co se týče typického chování a zájmů cykloturistů, tak pro každou ze zmíněných skupin se to může lišit. Obecně je v České republice cykloturistika velice oblíbenou aktivitou, ať už na upravené cyklostezce, či na jiných typech tras s různými povrchy. Pro všechny skupiny cykloturistů je ovšem nejpodstatnější cykloturistická infrastruktura, což zahrnuje kvalitní stravovací služby, dále úschovny a nářadí pro opravy kol v rámci ubytovacích služeb. V současné době cykloturisté spíše preferují ubytování v soukromí a penziony a zároveň klesá jejich zájem o ubytování v hotelech. Dále je pro cykloturisty typický důraz na kvalitu poskytovaných služeb, přičemž jsou ochotni si za služby připlatit, ovšem tak, aby cena byla v poměru s kvalitou v souladu. Ačkoli je cykloturistika u Čechů oblíbená, preferují individuální cestování, čímž se myslí, že příliš nevyhledávají organizovanou cykloturistiku (Nadace Partnerství, 2019, s. 4-9).

V rámci průzkumu „Ekonomický přínos cykloturistiky na Jižní Moravě a ve Weinviertelu“, který je zaměřen na cykloturisty a jejich výdaje, byl identifikován značný rozdíl mezi výdaji turistů, kteří cestují s kolem na více dní, a výdaji jednodenních výletníků. Vícedenní turisté utrácejí v průměru dvakrát více než jednodenní výletníci. Tyto průměrné výdaje lze následně rozdělit na výdaje před cestou a výdaje v samotné destinaci. Co se týče výdajů před cestou, jsou na tom obě skupiny cykloturistů obdobně, jelikož se průměr těchto výdajů pohybuje okolo 200 Kč. Konkrétně tedy turisté průměrně před cestou utratí 201 Kč a výletníci 217 Kč. Rozdíl je ovšem patrný při srovnání průměrných výdajů obou skupin cykloturistů v dané destinaci. Turisté, kteří zůstávají v destinaci přes noc či na více dní, utratí až trojnásobek, tedy 1 046 Kč, v porovnání s jednodenními výletníky, kteří v destinaci utratí pouze 365 Kč. Aby tedy cykloturistika měla co nejvyšší ekonomické přínosy pro danou destinaci, je cílem destinačního managementu nalákat především vícedenní turisty, kteří se v destinaci zdrží alespoň na jednu noc (Jihomoravský kraj, 2014). Přestože jsou tato data čerpána z průzkumu prováděného v roce 2007 a konkrétní částky výdajů se mohou od současné situace mírně lišit, novější studie potvrzují rozdíl mezi výdaji cykloturistů s přenocováním a výletníků. Jednou z takových studií je například studie Evropského parlamentu, která shrnuje výsledky více různých průzkumů na území Evropské unie. Tato studie uvádí, že výdaje vícedenního cykloturisty v destinaci činí 57,08 EUR, v přepočtu zhruba 1 452 Kč, a naopak výdaje jednodenního výletníka činí 15,39 EUR, v přepočtu zhruba 392 Kč (Weston et al., 2012, s. 51-52). Tyto výsledky dokazují, že čím více dní cykloturisté v dané destinaci stráví, tím větší jsou jejich výdaje. To následně vede k vyšším ekonomickým přínosům, respektive k vyšším příjmům jednotlivých podniků.

4 POUŽITÉ ANALYTICKÉ A PROJEKTOVÉ METODY

V rámci teoretické části této práce by neměly být opomenuty také analytické metody, které budou následně využity v praktické části. Tyto metody budou aplikovány na současnou podobu cyklostezky BEVLAVA. Jedná se tedy o geografickou analýzu, SWOT analýzu a také řízený rozhovor.

4.1 Geografická analýza

Geografická analýza rozčleňuje činitele neboli faktory ovlivňující předpoklady na rozmístění a rozvoj cestovního ruchu. Tyto činitele zahrnují lokalizační faktory, realizační faktory a selektivní faktory. Všechny tyto tři skupiny faktorů jsou pro existenci a případný rozvoj cestovního ruchu velmi důležité, přičemž v rámci analýzy je nutno dbát také na dlouhodobou ekonomickou využitelnost a environmentální a sociální udržitelnost (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 34). Aby bylo možné dané předpoklady vymezit a využít pro existenci cestovního ruchu, je třeba si uvědomit, že jednotlivé faktory se vzájemně doplňují.

Selektivní neboli stimulační faktory jsou takové faktory, které jsou podnětem pro vznik cestovního ruchu a vytváří poptávku. Tyto faktory mají vliv především na rozvoj cestovního ruchu, jelikož díky nim je možné využít předpoklady pro cestovní ruch v dané oblasti. Dělí se na objektivní a subjektivní. Mezi objektivní faktory patří například politická situace v dané oblasti, ekonomické a demografické předpoklady, ale také rostoucí urbanizace a kvalita životního prostředí. Subjektivní jsou převážně psychologické motivy, které ovlivňují rozhodování jednotlivce v otázce účasti na cestovním ruchu. Velký vliv na jeho rozhodování má propagace a reklama (Hrala, 2005, s. 12-14). Obecně lze říci, že tyto faktory, ať už subjektivní či objektivní, mají velkou váhu na rozhodování turistů při výběru mezi různými destinacemi. Pokud tedy destinace nedisponuje velkým množstvím atraktivit, je možné ovlivnit rozhodnutí turistů působením právě těchto faktorů, a tím zvýšit i svou konkurenceschopnost.

Dalšími jsou předpoklady představující nabídku dané destinace. Jsou jimi lokalizační faktory, jelikož jsou dány svým územím. Tyto faktory bývají v podstatě neměnné a jsou do nich zahrnuty přírodní podmínky, ale i společenské atraktivity. Přírodními podmínkami se myslí například flóra a fauna, ale také klima a hydrologické poměry, reliéf a přírodní atraktivity v dané oblasti (Hrala, 2005, s. 14). Mimo přírodní prostředí tvoří předpoklady pro cestovní ruch také společenské podmínky, společenské atraktivity a kulturně-historické památky, a mimoto také sportovní či kulturní akce (Hrala, 2005, s. 18-20). Z lokalizačních

faktorů je možné vymezit, který druh cestovního ruchu má v dané destinaci větší potenciál, a který má tedy smysl rozvíjet.

V neposlední řadě se hovoří o realizačních faktorech, které svou podstatou propojují faktory selektivní a lokalizační, a umožňují tak uskutečnění cestovního ruchu v dané oblasti. Tyto faktory přispívají k propojení a dostupnosti dané oblasti pomocí dopravy. K využití cestovního ruchu poté přispívají služby a zařízení charakteru ubytovacího, stravovacího a další (Hrala, 2005, s. 20). Tato infrastruktura služeb je také nazývána jako materiálně-technická základna cestovního ruchu, přičemž potenciál dané oblasti není možné naplno využít bez dostatečné nabídky služeb na kvalitní úrovni, které by uspokojily poptávku zákazníků a přinášely ekonomické zisky (Ryglová, Burian a Vajčnerová, 2011, s. 35).

4.2 Řízený rozhovor

Další z metod využitých v analytické části je řízený rozhovor. Ten je součástí kvalitativního výzkumu a obecně je možné ho definovat jako „systém verbálního kontaktu mezi tazatelem a dotazovaným s cílem získat informace prostřednictvím otázek, které klade tazatel“ (Zich, 2004, s. 39). Tento způsob výzkumu má stanovené podmínky, jež se pro dosažení optimálních výstupů musí dodržovat, a také poskytuje tazateli širší možnosti než kvantitativní výzkum, nicméně je obtížné jej aplikovat na tak široký okruh respondentů.

Je vymezeno hned několik přístupů ke členění výzkumných rozhovorů. Tím nejpodstatnějším je rozlišení na rozhovory standardizované (strukturované) a nestandardizované (nestrukturované) (Zich, 2004, s. 39). Průběh standardizovaného rozhovoru je v souladu se stanoveným řádem a sadou otázek v předem určeném pořadí, jež se shodují pro všechny vybrané dotazované. Tento druh rozhovoru je vhodný pro zkoumání většího množství dotazovaných, protože poskytuje možnost srovnání získaných dat. Na druhou stranu nestandardizovaný rozhovor se opírá pouze o orientační body v daném tématu a je veden volně a přirozeně. Využívá se spíše v počátcích výzkumu, aby tazatel získal větší povědomí o výzkumné oblasti.

Kozel, Mynářová a Svobodová (2011, s. 191) také uvádějí polostrukturovaný rozhovor, který je kombinací strukturovaného a nestrukturovaného. Tazatel při něm vychází ze předem stanoveného seznamu otázek, které jsou klíčové a musí být zodpovězeny. Obvykle dodržuje i stanovené pořadí těchto otázek, nicméně je možné jednotlivé otázky doplnit dalšími podotázkami, či na ně jakkoli navázat podle potřeby.

Dalším doplněním je možné členění, které zahrnuje například zjevný versus utajený rozhovor, dále je možné rozlišit individuální a hromadný rozhovor. Podle stupně naléhání na respondenty je možné vytyčit rozhovor měkký, neutrální a tvrdý. Pro menší skupiny je možné využít souhlasný či nesouhlasný rozhovor. Dále pak existuje také hloubkový nebo panelový rozhovor (Zich, 2004, s. 39-40).

4.3 SWOT analýza

SWOT analýza je součástí marketingového plánování a jakožto druh situační analýzy se zaměřuje na faktory vnějšího prostředí organizace, čímž se myslí mikro i makro prostředí, ale také na faktory prostředí uvnitř organizace, které danou organizaci ovlivňují. Název této analýzy tvoří zkratka anglických slov *Strengths* neboli silné stránky, *Weaknesses* neboli slabé stránky, *Opportunities* neboli příležitosti a *Threats* neboli hrozby. Příkladem silných stránek může být například kvalitní produkt a image, tradice značky, kvalitní marketing a management. Do slabých stránek je možné zahrnout například nekvalitní personál, chybnou propagační kampaň, nízkou úroveň informačního systému. Příležitosti i hrozby mohou ovlivňovat například konkurence v odvětví, substituty na trhu, legislativa, ale také vývoj informačních a komunikačních systémů (Zelenka, 2010, s. 45-47). Tyto faktory, tedy příležitosti a hrozby, působí na organizaci ze vnějšího prostředí a organizace nemá možnost jejich působení jakkoli ovlivnit. Na druhou stranu slabé a silné stránky jsou součástí samotné organizace, která je může řídit a ovlivňovat.

Principem této analýzy je vytyčit jednotlivé faktory a následně je ohodnotit na úrovni určité škály, přičemž se předpokládá, že jsou veškeré tyto faktory vzájemně propojeny a mají vliv jeden na druhý. Cílem analýzy je získat pojem o silných stránkách organizace a příležitostech, kterých by mohla organizace využít. Organizace poté na základě výsledků analýzy určuje manažerské a marketingové strategie, jež dopomohou k rozvoji silných stránek a využití potenciálu příležitostí a na druhou stranu k co největší eliminaci stránek slabých a přeměně hrozeb na příležitosti (Jakubíková, 2013, s. 129).

Výhodou této metody je, že vytváří určitý souhrn jiných, dílčích analýz a mimo vyhodnocení prostředí a schopností firmy je možné ji využít pro stanovení klíčových kompetencí firmy a pro vytyčení využití svých unikátních zdrojů. Naopak je však tento druh analýzy příliš statický a subjektivní, proto bývá často nahrazován jinými metodami, jež poskytují podrobnější rozbor (Jakubíková, 2013, s. 130-131). Pro plnohodnotné využití této metody je možné ji kombinovat s jinými, a určit si tak vhodné strategie řízení.

5 SHRUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI

Cílem teoretické části této práce bylo objasnit několik hlavních oblastí, které propojují ústřední téma práce. Oporou pro teoretickou část byla široká škála autorů, díky jejichž poznatkům bylo možné porovnat nejenom odlišné definice a přístupy k členění druhů a forem jednotlivých pojmů, ale také charakterizovat základní principy udržitelnosti a samotné cykloturistiky, která je v rámci tohoto projektu klíčová.

První oblastí byl cestovní ruch obecně, tedy i s rozlišením jeho možných forem a druhů, dále pak specifikace destinačního managementu, vysvětlení, co tento pojem zahrnuje, jak se mohou destinace členit a co je podstatou destinačního managementu. Druhou hlavní kapitolou byl udržitelný cestovní ruch, přičemž z rešerše různých autorů vyplynulo, že udržitelný cestovní ruch stojí na třech pilířích, a sice ekonomickém, sociálním a environmentálním. Dále bylo součástí této kapitoly vymezení druhů a forem udržitelného CR, které zahrnují také venkovský cestovní ruch. Této formy cestovního ruchu je mimo jiné součástí cykloturistika, které se věnovala samostatná třetí kapitola. Tato kapitola byla zaměřena především na vymezení cyklostezek, cyklotras a také popisuje typologii cykloturistů.

V poslední kapitole byly popsány analytické a projektové metody použité v praktické části této práce. Jedná se o geografickou analýzu, která zahrnuje analýzu lokalizačních, realizačních a selektivních faktorů daných regionů. Dále pak řízený rozhovor, přičemž pro tuto práci byl zvolen polostrukturovaný typ rozhovoru, což znamená, že osnova otázek byla předem zadána a následně byla doplněna dodatečnými otázkami. V neposlední řadě se jednalo o SWOT analýzu, která vymezuje slabé a silné stránky, ale také příležitosti a hrozby cyklostezky BEVLAVA. Těmito třemi metodami jsou v následující části práce zkoumány a analyzovány oblasti Zlínského a Trenčianského kraje, zejména území v blízkosti trasy této cyklostezky. V této analytické části budou mimo jiné také využita data ze statistického úřadu České republiky i Slovenska.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

6 PŘEDSTAVENÍ CYKLOSTEZKY BEVLAVA

Cyklostezka BEVLAVA je tímto názvem označována, jelikož propojuje území tří řek, tedy Bečvy, Vláry a Váhu. Tato cyklostezka se ze severní strany napojuje na cyklostezku Bečvu v Ústí u Vsetína a z jižní strany na Vážskou cyklomagistrálu. Propojuje Moravu a slovenské příhraničí a je vedena primárně krajinou a přírodou, což zahrnuje území Beskyd, Bílých Karpat a Pováží. Jedná se o dálkovou mezinárodní cyklostezku, která ještě není úplně dostavěna, nicméně aktuálně je hotových zhruba 35 kilometrů (Bevlava, ©2021).

Na jejím budování se podílejí primárně obce, kterými cyklostezka vede. Jedná se o mikroregion Valašské Klobucko zahrnující město Valašské Klobouky, dále o obec Poteč, město Brumov-Bylnice a sdružení 15 obcí Hornolidečska zahrnující Francovu Lhotu, Horní Lideč, Lačnov, Leskovec, Lidečko, Lužnou, Prlov, Pozděchov, Seninku, Střelnou, Študlov, Ústí, Valašskou Senici, Valašskou Polanku a Valašské Příkazy. Na Slovensku se na projektu podílí obec Horné Srnie, město Nemšová a místní akční skupinu Vršatec (Bevlava, ©2021).

6.1 Důvody a plánované přínosy cyklostezky

První myšlenka propojit Valašské Klobouky a Brumov-Bylnici cyklostezkou vznikla už v roce 1996, kdy se v rámci územního plánu začaly cyklotrasy v tomto území plánovat. Nicméně realizačně k tomuto projektu došlo až v roce 2001, kdy Zdenek Hejda, tehdejší student ČVUT, vytvořil ateliérovou práci, která zahrnovala výkresovou dokumentaci a papírový 3D model cyklostezky a potenciální trasy, kterou by mohla být vedena (Bevlava, ©2021). Prvním z budovaných úseků byl úsek v intravilánu Valašských Klobouk, který spojuje ulici Nádražní se Středním odborným učilištěm na ulici Brumovská podél říčky Kloboučky. Příprava tohoto úseku započala v roce 2012, k její realizaci došlo v letech 2013 a 2014, přičemž jeho slavnostní otevření se konalo 15. 6. 2015 (Karel Ptáček, 2021b). Zmínění zúčastnění partneri, tedy město Valašské Klobouky, Brumov-Bylnice, obec Poteč a sdružení obcí Hornolidečska, uzavřeli na období 2007–2013 spolu s obcí Horné Srnie dohodu o spolupráci na projektu v rámci programu přeshraniční spolupráce. V této dohodě si tyto subjekty vymezily jednotlivé povinnosti jakožto účastníků na tomto projektu, organizační řízení a finanční řízení (Karel Ptáček, 2021a).

Primárním důvodem budování této cyklostezky bylo vytvoření bezpečnější trasy pro cyklisty, kteří by se tak mohli vyhnout frekventovanému silničnímu tahu I/57, a tedy i propojení jednotlivých měst na trase. Jelikož trasa cyklostezky vede přes prostředí bělokarpatské přírody, dalším motivem bylo vytvořit novou možnost volnočasového využití.

Cyklostezka je tedy budována nejen pro místní obyvatele, ale také návštěvníky za účelem podpoření a rozvoje cestovního ruchu (Žídková, 2021). Tato cyklostezka díky své pozici nabízí mnoho potenciálních přínosů nejen pro celý region, ale také jednotlivé zainteresované obce. Jelikož cyklostezka cílí také na turisty a návštěvníky, velký potenciál se nabízí v rozvoji místního cestovního ruchu, který poskytuje příležitosti pro místní podnikatele. Především se jedná o zvýšení příjmů z ubytovacích a stravovacích služeb, ale také příležitost pro vstup nových podniků na trh, což by mohlo vést k rozvoji infrastruktury.

Co se týče finanční stránky, není prozatím možné shrnout celkové náklady na výstavbu, jelikož cyklostezka ještě není kompletně dostavěna. Dalším důvodem, proč není možné vymezit celkové náklady je také to, že jednotlivé úseky budují obce zvlášť, s čímž je spojeno také jejich financování. Obecně byla tato cyklostezka financována primárně z dotací z Evropských fondů a ze státního rozpočtu. Na cyklostezku byly v rámci přeshraničního programu INTERREG V-A SR – ČR získány dotace. Zmíněná dotace se například v úseku u Valašských Klobouk pohybovala ve výši 85 %, přičemž dalších 5 % tvořil příspěvek ze státního rozpočtu. Náklady tohoto úseku činily 17,1 milionu korun, avšak součástí projektu byla i rekonstrukce části cyklotrasy v ulici Koželužská, jejíž náklady činily 1,57 milionu korun. Na tento zmíněný úsek dále navazuje úsek u Brumova-Bylnice, jehož náklady primárně pokryly dotace ze Státního fondu dopravní struktury a činily 15,5 milionu korun. Budování tohoto úseku bylo dokončeno v červnu 2019 (Žídková, 2021).

6.2 Trasa cyklostezky

Jak již bylo zmíněno, tato cyklostezka začíná na severu za Vsetínem a končí na slovenské straně v Nemšové. Konkrétněji od Ústí dále prochází Leskovcem, Valašskou Polankou, Lužnou, Lidečkem, Horní Lidčí, Valašskými Příkazy, Potečí, dále pokračuje přes Valašské Klobouky na Brumov-Bylnici a následně přes Vlárský průsmyk přechází na Slovensko do Horného Srní a končí v Nemšové, kde se napojuje Vážskou cyklomagistrálu vedoucí přes Trenčín do Piešťan (viz Obr. 2).



Obr. 2 – Trasa cyklostezky BEVLAVA (Zdroj: bevlava.cz)

V letech 2019 a 2020 byly vybudovány dva úseky, jež se napojují na návazné cyklostezky. Prvním z nich je severní část Bevlavy, která zahrnuje 10kilometrový úsek z Lužné do Ústí. Druhým úsekem je jižní část Bevlavy, která představuje 27kilometrový úsek vedený z Valašských Klobouk přes Brumov-Bylnici do Nemšové, přičemž na Slovensko je trasa vedena přes Vlárský průsmyk. Na tomto úseku je ovšem cyklostezka přes státní hranice přerušena v délce asi 3 km a je nutné tuto trasu projet po silnici. První úsek je napojen na cyklostezku Bečva vedoucí do Vsetína a druhý je napojen na Vážskou cyklomagistrálu, jež vede přes Trenčín do Piešťan (Bevlava, ©2021). V rámci těchto úseků chybí malé krátké úseky, a dále je plánováno budování úseku, který propojí Lužnou a Valašské Klobouky přes Horní Lideč. Tyto ostatní úseky mají hotovou projektovou dokumentaci, nebo je tato dokumentace ve fázi přípravy. Plánovaným termínem dokončení celé cyklostezky je rok 2023, nicméně tento termín ovlivňují nejen finanční možnosti dotčených obcí související také s aktuálně vypsanými dotačními tituly, ale také další okolnosti (Karel Ptáček, 2021a).

7 GEOGRAFICKÁ ANALÝZA CYKLOSTEZKY

Partneři, kteří se na této cyklostezce podílejí, se člení do tří hlavních oblastí, a sice oblast Hornolidečska, mikroregion Valašské Klobucko a slovenská část. Geografická analýza bude zpracována pro každou z těchto oblastí, přičemž oblasti Hornolidečsko a Valašské Klobucko budou zahrnuty do kapitoly věnující se Zlínskému kraji. Veškeré statistické údaje jsou brány za rok 2019, jelikož ne všechny potřebné údaje byly za rok 2020 doposud zpracovány.

7.1 Geografická analýza ve Zlínském kraji

V rámci Zlínského kraje se na cyklostezce BEVLAVA podílejí dva hlavní partneři, a sice mikroregion Valašské Klobucko, který se nachází v okrese Zlín, a sdružení obcí Hornolidečska, které se nachází v okrese Vsetín. Součástí mikroregionu Valašské Klobucko jsou města Valašské Klobouky a Brumov-Bylnice, dále pak obce Drnovice, Haluzice, Jestřabí, Křekov, Loučka, Návojná, Nedašov, Nedašova Lhota, Petruvka, Poteč, Rokytnice, Šanov, Štítná nad Vláří-Popov, Študlov, Tichov, Újezd, Valašské Příkazy, Vlachova Lhota, Vlachovice a Vysoké Pole (Valašské Klobucko, ©2021). Do oblasti Hornolidečska spadají Francova Lhota, Horní Lideč, Lačnov, Leskovec, Lidečko, Lužná, Prlov, Pozdřechov, Seninka, Střelná, Študlov, Ústí, Valašská Senice a Valašská Polanka (Hornolidečsko, ©2021). Tato geografická analýza je zaměřena na oblast cyklostezky a blízkého okolí, nikoli na celý Zlínský kraj.

7.1.1 Lokalizační faktory Zlínského kraje

Lokalizační faktory zahrnují přírodní předpoklady Zlínského kraje, ale také nabídku kulturně-historických památek a sportovní a společensko-kulturní akce v dané oblasti. Všechny tyto faktory budou následně popsány, nicméně analýza se nezaměřuje na celý Zlínský kraj, ale na oblast cyklostezky BEVLAVA a její blízké okolí.

Přírodní předpoklady

Okres Zlín je oblast, na které převládá převážně vrchovina a dále pak hornatý georeliéf. Velkou část těchto povrchů tvoří Bílé Karpaty, kde se nachází také Průklesy, které jsou nejvyšším bodem tohoto okresu (ČSÚ, ©2021). Okres Vsetín je jednou z nejhornatějších a nejlesnatějších oblastí České republiky. Na severu okresu je nejvyšší hora Zlínského kraje Čertův mlýn, na jihu jsou Vizovické vrchy, na západě Hostýnské vrchy a dále pak Vsetínské vrchy a na hranicích se Slovenskem jsou Javorníky, jež jsou malebnou nejjihnější částí

Beskyd. Součástí hornatých oblastí v tomto okrese jsou například Čertovy skály v Lidečku, Pulčinské skály u Francovy Lhoty a také Lačnovské skály v Lačnově (ČSÚ, ©2021).

Mezi Valašskými Klobouky a Brumovem-Bylnicí protéká Kloboucký potok a společně s řekou Vlárrou, která protéká obcí Horné Srnie na Slovensku, tvoří Vlárský průsmyk (Mackovčin a Jatiová, 2002, s. 205). Okresem Vsetín protéká řeka Bečva, která vzniká soutokem Vsetínské Bečvy a Rožnovské Bečvy. Tento soutok se nachází ve Valašském Meziříčí, přičemž toto povodí je až po soutok vyhlášeno chráněnou oblastí přirozené akumulace vody (neboli CHOPAV) (ČSÚ, ©2021).

V tomto kraji se nachází hned několik chráněných oblastí či přírodních památek. Hrabec (2017) ve své publikaci zmiňuje několik takových chráněných přírodních území v této oblasti, přičemž je doplňuje o jejich charakteristiky. Jedná se o přírodní památky (PP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR). Seznam všech chráněných oblastí a přírodních památek je sepsán v příloze I.

Kromě uvedeného stojí za zmínku také Lačnovské rybníky vhodné pro rybolov, ale i přírodní koupání, které se nacházejí v Lačnově. Ve Študlově je nejvýznamnější naleziště jantaru. Díky svému přírodnímu a krajinnému zázemí nabízí okolní území mnoho naučných stezek. Jedná se například o naučnou stezku ve Vlachovicích, naučnou stezku prlovským lesem, naučnou stezku Vráblový paseky v Lužné a naučnou stezku Vařákovy paseky v Lidečku (Hornolidečsko, ©2021).

Kulturně-historické předpoklady

Do kulturně-historických předpokladů se zahrnují veškeré kulturní a historické památky, které se na daném území nacházejí. V oblasti Valašského Klobucka a Hornolidečska se nachází spousta náboženských památek, díky svým krajinným předpokladům také rozhleden a mnoho dalšího. Tyto památky jsou sepsány v příloze II.

Sportovní akce

Oblast okolí cyklostezky v rámci Zlínského kraje má velice omezenou nabídku sportovních akcí. Většina akcí je situována spíše ve Zlíně či Velkých Karlovicích. Nicméně i ve Valašském Klobucku je pár sportovních akcí, které ovšem nejsou celorepublikově tolik známé. V zimním období se v Brumově-Bylnici pořádá Hradní běžka, tedy závod v běžeckém lyžování. Další akce jsou zaměřeny na běh či cyklistiku a probíhají v jarním a letním období. Například Hložecká desítka, což je závod v běhu na 10 km v Brumově-Bylnici pořádaný v dubnu. Taktéž v Brumově-Bylnici je v květnu pořádán mezinárodní

závod horských kol Hradní okruh. Závodem na horských kolech v Brumově-Bylnici je také Král Holého vrchu. V červnu se v tomtéž městě pořádá Valašský triatlon, který se skládá z 500 m plavání, 22 km na kole a 8 km běhu. A v neposlední řadě se v červenci koná Charity Jam, což je benefiční freestyle BMX závod na podporu handicapovaných, taktéž v Brumově-Bylnici (Valašské Klobucko, ©2021). Velkou cyklistickou událostí je VKCT: Polanský duatlonek, což je závod horských kol Valaškokarpatské cyklotour. Jedná se o sérii několika závodů na území Valašska, zejména ve městech Brumov-Bylnice, Horní Lideč, Zděchov, Valašské Klobouky, Kašava, Valašská Polanka a Ploština, přičemž každé z měst má svůj speciální okruh a závody jsou rozděleny do různých věkových kategorií (Hornolidečko, ©2021).

Společensko-kulturní akce

I u společensko-kulturních akcí je v dané oblasti menší nabídka, jelikož ty největší a nejznámější akce se konají ve větších městech Zlínského kraje. Nicméně i zde se každoročně pořádá několik akcí, a ty se zaměřují převážně na místní tradice a zvyky.

Na celém území Valašského Klobucka se každoročně oslavují Fašanky s tradiční hudbou a tancem a jsou zakončeny fašankovou zábavou. V červnu se ve Vlachovicích konají Svatojánské slavnosti s lidovou, ale i rockovou hudbou. Ve Valašských Kloboukách se také v červnu koná Valašské kumštování, což je akce, během které malíři, sochaři, keramici, řezbáři a další výtvarníci tvoří své umění přímo na náměstí před všemi návštěvníky. Na Farně Vrbětice se v tomtéž období pořádá Selský den, jehož součástí je mistrovství ČR ve střihání ovcí, ale také další soutěže. V letních měsících se koná Klobucké kulturní léto, což je několikadenní kulturní akce s koncerty, filmovým a divadelním představením a výstavami. Dále v červenci a srpnu Envicentrum ve Vysokém Poli pořádá Otevřené neděle na Envicentru. Jednou z dlouholetých tradičních akcí je Kosení Bělokarpatkých luk, kdy se během čtrnáctidenní akce na začátku července v okolí Valašských Klobouk kosou sečou vzácné horské louky. Začátkem září se ve Vlachovicích pořádá Den otevřených suširen, jehož součástí jsou ochutnávky a tradiční hudba. Jednou z největších gastronomických akcí ve Valašských Kloboukách je Street food festival, který nabízí kuchyně z různých zemí a kontinentů a koná se v září. Na začátku prosince se poté koná tradiční Valašský Mikulášský jarmek ve Valašských Kloboukách, který láká na starodávná řemesla a lidové zvyky, ale také tradiční jídla a hudbu doprovázenou mikulášským průvodem. Mimo tyto zmíněné akce probíhá hned několik akcí v průběhu roku na hradě Brumov. Nejdříve se koná akce Hradní věž, při které se v květnu slavnostně otevírají hradní brány. V červnu je pro děti připravena

akce Svatý Florián a Hubert dětem, přičemž v dalších letních měsících se koná hudební festival s divadelními představeními Brumovské kulturní léto a pak také Pohádkový hrad nabízející program pro děti i dospělé. Sezóna na tomto hradě končí v září v doprovodu dvou akcí, Štrašlivý Štrašeníček a Slavnosti Svatého Václava (Valašské Klobucko, ©2021).

V oblasti Hornolidečska se také koná několik tradičních akcí. Jednou z nich je březnová akce Košť kysaného zelá v Lužné. V květnu se rovněž v Lužné koná Luženský jarmark s tradiční folklorní a dechovou hudbou a taneční zábavou. Prlov v květnu pořádá dřevorubecké závody Prlovský drvař spolu s ukázkou lesnické techniky, ale také doprovodných atrakcí pro děti. Další slavností tradičních výrobků je Valašský jarmark domácích výrobků na Slovanském festivalu, který se koná v červnu v Lužné. V červenci pak Pulčín pořádá Amfolkfest – malý festival na konci světa, jenž je oslavou folkové hudby. Hudbě se věnuje také Festival dechových hudeb, který v červenci pořádá Lidečko v kulturním areálu Čertových skal. Tato obec následně v listopadu pořádá Lidečkovský jarmark, jehož součástí je mimo jiné také zabíjačka (Hornolidečsko, ©2021).

7.1.2 Realizační faktory Zlínského kraje

Tyto faktory zahrnují ubytovací a stravovací zařízení pro turisty, ale také dopravu, turistickou a cyklistickou infrastrukturu a sportovní a kulturní zařízení. Analýza je opět zaměřena nikoliv na celý Zlínský kraj, ale na oblast cyklostezky a její blízké okolí.

Ubytování

Okres Vsetín jako takový eviduje celkem 207 hromadných ubytovacích zařízení, přičemž podstatnou informací pro návštěvníky je, že se nacházejí 2 ve Francově Lhotě, 1 v Horní Lidči, 1 v Lačnově, 1 v Lidečku, 1 v Lužné, 1 v Pozděchově, 1 ve Valašské Senici a 16 ve Vsetíně. Dále pak okres Zlín eviduje celkem 188 hromadných zařízení, z nichž se nachází 6 v Brumově-Bylnici, 1 ve Štítné nad Vláří, 5 ve Valašských Kloboukách a 1 ve Valašských Příkazech (ČSÚ, ©2021).

Přestože se v mikroregionu Valašské Klobucko nachází mnoho ubytovacích zařízení, tato analýza se zaměřuje pouze na oblast v okolí cyklostezky BEVLAVA, proto jsou jmenovitě popsány pouze ty v přímém napojení na cyklostezku. Nachází se zde tři hotely: hotel Arena Brumov v Brumově-Bylnici, hotel a restaurace Alfacentrum ve Valašských Kloboukách a hotel U Nádraží ve Valašských Kloboukách. Na trase jsou také dva penziony, jedná se o penzion a bar Sněhurka v Brumově-Bylnici a penzion Na Sychrově u Valašských Klobouk. Dále jsou v okolí rekreační centra, například Calmare Spa ve Valašských

Kloboukách, rekreační centrum Pohoda v osadě Sidonie, Topas Club v Brumově-Bylnici a rekreační zařízení Hájenka u Brumova-Bylnice. Ve větší míře jsou zde k dispozici chaty a chalupy nabízející omezený počet lůžek. Jedná se o chalupu Pod Hájem ve Valašských Kloboukách, chalupu Sidonie v obci Sidonie, chatu Lesanka u Brumova-Bylnice, chatu Bylinka u Brumova-Bylnice, chalupu ve Vlárském průsmyku v obci Svätý Štěpán a chaty ve Hložci u Brumova-Bylnice. Mimo tyto zmíněné druhy ubytování je v této oblasti možné se ubytovat například také v městské turistické ubytovně v Brumově-Bylnici, domově mládeže SOU ve Valašských Kloboukách, Maringotce u Klobúk ve Valašských Kloboukách a v zařízeních rodinné centrum Valašské Klobouky a Ubytování a vinné sklepy u Františka ve Valašských Kloboukách (Valašské Klobucko, ©2021).

Další ubytovací zařízení se nacházejí také v oblasti Hornolidečska. Jedná se o SKI areál Lužná, penzion Pulčinské skály ve Francově Lhotě, penzion Severka ve Valašské Senici, Chalupa Na Košáře a Ubytování na Valašské Senici, Ranč U Zvonu ve Francově Lhotě, Motorest Čertovy skály v Lidečku, Chalupa Napoli v Horní Lidči, Turistická ubytovna ve Študlově a Penzion Malaga v Poteči (Mapy.cz, ©2021).

Co se týče kapacit hromadných ubytovacích zařízení (neboli HUZ), tak ty lze vyčíslit v rámci správních obvodů obcí s rozšířenou působností (neboli SO ORP), přičemž cyklostezka BEVLAVA se nachází na dvou územích, a sice SO ORP Valašské Klobouky a SO ORP Vsetín. Tato HUZ zahrnují hotely, penziony, kempy, chatové osady, turistické ubytovny a jiná hromadná zařízení.

Tab. 1 Kapacity HUZ ve Zlínském kraji

SO ORP	Počet zařízení	Pokoje	Lůžka	Místa pro stany a karavany
Valašské Klobouky	10	226	661	-
Vsetín	71	1 099	3 290	255

Zdroj: Vlastní zpracování dle ČSÚ, ©2021

Údaje v tabulce ukazují, že nabídka HUZ není zcela vysoká, přičemž nižší je samozřejmě v SO ORP Valašské Klobouky, jelikož se jedná o menší územní celek. Nicméně HUZ jsou doplněna především soukromými chatami. Nabídka v SO ORP Vsetín je až pětinasobně vyšší a zároveň oproti obvodu Valašské Klobouky nabízí místa pro stany a karavany.

Dalším důležitým údajem je návštěvnost hostů v daných HUZ v těchto dvou obvodech. Tento údaj zahrnuje všechny hosty ubytované v HUZ, které opět zahrnují hotely, penziony, kempy, chatové osady, turistické ubytovny a jiná hromadná zařízení.

Tab. 2 Návštěvnost hostů HUZ ve Zlínském kraji

SO ORP	Hosté celkem	V tom	
		Rezidenti	Nerezidenti
Valašské Klobouky	13 937	13 209	728
Vsetín	112 746	97 315	15 431

Zdroj: Vlastní zpracování dle ČSÚ, ©2021

Z dat o návštěvnosti hostů vyplývá, že obvod Vsetín eviduje mnohem větší návštěvnost než obvod Valašské Klobouky, což může být způsobeno mimo jiné i vyšší nabídkou HUZ v tomto obvodu, ale také turistickým a kulturním vyžitím. V obou obvodech je jasně vidět, že převažuje návštěvnost rezidentů a daleko menší část tvoří nerezidenti.

Co se týče ubytování, je možné zhodnotit také počet přenocování v obou obvodech. To je shrnuto v tabulce níže.

Tab. 3 Přenocování HUZ ve Zlínském kraji

SO ORP	Přenocování celkem	V tom		Průměrný počet přenocování (noci)
		Rezidenti	Nerezidenti	
Valašské Klobouky	40 739	39 103	1 636	2,9
Vsetín	251 429	220 157	31 272	2,2

Zdroj: Vlastní zpracování dle ČSÚ, ©2021

Podobně jako návštěvnost hostů je na tom i srovnání přenocování v HUZ v obou obvodech. Opět obvod Vsetín eviduje větší množství přespání na svém území, zhruba šestinásobek oproti přenocování v obvodu Valašské Klobouky. I z pohledu přenocování převažují ve značné míře rezidenti nad nerezidenty. Nicméně je nutné podotknout, že co se týče průměrného počtu přenocování, tak naopak větší hodnotu eviduje obvod Valašské Klobouky, což značí, že i když se na toto území vydá méně návštěvníků, stráví zde v průměru více času než v obvodu Vsetín.

Stravování

V okolí cyklostezky BEVLAVA na území Valašského Klobucka jsou mimo zmíněná ubytovací zařízení součástí nabídky také stravovací služby, přičemž se zde nachází Restaurace Beseda, Anděl – Pizzerie a Cafe bar herna, Pizzerie Rock Star, Gril Bar Valentýn, Kavárna Dv2jka a Cukrárna a pivnice u Fandy ve Valašských Klouboukách, poté v Brumově-Bylnici Pizza Reastaurant Gusto a Cukrárna u Kostků. V centru osady Sidonie je Hostinec u Pekařů (Valašské Klobucko, ©2021). V oblasti Hornolidečska jsou tato stravovací zařízení: Kavárna Sokol klub Ústí, Naša hospoda ve Valašské Polance, restaurace v horské chatě Antarik ve Valašské Senici, Restaurace Stodola a Western Salon u Vilíka v Pulčíně-Francově Lhotě, Restaurace na Formance v Lidečku, restaurace U Nádraží v Horní Lidči, Šenk Maja v Lačnově, Hostinec u Chovanců ve Valašských Příkazech a restaurace u Kollerů v Poteči (Mapy.cz, ©2021).

Doprava

Touto cyklostezkou je možné se napojit na několik cyklostezek a cyklotras v okolí. Hned na severu se BEVLAVA napojuje na cyklostezku Bečva v délce celkem 153 km. Dál po trase se nachází Hornolidečská magistrála, přičemž součástí této magistrály jsou dva okruhy. Jedná se o Hornolidečský okruh, který má 47 km, a Polanecký okruh, který má 54 km. V okolí jsou také menší návazné okruhy či single trailly (Bevlava, ©2021).

Celou trasu cyklostezky lemuje silnice I/57, která začíná na státních hranicích s Polskem a vede přes Bartultovice, Krnov, Opavu, Fulnek, Nový Jičín, Valašské Meziříčí, Vsetín a přes Brumov-Bylnici až ke státním hranicím se Slovenskem (Dálnice-silnice, ©2021). Na tomto území je hraniční přechod vedoucí z Brumova-Bylnice přes Vlárský průsmyk do Horného Srní a Nemšové, kde je možné se napojit na Slovenskou část dálnice D1. Ze silnice I/57 je navíc možné se v ČR napojit na další dva větší tahy, přičemž oba vedou po silnici I/49. Jeden tah vede přes Vizovice až do Zlína a z druhé strany je možné navázat na trasu přes Střelnou do Lysé pod Makytou na Slovensku (Zlínský kraj, ©2021).

Dále je v rámci Zlínského kraje železniční doprava, která v tomto kraji působí jako páteřní doprava, přičemž hlavním koridorem, který územím prochází, je II. železniční koridor Ostrava – Břeclav. V rámci železniční dopravy zde působí dva dopravci, a sice České dráhy, a.s. a ARRIVA vlaky, s.r.o. Tato doprava zahrnuje mimo jiné trať č. 280 (Lhotka na Bečvou – Vsetín), trať č. 283 (Horní Lideč – Bylnice) a trať č. 341 (Staré Město u Uherského Hradiště – Uherský Brod – Bylnice – Vlárský průsmyk). Po celém Zlínském kraji je zaveden

Dopravní systém Zlínského kraje (DSZK) zahrnující vlakovou i autobusovou dopravu, přičemž jeho součástí je zavedení Integrované dopravy Zlínského kraje upravující jednotné jízdní tarify. Na území v blízkém okolí cyklostezky je také Integrovaný spoj dálkové dopravy České dráhy. Jedná se o Ex2, což zahrnuje všechny vlaky linky v úseku Valašské Meziříčí – Horní Lideč (České dráhy, ©2021).

V rámci Východní Moravy je také možné využít takzvané cyklobusy, které slouží cyklistům pro delší trasy. Tyto busy jsou vybaveny nosiči na kola, která pojmu až 7 jízdních kol a mají nástupní místa ve Zlíně, Valašském Meziříčí, Rožnově pod Radhoštěm a ve Vsetíně. Nicméně ani jeden z těchto cyklobusů nejede přímo v městech, kudy vede cyklostezka BEVLAVA. Pro návštěvníky této cyklostezky je tedy možné sjet do Vsetína, kde si mohou vybrat jeden ze dvou spojů, a sice cyklobus ze Vsetína, který přes Liptál a Vizovice jede do Zlína anebo cyklobus ze Vsetína, který přes Nový Hrozenkov jede do Velkých Karlovic (Valašský cyklobus, ©2021).

Turistická a cyklistická infrastruktura

Oblast má celkem čtyři turistická informační centra. Ta se nacházejí v Brumově-Bylnici, Francově Lhotě, Horní Lidči a Valašských Kloboukách (Východní Morava, ©2021). Co se týče cyklistické infrastruktury, ta je v této oblasti značně omezena. Na trase cyklostezky a v jejím blízkém okolí nejsou prozatím žádné stanice pro nabíjení elektrokol. V Jižním Valašsku je zavedena síť CykloPointů, tedy odpočinkových míst pro cyklisty s možností úschovny a půjčovny kol. Na území poblíž cyklostezky BEVLAVA je pouze jeden CykloPoint, a sice ve Vysokém Poli (Jižní Valašsko, ©2021). Prostřednictvím Českých drah je možné využít služeb úschovny kol, nicméně přesto, že ve Zlínském kraji je jich celkem 11, nacházejí se tyto úschovny pouze ve větších městech, a tudíž ty, které se nacházejí nejbližší k cyklostezce, jsou úschovny ve Zlíně, Luhačovicích, Valašském Meziříčí a Rožnově pod Radhoštěm, přičemž všechna tato místa jsou mimo trasu cyklostezky. Dále České dráhy nabízejí možnost vypůjčení kol, v rámci Zlínského kraje se tyto půjčovny nacházejí pouze v Kroměříži, Otrokovicích, Starém Městě u Uherského Hradiště a ve Valašském Meziříčí (České dráhy, ©2021). Co se týče cykloservisů, těch je na trase možné nalézt několik, počínaje Vsetínem, kde se nachází například servis Planet Bikes, dále ve Francově Lhotě, či Brumově-Bylnici. Často se podél trasy vyskytují spíše malé soukromé servisy (Mapy.cz, ©2021).

Sportovní a kulturní zařízení

Tato oblast nabízí možnost návštěvy několika koupališť, které se nacházejí v Brumově-Bylnici, Valašských Kloboukách, Újezdu u Valašských Klobouk, ve Štítné nad Vláří, Návojně a také ve Vlachovicích. Pro cyklisty jsou ve Valašských Kloboukách a ve Vysokém Poli pumptracky a v Brumově-Bylnici se nachází bikepark s pumptracky. Tento bikepark je součástí sportovního areálu v Brumově, který nabízí i další možnosti sportování a jeho součástí je také fitcentrum, hokejová hala, tenisové kurty, golfové hřiště, fotbalové hřiště a další víceúčelová hřiště. Dále je ve Vysokém Poli Envicentrum pro krajinu, což je areál s domácími zvířaty a sušárnou vhodný k odpočinku ale i vzdělávání hrou v přírodě (Valašské Kloboucko, ©2021). V oblasti Hornolidečska se nachází sportovně-turistický areál s plochami pro tenis, volejbal, basketbal a další sporty, ovšem jeho součástí jsou také sauna, solárium, fitcentrum a wellness služby. Tento areál se nachází v Horní Lidči. Dále ve Francově Lhotě je fotbalové, volejbalové a víceúčelové hřiště, jejichž součástí jsou také tenisové kurty. Hřiště na fotbal spolu s tenisovými kurty se nachází také v Leskovci. Další hřiště je možno najít v Lužné, Prlově, Valašské Polance a Valašské Senici, přičemž některá z těchto míst disponují také bazény (Hornolidečsko, ©2021).

Na území obou okresů se nachází několik muzeí. Ta se zaměřují primárně na lidovou kulturu a tradice, ale nachází se zde také pár speciálně zaměřených muzeí, buď na určité řemeslo či profesi, nebo na specifické historické období. Seznam muzeí na tomto území je sepsán v tabulce v příloze III.

7.1.3 Selektivní faktory Zlínského kraje

Analýza selektivních faktorů Zlínského kraje je zaměřena především na dva správní obvody obcí s rozšířenou působností, a sice SO ORP Vsetín a SO ORP Valašské Klobouky. Obvod Vsetín zahrnuje následující obce: Bystřička, Francova Lhota, Halenkov, Horní Lideč, Hošťálková, Hovězí, Huslenky, Jablunka, Janová, Karolinka, Kateřinice, Lačnov, Leskovec, Lhota u Vsetína, Lidečko, Liptál, Lužná, Malá Bystřice, Nový Hrozenkov, Pozděchov, Prlov, Pržno, Ratiboř, Růžďka, Seninka, Střelná, Ústí, Valašská Polanka, Valašská Senice, Velké Karlovice, Vsetín, Zděchov. V obvodu Valašské Klobouky leží následující obce: Brumov-Bylnice, Drnovice, Haluzice, Jestřábí, Křekov, Loučka, Návojná, Nedašov, Nedašova Lhota, Poteč, Rokytnice, Štítná nad Vláří, Študlov, Tichov, Újezd, Valašské Klobouky, Valašské Příkazy, Vlachova Lhota, Vlachovice a Vysoké Pole (ČSÚ, ©2021).

Demografické předpoklady

Jak již bylo zmíněno, SO ORP Valašské Klobouky se skládá z 20 obcí a SO ORP Vsetín se skládá z 32 obcí. Obvod Valašské Klobouky leží v jihovýchodní části Zlínského kraje, kde také hraničí se Slovenskem. Tento obvod disponuje nejnižší hustotou obyvatel v rámci celého kraje. Naopak obvod Vsetín je největším správním obvodem v kraji a má čtvrtý nejvyšší počet obyvatel, je tedy daleko hustěji obydlen než obvod Valašské Klobouky. Vsetínský obvod leží na severovýchodu kraje a taktéž sousedí se Slovenskem. Základní demografické údaje o obou obvodech jsou sepsány v tabulce níže.

Tab. 4 Vybrané demografické ukazatele ve Zlínském kraji

Ukazatel	SO ORP Valašské Klobouky	SO ORP Vsetín
Počet obyvatel	23 102	65 522
Přirozený přírůstek obyvatel	6	-137
Přírůstek obyvatel stěhováním	-45	-48
Celkový přírůstek obyvatel	-39	-185
Průměrný věk mužů (roky)	40,4	41,2
Průměrný věk žen (roky)	43,8	44,7
Podíl obyvatel ve věku 65 a více let (%)	18,6	20,2

Zdroj: vlastní zpracování dle ČSÚ, ©2021

Dá se říci, že obvod Vsetín je nejen větší rozlohou, ale také lidnatější, jelikož hustota zalidnění v obvodu Valašské Klobouky je 89,3 obyv./km², zatímco v obvodu Vsetín 98,9 obyv./km². Z údajů v tabulce lze vidět, že v obvodu Vsetín žije více obyvatel, nicméně dochází také k mnohem většímu úbytku obyvatel, a to nejen přirozenému, ale také úbytku v důsledku stěhování. Průměrný věk mužů i žen žijících v těchto obvodech je obdobný a pohybuje se okolo 40 let věku. Dále je zřetelné, že v obvodu Vsetín žije o něco více lidí ve věku nad 65 let.

Ekonomické předpoklady

Z ekonomického pohledu je možné zhodnotit počet ekonomických subjektů vyskytujících se v daných obvodech a dále vymežit rozlišení mezi fyzickými a právníckými osobami, jež v těchto obvodech podnikají. Podrobnější vymezení pomocí vybraných typů fyzických a právníckých osob je sepsáno v následující tabulce.

Tab. 5 Počet ekonomických subjektů ve Zlínském kraji

Ekonomické subjekty	SO ORP Valašské Klobouky	SO ORP Vsetín
Ekonomické subjekty celkem	6 095	14 758
Fyzické osoby	5 249	12 144
- z toho živnostníci	4 872	10 969
- z toho zemědělství podnikatelé	182	736
Právnícké osoby	846	2 614
- z toho obchodní společnosti	429	1 356
- z toho družstva	4	21
- z toho spolky a pobočné spolky	246	637

Zdroj: vlastní zpracování dle ČSÚ, ©2021

Přestože se tyto dva obvody liší, co se zalidnění a velikosti týče, množství ekonomických subjektů už tak vysoký rozdíl neukazuje. I v oblasti podnikání je na tom lépe obvod Vsetín, ve kterém provozuje své ekonomické činnosti více subjektů než v obvodu Valašské Klobouky. Poměrově jsou na tom však oba obvody podobně, jelikož převažuje působení fyzických osob nad právníckými, přičemž z fyzických osob je v obou obvodech velké zastoupení živnostníků a z právníckých osob pak velké zastoupení obchodních společností.

Na jaké odvětví se dané subjekty nejvíce zaměřují, je popsáno v tabulce níže. Údaje v tabulce jsou v procentech a představují podíl ekonomických subjektů dle jednotlivých odvětví ekonomických činností v daných oblastech.

Tab. 6 Podíl ekonomických subjektů podle vybraných odvětví ekonomické činnosti ve Zlínském kraji

Odvětví ekonomické činnosti	SO ORP Valašské Klobouky	SO ORP Vsetín
Zemědělství, lesnictví a rybnářství	8,2	10,6
Průmysl celkem	17,6	17,2
Stavebnictví	25,9	14,9
Obchod, ubytování, stravování a pohostinství	21,2	22,7

Zdroj: vlastní zpracování dle ČSÚ, ©2021

V obvodu Valašské Klobouky se v rámci vybraných odvětví ekonomických činností subjekty zaměřují nejvíce na stavebnictví, které tvoří až čtvrtinu činností. Dalším v pořadí je pak obchod, ubytování, stravování a pohostinství. Zbýlých zhruba 27 % následně tvoří blíže nespecifikovaná odvětví. Obvod Vsetín se svými činnostmi zaměřuje primárně na obchod, ubytování, stravování a pohostinství a dalším v pořadí je pak průmysl celkem. Oba obvody se nejméně z těchto vybraných odvětví zaměřují na odvětví zemědělství, lesnictví a rybnářství. Naopak je možné říci, že velké množství subjektů, co se zaměřuje na ubytování, stravování a pohostinství, je úzce provázáno s cestovním ruchem obecně, a takové vysoké zaměření značí, že je na obou území rozvinutý či stále rozvíjející se cestovní ruch.

Sociální předpoklady

Z hlediska sociálních předpokladů lze do porovnání obou obvodů zahrnout školy, tedy mateřské, základní a střední, dále pak nemocnice a ordinace praktických lékařů pro děti i dospělé a v neposlední řadě domovy pro seniory a domovy se zvláštním režimem pro osoby se sníženou soběstačností a vyžadující pravidelnou péči a pomoc. Porovnání těchto zařízení je v tabulce níže.

Tab. 7 Vybavení vybranými druhy zařízení ve Zlínském kraji

Zařízení	SO ORP Valašské Klobouky	SO ORP Vsetín
Mateřské školy	17	43

Základní školy	11	32
Střední školy	4	8
Nemocnice	-	1
Ordinace praktického lékaře pro dospělé	12	32
Ordinace praktického lékaře pro děti	4	15
Domovy pro seniory	2	5
Domovy se zvláštním režimem	3	2

Zdroj: vlastní zpracování dle ČSÚ, ©2021

Z údajů v tabulce vyplývá, že obvod Vsetín je daleko lépe vybaven školami, nemocnicemi i ordinacemi. V obvodu Valašské Klobouky se nenachází ani jedna nemocnice. Na druhou stranu při porovnání sociálních zařízení zahrnující domovy pro seniory a domovy se zvláštním režimem jsou na tom oba obvody obdobně a disponují velice nízkou nabídkou těchto zařízení.

Předpoklady životního prostředí

V rámci celého kraje jsou investice do životního prostředí relativně vysoké. Tyto investice jsou zaměřeny především na ochranu ovzduší a klimatu, dále na nakládání s odpadními vodami a odpady a mnoho dalšího. Při zhodnocování předpokladů životního prostředí v daných obvodech je nutné vymezit rozlohu těchto území a poměr, v jakém území tvoří přírodní a zastavěné plochy. To je vymezeno v následující tabulce.

Tab. 8 Pozemková výměra ve Zlínském kraji

Pozemky	SO ORP Valašské Klobouky	SO ORP Vsetín
Výměra v ha	25 875	66 236
- z toho zemědělská půda	11 522	20 491
- z toho lesní pozemky	12 097	40 152
- z toho zastavěné plochy	314	739

Zdroj: vlastní zpracování dle ČSÚ, ©2021

Jak již bylo zmíněno, ve srovnání s obvodem Valašské Klobouky je obvod Vsetín téměř až trojnásobně větší. Nicméně oba tyto obvody jsou tvořeny převážně přírodními pozemky, nejvíce tedy lesními pozemky. Velkou část tvoří také zemědělská půda, ovšem jak již bylo popsáno výše, lesnictví a zemědělství tvoří pouze malou část zaměření ekonomických subjektů. Zastavěné plochy v obou obvodech tvoří pouze něco málo přes 1 % celého území, lze tedy říci, že pro oba obvody je podstatnější zachování přírodního prostředí.

7.2 Geografická analýza v Trenčianském kraji

Trenčianský kraj se nachází v severozápadní části Slovenska a na západní straně sousedí s Českou republikou. Kraj tvoří devět okresů, jimiž jsou Trenčín, Bánovce nad Bebravou, Ilava, Myjava, Nové Mesto nad Váhom, Partizánske, Považská Bystrica, Prievidza a Púchov (TSK, ©2021). V rámci Trenčianského kraje je tato analýza zaměřena na okres Trenčín, a především na obec Horné Srnie a město Nemšovou, jimiž cyklostezka BEVLAVA vede, nicméně v této kapitole bude zmíněna i návaznost na Vážskou cyklomagistrálu a území města Trenčín.

7.2.1 Lokalizační faktory Trenčianského kraje

Horné Srnie a Nemšová se nachází v okrese Trenčín a jsou členy místní akční skupiny Vršatec, což je sdružení obcí z Ilavského a Trenčianského okresu. MAS Vršatec zahrnuje celkem 21 měst a obcí a konkrétně to jsou: město Nemšová a Ilava a dále obce Bohunice, Bolešov, Borčice, Červený Kameň, Dolná Súča, Dulov, Horná Súča, Horné Srnie, Hrabovka, Kameničany, Krivoklát, Mikušovce, Podhradie, Pruské, Sedmerovec, Skalka nad Váhom, Slavnica, Vršatské Tuchyňa a Zamarovce (MAS Vršatec, ©2021).

Přírodní předpoklady

Oblast celého kraje je spíše členitá s častým výskytem pohoří, které oddělují doliny a kotliny. Na území celého kraje se nachází 5 chráněných krajinných oblastí, 12 národních přírodních rezervací, 52 přírodních rezervací, 4 chráněné areály, 73 přírodních památek, 3 národní přírodní památky a 5 chráněných ptačích území (ŠUSR, ©2021).

V západní části kraje se rozprostírají Biele Karpaty a část Javorníků, přičemž na tomto území se taktéž nachází Horné Srnie a Nemšová. Tato obec a město jsou součástí okresu Trenčín, jenž se rozkládá v údolí řeky Váh, která díky svému toku vedoucímu středem kraje tvoří takzvanou Trenčianskou roklinu. Biele Karpaty jsou chráněnou krajinnou oblastí, na jejichž úpatí se tyčí Vršatecká bradla. (TSK, ©2021).

Horné Srnie leží v ústí Vlárského průsmyku a je tedy příhraniční oblastí. V této se nachází významné ložisko cementářských surovin a je tedy moderní průmyslovou obcí (Obec Horné Srnie, ©2021). Město Nemšová leží severovýchodně od města Trenčín na soutoku řek Váh a Vlára a současně na úbočí Bielych Karpat. Člení se na tři městské části – Klúčové, Ľuborča a Trenčianska Závada. Mimo řeky Váh a Vlára se zde také nachází Ľuborčiansky potok pramenící v Bielych Karpatech. U řeky Vlára se mezi městem Nemšová a částí Ľuborča nachází šterkové jezero, jež bylo pomocí těžby šterku na daném území budováno k vytvoření ochranné povodňové hráze. U části Klúčové se nacházejí stojaté vody či mokřady. Okolí tohoto města má rozmanitý reliéf, přičemž se jedná hlavně o údolní rovinaté plochy v okolí povodí Váhu a Vlár, které přecházejí v pahorkatiny na území Bielych Karpat (Nemšová, ©2021).

V této oblasti kraje se nachází mimo jiné přírodní památka Dolné Branné, jež leží v blízkosti hranic s ČR a je typická zachovalou vápnitou slatinou s rozmanitou faunou i flórou. Dále se v blízkosti nachází také přírodní památka Rajkovec, tedy pramenná pastvina s velkým výskytem rostlin, ale také mloka skvrnitého. Kousek od Horného Srní se pak nachází minerální pramen. V Ľuborčianské dolině je Kaplenka sv. Huberta obklopená lesními plochami, vhodná pro odpočinek a meditace, přičemž součástí tohoto území je také Studnička pod Košármí s pramenitou vodou. Mezi další místní prameny patří také Klúčovská kyselka v Klúčové. Směrem na Trenčín je Opatovská jaskyňa neboli Jaskyňa nad cestou, kterou tvoří tekoucí podzemní a průsakové vody, přičemž se zde vyskytují také pavouci a netopýři. Na trase k Trenčínu se nachází přírodní rezervace Zamarovské jamy, kde dříve bývaly šterkové jámy a v současnosti se zde vykytuje značné množství bahenního a vodního ptactva (MAS Vršatec, ©2021).

Kulturně-historické předpoklady

Na slovenském území cyklostezky se také nachází několik kulturně-historických památek. Nicméně jelikož cyklostezka vede pouze obcí Horné Srnie a městem Nemšová, jsou v této analýze zahrnuty také památky na trase vedoucí k Trenčínu včetně tohoto města. Tyto památky jsou vypsány v příloze IV.

Sportovní a společensko-kulturní akce

Obce a město, jimiž tato cyklostezka vede, nabízí omezenou nabídku sportovních a společensko-kulturních akcí. Ty jsou směřovány primárně na místní obyvatele, čímž se myslí například místní fotbalové či jiné sportovní turnaje, a z kulturních akcí především

hudební zábavy. V obci Horné Srnie je těchto událostí méně, přičemž zahrnují primárně promítání v letním kině, které bývá každoročně v provozu v místním parku, dále pak v tomto parku bývají také letní koncerty. V dubnu se zde oslavuje Oslobodenia obce Horné Srnie, přičemž tyto oslavy zahrnují místní Majáles v kulturním domě. Ze sportovních akcí se zde v srpnu koná Cyklomaratón Horné Srnie a v zimě pak v kulturním domě bývá Ples športovcov (Obec Horné Srnie, ©2021). V Nemšové se každoročně pořádá v zimních měsících Mestský ples. V rámci Fašanku také město v březnu pořádá Fašiangový karnevalový sprievod. Na konci dubna se zde koná tradiční stavění Májou a lampionový sprievod. Mají zde také několik akcí pro děti, například Cesta rozprávkovým lesom, Kľúčikovo, což jsou netradiční dětské hody, a také Deň pre rodinu. Každoročně se zde také koná Nemšovský jarmok. Největší místní hudební událostí, jež se zaměřuje na dechovou hudbu, je Nemšovské hudobné leto, a naopak velkou sportovní událostí je Beh okolo Ľuborče, který se koná v listopadu (Nemšová, ©2021).

Kulturní a sportovní vyžití návštěvníci najdou i v Trenčíně, kam se dá dostat při napojení na Vážskou cyklomagistrálu. V Trenčíně se například v dubnu oslavuje Oslobodenia mesta Trenčín, v květnu pak probíhá Trenčianský majáles, dále se slaví Noc literatury, Noc múzeí a galérií, a po celou dobu od května do října je možné navštívit Farmársky jarmok. Během letních měsíců je možné navštívit mezinárodní výtvarně-literární sympozium ORA ET ARS Skalka společně se slavnostní vernisáží. Další zajímavou akcí je noční open air akce Príbehy z Trenčína, nechybí také Trenčianské kulturné leto a Festival Pohoda, což je největší slovenský multižánrový festival. Tradiční lidová řemesla oslavuje festival Pri Trenčianskej bráne, který se koná v září a je spojen také s jarmarkem. A na podzim se koná například Noc divadiel či Festival francúzskych filmov (Trenčín, ©2021).

7.2.2 Realizační faktory Trenčianského kraje

Tyto faktory jsou zaměřeny především na ubytovací a stravovací zařízení, ale také sportovní a kulturní zařízení, jež jsou na daném území. Neméně důležité je také zaměření na dopravu a turistickou a cyklistickou infrastrukturu.

Ubytování

V okolí Horného Srní je k ubytování k dispozici pouze Poľovnícka chata. Město Nemšová nabízí o něco více možností ubytování. Patří mezi ně například Kaštieľ Antonstál, který je v městské části Ľuborča (Mapy.cz, ©2021). Dále se zde nachází penzion Kingo s wellness službami a restaurací, penzion Fox a penzion NTS. V Trenčianské Závade se nachází

Gazdovský dom, jehož součástí je také Hostinec Gazdovstva Uhliská. Směrem na Trenčín se ve Zamarovce nachází penzion a restaurace IN (MAS Vršatec, ©2021). Další možnosti ubytování jsou pak přímo v Trenčíně. Tam se nachází celkem 7 hotelů, 18 penzionů, 6 ubytoven a 1 autokemp, který je v provozu pouze od května do září (Trenčín, ©2021). Dle Slovenského statistického úřadu bylo v roce 2019 evidováno celkem 87 hromadných ubytovacích zařízení na území okresu Trenčín. V těchto zařízeních celkově je 4 827 lůžek. Co se týče návštěvnosti, za dobu sledovaného roku bylo v těchto zařízeních evidováno 164 151 návštěvníků a dále pak 591 274 přenocování (ŠUSR, ©2021). Tyto údaje se ovšem vztahují na daleko širší území, než které se týká cyklostezky BEVLAVA a lze předpokládat, že mnoho z HUZ bylo využito v oblasti mimo tuto cyklostezku. Ovšem v porovnání s analyzovaným územím na české straně cyklostezky je zde evidována vyšší návštěvnosti i vyšší míra přenocování.

Stravování

Nabídka stravování v Horném Srní zahrnuje pouze kavárnu a pizzerii Ľuboš Švorec a Cyklo Zrub. V Nemšové se mimo penzióny, které nabízejí také stravovací služby, nachází kavárna ORYX Café, pizzerie Lagúna, restaurace a pizzerie Nemšovanka, restaurace BP Market, Danyho Šenk a pizzerie Pizza Express. Po cestě směrem na Trenčín se ve Skalce nad Váhom nachází pizzerie Pizza Rossi a v Zamarovce restaurace Slovnaft (MAS Vršatec, ©2021). V samotném Trenčíně je nabídka stravovacích zařízení daleko obsáhlejší. Nachází se zde velké množství zařízení zahrnující restaurace, pizzerie, hospody, cukrárny a kavárny, přičemž za zmínku určitě stojí Remy's Bistro & Pub, restaurace Pod hradom, Trenčiansky pivovar a restaurace Lanis, asijská restaurace Oyshi nebo také Kuki a z cukráren například palačinkárna Mak a Oilá Remeselná Zmrzlina (Mapy.cz, ©2021).

Doprava

Také na slovenské části cyklostezky je napojení na další cyklostezky a cyklotrasy. Nejvýznamnější napojení je na Vážskou cyklomagistrálu v délce celkem 166 km. I zde se z cyklostezky lze napojit na několik menších okruhů či single trailů (Bevlava, ©2021).

Celkově na území Trenčianského kraje má největší význam silniční a železniční doprava. Krajem prochází důležité mezinárodní silniční tahy, přičemž v okolí Trenčína je nejpodstatnější E50, která propojuje Trenčín s Českou republikou a vede právě přes Horné Srnie a Nemšovou. Dále zde vede například D1 spojující Bratislavu a Trenčín, přičemž pokračuje až do Ukrajiny, 1/61 spojující Bratislavu, Trenčín a Žilinu a také 1/54 spojující

Nové Mesto nad Váhom s Českou republikou. Aktuálně se budují i dvě rychlostní silnice, a sice R2 a R6. Obdobně jako silniční, i železniční doprava má v této oblasti značný význam. Prostřednictvím železniční dopravy má Trenčianský kraj přímé napojení na Bratislavu, Žilinu i Košice. S Českou republikou spojují tento kraj hned tři železniční přechody. Jedná se o trasu Vrbovce – Veľká nad Veličkou, Horné Srnie – Vlársky průsmyk – Brumov-Bylnice a v neposlední řadě Strelenka – Horní Lideč. Autobusovou dopravu na tomto území zajišťuje SAD Trenčín, a.s. a SAD Prievidza, a.s. Kraj se také zaměřuje na budování cyklotras, ve městech, obcích i ve volné přírodě, ale také na rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky (TSK, ©2021).

Na rozdíl od území cyklostezky v České republice, poblíž Trenčína se nachází také několik letišť a je tedy možné využít i leteckou dopravu. V Trenčíně je regionální letiště umožňující soukromé lety a následně v Piešťanech je taktéž regionální letiště umožňující soukromé lety. Nejbližším mezinárodním letištem je letiště v Bratislavě (Trenčín, ©2021).

Turistická a cyklistická infrastruktura

Co se týče turistických informačních kanceláří, tak v celém Trenčianském kraji je jich v současnosti zhruba 19, přičemž jedno z nich se nachází v Nemšové. Jedná se o Městské informační centrum. V blízkém okolí se pak nachází jedno v Trenčíně, jímž je Kulturně-informační centrum (TSK, ©2021). Ani na této části trasy cyklostezky nejsou žádné dobíjecí stanice na elektrokola. Nicméně co se týče další cyklistické infrastruktury, tak v Nemšové je cykloservis Dobré Cyklo a následně v Trenčíně se nacházejí další alespoň čtyři prodejny kol či servisy (Mapy.cz, ©2021).

Sportovní a kulturní zařízení

V Hornom Srní, konkrétně v oblasti Rajkovec, se nachází Cyklo Zrub a také lyžařský vlek pro zimní sezónu. Součástí nabídky sportovního zařízení v Nemšové je Fitness Club Nemšová, prostory pro outdoor fitness a sportovní areál NTS Nemšová, jehož součástí je fotbalové hřiště, tenisové kurty, tenisová tréninková stěna, nohejbalové a volejbalové hřiště, ale také relax centrum s masážemi, vířivkou a saunou. Opět směrem na Trenčín se nacházejí další sportovní zařízení, jako například multifunkční hřiště ve Skalce nad Váhom nebo Rybářský revír Carp-Park Zamarovce v Hornej Súči vhodný k rybolovu a chovu ryb (MAS Vršatec, ©2021). V samotném Trenčíně je několik sportovních center, fitness center, tenisových klubů, bazénů a hřišť, přičemž se mezi ně řadí také minigolfově hřiště, laser arena

nebo Hudy Racing arena, dále pak lanové centrum Tarzanie a hipoterapeuticko-jezdecké centrum Florencia (Trenčín region, ©2021).

Na území kraje se nachází také několik kempingových areálů, jedním z nich je ATC Na ostrove v Trenčíně. V tomto městě se ze sportovních zařízení také nachází aerokluby pořádající mezinárodní soutěže motorového a bezmotorového létání a parašutismu. Oblast Bielych Karpat má také vhodné terény pro rogalisty a paragliding, ale také pro horolezce a skalolezce (TSK, ©2021).

S ohledem na zařízení kulturní je nabídka v této oblasti daleko omezenější. V Horném Srní se nachází pouze kulturní dům, které se snaží zachovávat místní kulturní tradice a zvyky. Je zde stálá expozice lidové kultury. Obec klade důraz také na dechovou hudbu, na kterou se zaměřují místní soubory, kterými jsou folklorní soubor Srňan, ženský pěvecký sbor, hudební skupina Blankyt a dětský folklorní soubor Kamenček (Obec Horné Srnie, ©2021). V Nemšové je jedním z kulturních zařízení také kulturní dům a dále pak regionální muzeum (MAS Vršatec, ©2021). Pokud by návštěvník vyhledával větší kulturní vyžití, může navázat na trasu do Trenčína. Tam se nachází například Trenčianské muzeum, Galerie Miloša Alexandra Bazovského anebo také renesanční budova Katov dom (Trenčín, ©2021).

7.2.3 Selektivní faktory Trenčianského kraje

Veškeré údaje v rámci analýzy selektivních faktorů jsou za rok 2019 a jsou analyzovány z pohledu celého okresu Trenčín. V tomto okrese je celkem 37 obcí, přičemž nejpodstatnější pro samotnou cyklostezku BEVLAVA jsou z nich tři, a to již zmiňované město Nemšová, obec Horné Srnie a také město Trenčín.

Demografické předpoklady

V celém okrese žije 114 376 obyvatel, přičemž z celkového čísla tvoří 55 959 muži a 58 711 ženy. Relevantní je také informace, že města Trenčín a Nemšová jsou dvě nejlidnatější města v okrese. Za sledovaný rok představoval přirozený úbytek obyvatel 19 obyvatel, přírůstek obyvatel způsobený stěhováním byl 313 obyvatel, celkový přírůstek obyvatel byl tedy 294 obyvatel. Tyto údaje značí, že Trenčín jako okres láká příchod dalších obyvatel, přičemž poměr pohlaví je relativně vyrovnaný. Okres o celkové rozloze 67 481 ha má hustotu zalidnění 169,71 obyv./km² (ŠUSR, ©2021).

Ekonomické předpoklady

V okrese Trenčín bylo celkem evidováno 6 289 právnických osob, z nichž přes 80 % tvoří obchodní společnosti, přesněji je zde 5 166 obchodních společností, dále je zde 31 družstev a 15 příspěvkových organizací. Zbytek obchodních společností není blíže nespecifikován. Dále je zde 6 889 fyzických osob, z toho je 6 372 živnostníků a zbylá část není blíže specifikována, přičemž v zemědělství, lesnictví a rybolovu je jich celkem 214, celkem v průmyslu jich je 917, ve stavebnictví 1 488 a v obchodě, ubytovacích a stravovacích službách jich je 1 489 (ŠUSR, ©2021). Dá se tedy říci, že zaměření na stavebnictví a průmysl je dáno přírodními podmínkami tohoto území. Ovšem je zde důraz kladen také na rozvoj ubytovacích a stravovacích služeb, který naopak pramení z přírodního prostředí a nabídky kulturně-historických památek.

8 ANALÝZA CYKLOSTEZKY BEVLAVA

Na analýzu této konkrétní cyklostezky byly využity dvě metody, a sice řízený rozhovor a SWOT analýza. Řízený rozhovor je polostrukturovaný a byl veden se dvěma osobami podílejícími se na tomto projektu. SWOT analýza je vlastního zpracování na základě informací zjištěných z předchozích analýz.

8.1 Řízený rozhovor

Tento řízený rozhovor byl veden s Ing. Mgr. Janou Tesařovou, destinační manažerkou mikroregionu Valašské Klobucko, která se aktuálně podílí na řízení a marketingu cyklostezky BEVLAVA. Doplňující odpovědi poskytl také Mgr. Karel Ptáček, místostarosta Valašských Klobouk. Cílem rozhovoru bylo zjistit základní údaje o této cyklostezce a regionech, kterými vede, ale také její potenciál a naopak nedostatky. Otázky spolu s odpověďmi jsou sepsány níže.

Jaký význam má cykloturistika v daných regionech (Zlínský a Trenčianský kraj)?

Slibujeme si, že otevření celé cyklostezky významně navýší počet návštěvníků v místech na celé trase a také v okolních místech, které propagujeme jako cíle výletů po okolí cyklostezky BEVLAVA. Turismus samozřejmě nese příjmy pro celý okruh podnikatelů – ubytovací, stravovací provozy především, ale také muzea, galerie, sportoviště a další podnikatelé získají nový okruh zákazníků (Ptáček).

Proč vzniklo rozhodnutí propojit Valašsko s Trenčianským krajem? Kdo je cílová skupina této cyklostezky?

Důvod propojení neznám. Nabízí se přirozené propojení vlakové, silniční a pěší, které zde historicky funguje odedávna, jsme pohraniční region a Valašsko s Trenčianským krajem má spoustu vazeb. Další roli mohlo hrát také to, že na přeshraniční spolupráci je vypisována řada dotačních titulů, ze kterých se dají čerpat peníze na realizaci cyklostezky a její infrastruktury (Ptáček).

Jaké atraktivity jsou obecně největším lákadlem v daných regionech (Zlínský a Trenčianský kraj)? A které z těchto atraktivit jsou propojeny cyklostezkou BEVLAVA?

Co se týče Zlínského kraje, tak jedním z nejnavštěvovanějších cílů je Zoo Lešná, pak Bařův kanál a pak místa jako Kroměříž, tedy stavby a zahrady UNESCO, Hostýn a Luhačovice

jako lázeňská atraktivita. Tyto cíle jsou ale trochu mimo cyklostezku a nemyslím si, že je reálné tyto cíle na cyklostezku napojit. Přímo na cyklostezce, případně v nějaké dojezdné vzdálenosti, jsou menší cíle. Na Hornolidečsku jsou Čertovy skály, Pulčínské skály a další skály. Další významnou atraktivitou je Mechanický betlém v Horní Lidči, ten je přímo na trase, a potom jsou v blízkosti památníky spojené s válkou a například muzeum života Vařakovy Paseky. Na Valašském Klobucku je městská památková zóna ve Valašských Kloboukách, muzeum primárně s řemesly, dále rozhledna Královec a pozorovatelná Durch, které nejsou přímo na trase. V Brumově-Bylnici je hrad, který nabízí letní kulturní program. Pro celou cyklostezku navíc platí, že vede krásnou přírodou Javorníků, potom Bílé Karpaty a na Slovensku Biele Karpaty. Dál potom kolem Vlárského průsmyku je sklářská naučná stezka. Na Slovenské straně je Vršatec, což je přírodní rezervace a je tam i zřícenina hradu. V obci Horné Srnie je minerální pramen a potom BEVLAVA končí v Nemšové, kde je regionální muzeum a mlýn a v blízkosti je také rozhledna. V blízkosti BEVLAVY, tedy v nějaké vzdálenosti cca 10 km, je Envicentrum Vysoké Pole, Ploština, naučná stezka ve Vlachovicích. A vzdálenými cíli jsou klášter ve Skalce nad Váhom a Trenčín spolu s Trenčianským hradem, hrad Beckov a Čachtice, jelikož BEVLAVA navazuje na Vážskou cyklomagistrálu. Ta vede dnes až do Piešťan.

Existují statistiky návštěvnosti těchto regionů, jež by uváděly, které období nejvíce láká turisty?

Za naše území by bylo těžké najít takové statistiky. Pravděpodobně existuje statistika v rámci celého Zlínského kraje, která se ale nevztahuje pouze na území cyklostezky BEVLAVA. Ale myslím, že Hornolidečsko a Valašské Klobucko jsou klasické letní destinace s přesahem do jara a podzimu, ale zimní nabídka tady není.

Víte, jestli fungují u této cyklostezky sčítače?

Na BEVLAVĚ byl v letošní sezóně jeden sčítač, který tam byl od 1.7. do 21.11. 2020. Sčítač nerozlišoval pěší, inlajnisty a cykloturisty. Z dat vyplývá, že už teď je na této cyklostezce hodně velký pohyb lidí. Je to už srovnatelné s dalšími velkými cyklostezkami, které už propagaci a známost mají. Sčítač napočítal celkem 36 390 návštěvníků. Nejfrekventovanějším dnem byla neděle, kdy padl také rekord denní návštěvnosti, a to 946 návštěvníků dne 2.8.2020. Dá se dopočítat, že za celý rok by cyklostezku mohlo navštívit přes 60 000 lidí. Na podzim plánujeme přidat jeden sčítač v Brumově-Bylnici na hranici se Slovenskem a v rámci Hornolidečska cca tři sčítače.

Jaké pozorujete přínosy cyklostezky v místech, kde jsou již hotovy úseky?

Určitě je vidět velký zájem místních, co se týče volnočasových aktivit, bruslení, lidé s kočárky a na procházkách, lidé tam chodí i běhat. Potom samozřejmě jízdy do práce na kole a je to zároveň i zvýšení bezpečnosti. Co se týče turistů, těžko se dá říct, kolik z těch čísel ze sčítačů tvoří místní a kolik turisté. Ale je znatelné, že je tam velké množství místních a velký příliv turistů. Není možné posoudit, jestli se tou cyklostezkou zvýšil obrat podniků a koupališť, co jsou na trase. Tuto otázku budeme dále zkoumat, chceme oslovit tyto podniky s otázkami, jestli vnímají, že tam jezdí více lidí, jestli jim chtějí něco nabídnout, jestli se jim to projevilo na obratu atd. Za veřejnou správu vnímáme, že naše role je tyto podnikatele navnadit a dát jim podporu, aby turistům něco nabídli.

Jaký je současný stav propagace cyklostezky (Jsou obcí či na hotových úsecích informační tabule o cyklostezce)? Má propagaci na starosti pouze destinační management cyklostezky nebo se na ní podílejí obce?

Od minulé sezóny, kdy se postavily první úseky a objevil se tam pohyb lidí, tak jsme nejprve svolali partnery podílející se na cyklostezce a domlouvali se na informačních a propagačních nástrojích. Tato cyklostezka ale nemá jednoho manažera a nemá svoji destinační společnost. Úkoly si mezi sebou dělíme v rámci mikroregionů a obcí, které jsou partnery. Jedná se o tři hlavní, a to mikroregion Hornolidečsko, Valašské Kloboucko a na Slovensku obec Horné Srnie a město Nemšová. Na Slovensku jsme se ještě spojili s místní akční skupinou Vršatec. A potom jsme přizvali destinační společnosti na oblastní úrovni, což je Zlínsko a Luhačovicko a Valašsko za severní část a Centrálu cestovního ruchu Východní Moravy jakožto krajskou destinační společnost. Co se týče informačních tabulí, ty byly budovány během výstavby jednotlivých úseků. Na úseku Valašské Klobouky a Brumova je jich kolem deseti. Stejně tak se dávali tabule i na slovenském úseku a na Hornolidečsku, přičemž na Hornolidečsku jsou v jednotném designu, takže na celé cyklostezce sice jsou informační tabule, ale nejsou designově sjednocené. Do budoucna by bylo vhodné tyto tabule sjednotit graficky, ale i co se týče informací a aby na sebe navazovaly.

Na jaké oblasti v rámci marketingu a propagace cyklostezky je potřeba se zaměřit?

Co se týče marketingu, nejdřív potřebujeme výchozí materiály, především logomanuál a ukotvit si grafiku a komunikační strategii, tedy na koho cílíme, co mu sdělujeme, jakým stylem to budeme sdělovat. Poradním hlasem by na tom měla spolupracovat reklamní agentura. Tento projekt plánujeme spustit někdy v půlce roku (pozn. 2021), aby tyto

materiály byly reálně nachystané na příští sezónu. Dále jsme dělali akutní materiály, přičemž se soustředíme na online propagaci. Doplnili jsme informace na oficiálních webových stránkách bevlava.cz, které se ale v budoucnu budou celé předělávat, aby měly atraktivní a moderní formu. Tyto webové stránky jsou také součástí zmiňovaného projektu, který se plánuje na příští rok. Loni Centrála cestovního ruchu vydala mapu, na které se podíleli všechny zúčastněné subjekty (pozn. tato mapa je součástí přílohy V). Z jedné strany je mapový podklad a z druhé jsou turistické cíle, která je již v současné době v infocentrech a počítá se, že se bude každý rok aktualizovat. Prozatím je naším hlavním cílem zajištění logomanuálu, komunikační strategie, dobrého webu, kde budou precizně popsány trasy spolu s fotografiemi. S komunikační strategií bychom rádi ošetřili, jak pracovat na sociálních sítích. Zatím jsme nezakládali ani Facebookový, ani Instagramový profil cyklostezky a rozhodli jsme se letos využívat naše komunikační kanály a komunikační kanály destinačních společností, čímž se myslí oblastní a krajská, které mají větší rozpočty na marketing. Připravujeme také video, které zmapuje celou trasu. Chceme se zaměřit na to, aby i cyklostezka v terénu byla moderní, aby byly dostupné zajímavé informace, proto jsme řešili design mobiliáře. Hornolidečsko ve spolupráci s architektem zpracovalo posezení přímo na míru pro cyklostezku BEVLAVA. Bude to posezení s lavičkami a infopanely, a ještě řešíme zajištění sčítačů a později budeme řešit také nabíjecí stanice. Dále musíme dořešit také značení, protože to není všude optimální. Do budoucna bychom chtěli manažera, který bude mít na starosti cyklostezku BEVLAVA a koordinaci všech partnerů.

Na jaké segmenty trhu je směřován marketing cyklostezky?

Segmenty trhu, na které bude směřován marketing cyklostezky, ještě nemáme definovány. Jsme si toho vědomi, ale chceme to udělat pořádně, proto si to nejprve ukotvíme tím logomanuálem a komunikační strategií. Ale některé věci jsou dané, a to je například to, že na trase jsou menší turistické cíle, a ne větší. Je tam krásná příroda a budeme nabízet zážitek v rámci udržitelného turismu.

Jaké vidíte nedostatky v otázce atraktivnosti této cyklostezky?

Asi nedostatkem je to, že tam nejsou velké turistické cíle. A dalším nedostatkem je, že tam nejsou služby v takové kvalitě, na které jsou lidé zvyklí z jiných regionů. To se týká ubytování, restaurací. Není to jen o tom standardu, ale je to třeba i o otevírací době. Jedná se ale i o další služby, třeba půjčovny nebo cyklobusy, nabíječky a podobně. Infrastruktura tady je hodně zaostalá.

Kde naopak vidíte největší potenciál této cyklostezky?

Zároveň si myslím, že to, že tam nejsou větší turistické cíle, může být i potenciál. Přiláká to lidi, kteří se nechtějí tlačit v davech a že se může jednat o menší specifické cíle, kde spíš půjde o kvalitativní zážitky. Zažijete spíš něco drobnějšího, zajímavého a zvláštního. Ale to je nabídka, kterou teprve budeme skládat. Další potenciál je udržitelný turismus, protože jsme se shodli, že z toho nechceme udělat další Batův kanál nebo Velké Karlovice. Chceme ten turismus udržet v nějakých rozumných mezích. V rámci naší strategie rozvoje cestovního ruchu chceme cílit na lidi, kteří se v regionu chovají slušně a zároveň cílové skupiny, které umí utratit peníze, aby ekonomický efekt byl takový, že bude co nejméně lidí, co utratí co nejvíce peněz. Určitě je potenciál i příroda. Chceme tu cyklostezku komunikovat tak, že je to páteřní trasa, ale celý region je pro cykloturistiku i pro pěší zajímavý a chceme nabízet výlety do okolí, aby se tam lidé zdrželi a prozkoumali další místa. Například v Kloboukách existují takzvané Klobucké stezky, což jsou dobrodružné traily, které ale zatím nejsou dokončeny.

Máte předchozí zkušenosti se zvyšováním návštěvnosti cyklostezek v Česku nebo v zahraničí, případně jaké?

Ne, s tímto žádné předchozí zkušenosti nemáme. Jednou jsme to konzultovali s manažerem cyklostezky Bečva, ale to se spíše týkalo organizace managementu, propagace a cílových skupin.

8.2 SWOT analýza cyklostezky

Tato analýza se zaměřuje na vnitřní i vnější prostředí cyklostezky. Ze vnitřního hlediska je cílem zhodnotit její silné a slabé stránky a poté z vnějšího hlediska případné příležitosti i hrozby. Všechny tyto faktory mohou mít vliv na úspěšnost tohoto projektu a na další rozvoj samotné cyklostezky i prostředí, ve kterém se nachází. Tato SWOT analýza je v tabulce níže a jejím zdrojem je vlastní zpracování.

Tab. 9 SWOT analýza cyklostezky BEVLAVA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Propojení Česka a Slovenska	Nízká vybavenost pro cyklisty (stojany na kola, dobíjecí stanice na elektrokola, cyklobusy, úschovny kol...)
Napojení na dvě větší cyklostezky	Nedostatek ubytovacích zařízení

Přírodní atraktivita na trase	Nedostatek stravovacích zařízení
Chráněné krajinné oblasti a přírodní památky v regionu	V menších obcích nedostatečná dopravní dostupnost
Kulturně-historické památky v regionu	Nedostatečná propagace cyklostezky
Důraz na místní kulturu, tradice a zvyky	Nízká propracovanost webových stránek
Nízká zatíženost oblasti průmyslem	Malá nabídka turistických programů
Vysoká kvalita životního prostředí	
V letním období vyšší míra místních tradičních událostí	
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Rozvoj udržitelného cestovního ruchu	Konkurence ze strany jiných cyklostezek v regionu
Rozvoj místního cestovního ruchu a podnikání	Omezení finančních prostředků z EU nebo státního rozpočtu
Bezpečnější alternativa pro pohyb chodců i cyklistů	Nedostatek finančních prostředků na dofinancování výstavby ze strany měst a obcí
Spolupráce s dalšími regiony	Zanedbání ochrany přírodních památek v důsledku nárůstu návštěvníků
Čerpání dotací z EU a státního rozpočtu	Overturismus a případné znečištění přírodního prostředí
V důsledku pandemie zvýšení zájmu o domácí cestovní ruch	Nízký zájem o region z důvodu absence velkých turistických cílů

Zdroj: vlastní zpracování

9 SHRNU TÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI

Analytická část byla celkově zaměřena na samotnou cyklostezku a také na její okolí, především na prostředí, kterým vede, nabídkou služeb a potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu v daném území. Jelikož cyklostezka vede Českou republikou i Slovenskem, bylo na geografickou analýzu pohlíženo z pohledu obou území. V rámci ČR se analýza týkala okresu Zlín a Vsetín ve Zlínském kraji, přičemž část analýzy a některá data byla směřována na správní obvody obcí s rozšířenou působností. Na Slovensku se analýza týkala okresu Trenčín v Trenčianském kraji se zaměřením na obec Horné Srnie a města Nemšová a Trenčín.

Značnou část analýzy představovala již zmíněná geografická analýza, během které bylo posuzováno mimo jiné i přírodní prostředí, které jak se ukázalo, tvoří velkou část trasy cyklostezky a jejího okolí. Z analýzy také vyplynulo, že naopak nabídka kulturně-historických památek je relativně malá, tedy ve smyslu, že se zde nacházejí spíše menší památky, které nejsou takovým lákadlem pro návštěvníky. Obě analyzovaná území jsou nicméně vhodnou lokalitou pro cykloturisty, a to právě díky svým přírodním podmínkám, ale i zařízením, které mohou využít pro dodatečné sportovní vyžití. Co je ale velkým nedostatkem obou regionů, je infrastruktura, která je na nízké úrovni. Nabídka cyklistické infrastruktury je značně omezena a také ubytovací a stravovací služby jsou nedostatkové nejen v množství, ale také v kvalitě a standardu, jež návštěvníkům poskytují.

Mnoho těchto zjištění bylo také potvrzeno v rámci řízeného rozhovoru se zástupci Valašského Klobucka, kteří se na budování a provozu cyklostezky podílejí. Ti potvrdili absenci velkých turistických cílů v okolí cyklostezky, nicméně právě v tom vidí její potenciál, jelikož strategií pro tuto cyklostezku je poskytnutí udržitelného cestovního ruchu a zamezení případného overturismu. Infrastruktura byla hodnocena jako velmi málo propracovaná, nicméně rozvoj cyklostezky by tak mohl být příležitostí pro místní podnikatele nabízet více služeb. Ovšem to, společně s definováním cílových skupin cyklostezky a stanovením marketingových strategií, plánují dále prozkoumat.

V rámci SWOT analýzy byly pak shrnuty silné a slabé stránky cyklostezky, přičemž pro tuto cyklostezku hraje největší roli její geografická poloha, propojení dvou sousedních zemí, a tedy i více regionů, a návaznost na více větších tahů, nejen silničních, ale také cyklistických. Další výhodou je také okolní příroda a vysoká kvalita životního prostředí. Naopak největší nedostatky plynou z již zmiňované nekomplexní infrastruktury, ale také

i nízkého povědomí o této cyklostezce a prozatím nízké propagační činnosti. Kromě zmíněného byly také analyzovány příležitosti a hrozby této cyklostezky. Největší příležitostí je, že se více rozvíjí udržitelný cestovní ruch, přičemž v důsledku pandemie lidé jeví větší zájem o domácí cestovní ruch, což představuje příležitost k rozvoji místního cestovního ruchu v daných regionech. Důležitým aspektem je také zvýšená bezpečnost nejen chodců, ale i cyklistů v okolí. Hrozbu naopak mohou představovat konkurenční cyklostezky, které jsou lépe vybaveny a nabízejí vyšší kvalitu poskytovaných služeb a vyšší nabídku kulturního vyžití. Co se týče návštěvnosti, může dojít ke dvěma extrémům. Z důvodu absence větších turistických cílů nemusejí mít turisté o tyto regiony zájem, a cyklostezka tak bude nevyužívaná, nebo se naopak může stát, že o tuto cyklostezku budou turisté jevit až příliš velký zájem, což by mělo za následek přelidnění v daných destinacích a jejich případné znečištění.

V rámci navrhovaného projektu, který je podrobněji popsán v následující kapitole, je cílem navrhnout takový produkt, jenž by využil potenciálu samotné cyklostezky i jejího okolí. Zároveň by měl tento produkt eliminovat nedostatky a hrozby cyklostezky a měl by se držet strategie, kterou navrhují účastníci tohoto projektu. Myslí se tím především přilákání optimálního množství turistů, kteří se umějí chovat zodpovědně v rámci udržitelného cestovního ruchu a zároveň rádi utrací peníze za zážitky, které se v tomto případě zaměří na spojení přírody, sportu a kulturně-historických památek.

10 PROJEKT NOVÉHO PRODUKTU PRO ZVÝŠENÍ ATRAKTIVNOSTI CYKLOSTEZKY BEVLAVA

Poslední část diplomové práce je zaměřena na vytvoření nového produktu, jenž napomůže ke zvýšení atraktivnosti cyklostezky BEVLAVA. Nejprve je v kapitole definován celý projekt a jeho primární cíle, dále je popsán samotný produkt a způsoby jeho propagace. Navazující kapitoly se věnují časové, nákladové a rizikové analýze projektu, přičemž v závěru jsou zhodnoceny jeho dopady a přínosy.

10.1 Charakteristika projektu

Celý tento projekt vznikl na základě poznatků, jež vyplynuly z uskutečněných analýz. Nejdůležitějším aspektem cyklostezky je, že propojuje dva kraje a zároveň dva sousední státy. To dává projektu možnost oslovit širokou škálu potenciálních návštěvníků. K atraktivitě cyklostezky ve značné míře přispívá nejen přírodní prostředí, kterým vede, ale také mnoho menších kulturně-historických památek, jež na trase jsou. Z analýzy ovšem vyplývá, že cykloturisté spojují využití cyklostezky právě s návštěvami těchto památek spíše méně často. Výsledky analýzy také ukazují, že infrastruktura v obou dotčených regionech je značně omezena, proto je v rámci projektu zohledněna také možnost ubytování pro návštěvníky využívající navrhovaný produkt.

Projekt na zvýšení atraktivnosti této cyklostezky vychází nejen z požadavků destinačního managementu dotčených regionů, jehož záměrem je nabídnout návštěvníkům nevšední zážitky, ale především z potenciálu samotné cyklostezky i jejího blízkého okolí. Důraz je kladen především na zachování udržitelného cestovního ruchu, přičemž je propojena cykloturistika s agroturistikou. O obě tyto formy venkovského cestovního ruchu je stále větší zájem a v dnešní době má výrazný potenciál.

10.2 Cíle projektu

Hlavním cílem tohoto projektu je navrhnout takový produkt cykloturistiky, který povede ke zvýšení atraktivnosti cyklostezky BEVLAVA. Tento projekt by zároveň měl přispět ke zvýšení celkového povědomí o samotné cyklostezce, a zvýšit tak zájem o ni a její návštěvnost, ovšem pouze v určitých mezích, aby na území obou regionů nedošlo k overturismu. Zvýšení návštěvnosti by mělo vést ke zvýšení příjmů zainteresovaných subjektů ze služeb, které v rámci tohoto projektu návštěvníkům poskytnou. Mimoto by ale mohlo dojít ke zvýšení příjmů i dodatečných podniků a zařízení, které cykloturisté během

svého výletu či dovolené navštíví. Cílem je také zvýšit konkurenceschopnost této cyklostezky v porovnání s dalšími významnými cyklostezkami v regionech.

Mezi dílčí cíle tohoto projektu patří zvýšení povědomí a atraktivnosti Zlínského a Trenčianského kraje a také rozvoj agroturistiky a venkovského cestovního ruchu. Dále lze do dílčích cílů zahrnout návrh adekvátní marketingové strategie tohoto projektu. Neméně podstatnými cíli je poté zhodnocení rizik projektu a stanovení nákladů či časového harmonogramu celého projektu.

Co se týče cílových skupin, projekt je na tom obdobně jako samotná cyklostezka, a tudíž je zaměřen na širší škálu potenciálních návštěvníků. Jak již bylo zmíněno, cyklostezka propojuje dva státy, tudíž se dá říci, že cílovými skupinami jsou jak tuzemští, tak zahraniční návštěvníci. Z hlediska typologie cykloturistů může tento produkt zaujmout méně zdatné rekreační cyklisty, zdatnější rekreační cyklisty, ale také rodiny s dětmi, jelikož tento produkt nabízí spojení cykloturistiky s nevšedním zážitkem a zábavnými aktivitami ve venkovském prostředí. Produkt může oslovit všechny věkové kategorie, nicméně klíčovým faktorem je zájem potenciálních návštěvníků o agroturistiku. Návštěvníci, na které tento produkt cílí, by měli mít zájem především o regionální turistiku v rámci udržitelného cestovního ruchu a zároveň by to měli být takoví cykloturisté, kteří si rádi připlatí za kvalitu a utrácejí větší objem peněz za výjimečné a nevšední zážitky, které jsou pro ně v rámci jejich výletu či dovolené prioritou.

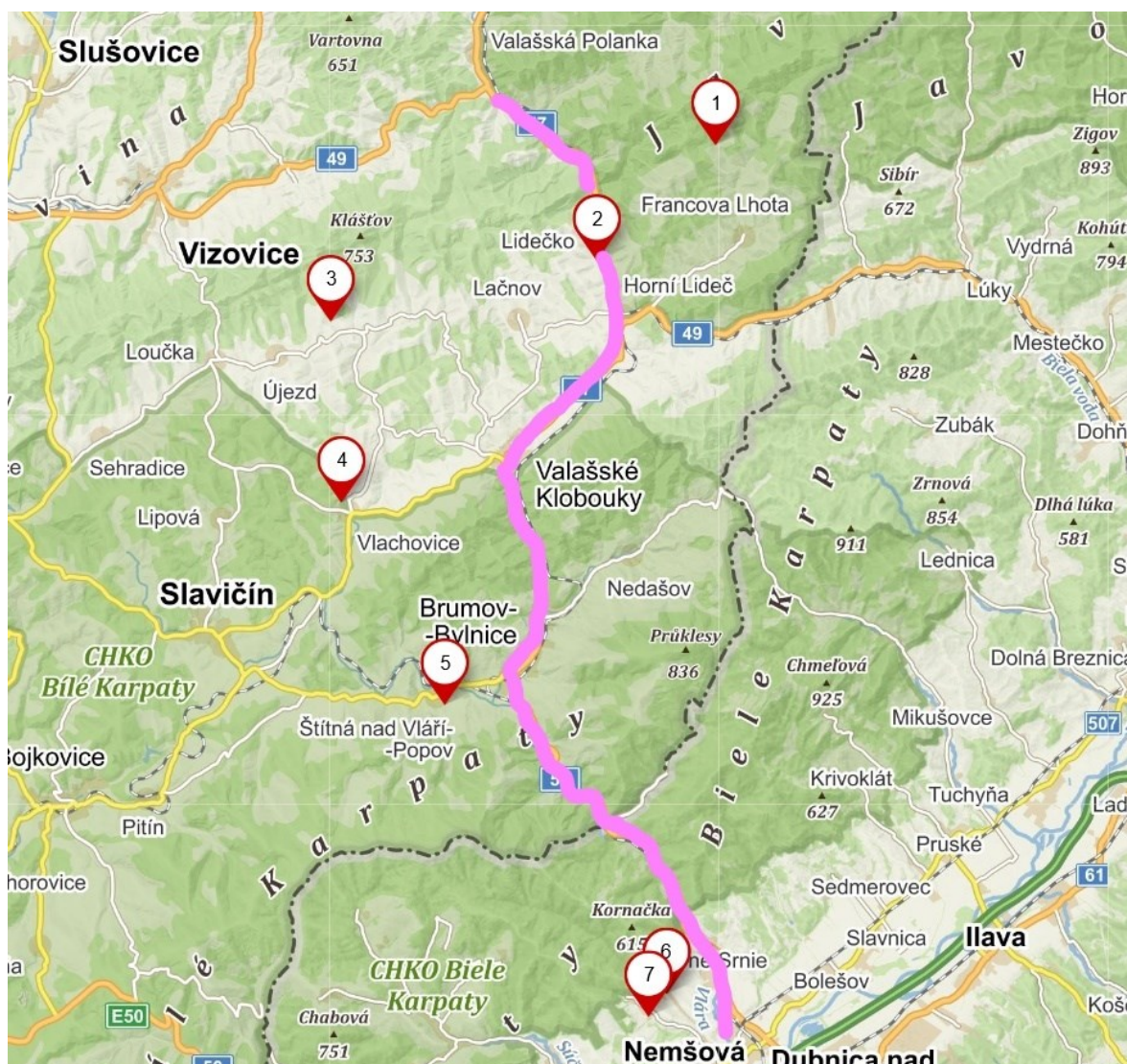
10.3 Vymezení nového produktu pro zvýšení atraktivnosti cyklostezky

Na základě výše zmíněných cílů a požadavků byl vytvořen nový produkt, který nese název „7 agrodivů Bevlavy“. Název produktu vychází z konceptu sedmi divů světa, přičemž v rámci tohoto produktu se jedná o sedm unikátních podniků s nabídkou jedinečných agroturistických zážitků. Jelikož je v okolí celá řada přírodních a historicko-kulturních aktivit, tyto podniky se pravděpodobně nejeví jako první volba, kam by návštěvníci cyklostezky mohli během svého výletu či dovolené zavítat. Nicméně pro milovníky agroturistiky a venkovského cestovního ruchu obecně mohou být naopak vnímány jako takové skryté poklady. Velkým potenciálem pro tento produkt je rozvíjející se agroturistika, a v propojení s cykloturistikou by tak mohla přinést nový a zajímavý element volnočasového vyžití pro potenciální návštěvníky.

Podstatou projektu je propojit sedm agropodniků, které jsou buď přímo na trase nebo mimo ni, ovšem v určité dojezdné blízkosti, a nabídnout komplexní balíček služeb agroturistiky.

Princip tohoto produktu spočívá v tom, že každý ze zúčastněných podniků nabídne speciální zážitek, například exkurzi po své farmě, ukázkou pěstování či chovu, vyzkoušení si péče o místní zvířata, přičemž po zakončení každé činnosti bude následovat ochutávka místních výrobků, které si buď návštěvníci sami připravili, nebo je už mají předem nachystané podniky.

Zvolené agropodniky jsou vyobrazeny na mapě na obrázku níže. Na obrázku je také vyznačena trasa cyklostezky, přičemž pouze jeden z podniků je přímo na této trase. Podniky jsou na obrázku označeny prostřednictvím čísel. Těmito podniky jsou: 1) Farma a penzion Severka ve Valašské Senici, 2) Agrofyto v Lidečku, 3) Envicentrum ve Vysokém Poli, 4) Sušírna Květomluva ve Vlachovicích, 5) Ekofarma a penzion Javorník ve Štítné nad Vláří, 6) Ranch 13 v Nemšové – Luborči, 7) Gazdovstvo Uhliská v Nemšové – Trenčianske Závade.



Obr. 3 Mapové zobrazení agropodniků podílejících se na projektu (Zdroj: Mapy.cz)

Prvním zvoleným podnikem je Farma a penzion Severka ve Valašské Senici, což je horská rodinná farma nacházející se v klidné, ale zároveň atraktivní lokalitě poblíž Pulčínských skal. Tato farma se zaměřuje nejen na turistiku a cykloturistiku, ale také rybolov a nachází se zhruba 9 km od cyklostezky s napojením v Horní Lidči. Součástí tohoto podniku je i ubytování v rámci penzionu a majitelé zde mimo jiné nabízejí pasení oveček, zážitků Hospodář na zkoušku, projížďky na koních a ponících, ale také masáže. Zhruba 800 m od farmy se také nachází koupaliště Valašská Senice (Horská farma Severka Valašská Senice, ©2021).

Dalším podnikem je ekofarma Agrofyto se sídlem v Lidečku, který se zaměřuje primárně na produkci mléka a hovězího masa, přičemž tyto výrobky jsou v BIO kvalitě. Mimo jiné se tato farma zabývá výrobou krmiv a pěstováním osiv pro vlastní potřebu. Své produkty prodávají především na svém e-shopu, nicméně nabízejí možnost exkurzí. Tyto exkurze s výkladem je možné absolvovat v období květen–červen a září–říjen a jsou určeny pro skupiny, ale zato pro všechny věkové kategorie (Agrofyto – Ekofarma Lidečko, ©2021).

Envicentrum Pro krajinu se nachází ve Vysokém Poli zhruba 10 km od cyklostezky napojující se ve Valašských Kloboukách. Je to environmentální středisko, které pro návštěvníky pořádá vzdělávací akce, jelikož jejich primárním zaměřením je tradiční hospodaření, tedy chov zemědělských zvířat a zpracování produktů, a snaha zachovat tyto tradiční způsoby hospodaření v regionu. Součástí Envicentra je také ubytování. Co se týče dalších nabízených služeb, patří sem například jízda v koňském povoze, odborné exkurze, výukové programy, přednášky, kurzy řemesel, a to nejen pro děti, ale také dospělé a seniory (Envicentrum PRO KRAJINU Vysoké Pole, ©2021).

Dalším podnikem je Sušírna Květomluva, která se nachází ve Vlachovicích zhruba 9 km od cyklostezky napojující se ve Valašských Kloboukách. Tato sušírna byla dříve známá jako Sušírna sv. Františka a je již přes 100 let stará. Zaměřuje se na pěstování a sušení ovoce a bylin, přičemž součástí této sušírny je menší bylinná farma a políčka s bylinami a jedlými květy. Veškeré produkty jsou ručně vyráběné a v BIO kvalitě, a v současné době majitelé plánují možnost exkurze zaměřené na pěstování a zpracování všech nabízených produktů, které mimo jiné zahrnují bylinné koupele, oleje, čaje, sirupy a další (Květomluva, ©2021).

Na trase se dále nachází Ekofarma a penzion Javorník ve Štítné nad Vláří, pouze 3 km od cyklostezky napojující se v Brumově-Bylnici. Tato farma se specializuje na živočišnou výrobu a částečně i na rostlinnou výrobu, primárně se zaměřením na mléčné a masové výrobky. V průběhu let také rozšířili svoji produkci o pekařské výrobky, pěstování ovoce,

pěstitelské pálenice, ale také o výrobu sirných knotů a svící. Součástí tohoto podniku je i ubytovací zařízení a Relax centrum s nabídkou relaxačních koupelí, fototerapie, masáží, sauny a také posilovna. V rámci agroturistiky podnik nabízí prohlídku farmy a potravinářských provozů či ukázkou ojedinělého modelového systému krajiny tvorby (Ekofarma Javorník, ©2021).

Na slovenské straně cyklostezky se jedná o rodinný Ranch 13 v Nemšové – Ľuborči. Tento ranč je westernově zaměřený, přičemž primárně se specializuje na práci s dobyt看em, lasem a reining. Je také známý tím, že v jejich western rodeu se scházejí nejlepší jezdci z České republiky a Slovenska. Na území ranče se nachází také jezero, velká stodola vhodná pro společenské akce a také Saloon. Podnik nabízí také nejen ubytovací služby, ale i stravovací, a to v jezdecké hale, jejíž součástí je restaurace. Ranč nabízí mnoho služeb, mezi které patří například prohlídka zvířat v jejich ZOO, trénink koní, interní i externí kurzy, vycházka na koni do přírody s trenérem, jezdecké kurzy, tréninky lasování, ale také degustace vín (Ranch 13, ©2021).

V neposlední řadě se jedná o Gazdovstvo Uhliská nacházející se v Nemšové – Trenčianske Závade, což je rodinná farma, přičemž součástí podniku je také penzion s restaurací. Návštěvníkům nabízejí vodění na koních a ponících, vycházky na koních do přírody s trenérem, dále možnost ustájení koní. Pravidelně je tu organizována také jezdecká škola zahrnující lekce ježdění na koních a také jezdecké závody. Je zde také realizována hipoterapie prostřednictvím občanského sdružení Hipoško. Kromě koní zde mají také minifarmu, kde se nachází kozy, ovce, slepice, kohouti, husy, čínská prasata, oslové a páv s pávicí. Součástí této farmy je také hmyzí hotel s lesními včelami, motýli a jiným hmyzem (Gazdovstvo Uhliská, ©2021).

Nově navrhovaný produkt má podobu mobilní aplikace, v rámci které mají návštěvníci možnost za jednotnou sumu zakoupit balíček zahrnující jeden zážitek v každém ze sedmi agroturistických podniků. Každý z podniků v této aplikaci nabízí jedinečnou zážitkovou aktivitu, na kterou se daný podnik zaměřuje, a která bude trvat celkem 1,5 hod. Jedná se o chov hospodářských zvířat či koní, což zahrnuje mimo jiné i péči o ně, jejich výchovu a jejich krmení. Dále se jedná o biofarmaření, domácí výrobu mléčných produktů, ale také bylinkářské pěstování a sušírný ovoce. Doplnkem každého zážitku je vždy nějaký bonus, ať už se jedná o degustaci domácích produktů na místě, degustaci produktů, na jejichž výrobě se návštěvník přímo podílí či možnost odnést si tyto lokálně vyráběné produkty s sebou

domů. V tabulce níže jsou vypsané agropodniky vybrané pro spolupráci, města a obce, ve kterých se nacházejí a jaký zážitek s bonusem navíc bude součástí tohoto balíčku.

Tab. 10 Souhrn podniků a zážitků obsažených v balíčku

Město/obec	Agropodnik	Zážitek	Bonus
Valašská Senice	Farma Severka	Ošetřování, dojení a krmení koz a ovcí	Ochutnávka domácího frgálu
Lidečko	Agrofyto	Exkurze po biofarmě	Ochutnávka mléčných výrobků
Vysoké Pole	EnviCentrum Pro krajinu	Bylinkářská exkurze s ukázkou výroby čaje či mastí	Vlastnoručně vyrobený bylinný čaj nebo mast s sebou
Vlachovice	Květomluva	Prohlídka bylinných políček a ukázka sušení bylinek	Ochutnávka jedlých květů a sušeného ovoce
Štítná nad Vláří	Ekofarma Javorník	Prohlídka farmy a výroby mléka včetně krmení telátek	Ochutnávka mléčných výrobků
Nemšová – Luborča	Ranch 13	Jízda na koni s ukázkou reiningu a lasování	Ochutnávka kulinařských výrobků z masa vlastního chovu
Nemšová – Trenčianska Závada	Gazdovstvo Uhliská	Jízda na koni a ukázka péče o koně a další zvířata	Ochutnávka sezónních produktů z vlastního chovu

Zdroj: vlastní zpracování

Aplikace bude, co se designu týče, vycházet z logomanuálu samotné cyklostezky BEVLAVA, aby bylo zřetelné jejich vzájemné propojení. Na úvodní straně aplikace bude mapa, na níž bude vyznačeno, kde se jednotlivé agropodniky nacházejí. Po kliknutí na

jednotlivé agropodniky se otevře jejich profil. Na tomto profilu budou nejprve sepsány základní informace o podniku, čím se podnik zabývá a čím je výjimečný. Mimoto zde bude také uvedena informace, zda je součástí daného podniku nabídka ubytovacích a stravovacích služeb. Pod informacemi o podniku bude popsán samotný zážitek, tedy jaká konkrétní služba je součástí tohoto balíčku a také na jaký bonus se mohou návštěvníci těšit. Součástí profilu podniku bude také vymezení dalších služeb a zážitků, které je možné v daném podniku absolvovat. Bude zde také uvedena důležitá informace, a sice že každý návštěvník, jenž uplatňuje služby z tohoto balíčku, má slevu 7 % na veškeré další služby, které podnik nabízí. Myslí se tím například ubytovací služby či zážitky, které by si chtěl návštěvník dokoupit na místě. Poté, co si návštěvník přečte informace o všech agropodnicích a jejich zážitcích, vrátí se na úvodní stránku, kde pod zmíněnou mapou bude tlačítko s možností zakoupení tohoto balíčku. Přestože je tento produkt avizován jako balíček a komplexní nabídka „7 agrodivů Bevlavy“, součástí nabídky bude možnost zakoupení každého zážitku zvlášť. Tedy pokud návštěvník neplánuje navštívit všech sedm agropodníků, může si zakoupit jednotlivé zážitky samostatně. Jelikož jsou tedy dvě varianty, jak si zážitky zakoupit, budou tyto varianty níže popsány zvlášť.

Komplexní balíček „7 agrodivů Bevlavy“

Tento balíček se bude prodávat pouze prostřednictvím aplikace a pro ty, kdo nevládní chytrý telefon, bude možné balíček zakoupit v turistických informačních centrech. Jak již bylo zmíněno, tlačítko s možností zakoupení balíčku se bude nacházet na hlavní stránce aplikace. Poté, co zákazník zvolí tuto možnost, objeví se výčet toho, co zákazník může zakoupit, a vybere tedy balíček „7 agrodivů Bevlavy“. Dále bude přesměrován na formulář s kontaktními údaji osoby, pro kterou je balíček zakoupen a která jej reálně bude využívat, jelikož je jeden balíček na jednu osobu. Tento formulář vygeneruje zákaznické číslo, kterým se návštěvník bude dále prokazovat. Po zakoupení bude v rámci aplikace probíhat přímo platba kartou. Dalším krokem je rezervace zážitku, přičemž z důvodu personální náročnosti těchto zážitků, budou návštěvníkům k dispozici předem vybrané termíny. Tyto termíny budou vypsány dle otevírací doby každého podniku ve všední dny i o víkendech, nicméně budou vypsány pro období květen až říjen. Každý zážitek bude možné absolvovat pouze ve skupinách a každá skupina bude mít kapacitu 7 osob. V rámci rezervace si tedy zákazník v aplikaci otevře kalendář s volnými termíny a v závislosti na kapacitě si rezervuje místo v konkrétním zvoleném termínu. V závislosti na volné kapacitě je možné se na termín přihlásit také na poslední chvíli, ovšem odhlásit se z daného termínu je možné nejpozději

3 dny před termínem. Co se týče těch, kdo si balíček zakoupí v turistickém informačním centru, místní pracovník jim vyřídí vyplnění formuláře s údaji přímo na místě, kde také zákazník balíček zaplatí, načež mu pracovnice TIC vygeneruje a předá zákaznické číslo. Rezervace termínu zážitku a veškeré změny rezervace či její zrušení bude moci zákazník provést buď telefonicky nebo osobně v jakémkoli turistickém centru, který tento produkt nabízí.

Realizaci zážitků si zajišťuje každý podnik sám, čímž se myslí, že různé výklady a exkurze má na starosti vždy pracovník daného podniku. Ten bude k dispozici zákazníkům po celou dobu absolvování jejich zážitku i s bonusovou degustací. Každý podnik má svoji otevírací dobu pro veřejnost a po celou tuto dobu se v podniku nacházejí zaměstnanci, kteří jsou pro své návštěvníky k dispozici, ale co se týče využití zážitků z tohoto balíčku, není možné je absolvovat bez rezervace. V daném termínu se tedy návštěvník dostaví do vybraného podniku, kde už se ho ujme místní pracovník a proběhne konkrétní zážitek. Po absolvování zážitku pracovnice podniku v systému zadá čerpání zážitku jednotlivými návštěvníky, což se promítne také na jejich uživatelské stránce, aby nebylo možné ten samý zážitek absolvovat dvakrát. Zážitky tohoto komplexního balíčku lze absolvovat v časovém rozmezí dvou let, přičemž nezáleží na tom, v jakém pořadí návštěvník zážitky absolvuje. Balíček obsahuje 7 zážitků a pokud návštěvník neuplatní všech 7 v rozmezí dvou let, nevyužité zážitky propadají a cena není vratná. Návštěvníci mohou samozřejmě využít dalších služeb podniku, ovšem pouze v rámci jejich otevírací doby a tyto služby budou hrazeny zvlášť, nikoli v rámci aplikace. Na tyto služby mohou uplatnit 7% slevu, a to po předložení zákaznického čísla a po absolvování zážitku v daném podniku.

Jednotná cena tohoto balíčku je 2 465 Kč. Tato cena je pro 1 osobu, přičemž dítě do 3 let neplatí nic a děti od 4 do 15 let platí 75 % z ceny, tedy 1 849 Kč. Cena se skládá z nákladů jednotlivých podniků, marže těchto podniků a marže, kterou si účtuje provozovatel aplikace, čímž se myslí města a obce, jež mají na starosti cyklostezku BEVLAVA. Náklady podniků zahrnují hodinovou mzdu odpovědného pracovníka ve výši 240 Kč, což je průměrná hrubá hodinová mzda v zemědělství za rok 2020, dále náklady na zpracování produktu, který návštěvník obdrží, pohybující se v rozmezí 64 až 120 Kč a další vedlejší provozní náklady pohybující se v rozmezí 280 až 350 Kč. Pro některé podniky jsou tyto náklady nižší a pro některé vyšší, to vše v závislosti na jejich činnosti a nákladech. Jeden zážitek trvá celkem 1,5 h a počítá se ještě s půl hodinou na úklid ze strany podniku, proto se do nákladů zahrnuje mzda pro pracovníka za 2 hodiny, tedy 480 Kč. Náklady jsou následně počítány tak, že mzda

pracovníka a vedlejší provozní náklady nejsou přiděleny jednotlivému návštěvníkovi, nýbrž skupině 7 lidí, což je maximální kapacita skupiny v jednom termínu, je nutno tedy podělit tyto náklady mezi jednotlivé návštěvníky. Náklady za produkt se vztahují k jednotlivým návštěvníkům, počítá se tedy s plnou výší nákladu na 1 osobu. Z celkové ceny 2 465 Kč si bere provozovatel aplikace marži ve výši 15 %, kterou může využít na pokrytí nákladů na provoz aplikace a na její propagaci. Zbývá část, tedy 1 732 Kč připadne podniku, přičemž částka zahrnuje marži ve výši 20 % a náklady podniku. Celková cena je kalkulována v tabulce níže, částky v tabulce jsou zaokrouhleny na celé Kč.

Tab. 11 Kalkulace ceny komplexního balíčku

Podnik	Náklad podniku (Kč)	Marže podniku 20 % (Kč)	Marže aplikace 15 % (Kč)	Cena celkem bez DPH (Kč)	DPH 21 % (Kč)	Cena celkem s DPH (Kč)
Farma Severka	173,-	43,-	38,-	254,-	53,-	307,-
Agrofyto	194,-	49,-	43,-	286,-	60,-	346,-
EnviCentrum Pro krajinu	173,-	43,-	38,-	254,-	53,-	307,-
Květomluva	173,-	43,-	38,-	254,-	53,-	307,-
Ekofarma Javorník	194,-	49,-	43,-	286,-	60,-	346,-
Ranch 13	239,-	60,-	53,-	352,-	74,-	426,-
Gazdovstvo Uhliská	239,-	60,-	53,-	352,-	74,-	426,-
Cena celkem	1 385,-	347,-	306,-	2 038,-	427,-	2 465,-

Zdroj: vlastní zpracování

Cesta na kole mezi jednotlivými vybranými podniky zabere v průměru 5 hodin a pakliže každý ze zážitků trvá 1,5 hod., není vhodné absolvovat všechny zážitky z nabídky v jeden den. Na základě kapacitních možností vybraných termínů je možné si zážitky rozvrhnout do dvou až tří po sobě jdoucích dnů, a absolvovat je tak v podstatě najednou. Lepší variantou

ovšem je, spojit zážitek a návštěvu daného podniku s návštěvou kulturně-historické památky či jinou volnočasovou či sportovní aktivitou v okolí, a projet si tak celou cyklostezku postupně. Z tohoto důvodu nabízejí vybrané podniky slevu na ubytovací služby v jejich zařízení.

Samostatný zážitek

Pokud si je zákazník jist, že nenavštíví všech 7 agropodniků v rozmezí dvou let, může si zakoupit jednotlivé zážitky samostatně. To bude fungovat obdobně jako při koupi komplexního balíčku. Po zvolení zakoupení tlačítka zakoupení se opět objeví výčet toho, co zákazník může zakoupit, přičemž pod nabídkou komplexního balíčku budou vyjmenovány jednotlivé zážitky společně s jejich cenou. Poté, co si zákazník vybere kliknutím konkrétní zážitek, bude opět přesměrován na formulář s kontaktními údaji, který mu po vyplnění vygeneruje zákaznické číslo a zákazník následně provede online platbu tohoto zážitku. Podobně jako u balíčku zde bude nabídka volných termínů. Tyto termíny budou opět vypsány v období květen až říjen, ve všední dny i o víkendech, a bez nutné rezervace nebude moci návštěvník vybraný zážitek absolvovat. Návštěvník může mimo aplikaci opět využít služeb jednoho z turistických informačních center, které tento produkt prodává. I při koupi samostatných zážitků vše vyřídí místní pracovník, tedy vyplnění formuláře s údaji, zpracování úhrady zážitku, přidělení zákaznického čísla, rezervaci termínu či případné změny a zrušení termínu, a to opět buď telefonicky nebo osobně.

V samotném podniku realizace probíhá obdobně, a sice že vše má na starosti pracovník daného podniku. V daném termínu dorazí návštěvník do daného podniku a absolvuje zážitek. Tam bude místní pracovník návštěvníkovi k dispozici po celou dobu absolvování zážitku a také poté během bonusové degustace. Po absolvování pracovník opět v systému zadá čerpání zážitku, čímž se zákaznický účet uzavře, jelikož není možné z něj čerpat další zážitky. Po čerpání zážitku může návštěvník taktéž využít 7% slevu na další služby daného podniku, opět po předložení zákaznického čísla a po absolvování zážitku v daném podniku. Pokud by chtěl návštěvník absolvovat i jiné zážitky z nabídky, bude muset vždy znovu vyplnit formulář s údaji, a obdrží tak vždy nové zákaznické číslo. U samostatných zážitků jsou obdobné podmínky, a sice že v závislosti na volné kapacitě je možné se na termín přihlásit na poslední chvíli a odhlásit se z daného termínu je možné nejpozději 3 dny před termínem, nicméně platnost vybraného zážitku je pouze jeden rok. Návštěvník musí tedy vybraný zážitek absolvovat v letní sezóně roku zakoupení, v opačném případě nevyužitý zážitek propadá a cena není vratná.

Co se týče ceny, tak pro každý zážitek se liší a opět je stanovena pro 1 osobu, přičemž dítě do 3 let neplatí nic a děti od 4 do 15 let platí 75 % z ceny. Ta je stanovena stejným způsobem jako cena komplexního balíčku s tím rozdílem, že marže, která připadá provozovateli aplikace, tedy městům a obcím, jež mají na starosti cyklostezku BEVLAVA, je vyšší než u komplexního balíčku, konkrétně ve výši 20 %. Z tohoto důvodu je také celková cena jednotlivých zážitků vyšší. Jednotlivé podniky mají stejnou marži i náklady jako v případě kalkulace komplexního balíčku. Kalkulace cen jednotlivých zážitků je v tabulce níže.

Tab. 12 Kalkulace ceny samostatných zážitků

Podnik	Náklad podniku (Kč)	Marže podniku 20 % (Kč)	Marže aplikace 20 % (Kč)	Cena celkem bez DPH (Kč)	DPH 21 % (Kč)	Cena celkem s DPH (Kč)
Farma Severka	173,-	43,-	54,-	270,-	57,-	327,-
Agrofyto	194,-	49,-	61,-	304,-	64,-	368,-
EnviCentrum Pro krajinu	173,-	43,-	54,-	270,-	57,-	327,-
Květomluva	173,-	43,-	54,-	270,-	57,-	327,-
Ekofarma Javorník	194,-	49,-	61,-	304,-	64,-	368,-
Ranch 13	239,-	60,-	75,-	374,-	79,-	453,-
Gazdovstvo Uhliská	239,-	60,-	75,-	374,-	79,-	453,-

Zdroj: vlastní zpracování

10.4 Propagace nového produktu

Marketingovou stránku tohoto projektu by zajišťovaly obce a města podílející se na budování samotné cyklostezky a jejich destinační management. Cílem propagace je zvolení vhodné strategie, která osloví cílové skupiny a potenciální návštěvníky a měla by zahrnovat atraktivní a věcný popis nového projektu. Produkt je ve formě mobilní aplikace, proto bude většina propagace a marketingové komunikace vedena elektronicky.

Nejpodstatnější částí propagace budou webové stránky cyklostezky BEVLAVA. Na základě získaných informací by dané webové stránky měly projít aktualizací a modernizací. Jelikož je tento nový produkt vytvořen za účelem zvýšení atraktivnosti cyklostezky, propagace na jejich webových stránkách je nezbytností. Dále bude reklama na tuto aplikaci umístěna na webové stránky zúčastněných obcí, například www.valasskeklobucko.cz, www.hornolidecko.cz a www.nemsova.sk. Kromě těchto měst se na cyklostezce BEVLAVA podílí také Centrála cestovního ruchu Východní Moravy, proto bude reklama na aplikaci umístěna také na webových stránkách www.vychodni-morava.cz, kde jsou propagována místa, akce a turistické cíle na území Východní Moravy. V neposlední řadě bude za účelem zvýšení povědomí o produktu využit portál Kudy z nudy, který funguje pod záštitou České centrály cestovního ruchu – CzechTourism. Využití služeb tohoto portálu je bezplatné, přičemž dosah komunikace je napříč celou republikou.

Dalším elektronickým kanálem, který bude k propagaci produktu využit, jsou sociální sítě. Tento propagační nástroj je v dnešní době velice oblíbený a má značný vliv na rozhodování potenciálních návštěvníků. Nejvhodnějším nástrojem bude facebooková stránka cyklostezky, která bude v budoucnu vytvořena. Na této stránce najdou návštěvníci veškeré informace o tomto produktu a v budoucnu také příspěvky a zkušenosti těch, kteří si produkt zakoupili. Dále může být produkt propagován na facebookové stránce Východní Moravy a případně jej mohou propagovat další stránky zaměřující svůj obsah na cestování, cykloturistiku a agroturistiku. Mimo Facebook bude propagace prováděna prostřednictvím Instagramu, a to obdobným způsobem jako prostřednictvím Facebooku. Bude se tedy jednat o obdobné stránky a lidé zde budou moci sdílet vlastní zkušenosti s tímto produktem a všemi zážitky, jež jsou jeho součástí.

Jak již bylo zmíněno, Centrála cestovního ruchu Východní Moravy podporuje celý projekt cyklostezky a již vydala mapu, ve které je vyznačena trasa cyklostezky a také turistické cíle v blízkém okolí cyklostezky. Jelikož se tato mapa a její obsah bude každý rok aktualizovat, bude možné zakomponovat informaci o tomto produktu také do této mapy. Byly by zde uvedeny základní informace o aplikaci a odkaz, kde je možné ji najít. Dále je po vytvoření logomanuálu pro cyklostezku v plánu také vybudování informačních tabulí se sjednoceným designem a obsahem. Součástí těchto tabulí by byl také odkaz na tento produkt, a to v podobě QR kódu, který by odkazoval na samotnou aplikaci.

V neposlední řadě bude produkt propagován prostřednictvím turistických informačních center, kde budou umístěny letáčky propagující produkt. Na území České republiky se bude

jednat o informační středisko v Brumově-Bylnici, informační centrum ve Francově Lhotě, informační centrum v Horní Lidči a městské informační centrum ve Valašských Kloboukách. Na Slovensku to poté bude městské informační centrum v Nemšové a kulturně-informační centrum v Trenčíně.

10.5 Časová analýza projektu

Součástí této kapitoly je harmonogram projektu, jenž zahrnuje veškeré činnosti ve fázi definování projektu, plánování projektu a samotné realizace projektu. Za účelem vymezení časového plánu projektu a jednotlivých činností byla využita metoda CPM, tedy metoda kritické cesty, která je jednou z metod síťové analýzy. Jakožto podpůrný program v rámci této analýzy byl využit software POM-QM. Z tohoto softwaru jsou následně zaznamenány dva výstupy, a sice výpočet doby trvání projektu spolu s kritickou cestou a síťový graf vycházející z těchto dat. Aby bylo možné tyto dva výstupy ze softwaru získat, nejprve je nutné stanovit si jednotlivé činnosti projektu, dobu jejich trvání a jejich vzájemnou posloupnost a návaznost. Tyto údaje jsou sepsány v tabulce níže.

Tab. 13 Časový plán činností v rámci projektu

Činnost	Popis činnosti	Doba trvání (dny)	Předchozí činnost
A	Analýza trhu, zájmu o produkt a konkurenční nabídky	30	-
B	Vyhodnocení analýzy trhu	5	A
C	Vyhodnocení nabídky konkurence	5	A
D	Návrh a definování produktu v podobě aplikace	14	B, C
E	Analýza nabídky agropodniků na trase cyklostezky	20	D
F	Vybrání agropodniků pro spolupráci, oslovení vybraných projektů	11	E
G	Jednání o podmínkách spolupráce s vybranými agropodniky a podepsání smlouvy o spolupráci	12	F

H	Žádost o financování z dotačních programů	1	G
I	Získání finančních prostředků z rozpočtů obcí	60	H
J	Získání finančních prostředků z dotačních programů	90	H
K	Zadání objednávky designu a tvorby mobilní aplikace	1	G, I, J
L	Vytvoření obsahu aplikace	20	K
M	Vývoj aplikace	30	L
N	Kompletace a schválení obsahu aplikace	2	M
O	Testování aplikace	30	N
P	Vyhodnocení testování a případné úpravy aplikace	14	O
Q	Schválení aplikace	7	P
R	Navržení marketingové kampaně, designu a obsahu propagačních materiálů	30	N
S	Příprava marketingové kampaně	4	R
T	Realizace marketingové kampaně (umístění propagace do informačních center a na webové stránky a sociální sítě)	7	Q, S
U	Uvedení aplikace do provozu	1	T

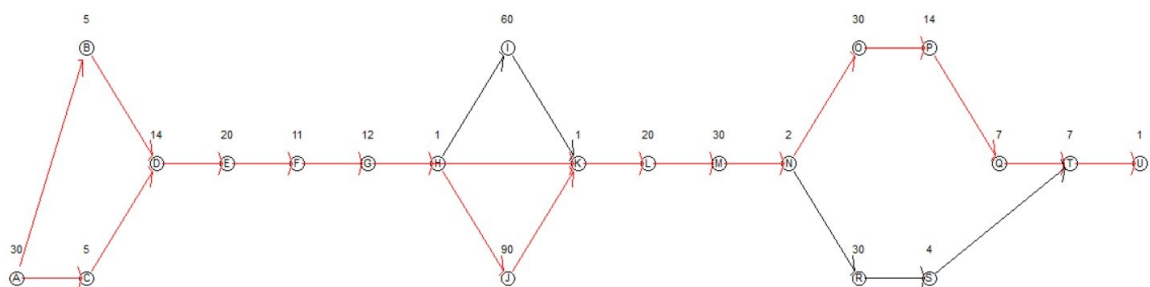
Zdroj: vlastní zpracování

Na následujícím obrázku je vyobrazen časový harmonogram projektu společně s kritickou cestou, tedy nejkratší možnou dobou, za jakou lze tento projekt realizovat. Tabulka je výstupem ze softwaru POM-QM.

Activity	Activity time	Early Start	Early Finish	Late Start	Late Finish	Slack
Project	295					
A	30	0	30	0	30	0
B	5	30	35	30	35	0
C	5	30	35	30	35	0
D	14	35	49	35	49	0
E	20	49	69	49	69	0
F	11	69	80	69	80	0
G	12	80	92	80	92	0
H	1	92	93	92	93	0
I	60	93	153	123	183	30
J	90	93	183	93	183	0
K	1	183	184	183	184	0
L	20	184	204	184	204	0
M	30	204	234	204	234	0
N	2	234	236	234	236	0
O	30	236	266	236	266	0
P	14	266	280	266	280	0
Q	7	280	287	280	287	0
R	30	236	266	253	283	17
S	4	266	270	283	287	17
T	7	287	294	287	294	0
U	1	294	295	294	295	0

Obr. 4 Výsledné řešení doby trvání projektu pomocí softwaru POM-QM (Zdroj: vlastní zpracování)

Další obrázek představuje síťový graf, který vyobrazuje posloupnost a návaznost jednotlivých činností, jež jsou součástí všech fází projektu, od analýzy trhu, přes návrh a vytvoření aplikace, návrh a realizaci marketingové kampaně, až po uvedení aplikace do provozu. Kritická cesta je na síťovém grafu znázorněna červeně.



Obr. 5 Síťový graf činností projektu (Zdroj: vlastní zpracování)

Z výsledků vyplývá, že nejkratší možná doba trvání tohoto projektu je 295 dní. Součástí výsledků je také vymezení kritické cesty, která zahrnuje činnosti A→B→C→D→E→F→G→H→J→K→L→M→N→O→P→Q→T→U. U těchto činností

není žádná časová rezerva. U činnosti I byla zjištěna časová rezerva 30 dní, dále u činností R a S byla zjištěna časová rezerva 17 dní. To znamená, že je možné, aby tyto činnosti trvaly déle, než je plánováno, aniž by toto prodlení ohrozilo časový harmonogram celého projektu, a došlo tak ke zpoždění realizace projektu.

10.6 Nákladová analýza projektu

Stanovení nákladů vychází z harmonogramu projektu, veškeré náklady jsou tedy stanoveny pouze po dobu uvedenou ve zmíněném harmonogramu. Náklady nad rámec tohoto časového období a následného provozu aplikace nejsou v této kapitole zahrnuty. Celkové náklady vychází na 319 921 Kč, přičemž jednotlivé nákladové položky a jejich výše jsou popsány v tabulce č. 14. Obdobně jako budování cyklostezky by mohl tento projekt být financován převážně z dotačních programů či operačního přeshraničního programu a zbylou část nákladů by pokryly dotčené obce a města ze svých rozpočtů.

Nejprve je do nákladů zahrnuta položka analýzy trhu, analýzy konkurence a analýzy nabídky agropodníků v okolí cyklostezky, což spočívá nejen ve vyhotovení daných analýz, ale také zhodnocení jejich výsledků. Tyto analýzy by byly prováděny prostřednictvím externí agentury. Doba vymezená pro tyto analýzy trhu a konkurence je 30 dní, přičemž následných 5 dní je vyhrazeno pro vyhodnocení daných analýz. Obě analýzy mají fixní cenu, a sice cena analýzy trhu činí 10 000 Kč a cena analýzy konkurence 20 000 Kč. Výše těchto dvou nákladových položek je stanovena na základě ceníku agentury, jež podobné služby poskytuje, přičemž tento ceník je dostupný na jejích webových stránkách. Na analýzu nabídky agropodníků je vyhrazeno 20 dní, přičemž bude realizována destinačním management daných regionů. Náklady na tuto analýzu zahrnují mzdy 1 pracovníka, který se této analýze budou věnovat celých 20 dní v průměru 2 hodiny denně. Práce na analýze bude přidělena stálému pracovníkovi, a bude tak nad rámec jejich běžné práce, proto bude dodatečně ohodnocena hrubou mzdou ve výši 340 Kč/hod. Tato částka vychází z průměrné hrubé měsíční mzdy zaměstnanců veřejné správy za rok 2020 ve výši 40 635 Kč. Z čehož vyplývá, že průměrná hrubá hodinová mzda činí 253,97 Kč a po přičtení sociálního a zdravotního pojištění hrazeného zaměstnavatelem vyjde zmíněných 340 Kč/hod. Tato hrubá hodinová mzda bude stejná pro všechny pracovníky destinačního managementu daných regionů, kteří se na tomto projektu budou podílet, přičemž každý z úkolů budou řešit různí pracovníci.

Následně se náklady vztahují k návrhu a definování samotného produktu v časovém rozmezí 14 dní. Mimo navržení produktu pak náklady zahrnují mzdové ohodnocení patřičných pracovníků, kteří se podílejí na oslovení a jednání s partnerskými agropodniky. Pro vybrání a oslovení těchto podniků a následné jednání s nimi o podmínkách spolupráce a podepsání smlouvy o spolupráci je vyhrazeno celkem 23 dní. Těmto úkolům se opět bude věnovat 1 pracovník destinačního managementu v průměru 2 hodiny denně, přičemž hrubá hodinová mzda bude opět činit 340 Kč. V návaznosti na to jsou zde náklady na zpracování obsahu produktu, tedy konkrétně obsah jednotlivých profilů podniků a jejich zážitků, jež budou v aplikaci uvedeny. To bude zpracovávat 1 pracovník destinačního managementu cyklostezky po dobu 22 dní, v průměru 1 hodinu denně, přičemž hrubá hodinová mzda činí 340 Kč.

Nedílnou součástí projektu je zajištění finančních prostředků, proto značná část nákladů je vymezena pro mzdové ohodnocení pracovníka, který se bude věnovat žádostem o financování a jeho zajištění. Tyto úkoly bude mít na starosti 1 pověřený pracovník destinačního managementu. Vypracování žádosti je vymezen 1 den, získání finančních prostředků z rozpočtů obcí je vymezeno 60 dní a získání finančních prostředků z dotačních programů 90 dní, přičemž tyto dva úkoly budou probíhat souběžně. Pracovník se jim bude věnovat v průběhu 1,5 hodiny denně a hrubá hodinová mzda bude činit 340 Kč. Součástí povinností tohoto pracovníka bude také zadání objednávky aplikace, což bude provedeno během 1 dne v délce trvání zhruba 2 hodin a následná kontrola a schválení aplikace, na což je vyhrazeno časové rozmezí 7 dní, nicméně se počítá, že se tomu pracovník bude věnovat celkem 3 hodiny. Platově budou oba tyto úkony ohodnoceny obdobně jako předešlé činnosti.

Po předchozí fázi projektu budou náklady zaměřeny na samotnou mobilní aplikaci. Velkou část nákladů tvoří design aplikace, jež bude vytvořen ve spolupráci s destinačním management, načež externí agentura bude aplikaci vyvíjet. Na návrh designu a vývoj aplikace je vyhrazeno celkem 30 dní, přičemž se počítá s tím, že se tomuto úkolu bude programátor z agentury věnovat celkem zhruba 90 hodin, načež hodinová sazba tohoto programátora činí 900 Kč. V závěru ji také bude testovat a uvede ji do provozu, což představuje druhou polovinu nákladů na aplikaci. Testování proběhne v rozmezí 30 dní, následně proběhne vyhodnocení testování a případné úpravy poté proběhnou v rozmezí 14 dní, přičemž čas, který programátor těmto úkonům bude věnovat bude celkem zhruba 12 hodin. Uvedení do provozu trvat 1 hodinu. Hodinové sazba je obdobná jako u předešlé činnosti. Výše hodinové sazby a počet hodin strávených prací zmíněných úkonů byl

stanoven po konzultaci s IT specialistou, který se zabývá vývojem mobilních aplikací. Do této nákladové položky je zahrnut předplacený roční provoz aplikace ve fixní výši 1 890 Kč za měsíc, což činí 22 680 Kč za rok, které je nutné uhradit předem. Výše této nákladové položky je stanovena na základě ceníku agentury, jež podobné služby poskytuje, přičemž tento ceník je dostupný na jejích webových stránkách.

Posledními položkami nákladů je marketingová kampaň. Tu budou mít na starost 2 pracovníci destinačního managementu cyklostezky, přičemž se počítá, že doba navržení marketingové kampaně, designu a obsahu propagačních materiálů, obsahu propagace na sociálních sítích a příprava marketingové kampaně bude probíhat v časovém rozmezí 34 dní. Této práci se pracovníci budou věnovat zhruba 3 hodiny denně a mzdové ohodnocení bude činit opět 340 Kč/hod. V rámci propagace se náklady také vztahují na tvorbu propagačních letáčků, což zahrnuje návrh jejich designu, následný tisk a distribuci, přičemž se počítá, že ze začátku bude vytištěno 3 000 ks letáčků, které budou distribuovány mezi zmíněných pět informačních center. Tyto letáčky budou zpracovány externí agenturou, která si účtuje 0,90 Kč za jeden letáček a dále 70 Kč za dopravu na jednotlivá informační centra. Těchto center je celkem 5, a je tedy nutné výši dopravy vynásobit počtem center. Tyto ceny nezahrnují DPH, proto je k nim následně přičteno zvlášť. Výše nákladů na návrh, tisk a distribuci letáčků je stanovena na základě ceníku agentury, jež podobné služby poskytuje, přičemž tento ceník je dostupný na jejích webových stránkách. V neposlední řadě tyto náklady zahrnují propagaci produktu na sociálních sítích a webových stránkách v časovém rozmezí 7 dní, přičemž tuto propagaci bude realizovat 1 pracovník destinačního managementu, který se jí bude věnovat 3 hodiny denně a hrubá hodinová mzda bude 340 Kč. Výčet nákladů v této kapitole zahrnuje pouze období počáteční realizace marketingové kampaně a uvedení aplikace do provozu. Náklady na propagaci po dobu, kdy bude aplikace v provozu, nejsou v této kapitole definovány a vyčísleny, a představovaly by dodatečné náklady projektu pro destinační management cyklostezky.

Tab. 14 Náklady projektu

Nákladová položka	Výpočet celkové sumy nákladu	Výše nákladu (Kč)
Analýza trhu, konkurence a nabídky agropodniků	10 000 + 20 000 + 13 600	43 600,-

- Provedení a vyhodnocení analýzy trhu	$1 * 10\,000$	10 000,-
- Provedení a vyhodnocení analýzy konkurence	$1 * 20\,000$	20 000,-
- Provedení a vyhodnocení analýzy nabídky agropodníků	$2 * 20 * 340$	13 600,-
Produkt	$9\,520 + 15\,640 + 46\,410$	71 570,-
- Návrh a zpracování produktu	$2 * 14 * 340$	9 520,-
- Mzdové náklady za jednání s partnerskými agropodniky	$2 * 23 * 340$	15 640,-
- Mzdové náklady za vyřízení finančních prostředků	$1,5 * 91 * 340$	46 410,-
Mobilní aplikace	$8\,160 + 81\,000 + 10\,800 + 1\,020 + 23\,580$	124 560,-
- Zpracování obsahu aplikace a zadání objednávky	$(1 * 22 * 340) + (2 * 340)$	8 160,-
- Design a vývoj aplikace	$90 * 900$	81 000,-
- Testování a případné úpravy aplikace	$12 * 900$	10 800,-
- Kontrola a schválení aplikace	$3 * 340$	1 020,-
- Uvedení aplikace do provozu a předplacení ročního provozu aplikace	$(1 * 900) + (1\,890 * 12)$	23 580,-
Propagace	$69\,360 + 3\,691 + 7\,140$	80 191,-
- Navržení a příprava marketingové kampaně	$(3 * 34 * 340) * 2$	69 360,-
- Návrh, tisk a distribuce propagačních letáků	$(0,90 * 3000 * 1,21) + (5 * 70 * 1,21)$	3 691,-

- Propagace na sociálních sítích a na webových stránkách	3 * 7 * 340	7 140,-
Celkem	43 600 + 71 570 + 124 560 + 80 191	319 921,-

Zdroj: vlastní zpracování

10.7 Riziková analýza projektu

Jako každý projekt, i tento nese celou řadu rizik, které mohou mít vliv na jeho úspěšnost a výnosnost. Tato rizika mohou být nepředvídatelná, nicméně mnoho z nich se dá eliminovat jistými opatřeními. Klíčové ovšem je, aby tato rizika byla včas identifikována a následně zavedena opatření, pomocí kterých je možné se jejich vzniku vyhnout úplně, nebo alespoň zmírnit jejich negativní dopad. Rizika, která se váží k tomuto projektu, jsou sepsána v následující tabulce:

Tab. 15 Rizika spojená s realizací projektu

Riziko	Pravděpodobnost výskytu rizika	Míra dopadu rizika
Nezájem podniků o spolupráci na projektu	střední	vysoká
Nedostatečný zájem cykloturistů o produkt	střední	vysoká
Nedostatek finančních prostředků	vysoká	vysoká
Nevhodné přírodní podmínky a počasí	střední	střední
Nevhodně zvolená komunikační a propagační strategie	nízká	střední
Nedostatečné personální zabezpečení	vysoká	střední

Zdroj: vlastní zpracování

V tabulce výše jsou uvedena možná rizika, která se během realizace tohoto projektu mohou vyskytnout. Dále je v tabulce zhodnocena pravděpodobnost výskytu jednotlivých rizik a také jak vysoký dopad by jednotlivé riziko mohlo na celý projekt mít.

Největším rizikem je nedostatek finančních prostředků. Na budování a provoz cyklostezky jsou využívány finanční zdroje plynoucí především z dotací z Evropské unie a ze státního rozpočtu. Část těchto prostředků ovšem musí vynaložit samotné zainteresované obce, jejichž

rozpočty jsou daleko omezenější. Z tohoto důvodu část, která je vyhrazena na marketing, je relativně malá. Jelikož je nutné vynaložit finanční prostředky na tento projekt s ohledem na tvorbu aplikace, obsahu aplikace, zajištění provozu a její propagace, nabízí se možné opatření, a sice pověřit návrhem designu a tvorby obsahu někoho z řad vlastních pracovníků, a nenajímat na některé úkoly prostředníky a agentury.

K tomuto riziku se ovšem váže také to, že z řad vlastních pracovníků nebude pro tento projekt dostatečné množství pracovníků. Pravděpodobnost tohoto rizika je dosti vysoká, jelikož na samotné cyklostezce se podílejí zaměstnanci městských či obecních úřadů spíše sporadicky a není to hlavní náplní jejich práce. Mohlo by se tedy stát, že by na tento projekt zaměstnanci neměli čas. Míra dopadu tohoto rizika je spíše střední a jako řešení se nabízí využití služeb externího subjektu, najmutí dalšího pracovníka či realizace některých úkolů v rámci studentské praxe, což je nejvhodnější alternativa, jelikož se tak nezvýší finanční náklady projektu.

Mezi rizika také patří hned dvě, které by měly na úspěšnost projektu velký vliv. Myslí se tím nízký zájem agropodniků o spolupráci na tomto projektu a nabízení svých služeb za zvýhodněnou cenu v rámci komplexního balíčku spolu s jinými agropodniky a dále také nízký zájem samotných cykloturistů o tento produkt. Obě rizika by měla značný negativní dopad a projekt by nebyl finančně výnosný. Pravděpodobnost nezájmu podniků o spolupráci je ovšem spíše střední, jelikož se očekává, že podniky vyvinou snahu o získání nových zákazníků, čímž i o zvýšení svých příjmů. Důvodem nezájmu by mohl být nízký výtěžek z poskytnutí svých služeb, ale také personální náročnost a možný zájem o delší provozní dobu ze strany návštěvníků. Pokud by ovšem tomuto negativnímu očekávání byli nakloněni, nebylo by možné realizovat tento projekt ve formě, jak je charakterizován, jelikož na trase je pouze omezené množství agropodniků a z konceptu vyplývá, že se jich na projektu musí podílet právě sedm. Co se týče nízkého zájmu o produkt, to může nastat z mnoha důvodů, ať už se jedná o vyšší cenu, fixní charakter nabídky a nemožnost si ji dle svých přání upravit, či o obavy z neznámého produktu. Nicméně se jedná o nevšední zážitek, který mimo jiné nabídne návštěvníkům mnoho dalších možností volnočasového vyžití, tudíž je spíše pravděpodobné, že správná komunikace toto riziko eliminuje.

A právě zvolená komunikační a propagační strategie je dalším rizikem spojeným s tímto projektem. Cílem je, aby byla zvolena taková strategie, která o tomto novém a nevšedním zážitku informuje co nejvíce lidí, přičemž musí být zvolena taková strategie, která ovlivní cílové segmenty. Jelikož má samotná cyklostezka své vlastní webové stránky a je

propagována také na partnerských stránkách, čímž se myslí webové stránky měst a obcí a stránky Východní Moravy, pravděpodobnost výskytu tohoto rizika je relativně nízká. Mimoto se také nabízí možnost založení sociálních sítí, které pro cyklostezku ještě nebyly vytvořeny, a i možnost propagace tohoto produktu na informačních tabulích, které se v budoucnu také pro cyklostezku plánují.

V neposlední řadě představuje střední riziko nepříznivé počasí v daných destinacích. Toto riziko není možné nijak ovlivnit a největší dopad by mohlo mít na zájem o samotné cestování, jelikož cyklostezka vede z velké části přírodním územím. Dále by nepříznivé počasí mohlo odradit cykloturisty od návštěvy agropodniků, jelikož by v důsledku například deště byl v okolí podniků spíše bahnitý terén a většina aktivit a zážitků je situována ve venkovních prostorách.

10.8 Zhodnocení dopadů a přínosů projektu

Hlavním cílem projektu je zvýšení atraktivnosti cyklostezky BEVLAVA. Tento projekt zahrnující vytvoření nového produktu, jako i samotnou cyklostezku, provází spolupráce Zlínského a Trenčianského kraje, proto projekt klade důraz na zapojení podniků z obou zúčastněných států, tedy České republiky i Slovenska. Významný potenciál má spojení cykloturistiky a agroturistiky, jež vede k přínosům ve více oblastech.

Navrhovaný produkt by měl cíl zvýšit atraktivnost cyklostezky do značné míry plnit, jelikož navrhuje propojení nabídky zážitků a služeb po území a okolí celé trasy cyklostezky, byť je většina zúčastněných podniků situována mimo přímou trasu cyklostezky. Potenciálním návštěvníkům nabídne nevšední zážitky z oblasti agroturistiky, a vyzdvihne tak potenciál, jenž tato cyklostezka má. Do povědomí návštěvníků se dostane skutečnost, že i přes nedostatek velkých turistických cílů je její silnou stránkou okolní příroda a venkovské prostředí s tradičními kulturně-historickými památkami, ale také tradičními řemesly. Souběžně s tím to povede ke zvýšení atraktivnosti obou regionů a také ke zvýšení povědomí o těchto regionech. Dále bude mít tento projekt obecně vliv na cestovní ruch v regionech, jimiž cyklostezka vede, což znamená, že dojde k rozvoji cestovního ruchu ve Zlínském i Trenčianském kraji a v konkrétních regionech, na jejichž území se cyklostezka nachází.

Podmiňujícím požadavkem na nový produkt bylo zachování udržitelného a zodpovědného cestovního ruchu lákající tzv. turisty požitkáře. Z hlediska udržitelnosti je tento projekt naprosto vyhovující, jelikož nijak nenarušuje kvalitu životního prostředí a co více, dokonce

vyzdvihuje důležitost udržitelného CR zapojením agropodniků. Tím také přispívá k podpoře jejich rozvoje a k další možné spolupráci nad rámec tohoto projektu.

Projekt také značně přispěje k rozvoji nejen cykloturistiky, ale především k rozvoji agroturistiky. Přinese tak možnost rozšíření povědomí a informovanosti o činnosti agropodniků. S růstem zájmu o venkovský cestovní ruch mají podniky možnost nabízet kvalitní služby za vyšší ceny, jež jsou návštěvníci ochotni zaplatit. Nabízí se zde mnoho možností pro další spolupráci zmíněných agropodniků s podniky ve svém oboru, ale také s těmi mimo obor a vytvoření spolupráce například s podniky zajišťující cykloturistickou podporu. Navíc díky vybraným marketingovým kanálům bude oslovena široká škála, a především všechny věkové kategorie potenciálních návštěvníků, přičemž náklady na tuto propagaci nejsou tak vysoké. Zvýší se tak míra informovanosti a poznání zmíněných regionů a agroturistiky mezi mladšími návštěvníky a také mezi návštěvníky ze sousedních regionů.

Z finančního hlediska realizace tohoto projektu povede ke zvýšení příjmů zainteresovaných podniků, které nebudou plynout pouze ze služeb nabízených v rámci projektu, ale také z dalších služeb, které podniky nabízejí. Těmto podnikům se zároveň naskytne příležitost se rozrůst a rozšířit nabídku svých služeb či produktů. Mimoto projekt příznivě ovlivní také podniky nepodílející se na tomto projektu, jelikož z důsledku vyšší návštěvnosti obou regionů dojde k vyšší poptávce, a to například v úsecích mezi jednotlivými agropodniky, či v případě, že se cykloturisté rozhodnou do svého výletu či dovolené zahrnout i jiné volnočasové či kulturní aktivity na trase cyklostezky.

ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo navrhnout projekt, jenž by přispěl k atraktivnosti cyklostezky BEVLAVA. Toto téma práce bylo zvoleno z důvodu absence podobného produktu cykloturistiky na trhu, a to v obou regionech, jimiž cyklostezka vede. Hlavním důvodem ovšem bylo, že cyklostezka se aktuálně stále buduje a její dokončení se odhaduje na rok 2023. Nicméně některé části cyklostezky jsou již zpřístupněny veřejnosti, která o nich prozatím má pouze malé povědomí. Proto se zde nabízí možnost zviditelnit cyklostezku, a to atraktivní formou, kterou navrhovaný projekt nabízí.

Tato práce je rozdělena do tří částí, teoretické, analytické a projektové, které na sebe navazují a jsou také vzájemně propojeny. Teoretická část byla zaměřena na charakteristiku cestovního ruchu společně s definováním destinačního managementu, dále na charakteristiku udržitelného cestovního ruchu, přičemž zde byly vysvětleny principy udržitelnosti. V neposlední řadě se tato část zaměřila na oblast cykloturistiky, zejména na definování cyklostezek, cyklotras a cykloturistů s důrazem na jejich typologii, zájmy a chování během cestování.

Na teoretickou část navázala část analytická, která poskytla prostřednictvím různých analýz výstupy, jež byly následně využity pro zpracování projektu. Nejprve byla představena samotná cyklostezka společně s důvody pro její výstavbu a propojení Zlínského a Trenčianského kraje, a byla zde také upřesněna celá trasa cyklostezky v obou krajích. Následovala podrobná geografická analýza, která se zaměřovala na oba zmíněné kraje, a poskytla tak informace o jejich lokalizačních, realizačních a selektivních předpokladech. Významné poznatky přinesl také řízený rozhovor s destinační manažerkou mikroregionu Valašské Klobucko doplněný místostarostou Valašských Klobouk, přičemž díky tomuto rozhovoru byl objasněn současný stav cyklostezky, turistické cíle na trase, potenciál cyklostezky a její nedostatky. Tato část byla zakončena SWOT analýzou cyklostezky, jež vymezila silné a slabé stránky cyklostezky spolu s příležitostmi a hrozbami.

Teoretický podklad a vyhotovené analýzy poskytly nutný podklad pro vytvoření projektu nového produktu cykloturistiky, který byl definován v projektové části práce. Cílem tohoto projektu bylo zvýšit atraktivnost této cyklostezky a zároveň navrhnout produkt, který by byl v souladu s principy udržitelného cestovního ruchu. Na základě výstupů z analytické části práce byl vytvořen produkt s názvem „7 agrodivů Bevlavy“, který je kombinací cykloturistiky a agroturistiky. Projekt spočívá v propojení 7 zemědělských podniků, které

budou v rámci mobilní aplikace nabízet zážitky ve venkovském prostředí zahrnující exkurze po farmách, ukázky výroby místních produktů, jízdy na koni a také degustace místních produktů. Jako komplexní balíček bude možné si produkt koupit za 2 465 Kč, nicméně zákazníci budou mít možnost si jednotlivé zážitky koupit samostatně. V projektové části je zahrnut mimo jiné i návrh propagace tohoto produktu, časová, nákladová a riziková analýza, přičemž v závěru jsou shrnuty dopady a přínosy projektu. Tento nově navrhovaný produkt vyzdvihuje přednosti polohy cyklostezky, a sice přírodní prostředí a zemědělské zázemí, a také navazuje na přeshraniční spolupráci, jelikož zahrnuje podniky z obou zúčastněných států. Projekt má potenciál zvýšit povědomí o cyklostezce a její atraktivnost, a nalákat tak turisty, kteří vyhledávají unikátní zážitky ve venkovském prostředí, což právě tato cyklostezka může nabídnout.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Knižní zdroje

BARTL, H. a F. SCHMIDT, 1998. Destination management. In: PALATKOVÁ, M. *Marketingová strategie destinace cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing, 2006, s. 58-72.

FLETCHER, John. *Tourism: principles and practice*. 5th ed. Harlow: Pearson, 2013, 643 s. ISBN 9780273758273

HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2011, 216 s. ISBN 9788073731076.

HOLEŠINSKÁ, Andrea. *Destinační management jako nástroj regionální politiky cestovního ruchu*. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2012, 151 s. ISBN 9788021058477.

HOUŠKA, Petr. *Environmentální aspekty potenciálu území pro cestovní ruch*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2014, 80 s. Studijní text. ISBN 9788074520419.

HRABEC, Jaroslav. *Zvláště chráněná území přírody Zlínského kraje*. Zlín: Zlínský kraj, 2017, 265 s. ISBN 9788087833261.

HRALA, Václav. *Geografie cestovního ruchu*. Vyd. 3. Praha: Oeconomica, 2005, 109 s. ISBN 8024508583.

JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Strategický marketing: strategie a trendy*. 2., rozš. vyd. Praha: Grada, 2013, 362 s. ISBN 9788024746708.

KIRÁLOVÁ, Alžbeta. *Marketing: destinace cestovního ruchu*. Praha: Ekopress, 2003, 173 s. ISBN 8086119564.

KOZEL, Roman, Lenka MYNÁŘOVÁ a Hana SVOBODOVÁ. *Moderní metody a techniky marketingového výzkumu*. Praha: Grada, 2011, 304 s. ISBN 9788024735276.

LESLIE, David, ed. *Responsible Tourism: Concepts, Theory and Practice*. Wallingford, Oxfordshire: CABI, 2012, 179 s. ISBN 9781845939878.

MACKOVČIN, Peter a Matilda JATIOVÁ. *Zlínsko*. Brno: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2002, 374 s. Chráněná území ČR. ISBN 8086064387.

MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 9788087560006.

NEJDL, Karel. *Management destinace cestovního ruchu*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 204 s. ISBN 9788073576738.

ONDRÁČEK, Jan a Sylva HŘEBÍČKOVÁ. *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 123 s. ISBN 9788021044432.

PALATKOVÁ, Monika a Jitka ZICHOVÁ. *Ekonomika turismu: turismus České republiky*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2014, 262 s. ISBN 9788024736433

RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada, 2011, 213 s. ISBN 9788024740393.

ŠIMKOVÁ, Eva. *Manažerské a marketingové přístupy ve venkovské turistice*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2008, 95 s. ISBN 9788070415863.

THEOBALD, William F., ed. *Global tourism*. 3rd ed. Amsterdam: Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005, 561 s. ISBN 0750677899.

TRÁVNÍČEK, Jan a Jakub TROJAN. *Cestovní ruch a udržitelný rozvoj*. Brno: Vysoká škola obchodní a hotelová, 2012, 122 s. ISBN 9788087300213.

WESTON, Richard et al. *The European Cycle Route Network Eurovelo*. Brussels: European Union, 2012. 190 s.

ZÁVODNÁ, Lucie Sára. *Udržitelný cestovní ruch: principy, certifikace a měření*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2015, 124 s. Monografie. ISBN 9788024445762.

ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, 768 s. ISBN 9788072018802.

ZELENKA, Josef. *Marketing cestovního ruchu*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2010, 240 s. ISBN 9788086723952.

ZICH, František. *Úvod do sociologického výzkumu*. Praha: Eupress, 2004, 115 s. ISBN 8086754197.

Elektronické články

DUMBRAVEANU, Daniela. Principles and practice of sustainable tourism planning. *Human Geographies*. 2007, **1**(1), 77-80.

CHOI, HwanSuk Chris a Ercan SIRAKAYA. Sustainability indicators for managing community tourism. *Tourism Management* [online]. 2006, 27(6), 1274-1289 [cit. 2021-04-06]. ISSN 02615177. Dostupné z: doi:10.1016/j.tourman.2005.05.018

JIHOMORAVSKÝ KRAJ. *Ekonomický přínos cykloturistiky na Jižní Moravě a ve Weinviertelu* [online]. 2014 [cit. 2021-05-15]. Dostupné z: https://www.tsk.sk/buxus/docs/dokumenty/dokumenty_doprava/cyklodoprava_a_cykloturistika/cyklokonference_bzenec_280515/prezentacie_jmk/EPC-JMK.pdf

MMR. Cestovní ruch, udržitelný rozvoj a životní prostředí. [online]. ©2006. [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: http://mmr.cz/getmedia/cc80193b-e4e8-4694-8a65-728df70a5fd8/getfile14_2.pdf

NADACE PARTNERSTVÍ. *Marketingová strategie přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém příhraničí*. [online]. 2019. [cit. 2021-05-15]. Dostupné z: <https://www.cyklomesta.cz/novinky/997/stahnete-si-marketingova-strategie-preshranicni-cykloturistiky-v-polsko---ceskem-prihranici>

VANÍČEK, Jiří a Vladimír KŘEŠŤAN. *Marketing cestovního ruchu* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2007 [cit. 2021-02-25] Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/ba898846-3cc2-4274-9c8e-6bb974c08475/getfile20.pdf>

Internetové zdroje

AGROFYTO – EKOFARMA LIDEČKO. Agrofyto, spol. s r.o. – Ekofarma [online]. ©2019 [cit. 2021-05-22]. Dostupné z: <https://www.agrofyto.cz/>

BEVLAVA. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-26]. Dostupné z: <https://www.bevlava.cz/>

ČESKÉ DRÁHY. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-23]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. [online]. ©2021. [cit. 2021-04-23]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>

DÁLNIČE-SILNIČE. *Silnice I/57*. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-30]. Dostupné z: <http://www.dalnice-silnice.cz/I/I-57.htm>

EKOFARMA JAVORNÍK. [online]. ©2021 [cit. 2021-05-22]. Dostupné z: <http://www.ekofarmajavornik.cz/>

ENVICENTRUM PRO KRAJINU VYSOKÉ POLE [online]. ©2021 [cit. 2021-05-22]. Dostupné z: <https://www.envicentrum.cz/>

GAZDOVSTVO UHLISKÁ. [online]. ©2021 [cit. 2021-05-22]. Dostupné z: <https://www.uhliska.sk/>

HORNOLIDEČSKO. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-26]. Dostupné z: <http://www.hornolidecko.cz/cz>

HORSKÁ FARMA SEVERKA VALAŠSKÁ SENICE. [online]. ©2021 [cit. 2021-05-22]. Dostupné z: <http://www.farma-severka.cz/>

JIŽNÍ VALAŠSKO. *CykloPointy*. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-23]. Dostupné z: <http://www.jiznivalassko.cz/pruvodce/21187>

KVĚTOMLUVA. Květomluva – nejkvalitnější BIO čaje a bylinné BIO výrobky od Fryzelkú [online]. ©2021 [cit. 2021-05-22]. Dostupné z: <https://www.kvetybyliny.cz/>

MAPY.CZ. *Mapy.cz* [online]. ©2021 [cit. 2021-05-15]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=17.6650000&y=49.2325000&z=11>

MAS VRŠATEC. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-22]. Dostupné z: <https://www.masvrsatec.sk/>

NEMŠOVÁ. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-22]. Dostupné z: <https://www.nemsova.sk/>

OBEC HORNÉ SRNIE. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-22]. Dostupné z: <https://www.hornesrnie.sk/sk/>

RANCH 13. [online]. ©2021 [cit. 2021-05-22]. Dostupné z: <https://www.ranch13.sk/>

ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY. [online]. ©2021. [cit. 2021-04-22]. Dostupné z:

https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/home!/ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziA809LZycDB0NLPyCXA08QxwD3IO8TAWNTEz1wwkpiAJKG-AAjgZA_VFgJc7ujh4m5j4GBhY-7qYGno4eoUGWgcbGBo7GUAV4zCjIjTDIdFRUBADse0bP/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

TRENČIANSKY SAMOSPRÁVNÝ KRAJ. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-25]. Dostupné z: <https://www.tsk.sk/>

TRENČÍN REGION. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-30]. Dostupné z: <https://www.trencinregion.sk/>

TRENČÍN. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-26]. Dostupné z: <https://trencin.sk/>

VALAŠSKÉ KLOBUCKO. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-26]. Dostupné z: <https://www.valasskeklobucko.cz/>

VALAŠSKÝ CYKLOBUS. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-26]. Dostupné z: <https://valasskycyklobus.cz/>

VÝCHODNÍ MORAVA. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-26]. Dostupné z: <https://www.vychodni-morava.cz/>

WORLD TOURISM ORGANISATION UNWTO. *Sustainable development* [online]. ©2021 [cit. 2021-04-07]. Dostupné z: <https://www.unwto.org/sustainable-development>.

ZLÍNSKÝ KRAJ. *Silniční síť na území Zlínského kraje*. [online]. ©2021 [cit. 2021-04-30]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/silnicni-sit-na-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-141.html>

Osobní rozhovory

E-mailová korespondence s Karlem Ptáčkem, 2021a. [online]. 1.3.2021, ptacek@mu-vk.cz

E-mailová korespondence s Karlem Ptáčkem, 2021b. [online]. 22.4.2021, ptacek@mu-vk.cz

E-mailová korespondence s Pavlou Žídkovou, 2021. [online]. 28.4.2021, zidkova@mu-vk.cz

Osobní rozhovor s Janou Tesařovou, 2021. Zlín, 16.3.2021.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

©	copyright
CPM	Critical Path Method (metoda kritické cesty)
CR	cestovní ruch
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DPH	daň z přidané hodnoty
DZSK	dopravní systém Zlínského kraje
EU	Evropská unie
EUR	Euro
HUZ	hromadné ubytovací zařízení
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vody
Kč	Česká koruna
LOHAS	Lifestyles of Health and Sustainability (Zdravý a udržitelný životní styl)
MAS	místní akční skupina
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
NPR	národní přírodní rezervace
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
SO ORP	správní obvod s rozšířenou působností
ŠUSR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TIC	turistické informační centrum
TSK	Trenčianský samosprávny kraj
UNESCO	The United Nations Educational Scientific and Cultural Organization
UNWTO	World Tourism Organization (Světová organizace cestovního ruchu)

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 – Principy a hodnoty udržitelného cestovního ruchu (Zdroj: vlastní zpracování dle Závodná, 2015, s. 33).....	26
Obr. 2 – Trasa cyklostezky BEVLAVA (Zdroj: bevlava.cz)	43
Obr. 3 Mapové zobrazení agropodniků podílejících se na projektu (Zdroj: Mapy.cz)	74
Obr. 4 Výsledné řešení doby trvání projektu pomocí softwaru POM-QM (Zdroj: vlastní zpracování).....	86
Obr. 5 Síťový graf činností projektu (Zdroj: vlastní zpracování).....	86

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Kapacity HUZ ve Zlínském kraji	48
Tab. 2 Návštěvnost hostů HUZ ve Zlínském kraji	49
Tab. 3 Přenocování HUZ ve Zlínském kraji	49
Tab. 4 Vybrané demografické ukazatele ve Zlínském kraji	53
Tab. 5 Počet ekonomických subjektů ve Zlínském kraji	54
Tab. 6 Podíl ekonomických subjektů podle vybraných odvětví ekonomické činnosti ve Zlínském kraji	55
Tab. 7 Vybavení vybranými druhy zařízení ve Zlínském kraji	55
Tab. 8 Pozemková výměra ve Zlínském kraji	56
Tab. 9 SWOT analýza cyklostezky BEVLAVA	68
Tab. 10 Souhrn podniků a zážitků obsažených v balíčku	77
Tab. 11 Kalkulace ceny komplexního balíčku	80
Tab. 12 Kalkulace ceny samostatných zážitků	82
Tab. 13 Časový plán činností v rámci projektu	84
Tab. 14 Náklady projektu	89
Tab. 15 Rizika spojená s realizací projektu	91

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Chráněné oblasti a přírodní památky Zlínského kraje

Příloha P II: Kulturně-historické památky ve Zlínském kraji

Příloha P III: Muzea ve Zlínském kraji

Příloha P IV: Kulturně-historické památky v Trenčianském kraji

Příloha P V: Infomapa cyklostezky BEVLAVA

**PŘÍLOHA P I: CHRÁNĚNÉ OBLASTI A PŘÍRODNÍ PAMÁTKY
ZLÍNSKÉHO KRAJE**

Název přírodní památky	Katastrální území	Čím je památka charakteristická
Bílé potoky (PR)	Valašské Klobouky	2 luční enklávy – Fuksův láz a Bílé potoky obklopeny lesními porosty
Čertovy skály (PP)	Lidečko	Skalní útvar vhodný pro turisty i horolezce
Dobšena (PP)	Valašské Klobouky	Svažité pastvina obklopena lesem, prameništěm a svahem Královce; bohatá populace kruštíku bahenního
Hluboče (PP)	Brumov-Bylnice	Jednosečná květnatá louka; výskyt vzácných a ohrožených druhů rostlin
Hrádek (PP)	Študlov	Květnatá louka s porosty jalovce; výskyt chráněných druhů rostlin; výskyt vzácných druhů motýlů
Javorůvky (PR)	Valašské Klobouky	Svažité a mokřadní louky; výskyt vzácné druhy motýlů
Kaňoury (PP)	Nedašov	Suchý výslunná stráň; květnaté louky; výskyt vzácných druhů hmyzu a rostlin ojedinělých pro dané území
Kopce (PP)	Lidečko	Jeskyňe s výskytem několika druhů netopýrů
Lačnov (PR)	Lačnov	Výskyt šafránu bělokvětetého

Lazy (PR)	Brumov-Bylnice	Květnaté bělokarpatké louky s prameništi, mokřady a lesními porosty; výskyt ohrožených druhů rostlin
Makýta (PR)	Valašská Senice	Lesní vegetace; výskyt ohrožených druhů rostlin; výskyt ohrožených druhů šelem
Ploščiny (PR)	Poteč	Horské pastviny s roztroušenými stromy, křovinami a lesními porosty; území s hodnotným výhledem především na Slovensko; výskyt chráněných druhů rostlin
Pod Cigánem (PP)	Nedašov	Louka s pastvinami; výskyt vzácných druhů rostlin, především prstnatec Fuchsova Soova
Podskaličí (PP)	Křekov	Louka s výskytem šafránu bělokvětoho
Prlov (PP)	Prlov	Květnaté louky s výskytem vzácných druhů rostlin; výskyt vzácných druhů motýlů
Pulčín-Hradisko (NPR)	Pulčín (Francova Lhota)	Význačné skalní útvary; výskyt ohrožených druhů šelem
Rybník Neratov (PP)	Prlov	Rybník s výskytem cenného společenstva vodních

		bezobratlých i obratlovců, zejména obojživelníků
Sucháčkovy paseky (PP)	Lačnov	Výskyt šafránu bělokvětého
Trubiska (PP)	Pozděchov	Vlhká louka s prameništěm; výskyt měkkýše vrkoče útlého

Zdroj: Vlastní zpracování dle Hrabec, 2017

**PŘÍLOHA P II: KULTURNĚ-HISTORICKÉ PAMÁTKY
VE ZLÍNSKÉM KRAJI**

Město/obec	Atraktivita
Brumov-Bylnice	Farní kostel svatého Václava
Brumov-Bylnice	Hrad Brumov-Bylnice
Brumov-Bylnice	Židovský hřbitov
Drnovice	Národní kulturní památník Ploština
Francova Lhota	Rozhledna Čubův kopec
Francova Lhota	Stopy po hradu
Horní Lideč	Kostel sv. Václava
Horní Lideč	Mechanický betlém
Křekov	Hložecká kaple Panny Marie
Lačnov	Vařákovy paseky
Leskovec	Juříčkův mlýn
Lidečko	Kostel sv. Kateřiny Alexandrijské
Lužná	Kamenné sklepy
Lužná	Kaplička sv. Floriána
Lužná	Zvonička
Lužná	Železniční viadukt
Pozděchov	Evangelický kostel
Pozděchov	Lovecký zámček Trubiska
Pozděchov	Římskokatolický kostel sv. Jiří
Seninka	Rozhledna Vartovna
Střelná	1. Kostel Nanebevzetí Panny Marie
Střelná	Valašská zvonice

Střelná	Železniční tunel
Študlov	Kaplička a kostel sv. Matouše
Valašská Polanka	Kostel sv. Jana Křtitele
Valašská Seninka	Kaplička sv. Huberta
Valašské Klobouky	Kaple sv. Cyrila a Metoděje
Valašské Klobouky	Kostel Povýšení sv. Kříže
Valašské Klobouky	Mariánský sloup
Valašské Klobouky	Památník Andělíček
Valašské Klobouky	Pranýř
Valašské Klobouky	Rozhledna Královec
Valašské Příkazy	Pozorovatelná Durch

Zdroj: Vlastní zpracování dle Hornolidečsko, ©2021; Valašské Klobucko, ©2021; Východní Morava, ©2021

PŘÍLOHA P III: MUZEA VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Město/obec	Muzeum	Expozice
Brumov-Bylnice	Městské muzeum Brumov-Bylnice	Tradiční řemesla; vybavení domácností a staré školy
Francova Lhota	Muzeum kardinála Štěpána Trochty	Expozice života kardinála Trochty
Lačnov	Muzeum Vařákovy Paseky	Replika hospodářské usedlosti podle kroniky Vařáků
Loučka	Vojenské muzeum Loučka Pearl Harbor	Soukromá sbírka z 2. světové války; expozice období 2. sv. války v Loučce na Zlínsku; expozice japonského útoku na Pearl Harbor
Návojná	Klubovna Skalních Orlů	Historie skautingu a trampingu
Seninka	První Valašské motomuzeum	Historie motocyklového průmyslu v bývalém Československu
Šanov	Muzeum Letecké bitvy nad Bílými Karpaty	Expozice originálních částí amerických bombardérů Boeing B-17G Flying Fortress,
Štítná nad Vláří	Minimuzeum Gabry a Málinky	Pozůstalosti Gabry a Málinky; pozůstalosti autorky těchto knih
Valašské Klobouky	Městské muzeum Valašské Klobouky	Archeologická expozice Pravěk jižního Valašska;

Vlachova Lhota	Hasičské muzeum	Expozici požární ochrany; historie a současnost hasičských sborů zdejších obcí; hasičské uniformy, výstroj a výzbroj, dobové stříkačky
Vlachovice	Muzeum lidové kultury a tradic Vlachovska	Místní lidová kultura, zvyky a tradice; původní lidový nábytek
Vlachovice	Rodinné bednářské muzeum	Bednářské výrobky; bednářské nástroje

Zdroj: Vlastní zpracování dle Hornolidečsko, ©2021; Valašské Klobucko, ©2021

**PŘÍLOHA P IV: KULTURNĚ-HISTORICKÉ PAMÁTKY
V TRENČIANSÉM KRAJI**

Město/obec	Atraktivita
Horné Srnie	Kostol sv. Jána Nepomuckého
Horné Srnie	Pomník padlých v 1. sv. vojne
Nemšová	Drevený poľovnický kaštieľ Antonstál
Nemšová	Pomník padlých v 1. sv. vojne
Nemšová	Rímsko-katolísky kostol sv. Michala Archanjela
Nemšová	Vodný mlyn
Nemšová – Kľúčové	Kaštieľ zo 17. st.
Nemšová – Kľúčové	Neogotická Kaplnka sv. Anny
Nemšová – Kľúčové	Zvonička
Nemšová – Ľuborča	Dôstojný pamätník
Nemšová – Ľuborča	Kované náhrobné kríže a zábradlia hrobov
Nemšová – Trenčianská Závada	Kaplnka Panny Márie Fatimskej
Nemšová – Trenčianská Závada	Rozhľadňa Malý Jelenec
Skalka nad Váhom	Kostol sv. Imricha Uhorského
Skalka nad Váhom	Malá Skalka – Kostol sv. Svorada a Benedikta
Skalka nad Váhom	Veľká Skalka – Kláštor a benediktínske opátstvo
Trenčín	Evanjelický kostol s cintorínom
Trenčín	Farské schody a socha sv. Jána Nepomuckého

Trenčín	Farský kostol Narodenia Panny Márie
Trenčín	Kaplnka sv. Anny
Trenčín	Karner sv. Michala
Trenčín	Kláštorný kostol Notre Dame
Trenčín	Mestská veža
Trenčín	Mierové námestie
Trenčín	Morový stĺp Najsvätejšej Trojice
Trenčín	Pamätník M. R. Štefánika v mestskom parku
Trenčín	Pamätník národných buditeľov – Ľ. Štúra, J. M. Hurbana a M. M. Hodžu
Trenčín	Pamätník umučených na Brezine
Trenčín	Piaristický kostol sv. Františka Xaverského
Trenčín	Ranobarokový kláštorný komplex
Trenčín	Reliéf Jána Jiskru z Brandýsa
Trenčín	Renesančný objekt radnice s nárožnou vežičkou
Trenčín	Štúrovo námestie
Trenčín	Trenčiansky hrad
Trenčín	Židovská synagóga
Trenčín – Opatová	Jaskyňa nad cestou
Vlárský průsmyk	Pamätník výstavby železnice

Zdroj: Vlastní zpracování dle Horné Srnie, ©2021; MAS Vršatec, ©2021; Nemšová, ©2021; Trenčín, ©2021

PŘÍLOHA P V: INFOMAPA CYKLOSTEZKY BEVLAVA





Cyklostezka Bevlava v r. 2021

- hotová časť
- plánovaná časť
- cyklostezka
- 57 — značená cyklotrasa
- okruh popsaný v texte
- značená turistická trasa
- i — informácie
- ✙ — klášter, -prístupný verejnosti
- ✘ — hrad, -prístupný verejnosti
- ✘ — zámek, -prístupný verejnosti
- ✘ — zámček, -prístupný verejnosti
- ✘ — zřícenina, -s prúdom
- ✘ — muzeum, zaujímavosť
- ⚡ — čerpačie stanice PHM, LPG
- i — rozhľadňa, miesto diaľkeho rozhl.
- ⛑ — horská chata, autokemp
- ♨ — prírodné, kúpaliská, krytý bazén
- ✙ — pomník, zvonice, kaple, kostel





Dálková mezinárodní cyklostezka Bevlava spojuje údolí řek Vsetínské Bečvy, Vlárky a Váhu mezi Vsetínem a Trenčínem. Prochází územím jižního Valašska, pro které je typická převážně venkovská zástavba s nevelkými městskými sídly. Setkávají se zde hranice čtyř chráněných krajinných oblastí, jimiž jsou Beskydy a Bílé Karpaty v České republice, Kysuce a Biele Karpaty na Slovensku.



Přírodní bohatství a atraktivitu krajiny doplňuje řada živých tradic a lidových obyčejů. Bevlava má takřka rovinný profil, po dokončení bude bezpečnou páteří trasou, z níž lze podnikat cyklistické výjezdy do okolního, převážně kopcovitého terénu. www.bevlava.cz

Aktuálně (k 31.12.2020) jsou dokončeny tři ucelené úseky Bevlavy. V severní části území je to 10 km dlouhý úsek z Ústí u Vsetína (napojení na cyklostezku Bečva) do obce Lužná. V jižní části pak 14 km dlouhý úsek Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice – Svätý Štěpán. S opatřeními je možno ze Svätého Štěpána pokračovat směrem na Slovensko cca 3 km po silnici I. třídy do Vlárského průmysku a zde navázat na 10 km dlouhý úsek cyklostezky Bevlava Horné Srnie (státní hranice) – Nemšová (napojení na Vážskou cyklomagistralu). **K realizaci se připravuje úsek Lužná – Lidečko – Horní Lideč – Valašské Příkazy (předpoklad dokončení prosinec 2023).**

OKRUH Ústí u Vsetína – Valašská Polanka – Lužná – Filka – Zděchov – Huslenky

Trasa 29 km dlouhého okruhu vede z Ústí u Vsetína (napojení na cyklostezku Bečva) po cyklostezce Bevlava do obce Lužná. V centru obce směřujete po turistickém značení k železniční trati a po žluté turistické značce vystoupáte do sedla Pod Filkou. Odtud sjíždíte do Zděchova. Zde můžete vyzkoušet trailu na úbočí vrchu Tanečnice, nebo místní koupaliště. Ze Zděchova klesá cyklotrasa č. 6117 do Huslenek, kde se napojíte na cyklostezku Bečva vedoucí po proudu Vsetínské Bečvy k výchozímu bodu trasy v Ústí u Vsetína. Okruh nabízí řadu výhledů do krajiny a zajímavých míst v obcích Lužná, Zděchov a Huslenky. Středně náročná trasa vhodná pro trekingová kola vede převážně po zpevněném povrchu.

Zděchov (C3)

Sportovní areál s koupalištěm, koliba s restaurací a ubytováním, trailu pro singletrack, naučná stezka, trasy pro nordic walking. Výchozí místo pro turistiku v Javorníkách.

Huslenky (A3)

Obec ležící na trase Cyklostezky Bečva, výchozí místo turistických tras na hřebeni Javorníků, cyklotrasa č. 6117 odtud vede do Zděchova a dále do Pulčína.

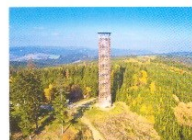


Leskovec, Juříčkův mlýn (B2)

Leskovec leží na trase Bevlavy. V údolí Snozovského potoka je na místě mlýna vypáleného za II. světové války památník, kolem kterého vede trasa Hornolidečské magistrály a naučná stezka věnovaná tragédii.

Seninka, Vartovna (B1)

V obci je k vidění První valašské motomuzeum (muzeum motocyklů). Na vrchu Vartovna (651 m n. m.) stojí 37 metrů vysoká kovová rozhledna. Je přístupná ze Seninky, Pozděchova, Prlova, Jasenné, Liptálu. U rozhledny je křižovatka turistických a cykloturistických tras.



Valašská Polanka (C2)

Leží na trase Bevlavy. Směrem k Prlovu-Neratovu odtud vede odbočka cyklostezky. Výchozí místo pro turistický výstup na Vartovnu.

Prlov (C1)

Výchozí místo pro výstup na Vartovnu, obcí prochází cyklotrasa č. 6117. Prlovským lesem vede 5 km dlouhá naučná stezka. Část obce Prlov byla za války vypálena kvůli spolupráci s partyzány, události je věnována muzejní expozice v centru obce.



Pozděchov (C1)

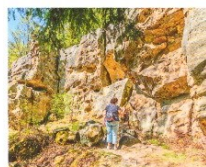
Nevelké obci dominují dva kostely, katolický a evangelický. V lokalitě Trubiska stojí lovecký zámek. Obcí prochází trasa Hornolidečské magistrály.

Lidečko (D3)

Turisticky vyhledávaná lokalita díky atraktivnímu bloku Čertových skal. Dominantou obce je kostel sv. Kateřiny Alexandrijské z r. 1700. Leží na trase Hornolidečské magistrály. Zajímavé lokality nabízí tok říčky Senice s výskytem vzácných živočichů a květeny.

Horní Lideč (E3)

Středisková obec, nejmenší mezinárodní rychlíková železniční stanice v ČR, výchozí místo pro turistické a cykloturistické trasy. Unikátní je mechanický česko-slovenský betlem (otevíráno celoročně), který slouží také jako turistické informační centrum. Víceúčelový sportovní areál v centru obce nabízí možnost aktivního odpočinku.



Lačnov, Vařákovy paseky (D,E2)

Obec známá výskytem vzácného šafranu bělokvětého. Atraktivní jsou Lačnovské skály se cvičnými horolezeckými stěnami. Na okraji obce je vybudováno Muzeum vypálených usedlostí Vařákovy paseky. Na místě bývalé pasekářské osady vypálené gestapem 2. května 1945 stojí pomník s pamětní deskou. Obec i Vařákovy paseky leží na trase Hornolidečské magistrály, vedou tudíž naučné i turistické stezky.

Francova Lhota, Pulčinské skály (D3,4)

Obec leží v turisticky atraktivní lokalitě na trase Hornolidečské magistrály. Zajímavá je dřevěná rozhledna na Čubové kopci (720 m n. m.), Kobzova lipa, Muzeum kardinala Trochty, zdejšího rodáka. Součástí obce je místní část Pulčín s atraktivními Pulčinskými skalami. Je to největší skalní město v moravské části Karpat, národní přírodní rezervace. Je přístupné výlučně pro pěší po značených trasách. V Pulčíně je turistické informační centrum a tábořiště na rozcestí cyklistických a turistických tras.

Valašská Senice (D3,4)

Leží v podhůří Javorníků na trase Hornolidečské magistrály. Nabízí možnosti cykloturistiky, pěší turistiky, agroturistiky.

Objevte Východní Moravu

turistický region Zlínského kraje

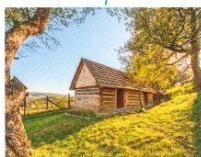


Vysoké Pole (E1)

Obec na jižních svazích Vizovických vrchů, kde najdete Ervencentrum pro krajinu – ukázkové valašské hospodářství s domácími zvířaty, naučnou zahradou a ubytováním. Poblíž obce stojí kaple Panny Marie Vysoké a vodní kaple, k níž vede křížová cesta a Cesta zdraví, lemovaná záhony bylin. Jedno z východisek tras k památníku vypalené osady Ploština.

Vlachovice (F1)

Obec rozložená na severním okraji CHKO Bílé Karpaty. Dominantou je kostel sv. Michala z 16. století, v obci jsou pozůstatky středověkých tvrzí a Muzeum lidové kultury a tradic Vlachovska. Najdete zde také soubor zachovalých tradičních sušičů ovoce propojený naučnou stezkou. Na objednání možnost exkurze do zdejšího bednářství.



OKRUH Valašské Klobouky – Brumov-Bylnice – Závřší

Východním směrem je vlakové nádraží ve Valašských Kloboukách, kam se můžete vlakem přepravit i s jízdními koly. Sjedete od nádraží směrem k městu zhruba 500 metrů, kde na křižovatce s ulicí U Váhy cyklostezka Bevlava začíná (stav k 31. 12. 2020). Po ní údolím říčky Brumovky po 8 kilometrech dorazíte do do Brumova-Bylnice. Zde si prohlédnete místní muzeum v Podzámčí, investujete úsilí k výslapu na hrad Brumov. Ten je zajímavý, a navíc je odtud krásný výhled do krajiny. Po prohlídce hradu sjedete na kruhovou křižovatku a zamíříte po cyklotrase č. 49 do Návojné, Nedašova a Nedašovy Lhoty. Je to cca 8 km vytvářejícího stoupání, ale odměnou jsou výhledy do krajiny. V serpentíně nad Nedašovou Lhotou, skoro u hranice se Slovenskem, odbočíte na cyklotrasu č. 5059, která vede po lesní cestě přes vrch Požár až do Valašských Klobouk. Celý okruh má necelých 30 km a je vhodný i pro trekkingová kola, zpevněné povrchy, střední náročnost.

Valašské Klobouky (F2)



Centrum je městskou památkovou zónou, která vás provede zajímavou historií města. Dochované jsou lidové dřevěnice, z nichž na vás dýchnou staré časy, i honosné secesní stavby architekta Huberta Gesšpera, zdejšího rodáka. Ve Staré radnici a v Červeném domě funguje městské muzeum s expozicí soukenictví. Ideální výchozí bod k výletům do nedotčené bělokarpatské přírody.

Hřeben Královce (F2,3)

Hřeben Bílých Karpat v těsné blízkosti Valašských Klobouk. Najdete zde rozhlednu Královec, stejnojmenný rekreační areál s možností ubytování a stravování, dále směrem k vrchu Požár přírodní rezervace Ploština a Ščumica, poutní místo Dělanovec a pozorovatelnu Durch.

Návojná (F3)

Obci prochází železniční trať tzv. Masarykovy dráhy, její část je vedena v 888 metrech dlouhém tunelu, který je nejdelší na Moravě.

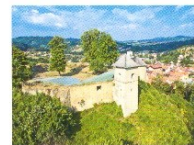
Štítina nad Vlárí-Popov (G1)

Obec je známá jako středisko travního lyžování, je to rodiště Amálie Kutinové, spisovatelky a autorky příběhů o Gabře a Máince. V místní knihovně je spisovatelce věnována expozice. Na Bevlavu je obec napojena cyklostezkou vedoucí do Brumova-Bylnice.

Brumov-Bylnice (G2)



Město je historicky spjaté s královským hradem Brumovem, který nabízí expozici o historii, památkách a přírodě, umožňuje krásné výhledy do krajiny. V Podhradí je k vidění Muzeum Brumov, na okraji města židovský hřbitov. Koupaliště, sportovní areál.



Sidonie (H3)

Původně sklářská osada ležící na hranici se Slovenskem u Vlárského průsmyku. Jsou zde zachovány původní sklářské domky i památky na život v komunitě, např. společné pece na chleba. Prochází tudy Sklářská naučná stezka Svätý Štěpán – Sidonie a trasa vedoucí k hradu Vršatec. Je zde hraniční přechod a železniční stanice Vlárský průsmyk.

Hrad Vršatec (G4)

Zřícenina hradu Vršatec stojícího na vápencovém bradle nabízí jedinečný výhled na okolí. Kolem hradu vede naučná stezka.

Horné Srnie (I4)

Slovenská příhraniční obec. Dva km od hranice je cyklosrub s možností občerstvení. U cyklostezky se nacházejí dva prameny s pitnou vodou, jeden z nich je minerální. V letním období je k dispozici sportovní areál se čtyřmi tenisovými kurty.

Nemšová (J4)

Ve městě Nemšová najdete Králikov mlyn s expozicí mlynářství. K turistice můžete využít naučnou stezku Luborčianskou dolinou, nad místní částí Trenčianska Závada se tyčí rozhledna s výhledy do celého středního Pováží. Cyklostezka Bevlava se v Nemšové napojuje na Vážskou cyklomagistrálu.

Poutní místo Velká Skalka (K3)

Klášteř Velká Skalka a nedaleké Benediktova jeskyně jsou součástí nejstaršího poutního místa na Slovensku, které je zajímavé mimo jiné tím, že je vytesáno do skály. Zajímavé jsou podzemní chodby i třípodlažní kaple.

Trenčín (K3)

Krajské město Trenčín je jedno z nejstarších měst na Slovensku, osídleno bylo již v době Římské říše. Historickému centru a celému městu dominuje Trenčinský hrad, který patří mezi nejmohutnější hrady v Evropě. Hrad je opředen řadou legend, z nichž je nejznámější příběh Omara a Fatimy. Velká Skalka i Trenčín leží na trase Vážské cyklomagistrály.



Hornolidečská magistrála je středně náročná terénní cyklotrasa pro horská kola, která spojuje nejvíce zajímavé kouty Hornolidečska. Trasu tvoří dva okruhy: Hornolidečský a Polanecký. **Hornolidečský okruh** má 47 km a je veden převážně po zpevněných cestách po trase Horní Lideč – Valašské Příkazy – Študlov – Střelná – Francova Lhota – Valašská Senice – Pulčín – Lidečko – Lačnov – Horní Lideč. **Polanecký okruh** má 54 km, je veden v úseku Lidečko – Lačnov – Pozděchov – Prlov – Vartovna – Ústí – Leskovec – Valašská Polanka – Lužná – Lidečko.

Cyklostezka Bečva s celkovou délkou 153 km je tvořena třemi úseky. Jeden vede kolem řeky Vsetínské Bečvy, druhý kolem Rožnovské Bečvy, třetí pak od jejich soutoku ve Valašském Meziříčí kolem řeky Bečvy. www.cyklostezkabecva.cz

Vážská cyklomagistrála je nejstarší cyklostezka na Slovensku. Prochází třemi samosprávnými kraji, aktuálně vede ze Strečna do Hlohovce v délce 166 km. Na Bevlavu se napojuje ve městě Nemšová.

Bližší informace o jednotlivých lokalitách a objektech ve Zlínském kraji uvádíme na www.vychodni-morava.cz, tipy na cyklistické výlety www.vmnakole.cz



Ročník 2020 vydala **Centrála cestovního ruchu Východní Moravy**, o. p. s., J. A. Bati 5520, 761 90 Zlín, turistika@vychodni-morava.cz
Zpracování: m-ARF Marketing a reklama s.r.o., www.m-ark.cz
Foto: archiv CGFVM a partnerů: www.zlinsko-luhacovicko.cz, www.visitvalassko.cz, www.valasskékloboucko.cz, www.hornolidecko.cz
První vydání. Hrazeno z dotace Zlínského kraje. Náklad 4000 kusů. **Neprodejné.**



www.vychodni-morava.cz, www.vmnakole.cz