

# **Projekt rozvoje cestovního ruchu v mikroregionu Hornosacko**

Bc. Vanda Trunkátová

---

Diplomová práce  
2017



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav managementu a marketingu  
akademický rok: 2016/2017

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Vanda Trunkátová**  
Osobní číslo: **M140480**  
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management a marketing**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Projekt rozvoje cestovního ruchu v mikroregionu Hornovsacko**

Zásady pro vypracování:

### Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

#### I. Teoretická část

- Provedte průzkum literárních pramenů a vyhodnoťte teoretické poznatky o cestovním ruchu a regionálním rozvoji.

#### II. Praktická část

- Charakterizujte mikroregion Hornovsacko.
- Na základě výsledků analýzy zpracujte projekt rozvoje cestovního ruchu v mikroregionu Hornovsacko.
- Provedte vyhodnocení projektu rozvoje cestovního ruchu v mikroregionu Hornovsacko.

### Závěr

Rozsah diplomové práce: cca 40 stran  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

HILL W, L. Charles a JONES, R. Gareth. Strategic management, An Integrated Approach. 10th ed. Cengage Learning, c2012, 489 s. ISBN 111182584-X.  
KOTLÍKOVÁ, Halina. Nové trendy v nabídce cestovního ruchu. Praha: Grada, 2013, 208 s. ISBN 978-80-247-4303-6.  
LESTER, Albert. Project Management, Planning and Control. 5th ed. Butterworth-Heinemann, c2007, 443 s. ISBN 0-7506-6956-X.  
MAIER, Karel. Udržitelný rozvoj území. Praha: Grada, 2012, 256 s. ISBN 978-80-247-4198-7.  
PALÁTKOVÁ, Monika. Marketingová strategie destinace cestovního ruchu: Jak získat více příjmů z cestovního ruchu. Praha: Grada, 2006, 341 s. ISBN 978-80-247-1014-3.

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Josef Kubík, CSc.  
Ústav managementu a marketingu  
Datum zadání diplomové práce: 21. července 2017  
Termín odevzdání diplomové práce: 28. srpna 2017

Ve Zlíně dne 21. července 2017



doc. Ing. David Tuček, Ph.D.  
děkan



doc. Ing. Pavla Staňková, Ph.D.  
ředitelka 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 užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného 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, považují 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 28.8.2017

Jméno a příjmení: YANDA TRUNKA TOVA

  
.....  
podpis diplomanta

## **ABSTRAKT**

Diplomová práce je zaměřena na možnosti rozvoje cestovního ruchu v turistické oblasti Hornovsacko. Hlavním cílem práce je vytvoření komplexního projektu k rozvoji Hornovsackého mikroregionu. Diplomová práce je rozdělena do dvou částí, teoretické a praktické. Teoretická část se zabývá vymezením pojmů z oblasti cestovního ruchu, managementu a regionálního rozvoje. V praktické části je analyzován potenciál turistické destinace Hornovsacko a posouzen současný stav infrastruktury v oblasti stravovacích a ubytovacích zařízení a dopravní infrastruktury. Na základě SWOT analýzy je zpracován projekt k rozvoji cestovního ruchu v mikroregionu Hornovsacko.

Klíčová slova: Cestovní ruch, projekt, region, regionální rozvoj, mikroregion, Hornovsacko

## **ABSTRACT**

The main focus of this dissertation work is put on the development opportunities in tourism of the Hornovsacko microregion. The major goal of this thesis is to elaborate a complex project plan which would lead to an actual development of the Hornovsacko microregion. This dissertation work is divided into two parts, theoretical & practical. The theoretical part deals with with the definition of key terms related to Travel & tourism, Management & Regional development. The practical part aims to analyze the potential of Hornovsacko tourist destination and evaluates the current infrastructure state in dining & accomodation facilities & transport infrastructure. The Hornovsacko microregion development project is creted based on the SWOT analysis.

Keywords: Tourism, Project, Region, Regional development, microregion, Hornovsacko

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu této diplomové práce doc. Ing. Josefu Kubíkovi, CSc. za odborné vedení, poskytnuté rady a připomínky, které mi poskytl v průběhu zpracování mé diplomové práce. Dále bych chtěla poděkovat panu Bc. Romanu Kalabusovi za poskytnuté materiály, ochotu a zejména za čas, který této práci věnoval.

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

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE</b> .....	<b>11</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>12</b>
<b>1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA</b> .....	<b>13</b>
1.1 ZÁKLADNÍ VYMEZENÍ A DEFINICE CESTOVNÍHO RUCHU .....	13
1.2 KLASIFIKACE CESTOVNÍHO RUCHU .....	14
1.3 DRUHY CESTOVNÍHO RUCHU .....	15
1.4 FORMY CESTOVNÍHO RUCHU .....	17
1.5 DESTINACE.....	21
1.5.1 Marketing destinace .....	22
1.5.2 Management destinace .....	23
1.5.3 Image destinace .....	23
1.6 POŽADAVKY A TRENDY SOUČASNÉHO CESTOVNÍHO RUCHU .....	24
1.7 REGION .....	25
1.7.1 Mikroregion.....	27
1.7.2 Turistické regiony.....	27
1.7.3 Euroregion.....	28
1.8 KLASIFIKACE REGIONŮ .....	29
<b>2 REGIONÁLNÍ ROZVOJ</b> .....	<b>31</b>
2.1 REGIONÁLNÍ POLITIKA .....	31
<b>3 ANALYTYCKÉ METODY</b> .....	<b>33</b>
3.1 PORTERŮV MODEL.....	33
3.2 SWOT ANALÝZA.....	34
3.2.1 Postup při realizaci SWOT analýzy .....	35
<b>4 PROJEKTOVÉ ŘÍZENÍ</b> .....	<b>37</b>
4.1 PODSTATA PROJEKTOVÉHO ŘÍZENÍ.....	38
4.2 VYMEZENÍ PROJEKTOVÉHO ŘÍZENÍ .....	39
4.3 PROJEKTOVÝ PLÁN .....	39
<b>5 SHRUTÍ POZNATKŮ Z TEORETICKÉ ČÁSTI PRÁCE</b> .....	<b>40</b>
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>41</b>
<b>6 GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA VALAŠSKA</b> .....	<b>42</b>
6.1 CHARAKTERISTIKA A VYMEZENÍ REGIONU VALAŠSKO .....	44
6.1.1 Rožnovsko.....	44
6.1.2 Valašskomeziříčsko a Kelčsko.....	45
6.1.3 Vsetínsko.....	45
6.1.4 Vizovicko .....	46

6.1.5	Hornolidečsko .....	46
6.1.6	Hornovsacko.....	47
6.2	OBYVATELSTVO .....	47
6.3	BYDLENÍ.....	49
6.4	NEZAMĚSTNANOST.....	49
6.5	VZDĚLÁNÍ .....	50
<b>7</b>	<b>ANALÝZA POTENCIÁLU TURISTICKÉ DESTINACE HORNOVSACKO.....</b>	<b>52</b>
7.1	TURISTICKY ZAJÍMAVÁ MÍSTA V MIKROREGIONU HORNOVSACKO.....	52
7.2	FOLKLOR, TRADICE, ŘEMESLA .....	60
7.2.1	Folklor .....	60
7.2.2	Tradice.....	62
7.2.3	Řemesla .....	63
<b>8</b>	<b>POSOUZENÍ SOUČASNÉHO STAVU TURISTICKÉ INFRASTRUKTURY NA VALAŠSKU .....</b>	<b>65</b>
8.1	UBYTOVÁNÍ.....	65
8.2	STRAVOVÁNÍ A POHOSTINSTVÍ.....	67
8.3	DOPRAVA .....	68
8.3.1	Silniční doprava .....	68
8.3.2	Železniční doprava .....	69
8.3.3	Cyklistická doprava.....	69
8.3.4	Pěší turistika .....	70
<b>9</b>	<b>ANALÝZA SITUACE V MIKROREGIONU HORNOVSACKO NA ZÁKLADĚ SWOT ANALÝZY.....</b>	<b>71</b>
<b>10</b>	<b>STRATEGICKÉ CÍLE A PRIORITY .....</b>	<b>76</b>
<b>11</b>	<b>NÁVRHY A DOPORUČENÍ K ROZVOJI CESTOVNÍHO RUCHU V MIKROREGIONU HORNOVSACKO .....</b>	<b>78</b>
11.1	OBSAH PROJEKTU .....	79
11.2	MARKETINGOVÝ MIX.....	84
11.3	NÁKLADOVÁ ANALÝZA .....	87
11.4	RIZIKOVÁ ANALÝZA .....	95
11.5	ČASOVÁ ANALÝZA .....	98
11.6	ZHDNOCENÍ PROJEKTOVÉ ČÁSTI .....	101
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>103</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>105</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>110</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>111</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>112</b>



## ÚVOD

Jako téma diplomové práce byl vybrán Projekt rozvoje cestovního ruchu v mikroregionu Hornovsacko, protože autorka práce se v tomto mikroregionu narodila, dobře jej zná a je jejímu srdci blízký. Hornovsacko je díky své svérázné kopcovité krajině, lidové architektuře a valašským tradicím malebnou částí České republiky, která má návštěvníkům této destinace co nabídnout.

Krajina Hornovsacka je neobyčejně živá, dynamická a skrývá v sobě mnoho zajímavých příběhů. Lidé z minulosti v ní zanechali svůj obtisk. Svým životem ovlivnili její podobu a zůstala po nich řada krásných a významných staveb i drobných zákoutí, na která ve valašské přírodě narážíme. Díky spojení kultury zemědělců a horských pastevců, kteří se usadili v údolích Valašska, vznikla osobitá kultura, která je dnes zachycena v silné lidové architektuře a působivé folklórní tradici. Kam člověk pohlédne, tam jej provázejí horizonty a přírodní scenérie Vsetínských vrchů, Javorníků a Beskyd. V mikroregionu Hornovsacko najdeme mnoho kulturních památek, zábavních a sportovních akcí a nedotčenou přírodu, která Vás vybízí nazout lyže či běžky, osedlat kolo nebo vyrazit jen tak pěšky a užít si krásy valašských kopců.

Cestovní ruch zaujímá v současnosti významné místo v ekonomikách většiny vyspělých zemí a stal se neodmyslitelnou součástí dnešní moderní společnosti. Cestování je jedna z možností jak trávit volný čas. Rozvoj cestovního ruchu souvisí s potřebou lidí poznávat nová místa, odreagovat se, relaxovat a hlavně si odpočinout od dnešní uspěchané doby. Důležitou součástí je venkovský cestovní ruch, který je označován za šetrnou formu cestovního ruchu a je podporován jak organizací UNWTO, tak i národními organizacemi cestovního ruchu. Šetrná forma cestovního ruchu je taková, která nenarušuje životní prostředí a přispívá k trvale udržitelnému rozvoji územních celků. Zahrnuje agroturistiku, ekoturistiku, cykloturistiku a další aktivity v rámci rozvoje venkovského cestovního ruchu. Rozvoj venkovského cestovního ruchu v mikroregionu je teprve v prvopočátcích.

Diplomová práce je rozčleněna do dvou částí, teoretické a praktické. Teoretická část se bude zabývat vymezením základních pojmů z oblasti cestovního ruchu, managementu a regionálního rozvoje. V teoretické části budou definovány analytické metody a projektové řízení, které budou dále aplikovány v praktické části této práce. V praktické části bude geograficky charakterizována oblast Valašska a Hornovsacka, analyzován potenciál turistické

destinace Hornovsacko a posouzen současný stav ubytovacích a stravovacích zařízení a dopravní infrastruktury. Tyto informace budou dále využity jako podklad pro zpracování SWOT analýzy. Dále bude SWOT analýza vyhodnocena a budou stanoveny návrhy a doporučení k rozvoji mikroregionu Hornovsacko v oblasti cestovního ruchu, z nichž bude vycházet navržený projekt – Bike point Velké Karlovice (zázemí pro cyklisty).

## CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Teoretická část diplomové práce bude věnována vysvětlení pojmů z oblasti cestovního ruchu, definováním pojmu cestovní ruch, destinace, management a marketing destinace, image destinace, region, klasifikace regionů, regionální rozvoj, SWOT analýza a PEST analýza, projekt a projektové řízení. Praktická část se bude zabývat vymezením a charakteristikou mikroregionu Hornovsacko, jeho atraktivitám a posouzení současného stavu ubytovacích, a stravovacích zařízení a dopravní infrastruktury. K objasnění pojmů bude využita dostupná odborná literatura. V praktické části bude čerpáno z propagačních materiálů, internetových stránek mikroregionu, knihy Jaroslava Vencálka (2004) a Radovana Stoklasy (2011).

Hlavním cílem diplomové práce bude zhodnotit turisticky zajímavá místa a atraktivitu, které mikroregion turistům a návštěvníkům nabízí, a u kterých je další předpoklad vývoje ve prospěch rozvoje cestovního ruchu v mikroregionu Hornovsacko. Na základě posouzení informací ze SWOT analýzy budou stanoveny návrhy a vhodná doporučení k rozvoji mikroregionu v oblasti cestovního ruchu, z nichž bude vycházet navržený projekt bike pointu ve Velkých Karlovicích včetně stanovení nákladové, rizikové a časové analýzy.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

Lidé mají potřebu cestovat, seznamovat se s národy a jejich kulturou, historií a jejich zvyky. Jedná se o jednu z vyšších forem rekreace, kterou často doprovází různorodé aktivity. Cestování je charakterizováno především přemísťováním jednotlivců, skupin osob podle jejich cílů a zájmů. Pro některé národy se cestování stalo způsobem životního stylu. Cestování je obecný pojem, který označuje přemísťování osob časově i prostorově. (Beránek, 2013, s. 9)

### 1.1 Základní vymezení a definice cestovního ruchu

Člověk, který cestuje, je označován jako cestující bez ohledu na směry, cíle a dopravní prostředky. V závislosti na typu cesty je možné cestujícího nazývat naturalistou, byznysmenem, mořeplavcem, kosmonautem atd. s ohledem na jeho cíle, směry či dopravní prostředky a jiné důležité charakteristiky. Cestovní ruch a cestování jsou v současné době chápány jako dva spolu související pojmy, které charakterizují určitý životní styl člověka. Řadíme sem poznávání okolí, zábavu, sport, odpočinek, obchod, léčebné pobyty a mnoho dalších činností. Cestovní ruch jako zvláštní případ cestování má určitá omezení, charakteristiky a mnoho různých definic. Cestovní ruch se nachází pod silným vlivem ekonomiky. Může být chápán jako zvláštní masová forma cestování, ale i jako činnost spojená s organizací a uskutečněním samotného cestování. Základním rysem cestovního ruchu je dočasnost změny místa pobytu, nevýdělečný charakter cesty a pobytu a tvorba mezilidských vztahů, vzniklých jako důsledek cestovního ruchu. (Beránek, 2013, s. 9)

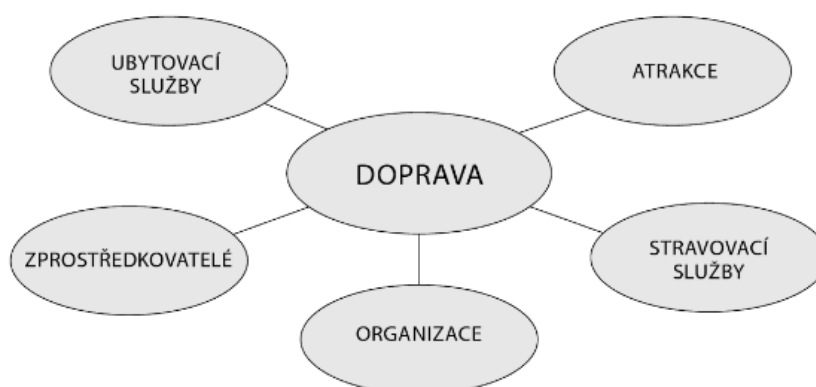
Podle Palatkové (2013, s. 11) je cestovní ruch činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo své bydliště, přičemž hlavní účel cesty je jiný, než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě. Doba pobytu mimo místo trvalého pobytu je v domácím cestovním ruchu do šesti měsíců a v mezinárodním turismu do jednoho roku.

Podle Ryglové (2011, s. 17) by měl být cestovní ruch chápán jako průmysl poskytující veškeré služby spojené s turistikou a cestováním. Tyto služby pak lze rozdělit do jednotlivých sektorů:

- Sektor ubytovací služby – poskytovatelé ubytovacích služeb, od hotelových řetězců až po soukromé malé penziony apod.

- Sektor atrakce – patří sem národní parky, historická či kulturní místa a zajímavosti, botanické zahrady, tematické parky a sportovní centra a další.
- Sektor doprava – letecká, železniční, lodní, autobusová a automobilová doprava, půjčovny a zprostředkovatelé půjčování vozidel.
- Sektor zprostředkovatelé – cestovní kanceláře a agentury, touroperátoři, sezonní zprostředkovatelé či agenti, organizátoři konferencí, rezervační systémy, incentivní domy a další.
- Sektor organizace – zahrnuje národní turistické centrály, turistické asociace, regionální centra a další. (Ryglová, 2011, s. 17)

Vazby mezi jednotlivými sektory jsou znázorněny na následujícím schéma (Obr. 1):



Obr. 1 Hlavní sektory průmyslu cestovního ruchu (Ryglová, 2011, s. 17)

## 1.2 Klasifikace cestovního ruchu

Klasifikace cestovního ruchu se snaží o bližší vymezení cestovního ruchu a jeho identifikaci a rozčlenění dle určitých znaků. Někdy je také používán pojem „typologie cestovního ruchu“. V souvislosti s klasifikací CR se můžeme setkat s členěním cestovního ruchu na formy a druhy CR. Dle tohoto členění jsou druhy cestovního ruchu výstupem členění podle motivu účasti na cestovním ruchu. Formy cestovního ruchu představují vymezení podle konkrétních podmínek, ve kterých se cestovní ruch uskutečňuje. Klasifikace CR

se snaží o funkční strukturu CR a pojmové vymezení jednotlivých součástí CR. (Kotlíková, 2013, s. 19-20)

Cestovní ruch se uskutečňuje v daném geografickém prostoru. Pokud je tento prostor omezen územím jednoho státu, hovoříme o domácím cestovním ruchu. Domácí CR představuje pohyb a pobyt obyvatel daného státu na území jiného státu. Při účasti na zahraničním cestovním ruchu musí dojít k překročení státních hranic. (Kotlíková, 2013, s. 21)

### 1.3 Druhy cestovního ruchu

Druhy cestovního ruchu jsou určeny místem čerpání služeb cestovního ruchu podle vztahu k platební bilanci (domácí spotřeba, export a import) a také dalšími charakteristikami:

- domácí cestovní ruch – osoby trvale sídlící v zemi cestují uvnitř země a nepřekračují hranice,
- zahraniční cestovní ruch – aktivní a pasivní CR, dochází k překračování hranic jednoho nebo více států,
- tranzitivní cestovní ruch – jedná se o průjezd cestujícího přes území projížděného státu do jiného cílového státu, zpravidla bez přenocování.

Podle místa převažující realizace služeb CR se dělí cestovní ruch na:

- vnitřní cestovní ruch – zahrnuje domácí CR,
- národní cestovní ruch – zahrnuje domácí CR a pasivní CR,
- mezinárodní cestovní ruch – zahrnuje veškerý CR, při kterém dochází k překročení hranice státu, ať už jde o aktivní či pasivní CR.

Podle způsobu financování se cestovní ruch dělí na:

- volný cestovní ruch – účast není nijak formálně podmíněna a účastník si ji hradí v plném rozsahu ze svých finančních prostředků,

- vázaný cestovní ruch – účast je vázána na splnění určité podmínky, jedná se o úhradu ze společenských fondů.

Podle délky pobytu se cestovní ruch dělí na:

- krátkodobý cestovní ruch – doba pobytu v místě přenocování do tří dnů,
- dlouhodobý cestovní ruch – doba pobytu v místě přenocování více než tři dny.

Podle způsobu zabezpečení cesty se cestovní ruch dělí na:

- organizovaný cestovní ruch – cestu a pobyt zajišťují především cestovní kanceláře nebo jiní zprostředkovatelé,
- neorganizovaný cestovní ruch – účastník si služby volí a zabezpečuje sám a tento typ CR má stále rostoucí podíl.

Podle počtu účastníku se dělí cestovní ruch na:

- individuální cestovní ruch – návštěvník či turista se účastní CR sám nebo s rodinou,
- kolektivní cestovní ruch – je spojen s účastí více osob – skupinový a masový nebo klubový CR.

Podle ročního období se cestovní ruch dělí na:

- sezónní cestovní ruch – sezóna je období s vysokou koncentrací návštěvnosti místa a tím i maximální možnou nabídkou služeb a současně jde o období maximálních cen,
- mimosezónní cestovní ruch – období nízké návštěvnosti místa se sníženou nabídkou služeb, za nižší ceny.



Podle vlivu na životní a sociokulturní prostředí se cestovní ruch dělí na:

- tvrdý cestovní ruch – je často spojován s rozsáhlými, tvrdými investicemi a hlavním měřítkem je zisk bez ohledu na environmentální, kulturní a sociální prostředí destinace,
- měkký cestovní ruch – snaží se uvědoměle dosáhnout vyrovnaného stavu mezi dopady a přínosy na environmentální, ekonomické a sociokulturní prostředí destinace, v němž probíhá. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 20-22)

#### 1.4 Formy cestovního ruchu

Podle Heskové (2006) hovoříme o formách cestovního ruchu, když jako základ cestovního ruchu vezmeme důsledky, které přináší příčiny, které ho ovlivňují. Umožňují blíže určit podstatu CR z hlediska potřeb a cílů jeho účastníků. Toto poznání dovoluje lépe připravit produkt a nabízet ho na trhu cílové skupině účastníků.

Formy cestovního ruchu odpovídají potřebám účastníků. Základní formy odpovídají nejširším potřebám a specifické formy uspokojují specifické požadavky jeho účastníků. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 19-20)

Základní formy cestovního ruchu se dělí na:

- rekreační cestovní ruch – přispívá k reprodukci a k regeneraci duševních a fyzických sil člověka, realizuje se ve vhodném rekreačním prostředí (hory, vody, lesy) a pro české prostředí je obzvlášť specifické chataření a chalupaření,
- kulturně poznávací cestovní ruch – je cílený na poznávání kultury, historie, tradic a zvyků apod.,
- sportovně – turistický cestovní ruch – využívá zájmu lidí o aktivní odpočinek, aktivní účast na sportovních činnostech a jeho obsahem může být i organizování pasivní účasti na sportovních akcích,

- léčebný a lázeňský cestovní ruch – je zaměřen na léčbu, relaxaci a prevenci a celkovou obnovu duševních i fyzických sil jednotlivce. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 19-20)

Specifické formy cestovního ruchu uspokojují zvláštní potřeby nejrůznějších specializovaných cestovatelských segmentů, přičemž nabídka se bude i nadále rozšiřovat v souladu s nejnovějšími trendy cestovního ruchu.

Podle geografického hlediska se formy cestovního ruchu dělí na:

- domácí - představuje pobyt a cestování domácího obyvatelstva ve vlastní zemi; v hospodářsky vyspělých státech se tato forma cestovního ruchu stala základem rozvoje zahraničního cestovního ruchu,
- zahraniční - je spjat s pobytem a cestováním rezidentů v zahraničí; rozlišujeme aktivní zahraniční cestovní ruch - příchod zahraničních návštěvníků do cílové země a pasivní zahraniční cestovní ruch - cestování rezidentů do cílové země,
- mezinárodní - vytváří aktivní a pasivní cestovní ruch několika regionů či států,
- vnitřní - rozumíme domácí a aktivní zahraniční cestovní ruch,
- národní - zahrnuje domácí cestovní ruch a pasivní zahraniční cestovní ruch,
- regionální - zahrnuje cestovní ruch regionů a států jako cestovních cílů.

Podle počtu účastníků se formy cestovního ruchu dělí na:

- individuální - je založený na individuálním cestování a samostatném organizování pobytu jednotlivcem nebo malou skupinou lidí,
- skupinový - účastníci cestují v organizovaných skupinách a využívají z toho vyplývající výhody (slevy v ubytovacích zařízeních, při přepravě, při návštěvě atrakcí),
- masový - hromadný,
- ekologický - individuální, rodinný, cestování s přáteli.

Podle věku účastníků se formy cestovního ruchu dělí na:

- cestovní ruch dětí - je určen pro děti ve věku do 15 let, které se zúčastňují organizovaných pobytů bez účasti rodičů,
- mládežnický - spojen s cestováním mladých lidí ve věku 15 až 25 let; účast je ovlivněna sociálně-ekonomickou situací a volným časem mládeže,  
rodinný - rodinná rekreace, určen hlavně mladým rodinám; mladou rodinu představují lidé ve věku 25 až 44 let,
- seniorský - určen pro seniory, kteří mají dostatek volného času, mohou cestovat na delší dobu a častěji.

Podle délky pobytu se formy cestovního ruchu dělí na:

- krátkodobý - organizuje se za účelem odpočinku, rozptýlení, zábavy a poznávání, sportovního či kulturního vyžití; účastník nepřenocuje déle než dvě až tři noci,
- dlouhodobý - jde o více než tři až čtyři přenocování, ale ne více než šest měsíců v domácím cestovním ruchu a ne více než jeden rok v zahraničním cestovním ruchu,
- výletní - je spojený s pobytem mimo místo trvalého bydliště kratším než jeden den bez přenocování, s různým typem dopravního prostředku a různou motivací.

Podle převažujícího místa pobytu se formy cestovního ruchu dělí na:

- městský - pobyt návštěvníků ve městě; hlavním cílem je zážitek z návštěvy města bez ohledu na to, zda je pobyt spojen s přenocováním,
- příměstský - obvykle je realizován krátkodobě na jeden až dva dny, nejčastěji však přes víkend v relativně krátké dopravní dostupnosti (40 až 50 km),
- venkovský – jedná se o cestování a pobyt lidí ve venkovském prostředí; jde o činnost spojenou s návratem k přírodě spojenou s možností ubytování ve venkovských domech a zapojením se do různých činností spojených s pobytem na venkově; součástí venkovského cestovního ruchu je agroturistika, která se spojuje s uspokojováním potřeb účastníků CR na zemědělském hospodářství,

- ekoagroturistika - forma agroturistiky na ekologicky hospodařících farmách,
- horský a vysokohorský - představuje soubor činností spojených s pobytem v přírodním prostředí horských a vysokohorských středisek,
- přímořský - je koncentrován do přímořských letovisek a účastníci se věnují sportovně-rekreačním aktivitám.

Podle ročního období se formy cestovního ruchu dělí na:

- sezonní - sezonnost je v cestovním ruchu výsledkem působení přírodních a sociálních činitelů,
- mimosezonní,
- celoroční.

Podle použitého dopravního prostředku se formy cestovního ruchu dělí na:

- motorizovaný - je spojen s využitím přepravy motorovým dopravním prostředkem, nejčastěji automobilem či motocyklem,
- železniční - je formou cestovního ruchu, který je spojen s cestováním po železnici, přepravou cestujících vsedě, lůžkovým nebo lehátkovým vagonem,
- letecký - je organizačně zabezpečován cestovní kanceláří leteckého dopravce či společnosti; letecká doprava je nejrychlejším způsobem dopravy, její výhody se projevují při cestování na delší vzdálenosti,
- lodní - forma cestovního ruchu, která je spojená s cestováním a pobytem na říční a mořské lodi nebo jachtě; jedná se o linkové nebo rekreační plavidlo.

Podle hlediska dynamiky se formy cestovního ruchu dělí na:

- pobytový (statický) - účastníci této formy cestovního ruchu pobývají více dnů na jednom místě,

- putovní (dynamický) - cestování organizované skupiny účastníků po určité trase, podle předem daného programu s určitým poznávacím cílem.

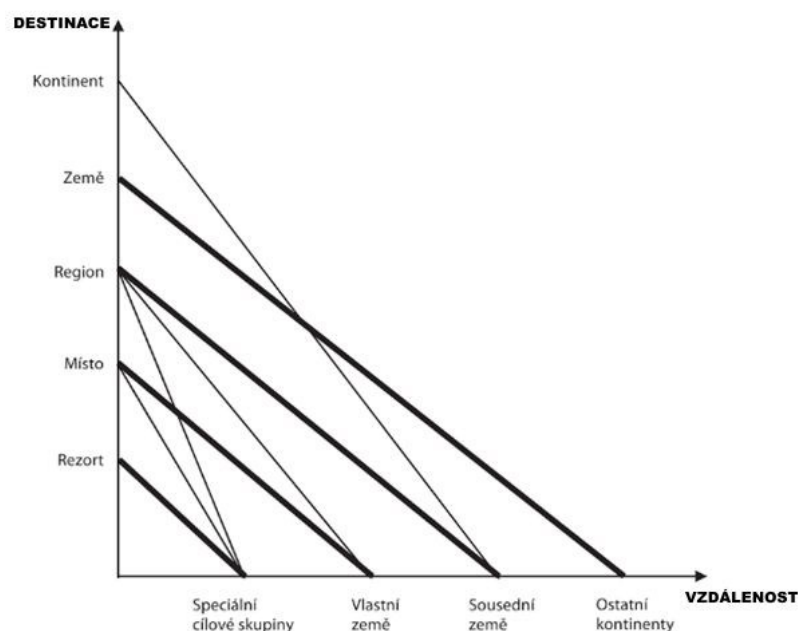
Podle sociologického hlediska se formy cestovního ruchu dělí na:

- Návštěvy příbuzných a známých - jde o upevňování rodinných vztahů nebo účast na rodinných společenských událostech,
- sociální - je forma cestovního ruchu, kde část nákladů CR je hrazena státem, zaměstnavatelem, nadací apod. Jde o cestovní ruch účastníků ze sociální skupiny či handicapovaných osob,
- etnický - zahrnuje cestování s motivem návštěvy původní vlasti návštěvníků nebo návštěvy zajímavých národností s cílem seznámit se a poznat jejich kulturu a způsob života. (Hesková, 2006)

## 1.5 Destinace

Destinace je tvořena souborem různých služeb koncentrovaných v určité oblasti či místě, které jsou poskytovány v návaznosti na potenciál cestovního ruchu a atraktivitu místa či oblasti. Atraktivita destinace tak představují její podstatu a hlavní motivační stimul její návštěvnosti. Podle definice WTO je destinace chápána jako geografický prostor (stát, místo, či region), který si cestující či návštěvník vybírá jako cíl své cesty. Destinace nabízí služby, jako jsou stravování, ubytování, zábava, a sportovní aktivity. Za nejmenší možnou destinační jednotku je považován resort. Destinace cestovního ruchu je označována za vzájemně si konkurující jednotky, jejichž společným cílem je prodej služeb v destinaci ať už regulovaný či neomezený. Destinace také plní řadu různých funkcí a to funkci marketingovou, nabídkovou, plánovací a funkci zastoupení různých zájmových skupin. Určení velikosti a charakteru destinace závisí jednak na základní nabídce destinace, případně její atraktivitě a jednak na nabídce odvozených služeb jakožto na dvou faktorech strany nabídky. Významnou roli při vymezení destinace sehrává i strana poptávky, zejména pak motivace k cestě do destinace a vzdálenost mezi výchozím místem a destinací, jak můžeme vidět v obrázku (Obr. 2). Destinace jsou obecně považovány za zcela standartní, navzájem

si konkurující jednotky, takže jejich rozvoj a prodej musí být velmi obezřetně řízen. (Palatková, 2006, s. 17)



Obr. 2 Destinace cestovního ruchu a jejich vazba na motivaci a vzdálenost (Palatková, 2006, s. 17)

### 1.5.1 Marketing destinace

Marketing destinací se od marketingu jednotlivých produktů v daných oblastech, technikách a požadavcích odlišuje. Konkurence mezi destinacemi je velmi složitá a na jejich úspěch na trhu má vliv množství faktorů. Hlavním důvodem pro důkladnější pohled na marketing destinací je skutečnost, že zatímco produkty cestovních kanceláří nebo jiných poskytovatelů služeb jsou financovány jejich soukromými provozovateli ze soukromých prostředků, investice do destinací a jejich produktů jsou do značné míry závislé na veřejných zdrojích. Velkou příležitostí jsou zdroje EU, ale jejich dostupnost je časově omezená, a tudíž požadavek na co nejefektivnější a nejlepší využití vyniká o to více. (Ryglová, Burián, Vajčnerová, 2011, s. 149)

Podle Palatkové (2006, s. 23) vychází definice marketingu destinace z obecně platných definic marketingu. Marketing destinace stojí na pěti stavebních elementech:

- filozofie orientace na zákazníka,
- analytické postupy a koncepty nutné k rozvíjení filozofie,
- techniky sběru dat,
- plánovací funkce a okruh strategických rozhodnutí,
- organizační struktura nutná pro uskutečnění plánu.

### 1.5.2 Management destinace

Koncepce managementu destinace je typická pro regionální průnik na trh cestovního ruchu, protože vychází ze snadnějšího řízení procesů v destinaci v regionálním měřítku, než je tomu na úrovni národní. Pojetí destinačního managementu je na národní úrovni v plném rozsahu hůře proveditelné, snad s výjimkou destinací menšího geografického rozměru, kde cestovní ruch představuje převážnou část jejich ekonomické aktivity. Management destinace může v určitém výkladu znamenat širší pojem zahrnující kromě marketingových aktivit i všechny vnitřní aktivity destinace, avšak i v teorii a praxi se oba pojmy překrývají. (Palatková, 2006, s. 23)

### 1.5.3 Image destinace

Výběr destinace závisí na očekávání zákazníka. To je ovlivněno její představou, a také image, kterou má destinace vytvořenu. V současné době, kdy dochází ke stírání rozdílů mezi jednotlivými zeměmi a regiony, se stávají hlavními konkurenčními silami faktory, jako je právě image, která vytváří značku destinace. Lze konstatovat, že cestovní ruch dneška je souborem destinací, kde image a dobrá značka prodává. To, jak se která značka prodává, bezprostředně souvisí s její image. Proto je nutné tvorbě image věnovat značnou pozornost. Image je výraz celkových subjektivních znalostí, předsudků, dojmů, obrazotvornosti a emocionálních myšlenek jednotlivce nebo skupiny o konkrétním předmětu nebo místě. Image může být často spojována s určitými stereotypy (např. Skoti v sukních), jež neodpovídají skutečnosti a zkreslují představu o oblasti. Na druhou stranu jiné stereotypy jsou velmi cenné a marketingově dobře použitelné (např. Holandsko – tulipány, sýry, větr-

né mlýny, dřeváky). Tvorba image je důležitou součástí marketingu destinace, je to činnost dlouhodobá a systematická. Stejně tak jako tvorba, i změna image je opět nákladným a dlouhodobým procesem. Image je ovlivňována celou řadou činitelů, od klasických způsobů reklamy jako billboardy, média, letáky, články, filmy, dokumenty, informace získané od touroperátorů a dalších prodejců destinace, informace od příbuzných a přátel až po samotnou návštěvu místa. Image destinace musí být pravdivá, aby nezklamala zákaznickovy představy a nedošlo ke ztrátě jeho důvěry. Pozitivní image destinace je nutným předpokladem pro její uplatnění na trhu. Každá turistická destinace by měla usilovat o tvorbu specifické image. Image je ovlivňována vnitřním i vnějším prostředím, daným komplikovaným souborem faktorů. Vychází jak z historie regionů či obce, tak z její současnosti. Celková image destinace se pak dotváří na základě image místní samosprávy a image jednotlivých služeb poskytovaných v destinaci. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 154)

## 1.6 Požadavky a trendy současného cestovního ruchu

Cestovní ruch se stal neodmyslitelnou součástí potřeb a životního stylu, protože cestování je stále přístupnější většímu počtu lidí. Příčinou tohoto faktu je nejenom rostoucí životní úroveň, ale i nové technologie – především internet s globálními distribučními systémy a nízkonákladové letecké společnosti. Cestovní ruch první dekády 21. století charakterizuje tyto situace:

- globální vesnice – jev, kdy si všichni lidé po celém světě mohou jednoduše vyměňovat zkušenosti, navštěvovat se, nakupovat a sdílet názory, a to přímo bez prostředníka, jen s použitím elektronických technologií a stále univerzálnějšího společného jazyka. Důkazem je obliba nejrůznějších blogů, on-line her, sdílení fotografií a videí na instagramu a facebooku, stejně jako rozvoj nezávislého cestování stále většího počtu lidí do stále vzdálenějších destinací od tropických džunglí, přes výšiny Himaláje až po polární krajiny,
- globální rizika – ukončení studené války sice přineslo snížení rizik jaderného konfliktu velmocí, ale svět se stal méně bezpečným z důvodu terorismu, teroristických útoků a hrozících epidemií či pandemií,



- převaha nabídky nad poptávkou – na trhu se objevu stále více nabídek a rafinovanějších produktů, boj o zákazníky je pořád silnější, objednávky se čím dál více posunují k datu odjezdu, a tzv. lastminute se stává pravidlem a běžnou praxí,
- pánem je zákazník – vše se přizpůsobuje přáním zákazníka, aby byl ještě dokonaleji obsloužen a aby si v převaze nabídky mohl vybrat právě tu naši. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 31)

## 1.7 Region

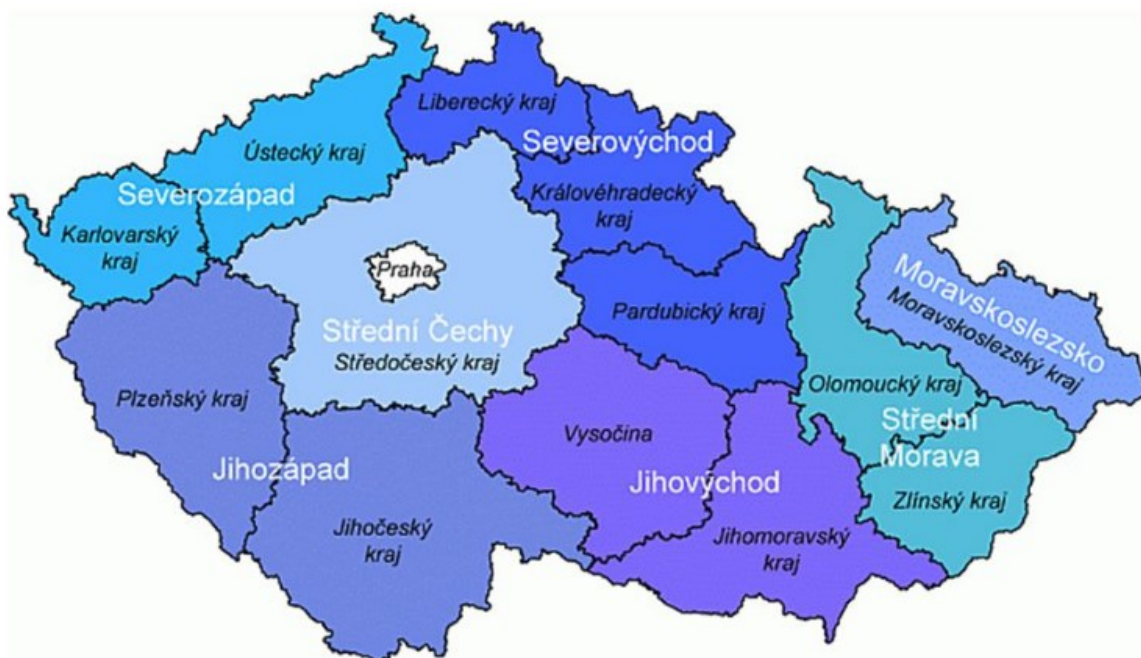
Region je chápán jako území různého druhu a rozlišován podle charakteristik. Obecně lze regiony rozlišit jako fyzické, vytvářené územím se stejnými nebo podobnými přírodními podmínkami a vymezeny přírodními bariérami. Pro regionální rozvoj jsou důležité takové charakteristiky, které se týkají ekonomických, ale i sociálních vlastností regionu či charakteristiky administrativní. Rozvoj regionů souvisí především s jejich atraktivitou pro obyvatele, aby v něm chtěli žít a ne se stěhovat pryč a pro návštěvníky, aby měli proč do regionu přijíždět a utracet v něm své peníze. (Maier, 2012, s. 170)

Podle Stejskala (2010, s. 16) je region část území, která je vymezena definovanými hranicemi a ve které existuje funkční, specifická a související infrastruktura. Rozvoj regionu a zájem na zlepšení životní úrovně v něm jako integrální součásti dané země je v souladu s cíli rozvoje země jako nadřazeného a vyššího systému.

### NUTS

Evropská unie dělí územní celky dle systému tzv. NUTS (fr. La Nomenclature de Unités Territoriales Statistiques – nomenklaturní jednotky teritoriální statistiky). Tento systém byl zaveden jednotně v celé Evropské unii pro potřeby hodnocení úrovně regionů a statistiky i pro stanovení způsobu a výše jejich podpory ze společných prostředků Evropské unie. V běžné praxi cestovního ruchu se s termínem NUTS setkávají zejména žadatelé o dotace. V České republice nese předepsaná kategorizace územních celků název CZ-NUTS.

- NUTS 0 – stát (ČR)
- NUTS 1 – území (ČR)
- NUTS 2 – oblast (regiony soudržnosti a sdružené kraje)
- NUTS 3 – kraj (vyšší územní samosprávné celky)
- NUTS 4 – okres
- NUTS 5 – obec (základní územní jednotka). (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 40)



Obr. 3 Územní celky dle NUTS 2 a 3 v České republice (NUTS v ČR)

Kromě oficiálních administrativních územních celků s členěním dle systému NUTS se v cestovním ruchu setkáváme s pojmy mikroregiony, turistické regiony a euroregiony. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 40)

### 1.7.1 Mikroregion

Mikroregion je geografický pojem, který se nekryje s žádným oficiálním administrativním členěním země. Mikroregion je definován jako území, které je tvořeno správními obvody několika obcí, které se sdružily za účelem dosažení společného cíle. Typickým rysem takového svazku je pak vznik z vlastní iniciativy, nikoliv příkazem ze zákona nebo nadřízeným orgánem. Nejblíže tomuto pojmu by mohl být termín spádové území. Jde tedy o malé území vymezené přirozeným přírodním reliéfem krajiny nebo historicky danými oblastmi jako jsou turisticky zajímavá místa, CHKO či historicky existující různá seskupení obcí. (Rygllová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 40)

Vznik mikroregionů či tzv. místních akčních skupin (MAS) je spojen s obdobím kolem roku 2000, dnes je řada z nich přeměněna na dobrovolné svazky obcí. Vznik místních akčních skupin spadá většinou do období po roce 2005, kdy mohly venkovské obce čerpat z programu Leader a vytvářely skupiny od dvou do několika desítek obcí. Činnosti i struktura mikroregionů a MAS se v jedné destinaci často prolínají. Nejčastějšími důvody vzniku bylo prosazování společných zájmů od plynofikace přes výměnu informací a zkušeností až po spolupráci v turismu. Účelem vzniku bylo zvyšování absorpční kapacity území získáváním externích finančních prostředků prostřednictvím managementu mikroregionů a MAS, kdy šlo pouze o obecnou snahu dosáhnout na peníze, které nabízejí nebo snad v budoucnu nabízet budou. Formalizované mikroregiony mohou být žadateli o finanční podporu z různých fondů. V některých případech se obce sdružují spolu s občany a podniky, v dnešní době nejčastěji ve formě zapsaných spolků. Toto se děje zejména v případě, že potřebují ustanovit MAS, jež mohou získat finanční podporu vyhrazenou pro MAS z jednotlivých ministerstev. (Palátková, 2011, s. 138)

### 1.7.2 Turistické regiony

CzechTourism rozdělil v roce 1999 (před vznikem samosprávných krajů) pro potřeby propagace a regionální koordinace turistické nabídky na turistické oblasti a na turistické regiony. Turistické regiony jsou definovány jako území, kde cestovní ruch sjednocuje a spojuje jednotlivé typické prvky dané oblasti a zároveň je odlišuje od ostatních regionů. Hlavní význam turistických regionů byl očekáván v možnosti ucelené prezentace země v zahraničí a v podpoře domácího cestovního ruchu. Turistické regiony se dále člení na

menší území - tzv. turistické oblasti, kterých CzechTourism v ČR definoval 40. Turistické regiony se prakticky nekryjí s administrativním uspořádáním země na samosprávné kraje, které disponují vlastními plány, vlastními prostředky i aktivitami na rozvoj a podporu cestovního ruchu. Systém turistických oblastí a regionů má proto omezenou finanční i marketingovou podporu kromě aktivit pořádaných organizací CzechTourism a prosazuje se jím obtížně. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 42)



Obr. 4 Turistické regiony v České republice (Turistické regiony v ČR)

### 1.7.3 Euroregion

Euroregion je oblast přeshraniční kooperace, která vznikla na základě vzájemné dohody příhraničních regionů dvou nebo více zemí. Funguje na bázi vlastních pravidel. Podporuje zájmy obcí a měst, sdružení fyzických osob i organizací. Jeho cílem je především potlačit problémy ztěžující evropskou integraci. Euroregiony řeší společný strategický postup v oblasti dopravy, cestovního ruchu nebo životního prostředí a problematika je většinou řešena na poměrně obecné úrovni a členství v euroregionu je dobrovolné. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011, s. 42)

## 1.8 Klasifikace regionů

Regiony jsou výsledkem kombinace vzájemných vztahů sociálních a přírodních jevů či prvků v realitě. Klasifikace regionů je využívána k identifikaci nejvýznamnějších typů regionu na základě různých hledisek a kritérií. V obecné rovině lze klasifikovat regiony ze čtyř základních hledisek: odvětvové, taxonomické, hledisko formy a metodologické hledisko. (Klapka a Tonev, 2008)

### Odvětvové hledisko

Toto hledisko představuje jednoduché členění regionů na základě dílčích regionů. V geografickém pojetí můžeme v nejvyšší úrovni vymezit regiony fyzicko-geografické, humánně-geografické a komplexní geografické. Fyzicko-geografické a humánně-geografické regiony lze dále členit na dílčí jednotky – průmyslové regiony nebo klimatické regiony a další. Snaha o vytvoření výsledného regionu – komplexního, je proto velmi složitá. V takovém případě se nabízejí dvě východiska, buď se komplexní region vymezuje na základě přírodních předpokladů vzniku a následného rozvoje jádrových socioekonomických oblastí nebo se humánně-geografický region prohlásí za komplexní, protože organizace společensko-hospodářských prvků ve značné míře odráží přírodní potenciál teritoria či oblasti. (Klapka a Tonev, 2008)

### Taxonomické hledisko

Taxonomické hledisko uvažuje i geografickou polohu regionů i včetně různých úrovní územních celků. Z taxonomického hlediska se regiony dělí na dvě skupiny: typologické a individuální regiony. Individuální regiony jsou charakterizovány na základě specifických znaků a v mnoha případech mají i vlastní název (Valašsko, Slezsko, Krušné hory, jednotlivé okresy aj.). Typologické regiony jsou vymezovány na základě typických a obecných vlastností sledovaných v regionech – dochází tedy k vybírání stejných typů (např. národní parky, řídké osídlené oblasti, regiony s hustou železniční sítí aj.). Typologických regionů můžeme v závislosti na sledovaném jevu definovat několikanásobně více než regionů individuálních. Při definování individuálních regionů se v mapě přiřazuje k jednomu

regionu právě jeden vyjadřovací prvek, u regionů typologických jich může být více. (Klapka a Tonev, 2008)

### **Hledisko formy**

Hledisko formy patří mezi velmi důležitou formu klasifikace. Formou se rozumí charakter regionalizačního měřítka. Regiony tak mohou být definovány na základě jednoho vztahu nebo prvku (monokriteriální regiony), více prvků nebo vztahů (multikriteriální regiony) nebo se bere v úvahu celá škála působících prvků a vztahů (komplexní regiony). Podle formy můžeme rozlišit heterogenní regiony, homogenní regiony a plánovací regiony.

Homogenní regiony bývají charakterizovány na základě kritérií homogenity a jsou založené převážně na stavových veličinách. V praxi to znamená, že zvolené regionalizační kritérium platí rovnoměrně v celé ploše vymezené plochy. Vyznačuje se maximální vnější heterogenitou a maximální vnitřní homogenitou. Diference mezi regiony jsou výrazně větší než obdobné rozdíly uvnitř regionu. Homogenita není nikdy absolutní – vždy se projevují určité odchylky, a proto jde o nalezení maximální možné shody. Jen málo homogenních regionů je stoprocentně stejnorodých. Prostorová různorodost je založena na různých intenzitách regionalizačních kritérií. Pokud dané území tomuto kritériu vyhoví, je definováno jako jeden homogenní region. Homogenní regiony jsou častější ve fyzické geografii (biogeografické, klimatické regiony) než v geografii socioekonomické (např. zemědělské regiony). Homogenita regionů klesá buď s nárůstem počtu regionalizačních kritérií nebo se vzrůstající hierarchickou úrovní regionu. (Klapka a Tonev, 2008)

### **Metodologické hledisko**

Metodologické hledisko nám objasňuje, z jakého důvodu je konkrétní region definován. Rozlišuje region jako nástroj výzkumu – region vystupuje jako souhrnná statistická složka, pro kterou jsou shromažďovány údaje potřebné pro další zpracování. Dále rozlišuje region jako objekt výzkumu – vymezený region představuje konečný cíl výzkumu a jeho stanovením je završen výzkumný úkol. Nakonec rozlišujeme region jako nástroj managementu území - v tomto případě se mluví o plánovacím regionu, pro který se na základě analýzy stanovuje plán růstu. Příkladem mohou být již zmíněné regiony NUTS II v rámci Evropské unie nebo euroregiony. (Klapka a Tonev, 2008)

## 2 REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Regionální rozvoj je integrální proces směřující ke zvyšování hodnot a kvality životního stylu i života v regionu. Nejde jen o ekonomický růst nebo rozvoj územně definovaného celku, ale zahrnuje i celkový růst socioekonomického potenciálu regionu, zvyšování konkurenceschopnosti daného území nebo aktivaci místního rozvojového potenciálu. Projekty realizované v rámci regionálního rozvoje mají mít charakter růstového efektu a řešit místní problémy. Mezi jednotlivými regiony existují viditelné rozdíly. A to jak v porovnání s evropskými regiony, tak i v rámci českého státu. Regionální změny nejsou vždy překážkou v rozvoji, ale mohou být startem ke změně a nositeli potenciální konkurenční výhody. Analyzováním těchto disparit a doporučeními ke zlepšení stávající situace se zabývá regionální politika, která je obecně nástrojem regionálního rozvoje. Úsilí o vyvážený regionální rozvoj není pojímáno jako snaha o zajištění stejného rozvoje ve všech regionech. Cílem tohoto úsilí je, aby vývoj v celém státě a i v úrovni regionů byl nekrizový, úměrný, byla vytvořena rovnost šancí regionů a byl plnohodnotně využíván jejich přírodní, hospodářský a demografický potenciál. V České republice byl význam regionálního rozvoje a regionální politiky v důsledku historického vývoje přehlížen až do roku 1997, kdy vzniklo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. (Stejskal, 2011, s. 13)

### 2.1 Regionální politika

Definice pojmu regionální politika existuje hned několik desítek. Obecně se dá však říci, že je to soubor opatření a nástrojů, pomocí kterých dochází ke snížení nebo odstranění rozdílů v ekonomickém rozvoji jednotlivých regionů. (Wokoun, 2001)

V České republice se používá definice, která je vymezena v zákoně o podpoře regionálního rozvoje (zákon č. 298/2015 Sb.) : „Regionální politika představuje koncepční a výkonnou činnost státu a regionálních orgánů, která stanovuje hlavní směry a strategické cíle regionálního rozvoje na celostátní a regionální úrovni a vytváří metody a postupy k zajištění realizace těchto cílů. Uskutečňuje se především prostřednictvím systémových opatření a pravidel k podpoře regionálního rozvoje.“ (Skokan, 2003; zákon o podpoře regionálního rozvoje)

V současné regionální politice je patrná snaha ve větší míře přizpůsobit tradiční politiku lákání zahraničních investic, charakteristickou především pro regionální politiku inspirovanou keynesiánstvím, současným trendům. (Blažek, Uhlíř, 2011, s. 260)

### **Cíle a nástroje regionální politiky**

Stejně tak jako se vyvíjela regionální politika, se měnily i její nástroje a cíle pro jejich dosažení. Podle Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020 jsou definovány tyto základní cíle:

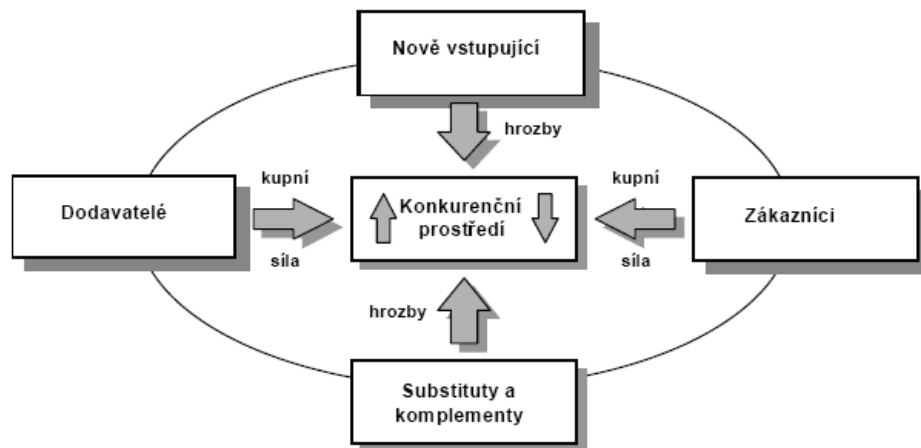
- Podpořit zvyšování konkurenceschopnosti a využití ekonomického potenciálu regionů (růstový cíl).
- Zmírnit prohlubování negativních regionálních rozdílů (vyrovnávací cíl).
- Posílit environmentální udržitelnost (preventivní cíl).
- Optimalizovat institucionální rámec pro rozvoj regionů (institucionální cíl). (Stejskal, 2011, s. 15; Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020)



### 3 ANALYTYCKÉ METODY

#### 3.1 Porterův model

Michael Porter identifikoval pět konkurenčních sil, které rozhodují o vlastní dlouhodobé atraktivitě trhu a tržního segmentu – zákazníci a dodavatelé, konkurenti v odvětví, potenciální nově vstupující a substituty (náhražky). Model těchto sil je znázorněn na obrázku (Obr. 5). (Kotler, Keller, 2007, s. 380)



Obr. 5 Porterův model pěti sil (Kotler, Keller, 2007, s. 380)

Tento model patří mezi základní analytické nástroje strategické práce a je zaměřen na intenzitu konkurence v rámci odvětví. Právě střet pěti konkurenčních sil ukazuje, jaká bude ziskovost daného odvětví. Jaký skýtá potenciál a prostor pro růst a naopak, které kroky nejsou vhodné a je lepší je eliminovat. (Model pěti konkurenčních sil)

Hill a Jones (2012) definují model pěti konkurenčních sil takto: „*Michael E. Porter's well-known framework, known as five forces model, helps managers to analyse the competitive forces in the industry environment in order to identify opportunities and threats. His model focuses on five forces, that shape competition within an industry: (1) the risk of entry by potential competitors, (2) the intensity of rivalry among established companies within an industry, (3) bargaining powers of buyers, (4) bargaining powers of suppliers, and (5) the closeness of substitutes to an industry's products.*“ „Porter argues, that stronger each of these forces is, the more limited is the ability of established compa-

*nies to raise praices and earn greater profits. Within Porter's framework, a strong competitive force can be regarded as a threat because it depresses profits. A weak competitive force can be viewed as an oportunity because it allows a company to earn greater profits.*“ (Hill, Jones, 2012, s. 45)

### 3.2 SWOT analýza

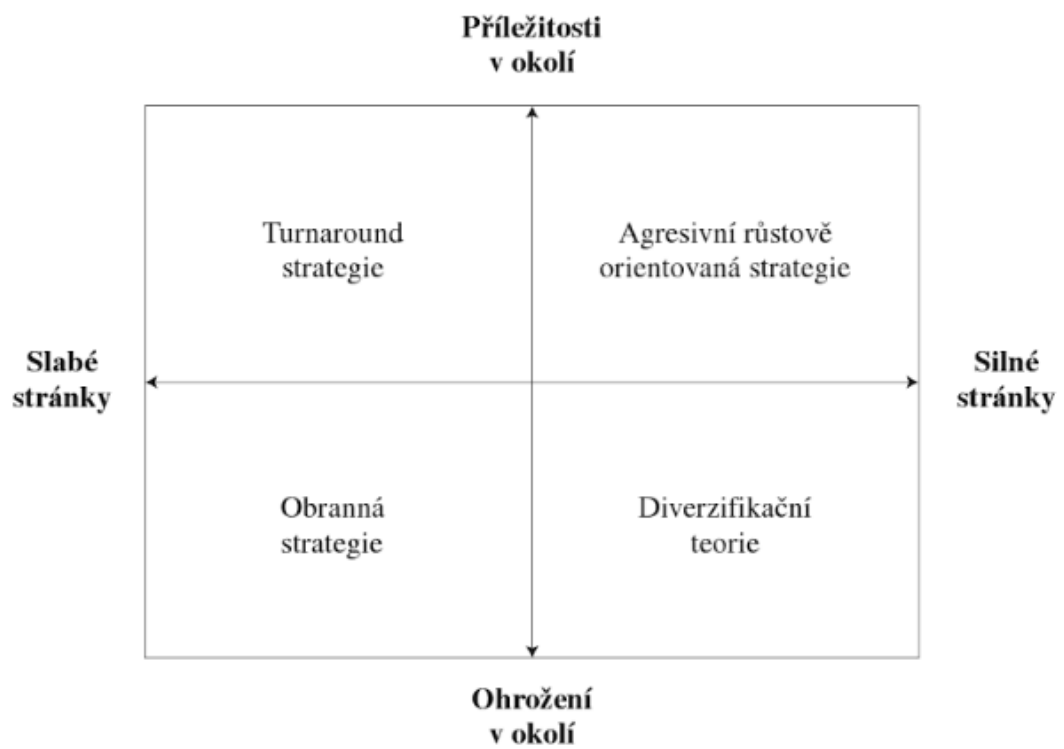
Podle Sedláčkové a Buchty (2006, s. 91) je SWOT analýza koncepčním rámcem a jednoduchým nástrojem pro systematickou analýzu, zaměřeným na charakteristiku klíčových ukazatelů ovlivňujících strategické postavení firmy. SWOT analýza využívá závěrů předchozích analýz tím, že identifikuje hlavní silné a slabé stránky firmy a porovnává je s hlavními vlivy z okolí podniku. Příležitostmi a ohroženími směřuje k syntéze jako východisku pro formulaci strategie. Přístup SWOT analýzy rozlišuje dvě charakteristiky vnitřní situace firmy, silné a slabé stránky, a dvě charakteristiky vnějšího okolí, příležitosti a hrozby. Z toho přístupu současně vyplývá značné omezení SWOT analýzy, vyvolané právě požadavkem odlišit silné stránky od slabých stránek a příležitosti od rizik. Často je velmi těžké odhadnout, zda určitý jev znamená příležitost či riziko a zda určitá charakteristika podniku představuje jeho silnou či slabou stránku. Ohrožení lze za jistých předpokladů změnit na příležitost a naopak určité příležitosti se mohou změnit v riziko. Uplatnění SWOT analýzy je vedeno základním cílem rozvíjet silné stránky a utlumovat slabé stránky a současně být připraven na potenciální příležitosti a rizika. V této souvislosti je potřeba zdůraznit, jasná identifikace faktorů vnější i vnitřní situace směřující k jednoznačné identifikaci příležitostí a hrozeb, jakož i slabých a silných stránek, je často daleko méně podstatná a významná než identifikace vnitřních i vnějších faktorů a následné ocenění jejich vazeb a vlivů mezi nimi. Právě v tomto nalézáme základní a hlavní přínos SWOT analýzy.

Cílem SWOT analýzy není zpracování seznamu potenciálních příležitostí a hrozeb a slabých a silných stránek, ale především idea hluboce strukturované analýzy poskytující užitečné poznatky. Má-li SWOT analýza plnit v procesu tvorby strategie určitý úkol, musí její aplikace vést k nalezení, identifikaci a posouzení vlivů, k predikci vývojových trendů faktorů vnějšího okolí a vnitřní situace podniku a jejich vzájemných souvislostí. (Sedláčková, Buchta 2006, s. 91)

Cílem SWOT analýzy je identifikovat to, do jaké míry jsou současná strategie podniku a její specifická slabá a silná místa relevantní a schopná se vyrovnat se změnami, které nastávají v prostředí. Analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb neboli SWOT analýza sestává z původně dvou analýz, a to z analýzy SW a OT. Doporučuje se začít analýzou OT – příležitostí a hrozeb, které přicházejí z vnějšího prostředí podniku, a to jak makroprostředí (obsahuje faktory ekonomické, sociálně-kulturní, politicko-právní, technologické), tak i mikroprostředí (odběratelé, dodavatelé, zákazníci, konkurence, veřejnost). Po důkladně provedené OT analýze následuje analýza SW, která se týká vnitřního prostředí podniku (procedury, systémy, cíle, materiální prostředí, firemní zdroje, firemní kultura, organizační struktura, kvalita managementu, mezilidské vztahy aj.). (Jakubíková 2008, s. 103)

### 3.2.1 Postup při realizaci SWOT analýzy

- Předpověď a identifikace hlavních změn v okolí podniku, k čemuž poslouží závěry mnoha provedených analýz. Je vhodné věnovat pozornost hybným změnotvorným silám a klíčovým faktorům úspěchu. Přehled, který vypracujeme, by neměl přesáhnout 7 – 8 charakteristik.
- S využitím závěrů jednotlivých částí analýzy vnitřních zdrojů a schopností podniku identifikovat slabé a silné stránky podniku a specifické priority. Vypracovaný přehled by neměl opět přesáhnout více jak 7 – 8 bodů.
- Posoudit vzájemné vztahy jednotlivých slabých a silných stránek na jedné straně a klíčových změn v okolním prostředí podniku na straně druhé. K tomu lze využít znázornění jednotlivých charakteristik ve formě diagramu SWOT analýzy (Obr. 6). (Sedláčková, Buchta, 2006, s. 92)



Obr. 6 Diagram SWOT analýzy (Sedláčková, Buchta, 2006, s. 92)

## 4 PROJEKTOVÉ ŘÍZENÍ

Projekt, projektový tým a projektové řízení, toto jsou pojmy, které se v posledních letech skloňují a objevují velmi často napříč všemi obory. Trend k projektově řízené činnosti přináší otázku, zda všichni znají účel a smysl pravé podstaty projektového řízení. Projektové řízení je dnes často používaným termínem, kde definice je velice širokým a rozdílně interpretovaným pojmem. (Máchala, Kopečková, Presová, 2015, s. 122)

Podle Bočkové (2016, s. 17) je projektové řízení ve své podstatě integrační úsilí, akce či selhání v jedné oblasti tedy obvykle ovlivňují jiné oblasti. Změna rozsahu prací tak téměř vždy ovlivňuje náklady projektu, a přitom však může, ale nemusí ovlivnit morálku týmu nebo kvalitu produktu. Teprve poté, co dokážeme řídit projekt alespoň v základních a běžných posloupnostech, je možné se zabývat technikami a metodami práce s více projekty a subprojekty, řízením a definováním multiprojektových závislostí s ohledem a alokací zdrojů. Konkurence vyvíjí na manažery stále větší tlak a nutí je ke zdokonalování produkce při rychlejším uvádění produktů na trh a současném snižování nákladů. Úroveň managementu se tak stává limitujícím faktorem rozmachu každé ekonomiky.

### Posloupnost projektu:

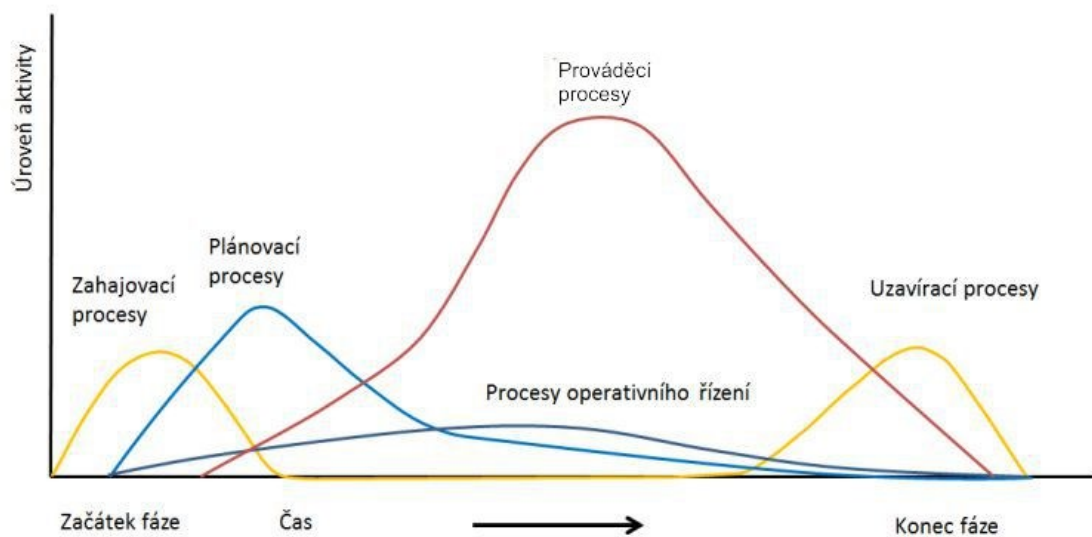
- předběžná studie uskutečnění projektu,
- studie proveditelnosti,
- zpracování optimální varianty projektového řešení,
- smluvní zajištění projektu,
- realizace projektu,
- uvedení do provozu,
- předání a provozování. (Bočková, 2016, s. 18)

### Procesy řízení projektu lze rozdělit do těchto pěti skupin:

- zahajovací procesy,
- plánovací procesy,

- prováděcí procesy,
- procesy operativního řízení,
- uzavírací procesy. (Bočková, 2016, s. 18)

Skupiny procesů jsou propojeny s výstupy, které vytvářejí. Výstup jednoho procesu se stává vstupem druhého procesu. Vazby mezi hlavními skupinami procesů se stále opakují. Kromě toho nejsou skupiny procesů řízení projektu jednotlivými jednorázovými událostmi, protože se často jedná o překrývající se činnosti o různé intenzitě v jednotlivých fázích projektu jak je vidět na obrázku (Obr. 7). Vazby mezi skupinami procesů překračují jednotlivé fáze tak, že uzavření jedné fáze poskytuje vstup pro zahájení fáze následující. (Bočková, 2016, s. 18)



Obr. 7 Překrývající se skupiny procesů uvnitř fáze (Bočková, 2016, s. 19, vlastní zpracování)

#### 4.1 Podstata projektového řízení

Projektové řízení je řízením procesu změny nebo řízením cesty od jednoho stavu k druhému. Je to aplikace vědomostí, nástrojů, zručností a technik na aktivity projektu pro dosažení jeho požadavků. Množství metod, které užívá, je možné aplikovat v kterémkoliv

oboru. V současné době s ním souvisí řada doporučení, norem a zkušeností, popisujících jak správně řídit projekt. (Bočková, 2016, s. 24)

## 4.2 Vymezení projektového řízení

Projektové řízení je nástrojem k zavedení definované změny, kterou nemůžeme zajistit jinak, než projektem jako souhrnem prováděných činností, které tvoří trajektorii od počátečního, výchozího stavu k definovanému cílovému stavu. Projektové řízení zahrnuje plánování, organizování, předávání zpráv a monitorování o všech důležitých aspektech projektu a motivaci všech zúčastněných členů dosáhnout cílů projektu. Je potřeba zajistit rovnováhu mezi zájmovými skupinami, jejich potřebami, a tím, co očekáváme od výsledku projektu – to vystihuje schéma projektového řízení na obrázku (Obr. 8). (Bočková, 2016, s. 25-26)



Obr. 8 Schéma projektového řízení (Bočková, 2016, s. 27)

## 4.3 Projektový plán

Projektový plán je většinou dokument, který definuje, jak je projekt naplánován a jak má být realizace projektu organizována, monitorována, vykonávána a kontrolována. Projektový plán může být vztažen i k programu a pak se může nazývat plán programu. Plán projektu je prohlášení o tom, jak a kdy má být dosaženo cílů projektu tím, že definuje hlavní milníky, činnosti, produkty a zdroje, které jsou potřebné na realizaci daného projektu. (Bočková, 2016, s. 227)

## 5 SHRUTÍ POZNATKŮ Z TEORETICKÉ ČÁSTI PRÁCE

Hlavním cílem teoretické části práce bylo zhodnotit teoretická východiska a vymezit základní pojmy z oblasti cestovního ruchu a regionálního rozvoje. Další část byla věnována analytickým metodám (SWOT analýze a Porterově modelu pěti konkurenčních sil) a postupu při jejich praktickém využití. Závěrečná část analytické části práce se zaměřila na popis podstaty a vymezení pojmu projektového řízení a projektu jako takového. Poznatky z teoretické části byly využity při zpracování části praktické.

Pro návrh opatření, vedoucí k rozvoji turistického mikroregionu a naplnění hlavních cílů této práce je nejprve nutné vymezit základní pojmy a pochopit souvislosti mezi nimi. Novodobý cestovní ruch se stal neodmyslitelnou součástí potřeb každého z nás. Probíhá v podmínkách technického, hospodářského a společenského rozvoje a postupně přestal být výsadou majetných vrstev obyvatelstva a rozšířil se do všech vrstev společnosti. Cestovní ruch nabyl charakteru masového jevu s vysokou dynamikou růstu a stal se významnou formou využívání volného času. Pro svůj rozvoj vyžaduje stále specifitější zázemí, a proto se postupně vytváří samostatná materiálně-technická základna cestovního ruchu, soustředěná do míst a středisek turistických atraktivit. Cestovní ruch a turismus se stal důležitou oblastí podnikatelských příležitostí a významným fenoménem, který pozitivně ovlivňuje ekonomiku státu.

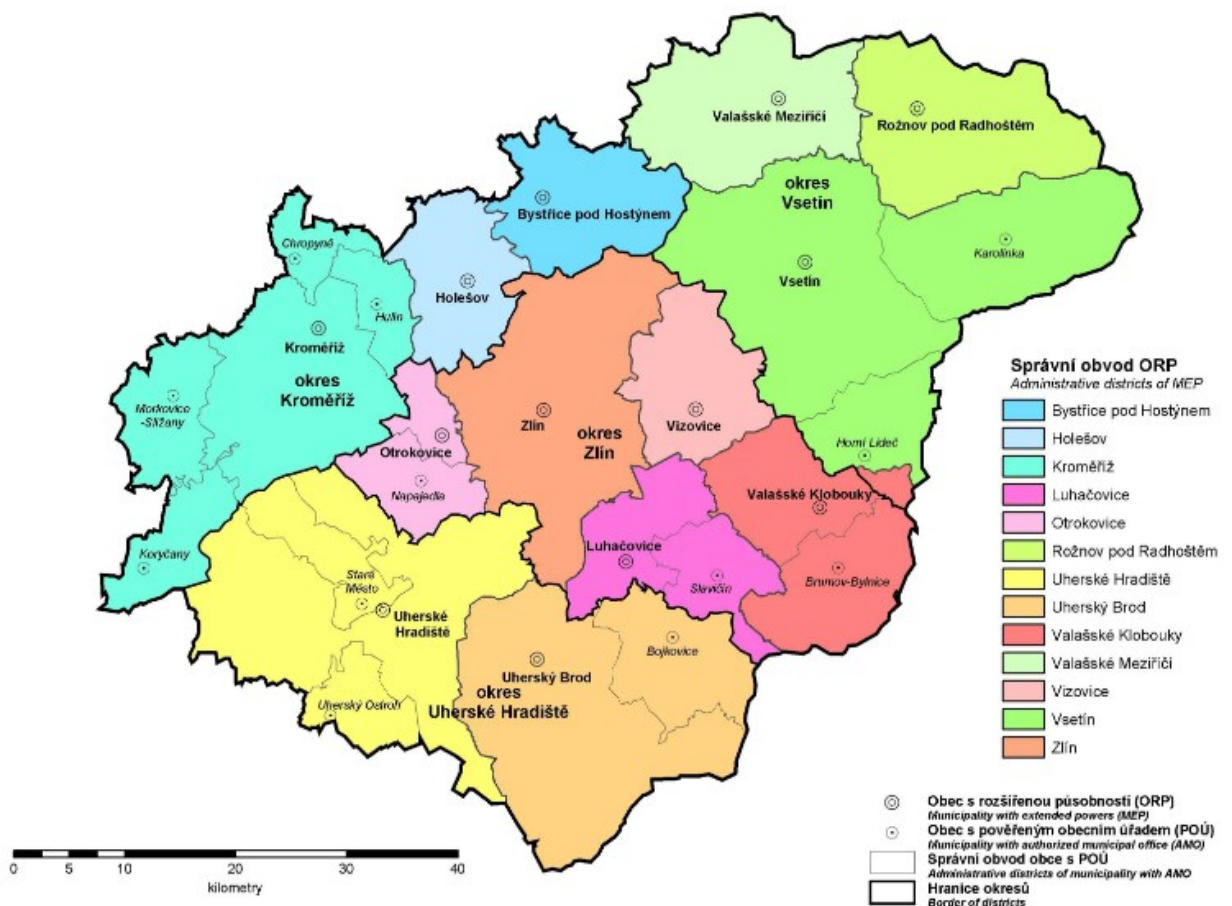
Regionální rozvoj je jedním z hlavních cílů regionální politiky a do značné míry se také dotýká oblasti cestovního ruchu. Základem pro rozvoj mikroregionu je využití jeho ekonomicko-sociálního potenciálu. V rámci naplňování regionální politiky je tedy nezbytné tento potenciál identifikovat a následně jej co možná nejefektivněji využít. Při hledání ideálního využití potenciálu daného mikroregionu se v rámci realizace regionální politiky objevují určité trendy. V posledních letech se zvyšuje důraz na stanovování měřitelných cílů, časový harmonogram, strategické plánování, kvalitní implementační systém a monitorování průběhu podpůrných programů a jejich hodnocení. Dalším významným trendem v rámci regionální politiky je důraz na vytváření partnerských vazeb, síťování a vznik platform, které umožňují vzájemnou komunikaci mezi partnery v mikroregionu i mimo něj. Tematicky se pak do popředí dostává problematika šíření inovací v nejširším slova smyslu, a to v logické souvislosti s posunem chápání regionální politiky jako strategické a do budoucna orientované politiky.



## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 6 GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA VALAŠSKA

Nové územně správní členění státu se stalo realitou našeho života. Česká republika je členěna na 14 krajských útvarů, spolu s hlavním městem Prahou. Jedním z krajských útvarů při moravsko-slovenské hranici je Zlínský kraj. Na území správního obvodu o rozloze 3964 km<sup>2</sup> se k 31. 12. 2016 nalézalo 307 obcí, v nichž žilo 583 698 tisíc obyvatel. Realitou našeho života se stalo územní členění krajů na správní obvody obcí a v případě Zlínského kraje tak vzniklo 13 územních celků, jejichž jádry jsou města Rožnov pod Radhoštěm, Valašské Meziříčí, Vsetín, Vizovice, Valašské Klobouky, Luhačovice, Zlín, Otrokovice, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Zlín, Uherský Brod a Uherské Hradiště - obrázek (Obr. 9). (Vencálek, 2004, s. 7; ČSÚ Zlínský kraj)



Obr. 9 Administrativní členění Zlínského kraje (Mapa Zlínského kraje)

Valašský region se nachází v severovýchodní hornaté oblasti České republiky. Region je tvořen pohořím Moravskoslezských Beskyd, Javorníků na východě a Vsetínských

vrchů na jihu. Valašský region leží v nejvýchodnější části Moravy. Valašsko se rozkládá na části okresu Zlín a na území celého okresu Vsetín. Vymezená oblast sousedí na východě se Slovenskem, na severu s Polskem, jih je lemován Bílými Karpaty a na západě přechází v Moravskou bránu. Tento region byl ve 13. a 14. století osídlen pastevcí ovcí – Valachy a podle nich také nazván Valašsko. Spojením kultury zemědělců a horských pastevců, kteří se usadili v údolích, vznikla osobitá kultura, která je dnes zachycena v silné folklórní tradici a působivé lidové architektuře. Jedná se o svérázný a kulturní region, který sousedí na západě s Hanou a na jihu s Moravským Slováckem. Kdybychom se snažili geograficky vymezit Valašsko, zjistíme, že mají různé hranice rozšíření. Dle objektivních znaků lze region Valašsko vymezit velmi těžko. Podle subjektivního přístupu je region všude tam, kde se lidé považují za Valachy. Avšak i tato teorie má dost nedostatků, protože se k „valašství“ hlásí stále více Moravanů ze sousedních regionů, kteří už nejsou uživateli či dědici historicky vzniklé charakteristické valašské krajiny a především nositeli lidové tradice. (Vencálek a kol., 1993)

Územní hranice Valašska nelze určit jednoznačně, tedy kromě východní hranice regionu, která je dána státní hranicí se Slovenskou republikou. Přibližné hranice regionu lze vymezit územím okresu Vsetín a severovýchodní, severní a východní částí okresu Zlín – Kloboucko, Vizovicko a Lukovsko. Valašsko lze rozdělit na jádro regionu, přechodné zóny a okraj. Zá jádro a srdce Valašska je většinou považováno Vsetínsko dále pak Valašskomeziříčsko a Kelčsko, Rožnovsko, Hornovsacsco a Hornolidečsko. Přechodnou oblastí je například Podřevnicko – přechod mezi Hanou, Slováckem a Valašskem. Luhačovské Zálesí mezi Valašskem a Slováckem bývá střídavě řazeno k oběma regionům, Hostýnské Záhoří na západě na hranici s Hanou a severní úpatí Beskyd. Oblast kolem Frýdku Místku je nazýváno Lašsko, kvůli zdejšímu nářečí, ale od Valašska se příliš neliší. Stejně tak i Nový Jičín s okolím je nazýván Kravařsko a spadá jak pod Valašsko, tak i pod Lašsko. (Vencálek, 2004)



Obr. 10 Vymezení hranic Valašského regionu (Region Valašsko mapa)

## 6.1 Charakteristika a vymezení regionu Valašsko

### 6.1.1 Rožnovsko

Oblast Rožnovska se rozprostírá v úpatí Vsetínských vrchů a Moravskoslezských Beskyd. Je nejnavštěvovanější oblastí okresu s velkou řadou kulturních památek, možností pro rekreaci, letní i zimní sporty a turistiku, s širokým zázemím ubytovacích možností. Největším fenoménem Rožnovska je Valašské muzeum v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm. Ve Valašském muzeu jsou soustředěny poklady lidové architektury z celého Valašska. Muzeum v přírodě prezentuje život na Valašském venkově v 19. století. Významnou dominantou Rožnovska jsou Pustevny se souborem horských, dřevěných chat – Maměnka, Libušín a Pustevna podle návrhu pana Jurkoviče. Rožnovsko je často spojováno s horou Radhošť (1129 m. n. m.) a kapličkou sv. Cyrila a Metoděje, se sousoším věrozvěstů a sochou pohanského boha Radegasta. Radhošť je součástí rozsáhlého horského masivu, jehož jižní část lemují svérázný a pestrý prostor severního Valašska. Tato oblast je ideální jak

pro zimní tak i pro letní rekreaci s širokou nabídkou ubytování, lyžařských areálů, koupališť a turistických okruhů pro zdatné i méně zdatné turisty. (Vencálek, 2004 s. 12-23)

### 6.1.2 Valašskomeziříčsko a Kelčsko

Území mikroregionu Valašskomeziříčsko - Kelčsko leží v severní části okresu Vsetín a hraničí s mikroregiony, Podhostýnsko, Vsetínsko, Rožnovsko a Hranicko. Dominantou této oblasti jsou původní města Valašské Meziříčí a Kelč s dochovanými městskými jádry, kulturními památkami a zámeckými parky. Při zámku v Lešné se nachází nejhodnotnější historický zámecký park na severní Moravě, kde můžeme zahlédnout vzácné a rozmanité druhy rostlin a dřevin. Mezi nejatraktivnější kulturní památky lze zařadit Městskou památkovou zónu, Zámek Kinských, Zámek Žerotínů a nejstarší hvězdárnu na severní Moravě. Okolí města Kelč bylo osídleno lidem s lineární keramikou a v roce 1938 byl zde nalezen jeden z největších pokladů v naší zemi – soubor mincí a stříbra z desátého století, což dokazuje význam Kelečska v rané historii. (Valašskomeziříčsko a Kelčsko)

### 6.1.3 Vsetínsko

Vsetínsko leží v úpatí Hostýnských, Vsetínských a Vizovických vrchů, kolem řeky Ratibořky, Bystřičky a soutoku Vsetínské Bečvy a Senice. Kam člověk pohlédne, tam jej provázejí horizonty horských hřbetů. Krajina vytváří zdání, jako by jejím základním charakterem byly rozlehlé horizontálně orientované části. Krajina na Vsetínsku je neobyčejně dynamická a živá, a jak při dlouhodobějším pobytu návštěvníci zjistí, mnohem více vertikálně členitá. Vsetínsko je východiskem kvalitně značených turistických tras s různou obtížností. Nabízí okruhy malebným kopcovitým terénem, jak pro pěší turisty, turisty na kole, lyžích i běžkách. Hřebenové trasy ohromí návštěvníky dalekými výhledy na sousedící Slovensko i na Javorníky. Na Vsetínsku se zachovaly dřevěné, roubené stavby a významné kulturní památky. Koupání a vodní radovánky umožňuje přehrada Bystřička, koupaliště ve Vsetíně, Mikulůvce, Semetíně, Zděchově a Hošťálkově. Vsetínsko je velmi dobře vybaveno lyžařskými sjezdovkami s možností stravování a ubytování. V samotném Vsetíně, který byl ještě před 150 lety rozdělen Vsetínskou Bečvou na dva sídelní útvary – Horní a Dolní město, se v pojmenování horní části výrazně uplatňoval pojem „Vsacké Hradčany“. Byla to

jakási horizontální linie kolem Horního náměstí – Vsetínský zámek a Maštaliska – bývalý panský dvůr. Tradice a folklórní lidovou kulturu již po mnoho desetiletí uchovávají soubory valašských písní a tanců Vsacan, Jasénka, Valášek, Lipta Liptál a Polančanka. Zeptáte-li se obyvatel Vsetínska, co činí jejich kraj známým, většina z nich vysloví jméno zpěvácké legendy valašských písní Jarmily Šulákové a národopisných souborů Jasénka či Vsacan. Lidová píseň a folklor jsou na Vsetínsku natolik silnými krajinnými fenomény, že již dlouho dobu vytvářejí image tohoto území. Vsetín se stal z malého městečka významným střediskem průmyslu, především za zmínku stojí fenomén skla a sklářství, hospodářského a kulturního života. (Vencálek, 2004, s. 40-54)

#### 6.1.4 Vizovicko

Vizovicko je vnímáno v souvislosti s fenoménem slivovice a Trnkobraní, které se koná vždy na konci léta v areálu likérky Rudolfa Jelínka a přitahuje tisíce návštěvníků. Projíždět vizovickou krajinou na přelomu dubna a května znamená nestačit se divit, jak se svahy Vizovických vrchů zdobí rozlehlou a pestrou mozaikou bílých květů vizovických trnek. Mediální prezentace Vizovicka vede k vizovickému rodákovi a „Valašskému králi“ Boleslavu Polívkovi. Valašské království bylo prvním zdařilým počinem na české scéně, který přesvědčil českou veřejnost o tom, že velmi výraznou regionotvornou funkci může mít i pouhá myšlenková konstrukce. Turisticky navštěvovaným místem je Janův hrad a zámek Vizovice. (Vencálek, 2004, s. 57-62)

#### 6.1.5 Hornolidečsko

Hornolidečsko je významnou oblastí díky skalním útvarům (Pulčinské, Čertovy a Lačnovské skály) a rybníkům. Je zde široká nabídka vyžití pro horolezce i milovníky turistických tras. Hornolidečsko nabízí deset naučných stezek, krásnou nepoškozenou přírodu a bohatou historií zdejšího kraje. Turisté zde mohou využít tábořiště, ubytování, lyžařské vleky i projížďky v sedle koní. Na své si přijdou i vyznavači destilátu Valašské slivovice. Panskou výsadu na pálení pravé slivovice, proslulé daleko za hranicemi okresu, měla Příkazská pálenice již od roku 1751. Za zmínku stojí každoroční rozkvetlá šafránová louka v obci Lačnov. Tento druh šafránu je v ČR chráněnou rostlinou a roste pouze na několika

místech ČR. Jedním z těchto míst je právě obec Lačnov na Hornolidečsku, kde se každé jaro vytvoří krásný šafránový koberec. (Hornolidečsko; Vencálek, 2004)

### 6.1.6 Hornovsacko

Hornovsacko je oblast směrem na východ od Vsetína. Tento kraj se rozprostírá na úpatí Vsetínských vrchů a Javorníků, podél Vsetínské Bečvy. Jedná se o jedinečné území, charakteristické svojí rozmanitostí, pestrostí s bohatým přírodním i kulturním dědictvím. Příchozím turistům poskytne od Janové až po Velké Karlovice, lyžařská střediska, koupání, wellness a zachované památkově chráněné valašské vesnice s dochovanou původní lidovou architekturou. Turisticky nejzajímavější jsou Javorníky, doposud málo navštěvovaná a krásná rekreační oblast. Hlavní hřebenová turistická magistrála vede přes Kasárna, Javorníky až na Kohútka a je mezinárodně značenou turistickou trasou, na níž navazují další trasy, které propojují jednotlivá údolí. V tomto kraji dominuje spíše zimní turistika, i přestože Javorníky patří k nižším pohořím, mají příznivé podmínky pro zimní sezónu. Nejnavštěvovanějšími středisky v Hornovsacku jsou Velké Karlovice, Karolinka, Kyčerka, Razula, Leskové a Kohútka. K informovanosti návštěvníků slouží informační centra, která se nachází ve Vsetíně, Novém Hrozenkově, Karolince, Soláni, Kohútce a Velkých Karlovicích. Pomoc v nouzi cyklistům mohou poskytnout cykloservisy ve Vsetíně a ve Velkých Karlovicích. V mikroregionu se nachází dvě stanice horské služby (Ski areál Kohútka a Soláň) a několik bankomatů (Karolinka, Vsetín). (Horní Vsacko, Hornovsacko)

## 6.2 Obyvatelstvo

Následující tabulka nám ilustruje základní údaje o obyvatelstvu v rámci okresu Vsetín. Pro mikroregion Hornovsacko jako územní celek nejsou níže uvedené údaje dlouhodobě sledovány, proto byly zvoleny údaje za okres Vsetín. Ten je svým vymezením nejbližší územní útvar, mikroregion Hornovsacko pokrývá zhruba polovinu území na východě okresu Vsetín.

Z tabulky (Tab. 1) vyplývá, že v regionu dochází dlouhodobě k úbytku obyvatelstva. To je jednak způsobeno převisem zemřelých osob nad počtem nově narozených dětí

v rámci přirozené fluktuace obyvatelstva, a jednak migrací, tedy vyšším počtem vystěhovaných, který je stabilně vyšší než počet přistěhovalých. Zejména stěhování, je pro pohraniční regiony na okraji ČR dlouhodobým problémem, který není lehké řešit. Vzhledem k potenciálu celého Valašska jako turistické destinace, by právě odvětví cestovního ruchu mohlo do budoucna nabídnout alespoň částečné řešení pro vylidňování regionu.

	2012	2013	2014	2015	2016
Rozloha (v km <sup>2</sup> )	1143	1143	1143	1143	1143
Počet obcí	61	61	61	61	61
z toho měst	6	6	6	6	6
Počet částí obcí	85	85	85	85	85
Počet obyvatel	144 675	144 362	144 011	143 722	143 380
z toho ženy	73 532	73 366	73 186	73 075	72 876
Obyvatelé ve věku (v %)					
0–14 let	14,7	14,8	14,9	15	
15–64 let	68,4	67,7	67,2	66,6	
65 let a více	16,8	17,5	18	18,4	
Průměrný věk obyvatel	41,3	41,5	41,8	42	
muži	39,6	39,9	40,1	40,3	
ženy	42,9	43,2	43,4	43,6	
Živě narození	1374	1412	1415	1488	1431
Zemřelí	1530	1459	1543	1582	1452
Přistěhovalí	840	912	953	919	965
Vystěhovalí	1056	1178	1176	1114	1286
Sňatky	626	581	561	633	655
Rozvody	291	322	270	340	272

*Tab. 1 Vybraná data vztahující se k okresu Vsetín a jeho obyvatelstvu (ČSÚ ročenka Vsetínsko; vlastní zpracování)*

Český statistický úřad stále zpracovává vybrané údaje za rok 2016, proto v tabulce některé ukazatele týkající se tohoto roku chybí. V rámci vývoje těchto údajů však můžeme sledovat jasný a dlouhodobě stabilní trend vývoje, proto se dá poměrně snadno odhadnout jejich hodnota pro rok 2016.



### 6.3 Bydlení

Situace na trhu bydlení v rámci regionu kopíruje situaci na celostátní úrovni, i přes negativní vývoj počtu obyvatel. To je způsobeno faktem, že poptávka po bydlení v současné době převyšuje nabídku. Příčinu můžeme hledat jak v příznivé situaci na trhu s hypotékami, tak i v poptávce po nemovitostech jako druhu stabilní investice. Tento trend může mít i pozitivní dopady na oblast cestovního ruchu, nové atraktivnější ubytovací kapacity mohou být využívány mimo jiné i jako ubytovací zařízení, například jak apartmány nabízené formou webové služby Airbnb, která se v posledních letech stává stále populárnější jak na straně poptávky, tak i na straně stále rostoucí nabídky.

	2012	2013	2014	2015	2016
Zahájené byty	215	213	248	260	285
Dokončené byty	345	201	269	238	301

Tab. 2 Bytová výstavba v okrese Vsetín (ČSÚ ročenka Vsetínsko; vlastní zpracování)

### 6.4 Nezaměstnanost

Nezaměstnanost byla v rámci regionu dlouhodobým problémem, ale v posledních letech můžeme sledovat velmi příznivý pokles v počtu uchazečů o zaměstnání. V posledních dvou letech rapidně vzrostla nabídka volných pracovních míst, což můžeme připisovat jednak příznivému vývoji ekonomiky, ale také odchodu kvalifikovaných pracovníků do regionů, kde mohou dosáhnout vyššího platového ohodnocení. Tato situace je poměrně úzce spojena s vývojem obyvatelstva, zejména s migrací obyvatel. Pro rozvoj oblasti cestovního ruchu, zejména pokud jde o rozvoj zázemí, není nedostatek pracovníků s vyšší kvalifikací výrazně negativní, s ohledem na nižší nároky na odbornost zaměstnanců a náklady na jejich případnou rekvalifikaci.

	2012	2013	2014	2015	2016
Uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce	9 122	9 538	8 320	6 798	5 698
dosažitelní	9 036	9 474	8 255	6 720	5 587
ženy	4 112	4 143	3 776	3 130	2 605

se zdravotním postižením	1 072	1 051	995	944	816
Podíl nezaměstnaných osob na obyvatelstvu ve věku 15–64 let (v %)	9,07	9,67	8,53	7,00	5,89
Počet volných pracovních míst v evidenci úřadu práce	320	339	545	1 620	1 940
Počet uchazečů na 1 volné místo	28,5	28,1	15,3	4,2	2,9
Počet registrovaných subjektů	31 760	31 735	32 020	32 576	32 754
z toho fyzické osoby	26 558	26 503	26 901	27 325	27 281

Tab. 3 Vývoj nezaměstnanosti v okrese Vsetín (ČSÚ ročenka Vsetínsko; vlastní zpracování)

## 6.5 Vzdělání

Školství je v rámci regionu na dobré úrovni. Obce na Valašsku disponují poměrně hustou sítí mateřských a základních škol. Jejich kapacita je dostačující, a to jak s ohledem na současnou situaci, tak i s přihlédnutím k budoucímu potenciálnímu populačnímu růstu. Nabídka středních škol je také poměrně široká. Region se nachází v pohodlné dojezdové vzdálenosti do krajského města Zlín, takže je možné využívat i zdejší, velmi širokou nabídku kvalitních institucí, nabízejících středoškolské, vyšší odborné a vysokoškolské vzdělávání.

S oblastí cestovního ruchu není oblast vzdělávání přímo spojena, nicméně odpovídající soustava vzdělávání buduje dobrou základnu pro dostatek kvalifikované pracovní síly a také je jedním z faktorů, které mohou zabránit nebo alespoň omezit vylidňování regionu. Kvalitní vzdělávací soustava je tedy jeden ze základních faktorů ovlivňujících ekonomický růst, který má velmi pozitivní dopad i na oblast cestovního ruchu.

V tabulce (Tab. 4) můžeme sledovat pozvolný nárůst v počtu žáků jak u mateřských, tak i základních škol. Úbytek žáků byl v rámci celé republiky dlouhodobým problémem, nicméně tento trend se v posledních letech začal obracet k lepšímu. Pro Valašsko jako příhraniční, a s ohledem na vzdálenost od rozvojových center spíše okrajový region, je tento vývoj velmi pozitivní, a dá se považovat za jeden z pilířů budoucího ekonomického rozvoje.

	Měřicí jednotka	2012	2013	2014	2015
Děti v mateřských školách	osoby	4 805	4 891	4 959	4 950
Žáci základních škol	osoby	11 861	11 934	12 203	12 368

*Tab. 4 Vývoj počtu dětí v MŠ a ZŠ v okrese Vsetín (ČSÚ ročenka Vsetínsko; vlastní zpracování)*

## 7 ANALÝZA POTENCIÁLU TURISTICKÉ DESTINACE HORNOVSACKO

### 7.1 Turisticky zajímavá místa v mikroregionu Hornovsacko

#### Resort Valachy

Společnost HP TRONIC začala v roce 1997 podnikat v oblasti cestovního ruchu ve Velkých Karlovicích, kde provozuje Resort Valachy. Resort Valachy je komplex hotelů Horal, Lanterna a Galik s dvěma relaxačními centry, devítijamkovým Golfovým hřištěm Horal, Ski areálem Leskové a Razula a další nabídkou aktivit a služeb uprostřed nedotčené přírody CHKO Beskydy. Komplex sídlí ve Velkých Karlovicích v malebném údolí Leskové nedaleko Slovenských hranic. Jednotlivé hotely jsou od sebe vzdáleny do tří kilometrů. Hosté mohou využívat neomezeně služby jednotlivých hotelů a v rámci zvýhodněných pobytů mají spoustu služeb v ceně. Tento resort patří k největším ubytovatelům ve Valašském regionu s celkem 320 lůžky. Ročně jej navštíví cca 60 tisíc ubytovaných hostů. Jednodenní hosté využívají zdejší wellness služby, golfové hřiště či lyžařské areály Leskové a Razula. Novinkou je fotostezka Valachy, která zavede návštěvníky na fotograficky zajímavá místa v okolí Velkých Karlovic. Jejím cílem je zachytit krásy Valaška jediným zmáčknutím spouště fotoaparátu. Resort Valachy se podílí na pořádání řady akcí jako je Karlovský gastrofestival nebo Valachy Tour. Resort Valachy se stává častým místem pro konání konferencí, kongresů, teambuildingových akcí či firemních jednání, pro které nabízí kvalitní program. Resort Valachy je držitelem prestižního ocenění Hotelier roku 2014, které obdržel ředitel Resortu Tomáš Blabla. (Resort Valachy)



*Obr. 11 Pohled na Wellness hotel Horal a golfové hřiště  
(Resort Valachy)*

### **Areál SYNOT Kyčerka**

Areál Synot Kyčerka se nachází v obci Velké Karlovice v údolí Pluskovec, jen 11 km od Slovenského hraničního přechodu Makov. Ve středisku se nachází 2530 metrů lyžařských sjezdovek a z toho 1095 metrů je označováno jako středně těžké. Obsluhu sjezdovek zajišťuje 7 lyžařských vleků a 2 posuvné pásy pro děti. Středisko nabízí další služby jako je restaurační zařízení, půjčovna lyží a snowboardů a lyžařskou školu. Ski areál je vhodný jak pro začínající i zkušené lyžaře, tak pro rodiny s dětmi. V letní sezóně si návštěvníci mohou plně vychutnat Aktivitu parku Kyčerka, který kromě nového bike parku nabízí bohaté zázemí pro nordic walking, pěší turistiku či běžecký trénink. Bike park je pro všechny kategorie bikerů. Tratě jsou vedeny lesem i po sjezdovce a jsou obohaceny dřevěnými překážkami a dalšími zábavnými prvky. Pro profesionály je připraven profi trail s náročnými prvky, které vyžadují super jezdecké schopnosti. Ti, kteří jezdí především pro zábavu, mohou využít hobby trail. Specialitou bike parku je pumptrack – uzavřený okruh, ve kterém jezdec udržuje svou rychlost pumpováním nerovností (boulí a klopených zatáček) bez šlapání. Aktivita park Kyčerka je součástí Nordic Walking Point a držitelem certifikátu zaručující vysokou kvalitu služeb poskytovanou turistům a návštěvníkům, kteří se věnují severské chůzi. Nordic walking je vhodný pro všechny věkové kategorie. V letním období je možné využít nordic walking stezku s použitím sport testeru pod dohledem vyškolených odborníků, kteří vám připraví trénink na míru. V areálu je možné provozovat disk golf, vypůjčit si terénní koloběžky, zapojit se do hry geocaching (hledání skrýší po-

mocí GPS), vyzkoušet si lukostřelbu nebo zkusit kangoo jumps. V areálu je možné vyzkoušet si elektronickou biatlonovou střílnici. Aktivita park je skvělým propojením valašských krás přírody a sportovních aktivit v jednom. (Areál Synot Kyčerka)



*Obr. 12 Hospoda Kyčerka (Areál Synot Kyčerka)*

### **Turistické centrum Kohútka**

Pohoří Javorníků patří k nejmenším v ČR. Jeho osu tvoří cca 30 km dlouhý, málo členitý hřbet s vrcholy Kohútka (913 m. n. m.), Malý Javorník (1019 m. n. m.) a Velký Javorník (1071 m. n. m.). Oblast Kohútka je jedním z nejvýznamnějších lyžařských i turistických center v Javorníkách. Kohútka nabízí 3 běžecké stopy o délce 18; 5 a 3 km. A celkem 10 lyžařských sjezdovek o celkové délce 6600 metrů. Lyžařská škola s půjčovnou lyží se nachází na centrálním parkovišti. Návštěvníci jezdí na Kohútku ochutnat výborné kynuté borůvkové knedlíky, které jsou vyhlášenou specialitou místního horského hotelu v celém regionu. (Stoklasa 2011, s. 93; Kohútka)



*Obr. 13 Horský Hotel Kohútka (Ski centrum Kohútka)*

## Soláň

Tato bájná hora Soláň dosahuje 860 m. n. m. Soláň je ideálním východiskem pro pěší a cykloturistické výlety. Turistická trasa přes hřeben Soláně, Kotlovou, Benešky, Polanu, Vysokou (nejvyšší místo Vsetínských vrchů), vede k turisticky navštěvované chatě Na Třeštíku. Dále je možné pokračovat hřebenem Vsetínských vrchů, kolem horského hotelu Súkenická, odkud se lze dostat k prameni Vsetínské Bečvy. Trasa nabízí výhledy na hřeben Javorníků, Moravskoslezské Beskydy a Malou Fatru, Roháče. Návštěvníky Soláně na první pohled zaujme velké množství dřevěných vyřezávaných soch, které jsou volně rozmístěny v krajině. Dřevěné plastiky vytvořili místní řezbáři v rámci projektu Galerie v přírodě, valašská zahrada a valašská krajina na Soláni. Na Soláni má být umístěno celkem 60 výtvarných dřevěných plastik. Jako první byla v roce 2009 odhalena plastika Pocta Valachům. Na Soláni se dochovalo několik ukázek rázovitých valašských staveb. V roce 2006 byla otevřena Zvonice, která slouží jako informační centrum a galerie umění. Na Soláni se nachází na hřebenové trase spojující vrcholy Vsacký Cáb a Bumbálka Horský hotel Čarták. Název "Čarták" vznikl ze slova čarda, což byl strážní domek portášů, který na místě dnešního hotelu stál. Horský hotel nabízí stylové ubytování a vynikající domácí kuchyni. Nedávnou rekonstrukcí prošel stylový Horský Hotel Soláň, který se nachází na samém vrcholu Soláně, a jsou z něj výhledy na vrcholky Javorníků. V klidném a půvabném zákoutí pod soluňským vrchem je umístěna roubená stavba Hofmanova ateliéru s apartmány. Místnosti stylového interiéru zdobí grafické, malířské, keramické i sochařské práce členů rodiny Hofmanovy a jejich uměleckých přátel. Soláň je dobře dostupný autem, odkud je možné alespoň část hřebene navštívit po zpevněné cestě, je tedy v doprovodu vhodný i pro tělesně postižené návštěvníky. (Stoklasa, 2011, s. 84-86; Valašský ateliér u Hofmanů)



Obr. 14 Zvonice na Soláni (Soláň)



### **Grandhotel Tatra Velké Karlovice**

Nově zrekonstruovaný Grandhotel Tatra ve Velkých Karlovicích je neodmyslitelnou součástí Valašska a současně pomyslným vstupním rezortem do malebné a rázovité oblasti Velkých Karlovic. Je vyhledávaným cílem tisíců turistů, kteří chtějí objevovat nejen přírodní scenérie Beskyd a Javorníků, ale také lidovou architekturu a v neposlední řadě tradiční a poctivou valašskou gastronomií. Do mikroregionu přináší vysokou úroveň služeb, špičkovou gastronomii, unikátní wellness, nově otevřené kongresové centrum a osobní přístup ke klientům.



*Obr. 15 Grandhotel tatra Velké Karlovice (Grandhotel Tatra)*

### **Karlovské muzeum**

Karlovské muzeum se nachází ve Velkých Karlovicích. Napůl zděný kupecký dům, pochází z roku 1813. Někdy se mu také říká Barvičův dům, podle posledního karlovského fojta Karla Barviče. V muzeu jsou umístěny expozice o historii obce, salašnické a zemědělské výrobě i rezbářské a řemeslnické tradici. Historie zaniklých skláren tvoří v Karlovském muzeu samostatnou expozici. (Stoklasa, 2011, s. 89)





*Obr. 16 Karlovské muzeum ve Velkých Karlovicích  
(Karlovské muzeum)*

### **Kostel Panny Marie Sněžné ve Velkých Karlovicích**

Karlovský kostel bývá obdivován jako nejkrásnější církevní stavba na Moravě. Kostel byl postaven ve slohu lidového baroka v letech 1753-1754 karlovskými tesaři. Má ojedinělý půdorys rovnoramenného kříže. Celá stavba je roubená a byla postavena bez použití jakýchkoliv kovových prvků, byly využívány pouze dřevěné klíny. (Stoklasa, 2011, s. 88)



*Obr. 17 Kostel Panny Marie Sněžné ve Velkých Karlovicích  
(Kostel Velké Karlovice)*

### Zámek Vsetín

Zámek ve Vsetíně prožil velmi dramatický vývoj. Na jeho místě stávala od 15. století gotická tvrz. V letech 1603-1610 byl na tomto místě vystavěn čtyřkřídlý zámek. Zámek byl za třicetileté války těžce poškozen a následně vypálen. Až v letech 1732-1733 byl znovu upraven a rekonstruován. Dnešní podoba zámku pochází z let 1833-1834, kdy byl přestavěn v módním klasicistním stylu. Od roku 1890 vlastnila zámek rodina Thonetů a od roku 1938 rodina Bařova se synem Tomášem. Po dalším požáru v roce 1915 byla budova znovu rekonstruována a nyní v ní sídlí Muzeum regionu Valašsko. (Stoklasa, 2011, s. 101)



*Obr. 18 Zámek Vsetín (Vsetínský zámek)*

### Valašské Národní divadlo Karolinka

Základní kámen budovy byl položen v roce 1930. Budova byla stavěna dobrovolníky pomocí sbírek. Pan Cyril Orság budovu dostavěl a dále provozoval ochotnické divadlo po jeho odkoupení. Po roce 1945 bylo divadlo znárodněno, ale sloužilo i nadále kulturní činnosti. Po roce 1989 byla budova navrácena synovi původního majitele, panu Janovi Orságovi. O další provoz a činnost divadla se stará vnučka Cyrila Orsága, paní Marie Chovaněčková. Valašské národní divadlo vzniklo dne 11. 5. 2004. Jeho hlavní činností je provozování kulturního zařízení, zejména divadla. Jeho cílem je obnova a zachování kulturních tradic na Valašsku, činnost pro mládež a příhraniční spolupráce v oblasti kultury se Slovenskem.



*Obr. 19 Valašské Národní divadlo v Karolince  
(Divadlo Karolinka)*

### **Sportovní aktivity**

Nejvýznamnější sportovní areály jsou uvedeny v předchozím výčtu. Dále se v regionu nachází řada menších lyžařských středisek, jako například U Bambucha ve Velkých Karlovicích, Lyžařský areál Karolinka, areál Machůzky a další. Významným turistickým lákadlem v oblasti sportovního vyžití je cyklostezka Bečva, která je podrobněji uvedena v kapitole cyklistická doprava.

V regionu můžeme nalézt také několik turisticky oblíbených koupališť a bazénů. Nejvýznamnější destinací je v tomto ohledu nádrž Na Stanochu v katastru městyse Nový Hrozenkov, místními přezdívaná Valašský Balaton, o rozloze 9,5 ha. Kromě nabídky tradičních letních sportů je zde umístěna základna s umělou sjezdovkou pro akrobatické skoky do vody na lyžích a prknech. Dále se v regionu Hornovsacko nachází celkem 4 venkovní koupaliště, po jednom ve Velkých Karlovicích a ve Zděchově, dvě jsou pak situována ve Vsetíně, z nichž jedno je spojeno s vnitřním krytým bazénem v rámci areálů Městských lázní Vsetín.

V neposlední řadě mikroregion také nabízí širokou škálu pěších značených turistických tras všech obtížností, které jsou díky krásné a nepoškozené přírodě velkou předností celého regionu. (sportovní aktivity Hornovsacko)



*Obr. 20 Přírodní koupaliště Balaton v Novém Hrozenkově (Balaton Nový Hrozenkov)*

## **7.2 Folklor, tradice, řemesla**

V kraji Valašsko žili od 14. století pastevci ovcí - Valaši, po kterých krajina získala svůj název. Postupem času se tady utvářela zvláštní směsice zvyklostí a kultur pastevců spojených se zemědělci, kteří se usadili v údolích. (Tradice na Valašsku)

### **7.2.1 Folklor**

Na Valašsku se k tancům zpívalo za doprovodu dud a píšťal, houslí a malého cimbálu. Hudba, tanec a text zde tvořily logický celek. Text písně většinou navozoval i taneční atmosféru, ať už tematicky či emotivně. Pro lidového tanečníka jedině tanec v podání všech tří prvků teprve nabýval pravého smyslu a poskytoval mu plný užitek. K nejstarším lidovým tancům na Valašsku patří tance točivé, pojmenované „valaský“ nebo „valaská“. Spolu s odzemkem a jeho variantem obuškovým patřil až do poloviny 19. století k reprezentaci pastevců a k zábavám. Valašsko nežije jen díky legendám jako je Jarmila Šuláková, protože lidová hudba na Valašsku má silné zázemí i mezi mladými lidmi. Při festivalech jako je Vsetínský Krpec či Valašské záření, se tančí přímo na Vsetínském náměstí. Nejvýznamnějšími soubory na Valašsku jsou již zmiňované soubory Vsacan a Jasénka. Oba soubory patří k nejstarším v České republice a byly založeny počátkem čtyřicátých let. Soubory sdružuje několik cimbálových kapel, ale také ženské pěvecké sbory či soubory pro děti.



Valašský kroj byl původně oděvem pastýřského lidu, a proto postrádal pestrost. Jeho svérázný umělecký vzhled spočívá v účelné jednoduchosti. Valaši používali látky, které byly dostupné, a které měli po ruce. Z látek to byly například sukno, konopné nebo lněné plátno, kůži, jako ozdoby používali mosaz, perleť a stříbro. Valaši se vyhýbali vnější okázalosti, ale za to dbali na barevný a slohový soulad a sladěný výsledný vzhled oděvu. Ženský kroj se skládá z: rukávce, kordulky, spodní košile-rubáč, spodnice, zadní sukně-kasaňka, fěrtoch, jupka, kanafaska, čepec, pletené ponožky-kopyce, kapesníček, punčochy, šatky, soukenný kabátek, vlňák, vyvažovačka a krpce. Mužský kroj se skládá z: košile, brunclek, kalhoty-gatě, pletené ponožky-kopyce, župica, halena, lajbík, kožuchy-vesty z koží, kotula-mosazná ozdoba, klobouk, krpce a opasek. (Folklor na Valašsku; Tradice na Valašsku)



*Obr. 21 Valašský kroj (Valašský kroj)*

### 7.2.2 Tradice

Valašský region žije po celý rok bohatým a kulturním životem. Je v něm pevné místo stálé tradice, zvyklostí i dobré místní muziky. V každé vesnici na Valašsku můžeme 6. ledna potkat Tři krále, kteří zpívají dům od domu píseň „My tři králové jdeme k vám“. V tento den obchází chlapci převlečení za tři mudrce z východu a koledují. Na každé stavení napíšíou K+M+B a příslušný letopočet. Tři králové obchází Valašský kraj dodnes, ale spíše se jedná o charitativní sbírku. Dalším následujícím svátkem byl Masopust nebo také fašanky. Slavil se ve dny předcházející popeleční středě a poté začal čtyřicetidenní půst končící o Velikonocích. Hlavní zábava začínala o masopustní neděli, kdy se chodilo k muzice a tančilo se od rána do večera. V pondělí a úterý chodili po Valašsku maškarní průvody s účelem vybrat peníze na charitativní sbírku. V čele chodil vždy medvěd s dlouhým ocasem a mezi nohama měl připnutý zvonek. Mezi další masky patřil policista, nevěsta a ženich, vodník a další. V každém domě dostala chasa po kuse slaniny a štamprli slivovice. V současné době se těmto masopustním pochodům věnují fotbalisté nebo hasiči. Celé masopustní veselí je zakončeno na večerním bále, kde se o půlnoci pochovává basa a začíná půst. Na Velikonoční pondělí se na Valašsku odehrává šmigrust – mrskačka. Oslavy ve velikonočním období mají již dávnou tradici, která souvisí s příchodem jara, tepla a slunce. Pro naše předky to znamenalo konec dlouhé zimy a počátek nového léta. Chlapci chodí mrskat děvčata březovými tatary nebo je polévat vodou a za odměnu dostávají malovaná vajíčka a po kalíšku slivovice. V předvečer prvního května se chlapci vypravují do lesa, aby usekli co nejvyšší strom a udělali z něj do rána májku – symbol jara. Strom ozdobí věnci, pentlemi a fáborky. Celou noc musí májku hlídat, aby jim ji nemohli přesporní podříznout a ukrást. Poslední den v měsíci květnu probíhá kácení májky, tradičně s hudbou a zábavou. Čas, kdy Valaši slavili památku narození sv. Jana Křtitele a oslavovali letní slunovrat. Nejdlejší den v roce neboli také letní slunovrat se oslavoval svatojánskými ohněmi. Základem ohně byla vždy jedle s oloupanou kůrou. Kolem zapáleného ohně se hráli hry a tančilo se. Děvčata skrze oheň prohazovala věnečky a mládenci se je snažili na druhé straně ohně chytat. Známé skákání přes oheň mělo úspěšnému skokanovi přivodit pevné zdraví a výška skoku značila, jak vysoký vyroste len na polích. Často se zapalovala košťata, která se vyhazovala do vzduchu, aby se vyplašily čarodějnice. V okolí Vsetína se svatojánské ohně zapalují dodnes. Druhého listopadu se slavil svátek všech zemřelých – dušičky. Šlo o projevení úcty a vděčnosti svým předkům. Lampsy se místo olejem plnily máslem

a večer se muselo pít studené mléko. Konaly se dlouhé průvody na hřbitovy, navštěvovali se hroby zesnulých a zdobili se svícemi, věnci a květinami. Po skončení rolnických prací nastává na Valašsku doba zimního klidu. Církev toto období nazývá advent. Šestáho prosince se slavil svátek svatého Mikuláše. Konaly se Mikulášské trhy, na kterých se prodávalo zboží spojované s tímto svátkem. Na Valašsku je dodnes dochovaná živá tradice mikulášských obchůzek. Čerti se maskují kožešinami a bývá jich v průvodu několik. Smrt je oblečená do bílých svršků a musí mít s sebou kosu. Skotačivý průvod zastavuje kolemjdoucí, ale i projíždějící auta. Vánoční svátky jsou pevně zakotveny v dějinách, ale i v současném životě. Na den narození Ježíška chodívali pastýři po Valašsku s koledou. Vánoční stromeček postupně vytlačoval starší betlémy. Dříve byl stromeček skromně zdobený a zavěšený ke stropu, aby nezabíral příliš moc místa. Na stromeček se dávalo ovoce, perníky, pečivo, doma vyrobené ozdoby a svíčky. Tehdy se dala rodina ke slavnostní večeři, ale až měla hospodyně vše nachystáno. Stůl zůstal stejně protřený po celé svátky. Z plachty, kterou byl pokryt slavnostní stůl, se na jaře rozsévalo obilí. Po slavnostní večeři se dodržovaly další zvyky: házení střevíce ke dveřím, pouštění lodiček, rozkrajování jablka, lití oliva a další. Na Vánoční svátky i na Boží hod se rodina držela pohromadě. Na Štěpána skončilo rodinné posezení, příbuzní a známí se zase navštěvovali a děti chodily po koledě. Přirozeným mezníkem pro počítání času byl zimní slunovrat. V pozdější době začala být s tímto datem spojována pověra, že to co bude člověk dělat na Nový rok, bude dělat po celý zbytek roku. Obecně se dbalo, aby se nic nevynášelo ze stavení, protože by ta věc mohla příštího roku chybět. (Tradice a zvyky na Valašsku)

### 7.2.3 Řemesla

Pro celý region Valašska, Hornovsacko nevyjímaje, jsou typická stará tradiční řemesla, jako je například: košíkářství, stolařství, dýmkařství, metlářství, drátování, plstění za sucha, tkalcovství, kovářství, ševcovství, výroba dřevěných píšťalek, výroba štípaných holubiček, oplétání demižónů či modelování z hlíny. Každé z vyjmenovaných řemesel vyžaduje určitou zručnost, šikovnost, ale hlavně zkušenost. (Řemesla na Valašsku)

### **Výroba Valašského štípaného šindele**

Šindel z Valašska se od ostatních liší tím, že má na širší straně perodrážku, do které se vkládá slabší strana vedlejšího šindele. Po obsazení Sudet toto řemeslo téměř zaniklo, jen na Valašsku výroba neustala a dochovala se do dnešních dnů. Na Valašsku se nachází nejvíce šindelářů, kteří se jeho výrobou stále živí. Šindel se vyrábí z kvalitního jedlového či borového dřeva. (Tradice na Valašsku)

### **Výroba štípaných holubiček**

Podle legendy vyrobil první štípanou holubičku otec pro svého nemocného syna v Rusku. Z Ruska se výroba začala šířit a dostala se k nám na Valašsko. Na Valašsku byly první holubičky vyřezány ve Velkých Karlovicích ve 2. polovině 18. století. K výrobě se používá mokrá dřevěná špalík, naštipají se křidélka a ze zbytku špalíčku se vymodeluje hlava holubičky. Větší holubičky se musí prošívát nití, aby se nerozpadly. Holubička se zavěšuje do okna a symbolizuje štěstí v rodině. Podle legendy má holubička schopnost předpovídat počasí. (Tradice na Valašsku)

### **Metlařství**

Metlařská výroba z březového proutí se na Valašsku rozšířila v polovině 18. století. Metlaři své výrobky prodávali na okolních trzích. Metlařská výroba začala upadat v polovině 20. století, protože některé materiály (lipové lýko) byly nahrazovány dostupnějšími. Tradiční způsob výroby metel dnes umí jen málokdo. (Tradice na Valašsku)

### **Salašnictví**

Pastevectví a salašnictví na Valašsku má svůj původ v Rumunsku a po roce 1500 proběhlo na Severovýchodní Moravě. Valaši zde obsadili především kopcovité oblasti, protože v té době ještě nebyly nijak hospodářsky využívány. Z počátku byli Valaši pastevcí a s vrchností udržovali dobré vztahy a svým způsobem byli svobodným lidem. Vrchnost udělovala valašské právo, a za to jim Valaši platili – každý desátý kus dobytka náležel vrchnosti (tzv. Valašská daň). Postupem času se z pastevců stali zemědělci. (Tradice na Valašsku)



## 8 POSOUZENÍ SOUČASNÉHO STAVU TURISTICKÉ INFRASTRUKTURY NA VALAŠSKU

### 8.1 Ubytování

V tabulce (Tab. 5) je uveden přehled o počtu ubytovaných osob v hromadných ubytovacích zařízeních ve Zlínském kraji za období 2013 - 2015, a poměrně podrobně ilustruje kapacitu ubytovacích zařízení a jejich využití. Při porovnání počtu ubytovacích zařízení a jejich kapacit v posledních letech nepozorujeme výraznější rozdíly, což ukazuje na stabilní situaci v oblasti cestovního ruchu, která umožňuje prosperitu stávajících zařízení, ale také nijak výrazně nepodporuje vznik nových. Mikroregion Hornovsacko může nabídnou širokou paletu ubytování od autokempů, penzionů, hotelů až po ubytování ve valašských chalupách.

Dalším významným údajem v tabulce je počet hostů ubytovacích zařízení, který znamená každoroční mírný nárůst. Tento pozitivní trend ukazuje na rostoucí oblibu regionu u návštěvníků a turistů. Pokud tedy jde o rozvoj regionu jako turistické destinace, je zde v každém případě na čem stavět.

	2013	2014	2015
<b>Kapacita hromadných ubytovacích zařízení</b>			
Zařízení	463	445	445
Pokoje	10 117	10 058	10 006
Lůžka	26 037	25 767	25 651
z toho sezónní	5 190	5 426	5 556
Místa pro stany a karavany	1 357	1 431	1 373
<b>Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení</b>			
Hosté	603 301	603 414	661 149
z toho nerezidenti	108 707	98 520	102 891
Přenocování	1 775 881	1 851 323	2 010 791
z toho nerezidenti	279 347	257 354	245 303
Průměrný počet přenocování	2,9	3,1	3,0
z toho nerezidenti	2,6	2,6	2,4
Průměrná doba pobytu (dny)	3,9	4,1	4,0

z toho nerezidenti	3,6	3,6	3,4
Čisté využití lůžek (%)	28,7	30,8	30,9
Využití pokojů (%)	34,4	37,8	36,2
<b>Konference v hromadných ubytovacích zařízeních</b>			
Akce	345	568	576
Účastníci konferencí	31 314	60 301	47 851
<b>Delší cesty rezidentů na území Zlínského kraje</b>			
Uskutečněné cesty (tis.)	427	282	347
Přenocování (tis.)	3 026	1 875	2 136
Průměrný počet přenocování	7,1	6,6	6,1
<b>Kratší cesty rezidentů na území Zlínského kraje</b>			
Uskutečněné cesty (tis.)	774	698	1 087
Přenocování (tis.)	1 496	1 309	1 998
Průměrný počet přenocování	1,9	1,9	1,8

Tab. 5 Přehled kapacit ubytovacích zařízení ve Zlínském kraji a jejich využití (ČSÚ ročenka Zlínský kraj; vlastní zpracování)

Tabulka (Tab. 6) obsahuje stejný typ dat, tentokrát ale jen za region Valašsko. Podíl na celkových hodnotách v rámci celého Zlínského kraje je zhruba třetinový, což odpovídá rozloze regionu.

Kapacity hromadných ubytovacích zařízení				Hosté		Přenocování	
zařízení	pokoje	lůžka	z toho sezónní	celkem	z toho nerezidenti	celkem	z toho nerezidenti
164	3 026	8 848	2 351	244 187	34 774	570 545	68 995

Tab. 6 Přehled kapacit ubytovacích zařízení v rámci regionu Valašsko (ČSÚ ročenka Zlínský kraj; vlastní zpracování)

Následující tabulka (Tab. 7) popisuje nabídku ubytovacích kapacit v rámci regionu Valašsko. Tato nabídka je dostatečně diferenciována, což je také velmi pozitivní pro rozvoj cestovního ruchu, s ohledem na možnost oslovit a přilákat širokou cílovou skupinu, s různými preferencemi a nároky.

Hromadná ubytovací zařízení celkem	v tom						
	Hotely *****	Hotely, motely, botely ****	ostatní	Penziony	Kempy	Chatové	Ostatní
164	X	6	41	53	9	20	35

Tab. 7 Rozložení nabídky ubytovacích kapacit v rámci regionu Valašsko (ČSÚ ročenka Zlínský kraj; vlastní zpracování)

## 8.2 Stravování a pohostinství

Následující tabulka (Tab. 8) obsahuje informace o množství, velikosti a kapacitě stravovacích zařízení jak ve Zlínském kraji, tak v ČR celkem. Podíl na celkovém počtu zařízení není nijak veliký, nicméně odpovídá velikosti mikroregionu a hustotě jeho zalidnění. Stávající kapacity plně dostačují k obsluze jak residentů, tak i návštěvníků. Výhodou pro cestovní ruch v této oblasti je tradice místních specialit, kterými je kraj vyhlášený. Počet restaurací v mikroregionu je hojný, nabízejí jídla jak klasická, tak speciality valašské kuchyně.

Dále tabulka (Tab. 8) demonstruje rozložení cenové úrovně jednotlivých zařízení. Toto rozložení opět odpovídá charakteru mikroregionu i jeho zaměření na cílovou skupinu rodin s dětmi, sportovců a také návštěvníků, kteří chtějí trávit svou dovolenou aktivně. V mikroregionu se nachází také zařízení s nejvyšším standardem služeb, nicméně jejich podíl je minimální.

	Počet stravovacích zařízení	Místa	Velikost zařízení (m <sup>2</sup> )	Cenová úroveň zařízení		
				nadprůměrná	průměrná	podprůměrná
Česká republika	41 160	2 122 520	2 561 107	X	X	X
Zlínský kraj	2 175	108 643	120 245	8,8	47,4	36,3

Tab. 8 Stravovací zařízení v ČR a Zlínském kraji v roce 2014 (ČSÚ ročenka Zlínský kraj; vlastní zpracování)

## 8.3 Doprava

Rozvoj dopravní infrastruktury a především silniční sítě ve Zlínském kraji jsou jednou z hlavních priorit, protože umožní zvýšení atraktivit kraje pro investory a tímlepší i ekonomickou situaci v této oblasti. Hornovsacký mikroregion disponuje slabou dopravní infrastrukturou. Doprava není jen kvalitní silniční sít', ale také vlaková a autobusová přeprava cestujících. Autobusovou dopravu zabezpečuje společnost ČSAD Vsetín, která kromě dálkové linkové dopravy, městské hromadné dopravy a příměstské dopravy, poskytuje přepravu cyklistů prostřednictvím Valašského cyklobusu. Vlakovou přepravu zajišťují České dráhy. (Doprava Valašsko)

### 8.3.1 Silniční doprava

Mezi priority města Vsetína patří dokončení spojnice Vsetína a Valašského Meziříčí – silnice I/57 a její napojení dálnice D48 – Palačov a D49 – Pozděchov. To předpokládá dokončit a vybudovat 2. úsek silnice I/57 z Jablůnky na Bystřičku, dále úsek Semetín - Ústí u Vsetína – Leskovec – Valašská Polanka – Pozděchov a západní obchvat Valašského Meziříčí. Dostupnost regionu je umožněna prostřednictvím silnice I/69 ve směru Vsetín - Vizovice, která spojuje region se Zlínem. V dlouhodobém plánu je také vybudování severní příčky, která by měla zabezpečit dopravu nákladních aut a kamionů. (Doprava Valašsko)

	Dálnice	Silnice I. tř.	Silnice II. tř.	Silnice III. tř.	Celkem
Zlínský kraj	33,1	342,8	511,4	1253,8	2141

*Tab. 9 Délka silniční sítě ve Zlínském kraji k 1. 7. 2016 (Silnice ve Zlínském kraji; vlastní zpracování)*

Tabulka (Tab. 9) ukazuje rozložení silniční sítě ve Zlínském kraji dle jednotlivých kategorií pozemních komunikací a také jejich celkovou délku. Je zde jednoznačně patrná disproporce mezi délkou silnic 3. třídy a ostatními kategoriemi. Více než polovina všech silnic v kraji jsou právě silnice 3. třídy, které jsou zpravidla také ve velmi špatném stavu.

Tato situace je pro kraj velmi nepříznivá, a je jedním z faktorů brzdících rozvoj regionu, ať už jde o turistický ruch nebo o další odvětví ekonomiky.

Dalším velmi negativním faktorem je nedostatečné pokrytí území kraje dálniční sítí, které by umožnilo efektivně propojit region s jeho okolím, a výrazně tak podpořilo růst ekonomiky celého kraje. V posledních letech se tato situace začíná pomalu zlepšovat, nicméně s ohledem na náročnost realizovaných projektů a nedostatek finančních prostředků je tento proces velmi pomalý.

### 8.3.2 Železniční doprava

Železniční stanice Vsetín leží na železničních tratích č. 280 – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Horní Lideč – Střelná - Púchov a regionální trať č. 282 - Vsetín – Velké Karlovice. Velkým problémem je jejich nedostatečné propojení. Konečná stanice Velké Karlovice, by dále mohla pokračovat směrem na Slovensko či Rožnov pod Radhoštěm. Hlavní trať č. 280 je elektrizovaná a dvoukolejná. Jsou zde provozovány osobní vlaky i dálkové rychlíky a expresy ze Slovenska do Prahy. Trať č. 282 je neelektrizovaná a jednokolejná, proto zde jezdí jen motorové osobní vlaky. Vlaky jsou vedeny moderními soupravami Regionova a umožňují přepravu invalidů i jízdních kol. (Doprava Valašsko)

### 8.3.3 Cyklistická doprava

Cyklostezka Bečva je výjimečný projekt, který je součástí první cyklodálnice C1. Přináší možnost vyjet si na kole od horských pramenů do údolí. Od pramene Vsetínské nebo Rožnovské Bečvy až k soutoku s řekou Moravou můžete projet více než 160 km po značené trase kolem řeky Bečvy Zlínským a Olomouckým krajem. Turisté mají možnost poznat pamětihodnosti, lidové tradice, přírodní a kulturní krásy i místní gastronomické speciality regionu Valašsko. Cyklostezka je lemována řadou zajímavých turistických atrakcí. Velká část cyklostezky je vedena po nově vybudovaných úsecích s vyloučením motorové dopravy. Cyklostezka je dobře dostupná vlakem v úsecích Valašské Meziříčí – Velké

Karlovice. Ať už si návštěvník vybere k návštěvě cyklostezky Bečva jakékoliv roční období, může se těšit na příjemný zážitek.

#### **Základní parametry cyklostezky:**

- 1. Úsek Velké Karlovice – Valašské Meziříčí  
Délka 56,8 km, start 650 m. n. m., cíl 291 m. n. m., převýšení -359 m, úhrnné stoupání 421 m, úhrnné klesání -780 m.
- 2. Úsek Horní Bečva – Valašské Meziříčí  
Délka 30,8 km, start 545 m. n. m., cíl 291 m. n. m., převýšení -254 m, úhrnné stoupání 229 m, úhrnné klesání -483 m.
- 3. Úsek Valašské Meziříčí – Tovačov
- Délka 65,0 km, start 291 m. n. m., cíl 194 m. n. m., převýšení -97 m, úhrnné stoupání 341 m, úhrnné klesání -438 m.

Celková délka je 152,6 km, celkové převýšení -929 m, celkové stoupání 991 m a celkové klesání -1701 m. (Cyklostezka Bečva)

#### **8.3.4 Pěší turistika**

Členitost a pestrost Beskydsko-Valašského podhoří čítají kilometry značených stezek, které se odmění dalekými výhledy z výšek hor. Beskydy a Valašsko jsou protkány hustou sítí značených pěších turistických tras a naučných stezek. V každém informačním centru je možné zakoupit záznamník turistických tras, který turistu provede po nejzajímavějších a nejznámějších turistických místech v okolí. Na území Hornovsacka se každoročně koná Mezinárodní týden turistiky. Trasy jsou připraveny pro rodiny s dětmi i pro náročné turisty a vedou neznačenými i značenými stezkami. (Turistické trasy Valašsko)

## 9 ANALÝZA SITUACE V MIKROREGIONU HORNOVSAKO NA ZÁKLADĚ SWOT ANALÝZY

### SILNÉ STRÁNKY (S)

- Nejrozsáhlejší chráněná krajinná oblast (CHKO) Beskydy s rozlohou 1160 km<sup>2</sup>, která zaujímá oblast Vsetínských vrchů, Moravskoslezských Beskyd a Javorníků a s tím spojená nedotčená příroda s kvalitním životním ovzduším a prostředím.
- Široká nabídka služeb cestovního ruchu a kvalitní sportovní zázemí na poměrně malém území mikroregionu (ubytovací a stravovací zařízení, sportoviště, informační centra).
- Příznivé podmínky na zimní (lyžařskou) sezónu – 24 lyžařských středisek, 14 tras upravených běžkařských tratí s více než 200 kilometry a lyžařské školky, a také možnost využít služeb skibusu.
- Hustá síť značených cyklostezek (cyklostezka Bečva) pro rodiny s dětmi, rekreační cyklisty, ale i pro adrenalinové nadšence trasy pro MTB kola, značených cykloturistických tras a s tím spojené služby pro cyklisty – opravny a půjčovny kol, a také možnost využívat cyklobusy.
- Významný historický a kulturní potenciál - tradiční Valašská kuchyně a pití (Valašská kyselice, Valašské frgály, Valašská slivovice), dále také lidová tvorba, zachování Valašských tradic, zvyklostí a folklóru.
- Časté konání folklórních festivalů s nadnárodním významem – Valašské záření, Valašský krpec, Valašské divadelní léto a další.
- Relaxační centrum wellness hotelu Horal, Lanterna, Grandhotelu Tatra a Horského hotelu Soláň.
- Příznivé podmínky pro agroturistiku a hipoturistiku ve Zlínském kraji – organizace Hyje – služby v mikroregionu nabízí Dvůr U kříže, František Holčák – Valencio a Koliba na Janovských pasekách.
- Geografická poloha při hranicích se Slovenskem, mikroregion je tedy atraktivní nejen pro české ale i slovenské turisty.

## SLABÉ STRÁNKY (W)

- Nízká úroveň marketingové komunikace a propagace mikroregionu (mikroregion Hornovsacko disponuje kvalitními webovými stránkami, ale nejsou realizovány žádné další činnosti v oblasti propagace mikroregionu mezi širokou veřejností a chybí interakce s potenciálními návštěvníky).
- Nedostatek parkovacích míst v celém mikroregionu (při větších kulturních a sportovních akcích a v sezóně také kolem sportovišť je častým problémem parkování vozidel v zákazech stání, na zelených plochách a na krajnicích hlavních komunikací, což způsobuje značné problémy v dopravní situaci a nezhledka také konflikty s policií).
- Nízký počet produktových balíčků vzhledem k množství subjektů zainteresovaných do cestovního ruchu (jediným komplexnějším produktem je Beskydy card, jejíž zacílení je z větší části mimo Hornovsacko, a dále pak pas Valašského království, který ovšem svou podstatou není primárně zaměřen na podporu konkrétních aktivit cestovního ruchu na Hornovsacku).
- Špatný stav silniční infrastruktury a komunikací II. a III. třídy (cesty v mikroregionu jsou dlouhodobě ve špatném stavu zejména s ohledem na tuhé zimy v této oblasti ČR. V posledních letech se situace začala pomalu zlepšovat, nicméně opravy jsou zdoluhavé, nejsou komplexního charakteru a velmi komplikují dopravní situaci v mikroregionu).
- Nízký počet návštěvníků příjíždějících organizovaně (v mikroregionu chybí poskytovatel organizovaných skupinových zájezdů a pobytů, návštěvníci v naprosté většině příjíždějí jednotlivě, čemuž odpovídá i zhoršená dopravní situace spojená s nedostatkem parkovacích míst a nevyhovujícím stavem vozovek 2. a 3. třídy).
- Nevyužitá lyžařská střediska v letním období (velmi dobře vybavená zimní střediska mají velký potenciál pro využití v letních měsících, stávající technické zázemí sjezdovek je po většinu roku nevyužito. Jedinou výjimku tvoří areál Synot Kyčerka, který využívá lyžařského vleku v letních měsících v rámci Bike parku Kyčerka).
- Vysoké množství jednodenních návštěvníků (při porovnání množství návštěvníků mikroregionu a využití ubytovacích kapacit je jednoznačné, že větší část návštěvní-



ků do regionu přijíždí pouze na jeden den a díky tomu není plně využíván potenciál mikroregionu v oblasti cestovního ruchu).

- Nevyhovující kvalita ubytovacích zařízení, špatný technický stav některých kulturních a sportovních zařízení (v mikroregionu se nachází dostatečné množství ubytovacích kapacit vyšší kategorie v odpovídající kvalitě. Pokud jde o ubytování nižších kategorií, je kvalita výrazně nižší, v mnohých případech velmi nevyhovující; kvalita sportovišť a kulturních zařízení, která nejsou součástí hotelových resortů, je také nevyhovující, mnohé z nich jsou v téměř dezolátním stavu).
- Nízká flexibilita pracovní síly v regionu (ze situace na trhu práce vyplývá, zejména v oblasti gastronomických provozů, kde dlouhodobě chybí kvalifikovaná pracovní síla).
- Nedostatečná kapacita přírodních vodních ploch a koupališť (stávající areály ke koupání jsou kvalitní a dobře vybavené, nicméně jejich kapacita je zejména v hlavní letní sezóně nedostačující, jsou přeplněná a to snižuje jejich atraktivitu mezi návštěvníky).

## PŘÍLEŽITOSTI (O)

- Narůstající poptávka po venkovském cestovním ruchu, agroturistice a horské turistice z důvodu úniku lidí od civilizace (mikroregion Hornovsacko má pro tyto aktivity ideální podmínky, jak díky své zeměpisné poloze, tak díky venkovskému charakteru území).
- Rozvoj venkovského cestovního ruchu prostřednictvím Celostátní sítě pro venkov se zaměřením na agroturistiku a venkovské volnočasové aktivity (Ministerstvo zemědělství má zájem o tvorbu aktivit spojených se systematickým rozvojem, podporou a propagací agroturistiky v České republice v programovém období 2017 – 2024 a s tím je tedy spojena i finanční podpora směřovaná do odvětví cestovního ruchu).
- Lepší využití finančních prostředků z Evropské unie a jiných dotačních titulů a zdrojů pro podporu rozvoje cestovního ruchu v regionu (spolu s efektivním destinationním managementem chybí v území kvalifikované zázemí pro dotační ma-

nagement a pro pomoc při přípravě a realizaci projektů z EU a dalších fondů, které by mohlo výrazně napomoci přílivu finančních prostředků a tedy i rozvoji cestovního ruchu).

- Zlepšení spolupráce podnikatelského sektoru s veřejným sektorem (jen malá část podnikatelských subjektů na území mikroregionu je členy MAS Valašsko – Horní Vsacko. Členství v tomto spolku nejen umožňuje efektivnější čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu a dalších fondů, ale také podporuje tvorbu vazeb mezi jednotlivými subjekty v území a napomáhá vzájemné spolupráci).
- Rostoucí zájem tuzemských turistů o dovolené v České republice (v souvislosti se zvýšenou hrozbou teroristických útoků v tradičních zahraničních turistických destinacích; této situace lze využít v rámci propagace mikroregionu jako bezpečného místa na trávení volného času).
- Zlepšení marketingové propagace a destinačního managementu v mikroregionu Hornovsacko (prostřednictvím sociálních sítí, slevových portálů, internetových stránek, mailingu, propagačních materiálů, časopisů či propagačních filmů a reklam; mikroregion spadá pod působnost projektu Destinační společnost Valašsko 2017, který se zaměřuje na podporu cestovního ruchu v celém regionu Valašsko, nicméně toto je jedinou aktivitou v této oblasti).
- Možnost školení a rekvalifikace zaměstnanců podle potřeb trhu práce (využívání dotací pro vzdělávání zaměstnanců, zejména v odvětví gastronomie, pohostinství a ubytovacích služeb).
- Spolupráce s okolními regiony a SR (propojení cyklostezek se sousedícími regiony, zejména směrem na území Slovenské republiky a navázání dlouhodobé spolupráce s ostatními regiony).

## **HROZBY (T)**

- Odliv pracovních sil v cestovním ruchu do hospodářsky silnějších regionů z důvodu nižších mezd (jak v mikroregionu samotném, tak v celém Zlínském kraji).
- Úbytek pracovních sil, zapříčiněný stárnutím obyvatelstva (tento trend je obecně problém v rámci celé ČR díky dlouhodobému populačnímu vývoji).

- Rozvoj konkurenčních regionů, které jsou turisticky zajímavější, a mají výhodnější polohu (mikroregion nedisponuje dostatečně širokou nabídkou v oblasti kultury a historie a jeho okrajová poloha v rámci ČR může být také bariérou v oblasti cestovního ruchu).
- Velké bariéry a omezení ze strany CHKO (velká část mikroregionu se nachází v oblasti CHKO, je tedy velmi obtížné získávat povolení pro výstavbu a rozvoj zázemí pro turistický ruch, což odrazuje potenciální investory a brzdí rozvoj mikroregionu).
- Zánik některých památek v důsledku jejich chátrání, znehodnocování a devastace vlivem nedostatečných finančních prostředků (údržba památek je obecně finančně velmi náročná a podléhá do značné míry prioritizaci, některé méně významné památky tedy mohou trpět nedostatkem finančních prostředků, což v krajním případě může vyústit až v zánik této památky).
- Nedostatečný zájem o ubytování v ubytovacích zařízeních nižší kategorie (v souvislosti s rostoucí životní úrovní obyvatelstva klesá zájem o tuto formu ubytování, která je však v mikroregionu významně zastoupena).
- Růst vandalismu ze strany sociálně nepřizpůsobivých obyvatel (v posledních letech zaznamenal tento fenomén výrazný nárůst, vandalové ničí soukromé i veřejné majetky. V mikroregionu jde nejčastěji o vyvrácené či poškozené dopravní značení, vysypané koše na odpadky, posprejované omítky budov či vlaky nebo poničené lavičky v parcích).
- Rostoucí zájem turistů o exotickou dovolenou (v souvislosti s růstem životní úrovně Čechů a dále také s uklidněním bezpečnostní situace v Asii a přesunem teroristických hrozeb na západ, zejména do Evropy, v současné době roste zájem o exotické destinace jako je Thajsko, Bali, Filipíny, Kubu, Malajsii).

## 10 STRATEGICKÉ CÍLE A PRIORITY

Na základě provedené SWOT analýzy byly sestaveny a koncipovány jednotlivé strategické cíle a priority nezbytné k rozvoji cestovního ruchu v mikroregionu Hornovsacko. Strategický plán bude vytyčovat základní směry budoucího vývoje mikroregionu a umožňovat identifikaci hlavního potenciálu rozvoje cestovního ruchu na Hornovsacku.

### Vize

Mikroregion Hornovsacko bude investovat do cestovního ruchu, služeb, rozvoje území a do zvyšování kvality života občanů. Bude vyhledávanou destinací v oblasti sportu, venkovského cestovního ruchu, agroturistiky a neporušené přírody s cílem aktivně si odpočinout od civilizace a dnešní uspěchané doby.

### Strategické cíle a priority

Cílem strategie bude zvýšit ekonomickou výkonnost a konkurenceschopnost cestovního ruchu na území mikroregionu Hornovsacko. Dalším cílem bude revitalizace dopravní infrastruktury s dobrou dopravní dostupností a moderním technickým zázemím. Prioritou bude zejména zkvalitňování nabídky služeb cestovního ruchu v oblasti sportu, s cílem zvýšit povědomí o této oblasti, zlepšit škálu nabízených služeb, ale zároveň zachovat jeho původní venkovský ráz a nedotčenou přírodu. Cílem bude turistům všech věkových kategorií nabídnout aktivní, relaxační a pestrou dovolenou. Region nabídne návštěvníkům možnosti trávení volného času cyklistikou, lyžováním, turistikou nebo relaxací ve wellness resortech s nabídkou tradiční valašské gastronomie a kultury.

### Identifikace potřeb

Na základě SWOT analýzy byly identifikovány tyto potřeby k rozvoji regionu:

- rozvoj a zlepšování infrastruktury pro sportovní aktivity, zejména pro cyklistiku,
- zvýšit atraktivitu mikroregionu pro vícedenní rekreaci,
- zvýšení konkurenceschopnosti v regionu a posilňování image regionu,

- 
- zhotovení slevové karty pro danou destinaci a vytvoření balíčků služeb na míru,
  - zhotovení rezervačního a ubytovacího systému,
  - využití lyžařských areálů v letní sezóně – zorbing, nordic walking, bobová dráha, bike park a další,
  - propagace regionu prostřednictvím – sociálních sítí, televize, rádia, letáků, brožur, mailingu, bannerů,
  - zaměření se na venkov a agroturistiku,
  - zvýšit kvalitu ubytovacích zařízení,
  - zaměřit se více na letní aktivity,
  - revitalizace dopravní infrastruktury.

## 11 NÁVRHY A DOPORUČENÍ K ROZVOJI CESTOVNÍHO RUCHU V MIKROREGIONU HORNOVSACKO

Konkurence v oblasti cestovního ruchu v dnešní době neustále roste, a to nejen na regionální úrovni, ale také na úrovni globální. S ohledem na globalizaci mají dnes turisté a cestovatelé nebývale velkou možnost a volnost cestovat. S rostoucí globalizací je stále většímu počtu lidí dostupná stále širší škála nejrůznějších destinací. Díky využití moderních technologií dnes mohou jednotlivé destinace se svými nabídkami oslovovat téměř celý svět. Tato situace s sebou přináší určité přesycení trhu nejrůznějšími nabídkami, a je stále těžší něčím vyniknout a nezapadnout do průměru. Právě proto dnes klesá význam konkurence v regionálním měřítku, naopak je nutné, aby jednotlivé subjekty v oblasti cestovního ruchu v rámci jednoho regionu spolupracovaly, a udržely si tak konkurenceschopnost na dnešním globálním trhu. Jedna z tezí na toto téma (Zeni, Pechlaner a Zehrer, 2005, s. 24) definuje kooperace jako jevy, které nejsou výjimečné, naopak jsou kooperace mnohdy jedinou variantou konkurenceschopnosti. V destinačním managementu má pak taková spolupráce vysoký význam, a může mít pro daný region velký přínos. Dnešní turista vyhledává stále nové a co možná nejrozmantější nabídky, jak trávit svůj volný čas nebo dovolenou. Dnes je tedy destinace považována za jeden celek, který nabízí turistům kompletní nabídku služeb. Proto je nezbytné, aby jednotlivé subjekty v mikroregionu spolupracovaly, protože samostatně každý z nich nemůže nabídnout komplexní a dlouhodobě zajímavou nabídku.

Hornovsacko jako mikroregion má pro cestovní ruch výhodné podmínky a to ať už jak z hlediska kulturního tak i přírodního. Mikroregion má dlouholetou tradici lidové kultury, je zde mnoho památek a působí zde také mimo jiné mnoho lidových souborů. Z hlediska přírodních zajímavostí toho může Hornovsacko nabídnout ještě více. Mikroregion se vyznačuje nedotčenou přírodou, velkou rozmanitostí a má výborné podmínky pro provozování široké škály sportovních i odpočinkových aktivit.

V mikroregionu Hornovsacko bylo vybudováno více než 340 km tras pro horská kola, největší regionální investicí byla cyklostezka Bečva, která začíná ve Velkých Karlovicích a pokračuje podél řeky Bečvy až do Vsetína a následně pak do dalších měst. Na území Velkých Karlovic byl také zrealizován projekt Biketrails Valašsko, který představoval vybudování tzv. singletrailů, což je cca 20 km nových jednosměrných tratí pro horská kola vedených po hřebenech mikroregionu. Oblast je tedy velmi významně zaměřena na cyklisti-

ku, což dokládají i stále rostoucí čísla počtu uživatelů cyklostezky, které jsou dostupné ze sčítačů. V roce 2011 po otevření cyklostezky byl počet cykloturistů na sčítači 72 tisíc osob (sčítací zařízení je umístěno ve Velkých Karlovicích, kde cyklostezka začíná). Za rok 2016 bylo v Karlovicích naměřeno 104 tisíc osob. To je tedy více než 45% nárůst v relativně krátkém časovém úseku, což vypovídá o významu cykloturistiky jako jednoho ze základních stavebních kamenů turistického ruchu na Hornovsacku. V liniové cyklistické infrastruktuře je Hornovsacko jasným lídrem v cykloturistice nejen ve Zlínském kraji, ale i v porovnání se sousedními regiony, včetně příhraničních regionů SR. Hlavním cílem při zlepšování a rozšiřování cyklo infrastruktury v lokalitě je propojení všech druhů cykloturistiky, od horských kol, přes kola silniční, ke kolům trekovým. Proto budou v projektu navrženy místa tzv. bike pointů, neboli komplexního zázemí pro cyklisty, které budou dostupné jak na horském, tak silničním i trekovém kole.

Projekt má přímou vazbu na projekty, které již byly na Hornovsacku realizované a to na projekt Cyklostezka Bečva, Bike trails Valašsko a Bike park Kyčerka a v kombinaci s těmito projekty bude vytvořen významný produkt cestovního ruchu v oblasti terénní cyklistiky. Realizací tohoto projektu napomůže ke tvorbě synergických efektů v cykloturistice v dané oblasti. Cykloturistovi tak bude nabídnuta jak kvalitní infrastruktura, tak i široké spektrum doprovodných služeb, které jsou návštěvníky vyžadovány.

## 11.1 Obsah projektu

Cílem projektu „bike point Velké Karlovice“ je využití potenciálu mikroregionu jako cyklistické destinace a zkvalitnit zázemí a služeb poskytovaných turistům. Projekt nabízí službu, která je v rámci ČR poměrně výjimečná, a pomůže tak zvýšit jak atraktivitu mikroregionu, tak i jeho konkurenceschopnost ve srovnání s dalšími regiony zaměřenými na cestovní ruch v oblasti cyklistiky. V návaznosti na již existující infrastrukturu a s ohledem na velmi širokou nabídku rozmanitých cyklistických tras všech obtížností přispěje realizace projektu k vytvoření unikátní a velmi atraktivní turistické destinace.

Jako vhodný nástroj k dosažení tohoto cíle byla zvolena realizace výstavby takzvaného bike pointu, dostupného jak pro silniční, tak i pro horské cyklisty. Nově vybudované centrální zázemí výrazným způsobem přispěje ke zvýšení kvality doprovodných služeb, a

zároveň nabídne standard, který není v ČR obvyklý. Toto zařízení nabízí možnost servisu kol a dále také komplexní informace o všech možnostech spojených s cyklistikou v rámci regionu. V rámci realizace projektu také vznikne prostor pro bezpečné uzamčení kola tak, aby návštěvníci mohli objevovat okolí a využívat dalších služeb cestovního ruchu bez obavy z odcizení kola. V neposlední řadě bike point nabídne také možnost využití sociálního zařízení, jak WC, tak i sprch, a také možnost umýt si kolo po náročných vyjížděkách.

Vytvoření tohoto typu doprovodné infrastruktury pro aktivní formu udržitelné turistiky povede nejen ke zvýšení atraktivity a návštěvnosti regionu nabídkou služby, která se v okolí nevyskytuje, a tím tedy k přilákání nových návštěvníků, ale také vyšle signál směrem k pravidelným návštěvníkům, že se o ně region stará, váží si jich, a neustále pracuje na zlepšení nabídky doprovodných služeb.

Záměrem projektu je proto vytvořit novou doprovodnou infrastrukturu pro aktivní formu udržitelné turistiky, která poskytne novou službu, která se v okolí nevyskytuje a tím povede ke zvýšení atraktivity a návštěvnosti lokality. Po dokončení projektu se Hornovsacko svou komplexní nabídkou služeb pro cykloturistiku opět o něco přiblíží renomovaným zahraničním střediskům, zaměřeným na cykloturistiku, a tím se zvýší i jeho atraktivita mezi širokou cyklistickou veřejností.

Všechny subjekty podnikající v cestovním ruchu řeší využití ubytovacích a stravovacích kapacit mimo hlavní turistické sezóny, tedy zimu a léto. Bylo zjištěno, že nejmenší návštěvnost je v měsících duben, květen, září, říjen a listopad. Turisté a cyklisté mají potenciál vyplnit kapacity právě v těchto mezi sezónních termínech, a tím zachovat nejen zaměstnanost, ale také snížit sezónnost cestovního ruchu. Vybudováním tohoto centrálního zázemí v blízkosti cyklostezky Bečvy, cyklotras, bike parku a pěších tras se tak výrazně rozšíří služby, které mohou tito návštěvníci využít, a tím dojde ke zvýšení atraktivity lokality a k prodloužení délky pobytu v lokalitě. Provoz bike pointu je tedy naplánován na období od začátku dubna do konce října. První rok provozu je naplánován jako testovací, dle zkušeností může být doba provozu upravena. V zimních měsících nebude bike point využíván. Při přípravě projektové dokumentace bude s touto skutečností počítáno, tak aby bylo celé zázemí možno bez problémů zazimovat a bike point neutrpěl přes zimu škody.

Aby bylo možné naplnit cíle vytýčené při přípravě projektu, a naplno využít potenciálu této nové součásti cyklistické infrastruktury je nezbytné, aby samotnou realizaci fy-



zické stavby bike pointu v rámci projektu doprovázely také marketingové aktivity v dostatečném rozsahu. Pokud by byla podpora a propagace projektu pomocí marketingových nástrojů nedostatečná a špatně provedená, snížilo by to pozitivní dopady projektu na rozvoj cestovního ruchu a cyklistiky v mikroregionu a ohrozilo by to efektivní naplňování cílů projektu.

### **Projektová dokumentace a stavební povolení**

První aktivitou projektu bude příprava projektové dokumentace a vyřízení stavebního povolení na příslušném úřadě. Pokud jde o majetkoprávní vztahy týkající se místa, které je vybráno pro umístění bike pointu, jsou ve vlastnictví mikroregionu, resp. obce Velké Karlovice, není tedy problém s jeho bezplatným dlouhodobým pronájmem pro realizaci projektu. Předpokládaná délka trvání realizace a přípravy projektové dokumentace je 2 měsíce a následně 4 měsíce pro vyřízení stavebního povolení k výstavbě samotného bike pointu. Náklady s touto fází realizace jsou spojeny s vytvořením projektové dokumentace na základě představ a požadavků mikroregionu. Náklady byly předběžně vyčísleny na 35 000,- Kč.

### **Výběrové řízení na dodavatele stavebních prací**

Druhou aktivitou projektu, která bezprostředně navazuje na aktivitu první, bude výběrové řízení na dodavatele stavebních prací na zázemí bike pointu. U výběrového řízení je počítáno s délkou realizace 2 měsíce, což by mělo poskytnout dostatečnou rezervu pro případné komplikace. S touto fází projektu nejsou spojeny žádné samostatné výdaje, mikroregion má dostatečné personální kapacity ke zvládnutí administrace výběrového řízení.

### **Realizace výstavby bike pointu Velké Karlovice**

Třetí, a zároveň hlavní a nejdůležitější aktivitou projektu bude vybudování centrálního zázemí se sociálním zařízením a je plánována na 3 měsíce. Objekt bude sloužit jako informační a záchytný bod především cyklistům, ale i turistům navštěvující mikroregion Hornovsacko. Objekt bude zahrnovat také prostory pro servis kol a služby jako jsou úschovna kol a zavazadel, mytí kol, dobíjení elektrokol, informační systém pro turisty a

poradenské či informační služby pro turisty. Objekt bude situován v centru obce Velké Karlovice u cyklostezky Bečva, v blízkosti cyklotras, bike parku a pěších tras. Velkou výhodou lokality vybrané pro realizaci projektu je také dostatek parkovacích míst v bezprostředním okolí. Součástí budovy bude také veřejné WC a sprcha, kterou budou moci návštěvníci za poplatek využít. Centrální zázemí bude bezbariérové a bude mít k dispozici jedno bezbariérové WC. Vznikne tedy zařízení s komplexními službami, které se v lokalitě zatím nevyskytují, a které jsou návštěvníky často poptávány. Cíle projektu tedy reagují na poptávku na trhu a korespondují s požadavky cyklistů a turistů. Celá etapa by měla být dokončena v horizontu tří měsíců. Na základě zkušeností z jiných regionů, zkušeností mikroregionu s výstavbou staveb zaměřených na cyklistiku a konzultace s expertem z oboru stavebnictví byly náklady na tuto fázi projektu vyčísleny na 5 500 000,- Kč.

Bike point bude disponovat následujícím vybavením (cena za vybavení je zahrnuta v celkových nákladech na realizaci stavby):

- Informační systém a poradenské služby pro turisty
- Prostor pro servis kol, včetně servisního vybavení a nástrojů
- Prostor pro mytí kol, včetně vysokotlakého samoobslužného zařízení k mytí kol
- Rychlonabíjecí zařízení pro elektro kola
- Sociální zařízení – WC a sprcha
- Úschovna kol a zavazadel

### **Marketingové aktivit v rámci projektu**

Poslední fází projektu je nezbytná propagace, tedy marketingové aktivity v rámci projektu. Kvalitní marketing zajistí, aby informace o projektu byly u návštěvníka včas a byly aktuální.

První z marketingových aktivit projektu bude propagace v místním tisku. Celkem je naplánováno uveřejnění 3 inzerátů, ve kterých budou uvedeny základní informace o novém centrálním zázemí, o službách, které bude nabízet a také termín, od kterého bude zázemí v provozu. Bude se jednat o krátké inzeráty v rozsahu 1/5 stránky. Náklady na propagaci projektu v místním tisku budou 60 000,- Kč.

Aby se informace o nově vzniklé infrastruktuře a poskytovaných službách a zážitkových produktech dostala mezi co největší počet návštěvníků oblasti, bude vytvořeno 5000 ks propagačních tištěných letáků. Budou na něm informace o novém zázemí a o nabízených službách a zážitkových produktech a také mapa, ve které bude zaznačeno umístění centrálního zázemí. Tisk letáků mikroregion realizoval již v minulosti, k jiným aktivitám v rámci cestovního ruchu. Cena tisku v tomto rozsahu bude 20 000,- Kč.

Dále bude projekt propagován také formou bannerů na internetových cyklistických stránkách, konkrétně na portálech [ivelo.cz](http://ivelo.cz) a [mtbs.cz](http://mtbs.cz), které jsou mezi širokou cyklistickou veřejností velmi oblíbené a hojně navštěvované. Bannery, ve kterých budou uvedeny základní informace o novém centrálním zázemí, o službách, které bude nabízet, budou inzerovány po dobu 3 měsíců vždy 1 týden v měsíci. Cena této položky je vyčíslena na 45 000,- Kč.

Poslední aktivitou v rámci marketingové propagace projektu proběhne také formou rádio spotů. Po dobu dvou měsíců proběhne v rádiu několik krátkých spotů, které budou pouštěny 6x denně. Ve spotu budou základní informace o novém centrálním zázemí a o službách, které bude nabízet. I tuto aktivitu již mikroregion realizoval v minulosti, náklady na ni budou 45 000,- Kč.

Celková doba realizace této fáze projektu je naplánována na 4 kalendářní měsíce, a počátek její realizace je naplánován souběžně s realizací předchozí etapy, s měsíčním posunem po začátku stavby samotného bike pointu, aby se relevantní informace dostaly k cílové skupině projektu s dostatečným předstihem, a došlo tak k maximalizaci naplnění cílů projektu. Celkové náklady na marketing projektu budou tedy ve výši 170 000,- Kč.

### **Provoz bike pointu Velké Karlovice**

Po dokončení výstavby budou nadále vznikat náklady na provoz a údržbu samotného bike pointu. V rámci projektu budou vytvořeny dvě pracovní místa spojená s provozem bike pointu a nabídkou služeb návštěvníkům. Počítá se se zaměstnáním dvou osob, které se v rámci provozu bike pointu budou střídat na směny. Pracovní náplní těchto dvou zaměstnanců bude servisní činnost, obsluha infocentra a údržba objektu. Roční mzdové náklady na financování těchto dvou pracovních jsou naplánovány ve výši 431 480,- Kč za dva za-

městnance a 7 měsíců provozu. Je počítáno s hrubou měsíční mzdou 23 000,- Kč, což odpovídá celkovým nákladům pro zaměstnavatele ve výši 30 820,- Kč na zaměstnance a měsíc. Dále jsou s provozem bike pointu spojeny roční náklady na energie ve výši 131 000,- Kč a ostatní náklady na provoz ve výši Kč 140 000,- Kč. Celkové náklady na roční provoz bike pointu jsou naplánovány na 702 480,- Kč. Všechny tyto náklady budou hrazeny provozovatelem – tedy mikroregionem Hornovsacko, a to z provozních příjmů. Půjde zejména o příjmy z poskytování zpoplatněných služeb (mytí kol, servis kol, sprcha, WC, úschova kol). Provozní příjmy jsou na základě návštěvnosti mikroregionu, předběžného zájmu o službu a také zkušeností ze zahraniční předpokládány zhruba v rozmezí 800 000,- Kč až 900 000,- Kč. V době, kdy nebude bike point v provozu, tedy v zimních měsících, je počítáno se zaměstnáním dvou výše uvedených pracovníků v rámci sezónního provozu lyžařských středisek.

Realizace projektu bude mít také výrazný dopad na rozvoj cestovního ruchu v mikroregionu díky rozvoji sportovně rekreační infrastruktury. Komplexní nabídka služeb pro cyklisty přiláká do mikroregionu nové turisty nebo prodlouží dobu jejich pobytu na Hornovsacku.

Jedním z významných dopadů projektu bude prodloužení délky pobytu turistů v mikroregionu, což je spolu s rozvojem cyklistické infrastruktury jednou z nejdůležitějších priorit rozvoje cestovního ruchu na Hornovsacku.

## 11.2 Marketingový mix

V rámci přípravy projektu byl vypracován marketingový mix služeb 8P, který popisuje a představuje jednotlivé konkrétní kroky, které mikroregion bude realizovat, aby vzbudil poptávku po výsledném produktu.

### **Produkt**

Výstupem projektu bude komplexní zázemí pro cyklisty a turisty včetně sociálního zařízení. Objekt bude sloužit jako informační a záchytný bod především cyklistům, ale i

turistům navštěvující lokalitu Hornovsacka. Zázemí bude nabízet servis kol a služby jako jsou úschovna kol a zavazadel, mytí kol, dobíjení elektrokol, informační systém pro turisty, poradenské a informační služby pro turisty. Centrální zázemí bude postaveno v centru obce u cyklostezky Bečva v blízkosti cyklotras, bike parku a pěších tras. Součástí budovy bude také veřejné WC a sprcha, kterou budou moci návštěvníci za poplatek využít. Centrální zázemí bude bezbariérové a bude mít k dispozici jedno bezbariérové WC. Vznikne tedy zařízení s komplexními službami, které se v lokalitě zatím nevyskytují a které jsou návštěvníky často poptávány.

### Distribuce

Nové propagační letáky budou rozdávány v rámci nepřímého marketingu návštěvníkům v informačních centrech, na veletrzích (kterých se zástupci mikroregionu často účastní), ale také v ubytovacích a stravovacích zařízeních v okolí. Bude také provedena rádiová kampaň, inzerce v tisku i na internetu. Informace budou také zveřejňovány na sociálních sítích.

### Cena

V tabulce (Tab. 10) jsou podrobně popsány ceny jednotlivých služeb. Tyto ceny byly stanoveny na základě nákladů na provoz jednotlivých částí bike pointu.

služba	jednotka	Cena v Kč vč. DPH
Mytí kol	1 minuta	10,-
WC	jednorázový poplatek	10,-
Sprcha	1 minuta	10,-
Servis kol	1 hodina práce	250,-
Úschova kol a zavazadel	jednorázový poplatek	20,-

Tab. 10 Ceny jednotlivých zpoplatněných služeb bike pointu (vlastní zpracování)

## **Cílové skupiny**

Cílovou skupinou centrálního zázemí jsou především cyklisté, ale také pěší turisté a to jak rodiny s dětmi, tak i mládež. Na své si zde ale přijdou také aktivní senioři. Cílové skupiny tak budou moci využít široké spektrum služeb, které bude zázemí nabízet.

Pro rodiny s dětmi tak vznikne zázemí, kde se budou moci zastavit, odpočinout si, využít sociální zařízení a dozvědět se tipy na zajímavé akce v lokalitě. Budou si zde moci uschovat kola a vydat se na prohlídku okolí, bez strachu o jeho odcizení. Mládež si zde bude moci vybrat ze zajímavých programů, které bude zázemí nabízet a které budou ideální pro vybití adrenalinu a pro setkávání lidí s podobnými zájmy, což bude napomáhat prevenci sociálně patologických jevů. Stejně tak aktivní senioři velmi ocení služby zázemí včetně sociálního zařízení. S proškoleným personálem budou moci konzultovat trasy v okolí a vybrat si tak podle náročnosti, na kterou trasu se vydají.

## **Propagace**

Forma propagace nového projektu bude jak přímá, tak nepřímá. Nepřímá propagace bude zajištěna prostřednictvím webových stránek Hornovsacka, kde bude mít bike point samostatnou sekci. Dále budou vytvořeny propagační letáky, které budou umístěny v informačních centrech v okolí a na veletrzích. O nové infrastruktuře bude veřejnost informována také inzercí v místním tisku.

Přímá propagace bude probíhat oslovením veřejnosti a návštěvníků na různých sportovních akcích, které se v okolí uskuteční, kde jim bude nové zázemí představeno a bude tak možnost zodpovědět případné dotazy, které budou návštěvníky zajímat.

## **Lidé**

Cestovní ruch je bezprostředně závislý na kvalitě lidských zdrojů. Lidé jsou základním faktorem ovlivňujícím kvalitu poskytovaných služeb. Mikroregion Hornovsacko disponuje kvalitním a zkušeným týmem lidí, kteří mají dlouholeté a bohaté zkušenosti v rámci poskytování služeb v oblasti cykloturistiky. V centrálním zázemí budou přijati noví zaměstnanci, kteří budou mít zkušenosti se servisem kol i službami a budou schopni předat návštěvníkům komplexní informace a poskytnou jim kvalitní služby.

### **Balíčky služeb a tvorba programů**

Využívání služeb centrálního zázemí bude také možno zařadit jako součást balíčků, které jsou v rámci mikroregionu ve fázi přípravy. Bike point bude možno zařadit například do těchto připravovaných balíčků:

- s průvodcem na singltraily Bike resortu Valašsko
- MTB trail camp pro holky a ženy
- MTB trail camp pro děti
- Na kole k oblakům (na hřebeny hor)

### **Partnerství a spolupráce**

Bike point uzavře partnerství s Bike resortem Valašsko, které bude spočívat především ve vzájemné propagaci. Spolupráce bude probíhat také s podnikateli v oblasti, kteří nabízejí stravovací, ubytovací nebo jiné služby v cestovním ruchu a dlouhodobě mají k podobným aktivitám kladný vztah.

## **11.3 Nákladová analýza**

Nákladová analýza projektu se zabývá rozborem a vyčíslením všech předpokládaných nákladů projektu a jeho jednotlivých částí.

V rámci zlepšení nabídky služeb v oblasti cyklistiky a cestovního ruchu, zvýšení atraktivity a zvýšení konkurenceschopnosti mikroregionu Hornovsacko, byla navržena realizace projektu Bike point Velké Karlovice. Realizace projektu byla rozdělena do pěti fází, které jsou podrobně popsány v předchozí kapitole. Všechny jednotlivé fáze projektu, kromě fáze marketingové propagace, jsou pro realizaci projektu nezbytné. Jde o jednotlivé kroky k výstavbě samotného zázemí a jeho následné uvedení do provozu. Nicméně, fáze marketingové propagace je nezbytná k naplnění cílů projektu, jelikož celkové pozitivní dopady na rozvoj cestovního ruchu v mikroregionu Hornovsacko by bez dostatečné propagace byly minimální.

V rámci realizace projektu a následného provozu bike pointu Velké Karlovice vzniknou jednak jednorázové náklady spojené s výstavbou samotného zázemí, a pak také náklady dlouhodobějšího charakteru, jako jsou platy zaměstnanců, náklady na energie a další provozní náklady. Pro potřeby výpočtů nákladů v rámci projektu počítáme u těchto dlouhodobějších nákladů s časovým horizontem jednoho roku, tedy 7 měsíců provozu v období od začátku dubna do konce října. Obrázek (Obr. 22) znázorňuje umístění bike pointu v rámci obce Velké Karlovice. Pozemek, na kterém je výstavba zařízení plánována, je ve vlastnictví obce Velké Karlovice, která je jedním ze zakládajících členů mikroregionu Hornovsacko, tedy realizátora projektu. Pozemek by tedy obec poskytla v rámci bezplatného pronájmu, což je v rámci fungování mikroregionu běžnou praxí.



Obr. 22 Mapa ilustrující umístění bike pointu Velké Karlovice (mapy.cz; vlastní zpracování)

V tabulce (Tab. 11) jsou uvedeny náklady na zpracování projektové dokumentace na výstavbu bike pointu Velké Karlovice. Je zde počítáno s částkou 35 000,- Kč, což vychází ze zkušenosti mikroregionu se stavbami podobného rozsahu a také z dlouhodobé spolupráce s projekční kanceláří. Jsou zde uvedeny jak náklady na vyhotovení kompletní projektové dokumentace, tak i náklady na výstavbu samotného bike pointu. V ceně výstavby bike pointu je počítáno i s pořízením kompletního vybavení, tedy mycího zařízení, dobíjecí sta-



nicí a sociálního zařízení včetně zázemí pro všechny nabízené služby. Předpokládaná cena realizace v tomto rozsahu je 5 500 000,- Kč. Celkové náklady na výstavbu bike pointu tedy činí 5 535 000,- Kč.

Název položky	cena v Kč vč. DPH
Vypracování projektové dokumentace na výstavbu bike pointu	35 000,-
Náklady na výstavbu bike pointu	5 500 000,-
<b>Celkové náklady na výstavbu</b>	<b>5 535 000,-</b>

*Tab. 11 Náklady na zpracování projektové dokumentace a výstavbu bike pointu (vlastní zpracování)*

V rámci vybavení bike pointu je počítáno se zřízením a vybavením prostoru, které bude nabízet informační a poradenské služby pro turisty. V rámci toho prostoru bude nabízena poradenská činnost, bude možno získat informační materiály a také zde bude přístup k bezdrátovému internetovému připojení zdarma. Další nezbytnou součástí bike pointu bude servisní prostor, kde bude jednak možno využít služeb kvalifikovaného servisního technika, a také zde bude možnost zapůjčení náradí pro drobné opravy kol. Ve vnitřních prostorech bike pointu bude také umístěno kompletní sociální zařízení. K dispozici bude jak bezbariérové WC, tak i prostor se sprchou. Obě tyto služby budou pro uživatele zpoplatněny. Venkovní část bike pointu bude dominovat prostorem pro umývání kol, vybaveným vysokotlakým mycím zařízením. Půjde o klasické řešení, známe například z benzínových pump a samoobslužných mycích linek. Venkovní vybavení bude také doplněno prostorem pro dobíjení elektrokol, který bude disponovat rychlodobíjecím zařízením. Zaměření na tento druh cyklistiky je velmi podstatný i pro marketingový projekt. Obliba elektrokol v posledních letech rapidně stoupá a přibližuje aktivní cykloturistiku stále většímu množství lidí. Nabídka tohoto druhu služby tedy přispívá k atraktivitě a jedinečnosti realizovaného projektu a výrazně rozšiřuje cílovou skupinu i mimo skupinu aktivních cyklistů. Poslední službou, která bude v rámci provozu bike pointu nabízena je úschova jak kol, tak i zavazadel. V rámci výstavby zařízení vznikne oddělený prostor, který bude uzamykatelný a pod dohledem obsluh bike pointu. Toto je služba, na kterou se návštěvníci regionu často ptají, a nabídka je v tomto ohledu omezena pouze na několik málo míst v areálech hotelů. Možnost uschovat kolo a případná zavazadla umožní návštěvníkům prozkoumat město

Velké Karlovice a jeho nejbližší okolí a využít tak širokou nabídku služeb turistické destinace. Projekt tedy bude mít pozitivní dopady i na ty poskytovatele služeb, kteří nejsou primárně zaměřeni na poskytování služeb cyklistům.

Tabulka (Tab. 12) obsahuje náklady na financování kompletní marketingové kampaně projektu. Náklady zahrnují inzerci v regionálním tisku, kdy půjde o uveřejnění 3 inzerátů o velikosti 1/5 stránky, obsahujících stručné základní informace o bike pointu, o nabízených službách, informace o uvedení zařízení do provozu a také provozní době. Cena jednoho takového inzerátu byla na základě průzkumu trhu vyčíslena na 20 000,- Kč, celkově je tedy počítáno s částkou 60 000,- Kč. Další položkou v rámci marketingové propagace je vytvoření a tisk propagačních letáků s počtem 5000 ks. Letáky budou vytištěny na formátu A4 o gramáži papíru 135 g a budou poskládány do harmoniky. Tento formát koresponduje se zaměřením projektu, je dostatečně skladný a zároveň obsahuje dostatek informací a je tedy vhodný pro využití přímo cyklisty. Mikroregion již v minulých letech tuto formu propagace využíval, její dopad je velmi pozitivní a mezi turisty jde o žádaný materiál. Cena tisku jednoho propagačního letáku v tomto rozsahu a kvalitě odpovídá 4,- Kč/ks, celkový náklad na tuto položku tedy bude 20 000,- Kč.

Název položky	Počet jednotek	Náklady na jednotku v Kč vč. DPH	Celkové náklady v Kč vč. DPH
Inzerce v tisku	3	20 000,-	60 000,-
Letáky	5 000	4,-	20 000,-
Internetová inzerce	3	15 000,-	45 000,-
Rádio kampaň	2	22 500,-	45 000,-
<b>Náklady na marketingovou kampaň celkem</b>			<b>170 000,-</b>

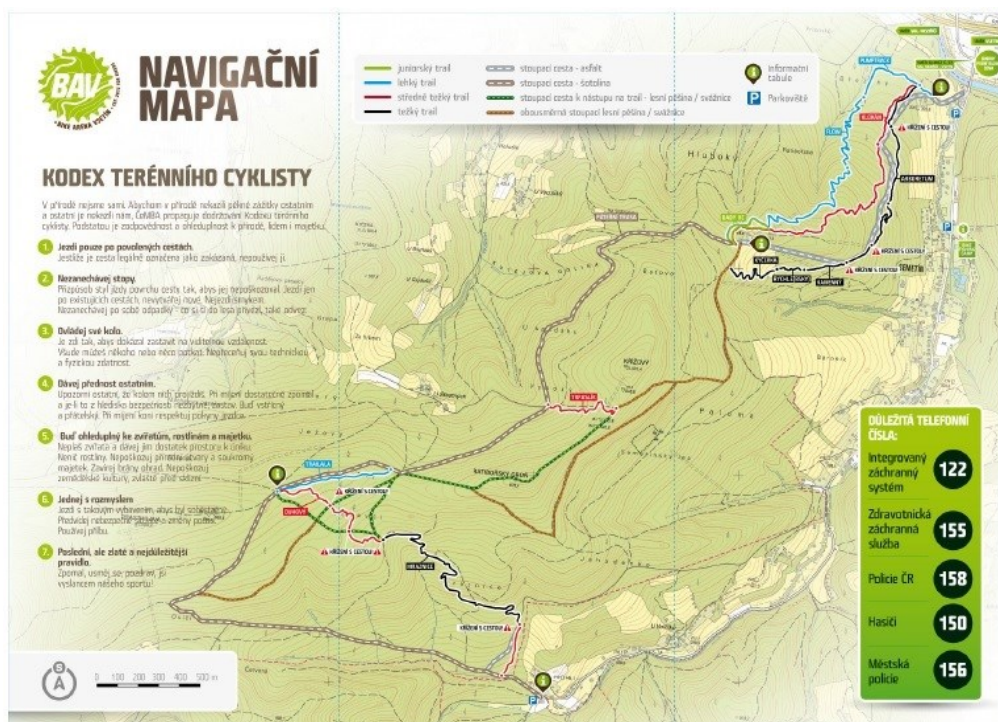
Tab. 12 Náklady na marketingovou propagaci projektu (vlastní zpracování)

Jako další vhodná forma propagace projektu byla zvolena internetová inzerce. Internet je v posledních letech jedním z nejdůležitějších informačních kanálů, proto je nezbytné zařadit tuto formu propagace mezi nezbytné součásti marketingu projektu. Propagace samotná bude probíhat formou takzvaných bannerů na renomovaných internetových cyklistických portálech. Pro tyto účely byly zvoleny portály [ivelo.cz](http://ivelo.cz) a [mtbs.cz](http://mtbs.cz), které v posledních

letech patří k těm nejnavštěvovanějším v této oblasti. Půjde o inzerci v celkové délce 3 měsíců, bannery budou využity vždy celkem 1 týden v měsíci. Náklady na jeden měsíc, respektive na jeden týden v měsíci jsou 15 000,- Kč, celkově tedy půjde o částku ve výši 45 000,- Kč. Poslední položkou marketingové kampaně projektu bike point Velké Karlovice je rádio kampaň. Využití kampaně je naplánováno po dobu dvou měsíců, v tomto období budou reklamní spoty pouštěny 6krát denně. Celkové náklady na rádio kampaň budou 45 000,- Kč.

Celkové náklady na komplexní marketingovou kampaň byly tedy vyčísleny ve výši 170 000,- Kč.

Obrázek (Obr. 23) ilustruje možný grafický vzhled plánovaného propagačního letáku. Mikroregion už podobných materiálů zpracoval větší množství a má pro tyto účely zpracovaný kvalitní grafický manuál. Informace na tomto ukázkovém letáku jsou pouze ilustrační, pro účely projektu budou nahrazeny konkrétními údaji o bike pointu s mapou jeho okolí.



Obr. 23 Ukázka grafického vzhledu informačního letáku (navigační mapa trails.cz)

Poslední fází projektu, která je podmíněna dokončením fáze výstavby je zahájení provozu samotného bike pointu Velké Karlovice. V tabulce (Tab. 13) jsou podrobně rozvrženy jednotlivé nákladové položky na tuto fázi projektu. Jedná se o tři základní položky a to měsíční náklady na zaměstnance, dále náklady na energie a také ostatní provozní náklady. Náklady na zaměstnance byly vyčísleny na 30 280,- Kč, což odpovídá hrubé měsíční mzdě ve výši 23 000,- Kč. Je počítáno se sedmi měsíci provozu zařízení a dvěma pracovníky pracujícími na směny, což je vyjádřeno počtem jednotek (14) v tabulce. Pracovní doba zaměstnanců je na první rok provozu naplánována na 12 hodin denně (8:00 – 20:00), včetně sobot a neděl. Střídat se budou v režimu krátkých a dlouhých týdnů, a to v období duben – říjen. Tento provoz je plánován jako zkušební, po uplynutí prvního roku provozu dojde ke zhodnocení efektivity a využití provozní doby a následně bude zvážena možnost úpravy provozní doby bike pointu.

Dále jsou v tabulce uvedeny náklady na energie. Náklady jsou odvozeny na základě velikosti plánovaného zázemí, přičemž bylo kalkulováno i s náklady spojenými s provozem vysokotlakého mycího zařízení a také rychlonabíječky na elektrokola. Tyto náklady byly vyčísleny ve výši 18 000,- Kč měsíčně a opět je počítáno se sedmi měsíci provozu zařízení. V období listopad – březen je naplánováno zazimování bike pointu. Při výstavbě bike pointu se počítá mimo jiné i s instalací elektrických topných kabelů k rozvodům vody a elektrického topidla s termostatem pro temperování místnosti v zimních měsících tak, aby nedocházelo k poškození mrazem. Toto vybavení je velmi efektivní a jeho provoz je spojen s minimálními náklady. Na jedno zimní období (listopad – březen) je počítáno s náklady na provoz tohoto systému 5 000 Kč. Poslední položkou v této fázi projektu jsou ostatní provozní náklady ve výši 20 000,- Kč na jeden měsíc. Zde jde zejména o náklady na údržbu bike pointu, drobné opravy, úklid a také nákup spotřebního materiálu pro servis kol a provoz informačního zázemí. I tato položka je plánována na sedm měsíců vlastního provozu bike pointu.

Název položky	Počet jednotek	Náklady na jednotku v Kč vč. DPH	Celkové náklady v Kč vč. DPH
Měsíční náklady na zaměstnance	14	30 820,-	431 480,-
Měsíční náklady na energie	7	18 000,-	126 000,-
Náklady na zazimování	1	5 000,-	5 000,-
Ostatní měsíční náklady na provoz	7	20 000,-	140 000,-
<b>Náklady na rok provozu (7 měsíců) celkem</b>			<b>702 480,-</b>

Tab. 13 Náklady na roční provoz bike pointu Velké Karlovice (vlastní zpracování)

Následující tabulka (Tab. 14) udává komplexní přehled nákladů v rámci projektu. Náklady jako takové můžeme rozdělit do dvou základních skupin, podle naplánovaného způsobu financování. První skupinou budou náklady na samotnou výstavbu a propagaci bike pointu Velké Karlovice, druhou pak výdaje na provoz samotného zařízení.

Projektová aktivita	Náklady v Kč vč. DPH
Náklady na projektovou dokumentaci	35 000,-
Náklady na výstavbu bike pointu	5 500 000,-
Náklady na marketingovou kampaň	170 000,-
Náklady na provoz bike pointu	702 480,-
<b>Náklady na projekt celkem (první rok provozu)</b>	<b>6 407 480,-</b>

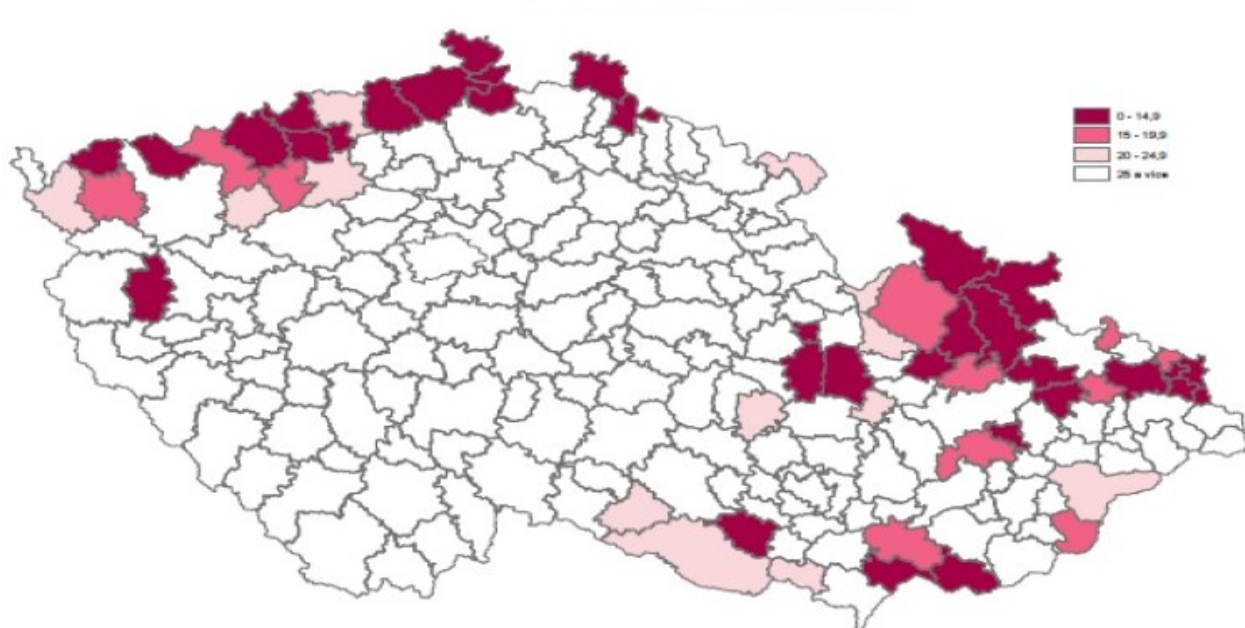
Tab. 14 Celkové náklady projektu (vlastní zpracování)

První skupina výdajů, tedy fáze výstavby a propagace ve výši 5 705 000,- Kč, bude financována částečně z vlastních zdrojů mikroregionu Hornovsacko a částečně z prostředků Ministerstva pro místní rozvoj v rámci dotace pro rozvoj cestovního ruchu. S ohledem na podmínky financování projektů v této oblasti je počítáno se spolufinancováním ve výši 50%, na dotaci tedy připadá 2 852 500,- Kč a na financování z vlastních zdrojů zbylých 2 852 500,- Kč. Mikroregion bude financování z vlastních prostředků řešit formou bankovní půjčky. S touto formou financování má již mikroregion zkušenosti z jiných realizovaných projektů. Půjčku ve výši 2 852 500,- Kč může mikroregion získat u Raiffeisen bank a.s. s úrokem 4,29 %.

Získání dotace z Ministerstva pro místní rozvoj na cestovní ruch je pro realizaci projektu zcela zásadní. Bez finanční podpory ve formě dotace nebude mikroregion schopen

projekt zrealizovat. Významným faktorem, který může dopomoci k získání dotace je rozšíření doprovodné infrastruktury u významné cyklostezky, cyklotras a pěších tras pro cílové skupiny.

Realizace projektu napomůže ke snížení sezónnosti cestovního ruchu a vzniku nových pracovních míst. Projekt je také v souladu s koncepcí státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014 – 2020, mimo to má projekt také vazbu na Aktualizaci Programu rozvoje cestovního ruchu Zlínského kraje na období 2015 – 2020 a v neposlední řadě je projekt také v souladu se Strategií komunitně vedeného místního rozvoje MAS Valašsko – Horní Vsacko pro období 2014 – 2020. Projekt bude realizován v obci Velké Karlovice, která spadá pod okres Vsetín, a ten je dle Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014 - 2020 zařazen do hospodářsky slabých regionů, což nám také ilustruje obrázek (Obr. 24).



Obr. 24 Hospodářsky slabé regiony ČR (Hospodářsky slabé regiony)

Druhá skupina výdajů, tedy náklady na provoz samotného bike pointu, bude hrazena z příjmů samotného zařízení. Na základě zkušeností s podobnými službami v zahraničí a s přihlédnutím k návštěvnosti mikroregionu je příjem bike pointu předpokládán v rozmezí 800 000,- Kč – 900 000,- Kč. Tento odhad je založen na výnosech podobných zařízení v poměru k návštěvnosti daného mikroregionu a přepočtení za použití čísel o ná-

vštevnosti a využití cyklotras, které jsou v rámci mikroregionu k dispozici. Dle sčítače uživatelů cyklostezky Bečvy umístěné v obci Velké Karlovice využilo cyklostezku za rok 2016 celkem 103 491 cyklistů.

Tyto náklady tedy budou financovány z provozních příjmů bike pointu. V případě, že by tyto příjmy plně nepokryly náklady na provoz, má mikroregion díky silné členské základně čítající poměrně velké obce dostatečnou rezervu pro pokrytí případného převisu nákladů nad příjmy.

## 11.4 Riziková analýza

Realizaci každého nového projektu provází řada úskalí a rizik. Při přípravě projektu je tedy nezbytné tyto rizika identifikovat, najít jejich příčiny a případné následky, a také jim předcházet, zabraňovat nebo alespoň minimalizovat jejich dopad v případě, že nastanou. Právě k tomuto účelu slouží nástroj nazývaný riziková analýza nebo také analýza rizik.

Postup při zpracování analýzy rizik je poměrně přímočarý. Nejprve je třeba nalézt a pojmenovat rizika, která mohou ohrozit nebo narušit úspěšnou realizaci projektu. Následně je nutné objektivně zvážit, jaká je pravděpodobnost, že dané riziko nastane v průběhu realizace projektu. Posledním krokem je pak určení závažnosti dopadu rizika na realizaci projektu.

V následující tabulce (Tab. 15) jsou vyjmenována jednotlivá rizika. Pravděpodobnost vzniku jednotlivých rizik je vyjádřena v procentech, kdy 100 % znamená, že riziko s jistotou nastane, a naopak hodnota 0 % označuje situaci, kdy riziko nemůže nastat. Dále je v tabulce každému přiřazen dopad jednotlivých rizik na realizaci projektu v případě, že by dané riziko opravdu reálně nastalo. Zde je využita škála od 1 do 5, kdy 1 znamená minimální dopad na celkový úspěch realizace projektu, a 5 pak označuje situaci, která je pro projekt likvidační a zabránila by realizaci projektu jako celku.

Riziko	Pravděpodobnost vzniku	Dopad na projekt
Nepodpoření projektu dotací z MMR	50 %	5
Výrazná změna na trhu s bankovními produkty	15 %	3
Nedostatečný zájem ze strany cílové skupiny	5 %	2
Změny v cenách stavebních materiálů	10 %	4
Pokles počtu uživatelů cyklotras	15 %	2
Provozní náklady	10 %	1
Nekvalitní projektový management	25 %	3

Tab. 15 Rizika projektu (vlastní zpracování)

### Nepodpoření projektu dotací z MMR

Získání dotace ze strany Ministerstva pro místní rozvoj pro realizaci projektu zásadním faktorem. Mikroregion Hornovsacko nemá na financování projektu v plném rozsahu prostředky, proto je nezbytné udělat vše pro to, aby bylo tomuto riziku možné předejít. S ohledem na proces hodnocení projektů ze strany ministerstva a také na velkou konkurenci mezi jednotlivými žadateli bylo odhadnuto, že pravděpodobnost vzniku rizika je 50 %, jeho dopad na realizaci projektu je pak fatální, proto je v tabulce označen stupněm 5. Mikroregion má dobré výchozí podmínky pro naplnění podmínek pro získání dotace, je dále třeba dbát na kvalitní zpracování žádosti o podporu z ministerstva a včasné řešit všechny případné připomínky.

### Výrazná změna na trhu s bankovními produkty

Dopad případného zdražení bankovních produktů na projekt je poměrně závažný. S ohledem na skutečnost, že polovina prostředků na realizaci projektu bude financována bankovním úvěrem, bude úspěšná a včasná realizace projektu ovlivněna aktuální situací na trhu s bankovními produkty, konkrétně na úrokových sazbách. Situace na trhu je v posledních letech stabilní a ekonomové nepředpovídají žádné závažnější výkyvy, proto byla pravděpodobnost vzniku tohoto rizika odhadnuta na 15%. Minimalizace tohoto rizika bude záviset na včasném jednání s bankovními subjekty a jasném nastavení podmínek ve smlouvách.



### **Nedostatečný zájem ze strany cílové skupiny**

Pravděpodobnost nezájmu ze strany cílové skupiny byla jako riziko pro realizaci projektu odhadnuta na 5 %. Zařízení tohoto typu je dlouhodobě cílovou skupinou vyhledáváno, není tedy velmi pravděpodobné, že by cyklisté navštěvující mikroregion v případě realizace projektu neměli o využití služeb bike pointu zájem. Oblíbenost Hornovsacka jako atraktivní turistické destinace dlouhodobě roste, proto se vznik tohoto rizika dá považovat za minimální. Dopad na realizaci projektu by v tomto případě znamenal zejména snížení tržeb z provozu bike pointu, a tedy větší náklady pro mikroregion v souvislosti s dofinancováním jeho činnosti. Jedním ze základních postupů pro eliminaci tohoto rizika je zodpovědný přístup k marketingové kampani a pak také zaměstnání motivovaných a kvalifikovaných zaměstnanců, kteří budou k dispozici cyklistům.

### **Změny v cenách stavebních materiálů**

Výrazné zvýšení cen stavebních materiálů by mohlo navýšit celkovou cenu realizace projektu a ohrozit tak jeho financování. To by mohlo mít na realizaci projektu velmi závažné dopady. Tato skutečnost by znamenala navýšení požadované dotace a stejnou měrou také navýšení prostředků, které by si mikroregion musel zapůjčit. Situace na trhu stavebních materiálů však nevykazuje podobné výrazné výkyvy, pravděpodobnost vzniku tohoto rizika byla tedy odhadnuta na 10%. Ke snížení toho rizika také přispějí dobře nastavené podmínky v rámci zadávacího řízení, výběr kvalitního a spolehlivého dodavatele a důraz na ošetření těchto záležitostí při uzavírání všech smluvních vztahů v rámci realizace projektu.

### **Pokles počtu uživatelů cyklotras**

Úspěšné naplnění cílů projektu a maximalizace jeho pozitivních dopadů je podmíněna oblíbeností cyklotras mikroregionu Hornovsacko a jejich návštěvností. Cykloturistika v posledních letech neustále roste na oblíbenosti, tento druh aktivního trávení volného času se v souvislosti s rostoucí životní úrovní stává stále dostupnějším sportem. Mikroregion nabízí velmi širokou a atraktivní škálu cyklotras. Pravděpodobnost vzniku rizika poklesu počtu uživatelů cyklotras je tedy poměrně malá a byla odhadnuta na 15 %. Dopady na projekt by taková situace měla zejména v oblasti snížení počtu uživatelů bike pointu a s tím související nižší příjmy z provozu.

### **Provozní náklady**

Při plánování nákladů na provoz bylo počítáno s cenami energií a dalších materiálů, nutných pro provoz bike pointu. Dále bylo také počítáno s příjmy z provozu, které by tyto náklady měly pokrývat. Pokud by došlo k markantnímu nárůstu cen v této kategorii, mohlo by to negativně ovlivnit finanční vyrovnanost provozu bike pointu. Pravděpodobnost výskytu tohoto rizika byla odhadnuta na 10 %. Jeho případný dopad na úspěšnost projektu a naplňování jeho cílů je minimální, jelikož mikroregion Hornovsacko je schopen na provoz bike pointu v případě potřeby finančně přispívat.

### **Nekvalitní projektový management**

Pro úspěšnou realizaci každého projektu je kvalitní vedení projektu. Projekt je poměrně komplexní a jednotlivé aktivity na sebe úzce navazují. Aby nedošlo k ohrožení realizace projektu a zároveň byly naplněny všechny vytyčené cíle, bude třeba zajistit kvalifikovaný projektový management. Je třeba věnovat tomuto problému velkou pozornost, neboť pravděpodobnost vzniku tohoto rizika byla odhadnuta na 25 %. Dopady na projekt by mohly být velmi závažné a mohly by výrazně omezit předpokládaný přínos pro mikroregion.

## **11.5 Časová analýza**

Velmi důležitým krokem před zahájením samotné realizace projektu je fáze plánování a organizace. Je nezbytné určit délku jednotlivých činností v rámci realizace a také jejich vzájemnou provázanost a návaznost. Cílem je najít optimální řešení, které umožní realizovat projekt v co nejkratším čase a s co nejnižšími náklady.

Proto je nezbytné před zahájením realizace projektu vytvořit časovou analýzu. Výsledky pak také mohou sloužit jako podklad pro kontrolu dokončování jednotlivých fází projektu v předem určených termínech.

### **Řešení pomocí metody CPM**

Časová analýza rozděluje celý projekt na jednotlivé fáze, od výběru zhotovitele projektové dokumentace, výstavbu bike pointu až po výběr vhodných zaměstnanců a zahájení

provozu. Pro naplánování jednotlivých činností v rámci realizace projektu byla zvolena metoda CPM (Critical Path Method), neboli metoda kritické cesty. Plánování za pomoci této metody bude realizováno prostřednictvím programu WinQSB.

Metoda CPM je nástroj k nalezení tzv. kritické cesty. Na základě délky této kritické cesty je pak stanovena celková délka realizace samotného projektu.

Činnost	Popis činnosti	Doba trvání (dny)	Předcházející činnost
A	Výběr zhotovitele projektové dokumentace	7	-
B	Zhotovení projektové dokumentace	24	A
C	Vyřízení stavebního povolení	120	B
D	Výběr dodavatele pro stavbu bike pointu	60	C
E	Výstavba bike pointu	60	D
F	Instalace vybavení bike pointu	30	E
G	Marketingová kampaň	90	D
H	Výběrové řízení na zaměstnance	30	F

Tab. 16 Délka trvání jednotlivých částí projektu (vlastní zpracování)

Tabulka (Tab. 16) obsahuje soupis všech činností realizovaných v rámci projektu. Činnosti jsou seřazeny chronologicky, je u nich uvedena návaznost na předchozí kroky v realizaci a také časová náročnost jednotlivých činností (uvedena ve dnech). Činnosti v tabulce označené šedou barvou jsou ty, které leží na kritické cestě, ostatní jsou pak činnosti, které na této kritické cestě neleží. Kritická cesta označuje nejdelší možnou cestu mezi počátkem projektu a jeho ukončením, tedy celkovou délku realizace projektu. Tyto aktivity, nacházející se na kritické cestě, nedisponují žádnou časovou rezervou, proto je nezbytné velmi pečlivě dohlížet na jejich realizaci a na dodržování termínů. Nedodržení termínů realizace u těchto aktivit by pak nevyhnutelně mělo za následek prodloužení doby realizace projektu.

Podle Lestera (2007, s. 155) je metoda kritické cesty popsána takto: „*Some activities have zero total float, i.e., no leeway is permissible for their execution, and hence any delays incurred on the activities will be reflected on the overall project duration. These activities are therefore called critical activities, and every network has a chain of such*

*critical activities running from the beginning event of the first activity to the end event of the last activity, without a break. This chain is called critical path.*“ (Lester, 2007, s. 155)

08-25-2017 18:03:33	Activity Name	On Critical Path	Activity Time	Earliest Start	Earliest Finish	Latest Start	Latest Finish	Slack (LS-ES)
1	A	Yes	7	0	7	0	7	0
2	B	Yes	24	7	31	7	31	0
3	C	Yes	120	31	151	31	151	0
4	D	Yes	60	151	211	151	211	0
5	E	Yes	60	211	271	211	271	0
6	F	Yes	30	271	301	271	301	0
7	G	no	90	211	301	241	331	30
8	H	Yes	30	301	331	301	331	0
	<b>Project Completion Time</b>	<b>=</b>	<b>331</b>	<b>days</b>				
	<b>Number of Critical Path(s)</b>	<b>=</b>	<b>1</b>					

Obr. 25 Celková doba trvání projektu - WinQSB (vlastní zpracování)

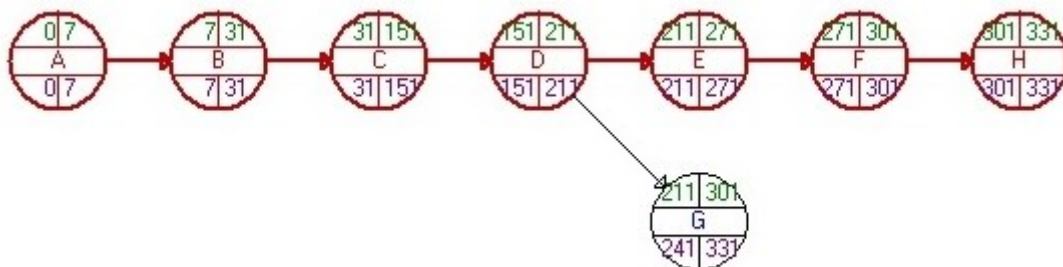
Dobu, potřebnou na celkovou realizaci projektu program WinQSB vypočítal na 331 dní. Toto je nejkratší možná doba realizace projektu a všech jeho aktivit, a je daná délkou kritické cesty. Program našel pouze jednu kritickou cestu, proto nelze počítat s jinou, například kratší alternativou realizace projektu.

Kritická cesta realizace projektu:

**A → B → C → D → E → F → H**

Činnosti, které nejsou na kritické cestě, mají časovou rezervu. Dokončení těchto činností tedy může být zpožděno, aniž by to ovlivnilo celkovou realizaci a dokončení projektu. I u těchto aktivit by se však mělo dbát na dodržení časového plánu, aby byly cíle projektu naplněny co nejefektivněji a v co možná nejkratším čase. V případě projektu bike point Velké Karlovice je touto činností marketingová kampaň, časová rezerva je u ní 30 dní.

Grafické znázornění kritické cesty projektu dle programu WinQSB pak nalezneme na následujícím obrázku (Obr. 26). Je zde přehledně ilustrována kritická cesta, její jednotlivé kroky a také jde jasně vidět, které fáze projektu nejsou na kritické cestě.



Obr. 26 Výpočet kritické cesty dle programu WinQSB (vlastní zpracování)

## 11.6 Zhodnocení projektové části

Na základě vyhodnocení výstupů z analytické části práce je projektová část zaměřena na rozvoj cestovního ruchu v mikroregionu Hornovsacko, podporu konkurenceschopnosti mikroregionu jako celku, zlepšení a zkvalitnění nabídky poskytovaných služeb a také prodloužení délky pobytu návštěvníků mikroregionu.

Projekt bike point Velké Karlovice, který byl navržen k dosažení výše uvedených cílů, bude realizován v několika fázích.

První je vyhotovení projektové dokumentace k samotnému bike pointu a získání potřebného stavebního povolení pro realizaci stavby. Další fází projektu bude výběr zhotovitele stavby a následně samotná výstavba bike pointu Velké Karlovice. Projekt také počítá s marketingovou kampaní, která se bude skládat z reklamy v tisku, využití reklamních bannerů na internetových stránkách, dále pak tisku propagačních letáků a v neposlední řadě také rádio kampaně. Tato aktivita je v rámci projektu velmi důležitá s ohledem na maximalizaci pozitivních dopadů na mikroregion a naplnění všech cílů projektu. Poslední fází projektu bude výběr zaměstnanců bike pointu na který bude bezprostředně navazovat zahájení provozu.

Součástí návrhu projektu je také nákladová, riziková a časová analýza. Nákladová analýza nám pomáhá určit jednu z nejdůležitějších informací při tvorbě jakéhokoliv projek-

tu, a to množství finančních prostředků, nutných k jeho realizaci. Celkové náklady na projekt činí 6 407 480,- Kč. V rámci této částky je počítáno s dotací ze strany Ministerstva pro místní rozvoj ve výši 2 852 500,- Kč, a dále je v rámci nákladů započítána částka 702 480,- Kč na roční provoz bike pointu, která však bude plně pokryta příjmy z provozu bike pointu. Mikroregion tedy bude sám nést část nákladů ve výši 2 852 500,- Kč, což plánuje pokrýt pomocí bankovního úvěru.

Pro zpracování časové analýzy projektu byla využita metoda CPM v programu WinQSB, celková délka realizace projektu pak byla vypočtena na 331 dní. V rámci analýzy rizik bylo identifikováno celkem 7 rizik ohrožujících realizaci projektu, včetně pravděpodobnosti a příčiny jejich vzniku a také jejich dopadu na projekt. Díky informacím z rizikové analýzy, tak bude možné v rámci realizace projektu eliminovat nebo alespoň minimalizovat možnost vzniku jednotlivých rizik, a zvýšit tak pravděpodobnost úspěšného dokončení celého projektu.

## ZÁVĚR

Tématem diplomové práce byl Projekt rozvoje cestovního ruchu v mikroregionu Hornovsacko. Tato diplomová práce se skládá ze dvou základních částí, a to části teoretické a části praktické.

Teoretická část měla za cíl vymezení základních pojmů z oblasti cestovního ruchu, managementu a regionálního rozvoje. Tohoto cíle bylo dosaženo za využití poznatků z odborné literatury, internetových a dalších relevantních zdrojů. Dále byly v rámci teoretické části práce definovány analytické metody a metody projektového řízení. Poznatků a výstupů z této části práce pak bylo využito v části praktické, aplikováním jednotlivých metod na přípravu konkrétního projektu Bike point Velké Karlovice.

V praktické části předložené práce pak došlo na popis a charakteristiku oblasti Hornovsacka z geografického hlediska, dále byl analyzován potenciál turistické destinace Hornovsacko, posouzen současný stav ubytovacích a stravovacích zařízení a v neposlední řadě také stav dopravní infrastruktury. Takto došlo k vytvoření komplexního souboru informací a podkladů, který byl následně využit pro zpracování komplexní SWOT analýzy. Tato analýza podrobně rozebírá situaci v oblasti cestovního ruchu v celém mikroregionu Hornovsacko. Následně bylo zpracováno celkové a podrobné vyhodnocení SWOT analýzy, a výstupy této analýzy pak posloužily jako podklady pro stanovení návrhů a doporučení pro rozvoj mikroregionu Hornovsacko v oblasti cestovního ruchu. Celá tato část práce pak vyústí v návrh projektu Bike point Velké Karlovice, který je koncipován tak, aby na základě zjištěného stavu, návrhů a doporučení vedl k naplnění hlavního cíle a myšlenky této diplomové práce, tedy k rozvoji cestovního ruchu v mikroregionu Hornovsacko.

Projektová část je zaměřená na zlepšení situace v oblasti cestovního ruchu v mikroregionu vybudováním takzvaného bike pointu v blízkosti cyklostezky Bečvy, cyklotras, bike parku a pěších tras s cílem výrazně rozšířit služby pro návštěvníky daného mikroregionu. Hlavním cílem vybudování centrálního zázemí (bike pointu) ve Velkých Karlovicích je prodloužení délky pobytu návštěvníků, snížit sezónnost cestovního ruchu, zvýšit atraktivitu dané destinace a udržovat konkurenceschopnost mikroregionu Hornovsacko jako celku. V rámci projektu je zpracována časová a riziková analýza, a samozřejmě také rozpočet. Závěrem tedy lze uvést, že bylo dosaženo všech cílů, stanovených na začátku této diplo-

mové práce, od popisu a analýzy území a řešených problémů až po návrh konkrétního řešení.



## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Monografická publikace:

BERÁNEK, Jarmil a kol. *Ekonomika cestovního ruchu*. Mag Consulting s. r. o., 2013, 296 s., ISBN 978-80-86724-46-1.

BOČKOVÁ HRAZDILOVÁ, Kateřina. *Projektové řízení*. Martin Koláček – E-knihy jedou, 2016, 470 s. ISBN 978-80-7512-431-9.

HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch pro vyšší odborné školy a vysoké školy*. Fortuna, 2006, 223 s., ISBN 80-7168-948-3.

HILL W., L. Charles a JONES, R. Gareth. *Strategic management, An Integrated Approach*. 10th ed. Cengage Learning, c2012, 489 s. ISBN 111182584-X.

JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Strategický marketing – strategie a trendy*. Grada Publishing a. s., 2008, 272 s. ISBN 978-80-247-2690-8.

KLAPKA, Pavel, TONEV, Petr. *Regiony a regionalizace*. In. Toušek, V., Kunc, J., a kol.: *Ekonomická a sociální geografie*. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 2008, 397 s.

KOTLÍKOVÁ, Halina. *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing a. s., 2013, 208 s. ISBN 978-80-247-4303-6.

LESTER, Albert. *Project Management, Planning and Control*. 5th ed. Butterworth-Heinemann, c2007, 443 s. ISBN 0-7506-6956-X.

MÁCHAL, Pavel, KOPEČKOVÁ, Martina, PRESOVÁ Radmila. *Světové standardy projektového řízení pro malé a střední firmy*. Praha Grada Publishing a.s., 2015, 144 s. ISBN 978-80-247-5321-8.

MAIER, Karel. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada Publishing a. s., 2012, 256 s. ISBN 978-80-247-4198-7.

PALÁTKOVÁ, Monika. *Marketingový management destinací*. Praha Grada Publishing a.s., 2011, 208 s. ISBN 978-80-247-3749-2.

PALÁTKOVÁ, Monika. *Marketingová strategie destinace cestovního ruchu: Jak získat více příjmů z cestovního ruchu*. Praha Grada Publishing a.s., 2006, 341 s. ISBN 978-80-247-1014-3.

PALÁTKOVÁ, Monika. *Mezinárodní turismus*. 2. vyd. Grada Publishing a. s., 2013, 256 s., ISBN 978-80-247-4862-7.

RÝGLOVÁ, Kateřina, BURIAN, Michal, VAJČNEROVÁ, Ida. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Grada Publishing a. s., 2011, 216 s. ISBN 978-80-247-4039-3.

SEDLÁČKOVÁ, Helena, BUCHTA, Karel. *Strategická analýza*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006, 121s. ISBN 80-7179-367-1.

SKOKAN, Karel. *Evropská regionální politika v kontextu vstupu České republiky do Evropské unie*. 1. vyd. Ostrava: Repronis Ostrava, 2003, 114 s. ISBN 80-7329-023-5.

STEJSKAL, Jan. *Průmyslové klastry a jejich vznik v regionech*. Linde Praha a.s., 2011, 248 s. ISBN 978-80-7201-840-6.

STOKLASA, Radovan. *To nejlepší z Valašska*. Rožnov pod Radhoštěm nakladatelství: Radovan Stoklasa, 2011, 143 s. ISBN 978-80-905472-3-0.

VANČÍKOVÁ, Radka, BOČKOVÁ HRAZDILOVÁ, Kateřina. *Projektové řízení pro projektové manažery aneb Průvodce projektovým řízením pomocí případových studií*. Martin Koláček – E-knihy jedou. 2016, 240 s. ISBN 978-80-7512-622-1.

VENCÁLEK, Jaroslav a kol. *Valašsko – geografie místního regionu*. 1. vyd. Kroměříž: Školský úřad Kroměříž, 1993, 96 s.

VENCÁLEK, Jaroslav. *Zlínský kraj – Genius loci*. Ostravská univerzita v Ostravě. 2004, 202 s. ISBN 80-7042-997-6.

WOKOUN, René a kolektiv. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 3. vyd. Praha: IFEC 2001, 264 s. ISBN 80-86412-08-3.

ZENI, Alice, PECHLANER, Harald, ZEHRER, Anita. *Management und Organisation von City Cards: Fallbeispiele aus Italien. Destination-Card-Systeme*. Entwicklung Management-Kundenbindung Wien: Linde verlag Wien GmbH. 2005, ISBN 3-7073-0729-8.

**Internetové zdroje:**

NUTS v ČR [online]. 2017 [cit. 2017-01-20] Dostupné z: <http://www.atur.cz/redakce/index.php?clanek=3321&xuser=&lanG=cs&slozka=996&xsekcce=28728>

Turistické regiony v ČR [online]. 2017 [cit. 2017-01-20] Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/8642/sekce/spravni-cleneni-system-nuts/>

Region Valašsko [online]. 2008 [cit. 2017-03-18] Dostupné z: <http://www.susen.cz/?cube=text&c=2>

Valašskomeziříčsko a Kelčsko [online]. 2017 [cit. 2017-03-18] Dostupné z: <http://www.oznice.cz/view.php?navezclanku=dobrovolny-svazek-obci-mikroregion-valasskomeziricsko-kelecko&cislocclanku=157&rstema=34&item=6>

Horní Vsacko Kelčsko [online]. 2017 [cit. 2017-03-18] Dostupné z: <http://www.masvhv.cz/>

Valašský ateliér u Hofmanů [online]. 2017 [cit. 2017-20-08] Dostupné z: <http://www.atelier-hofman.cz/>

Folklor na Valašsku [online]. 2011 [cit. 2017-03-18] Dostupné z: <http://www.folklorweb.cz/regiony/valassko.php>

Valašský kroj [online]. 2015 [cit. 2017-03-18] Dostupné z: <http://www.bartosuvsoubor.cz/bartosuv-soubor/kroje>

Řemesla na Valašsku [online]. 2011 [cit. 2017-03-18] Dostupné z: <https://www.vmp.cz/cs/odborna-cinnost/sbirkotvorna-cinnost/sbirky-muzea/charakteristika-sbirkovych-skupin-podsbirky-pisemnosti-a-tisky/remesla.html>

Hornolidečsko [online]. 2017 [cit. 2017-03-19] Dostupné z: <http://www.hornolidecko.cz/>

Tradice na Valašsku [online]. 2016 [cit. 2017-03-19] Dostupné z: <http://www.viphotels.cz/sila-tradic-obdivuhodnem-regionu-valassko/>

Tradice a zvyky na Valašsku [online]. 2008 [cit. 2017-03-19] Dostupné z: [http://www.vsetin-pruske.eu/assets/File.ashx?id\\_org=200083&id\\_dokumenty=1259](http://www.vsetin-pruske.eu/assets/File.ashx?id_org=200083&id_dokumenty=1259)

Tradice na Valašsku [online]. 2010 [cit. 2017-03-19] Dostupné z: <http://palis63.blog.cz/rubrika/tradice-na-valassku>

Resort Valachy [online]. 2016 [cit. 2017-03-25] Dostupné z: <http://www.hptronic.cz/resort-valachy.html>

Areál Synot Kčerka [online]. 2013 [cit. 2017-03-25] Dostupné z: <http://www.synoholiday.cz/ws-holiday/aktivity-park-kycerka>

Turistické trasy Valašsko [online]. 2017 [cit. 2017-04-09] Dostupné z: [https://www.beskydy.cz/Content/clanek\\_temata.aspx?clanekid=18030&abstraktid=32;8991;10086](https://www.beskydy.cz/Content/clanek_temata.aspx?clanekid=18030&abstraktid=32;8991;10086)

Cyklostezka Bečva [online]. 2017 [cit. 2017-03-26] Dostupné z: <http://cyklostezkapecva.com/>

Kohútka [online]. 2017 [cit. 2017-03-26] Dostupné z: <http://www.kohutka.cz/>

Silnice ve Zlínském kraji [online]. 2016 [cit. 2017-03-29] Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/4480eb1a-f86e-4060-b930-11d8c9dcc647/Silnice+a+dalnice+v+Ceske+republice+2016+%28CZ%29.pdf?MOD=AJPERES>.

Doprava Valašsko [online]. 2017 [cit. 2017-03-31] Dostupné z: <http://www.mestovsetin.cz/doprava/d-523461/p1=50731>

ČSÚ Zlínský kraj [online]. 2014 [cit. 2017-04-01] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xz>

Mapa Zlínského kraje [online]. 2016 [cit. 2017-04-01] Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/zlinsky-kraj/okresy/>

Zákon o podpoře regionálního rozvoje [online]. 1999-2017 [cit. 2017-08-21] Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/zakon-ze-dne-22-rijna-2015-kterym-se-meni-zakon-c-2482000-sb-o-podpore-regionalniho-rozvoje-ve-zneni-pozdejsich-predpisu-a-nektere-dalsi-zakony-20765.html>

Celostátní síť pro venkov [online]. 2017 [cit. 2017-04-01] Dostupné z: <http://www.viarustica.cz/projekty-spolku-via-rustica/realizace-spl-leader/celostatni-sit-pro-venkov>

Cíle CSV [online]. 2017 [cit. 2017-04-01] Dostupné z: <http://www.viarustica.cz/projekty-spolku-via-rustica/realizace-spl-leader/celostatni-sit-pro-venkov>

- Aktivity CSV [online]. 2017 [cit. 2017-04-01] Dostupné z: <http://eagri.cz/public/web/mze/venkov/o-celostatni-siti-pro-venkov/>
- ČSÚ ročenka Vsetínsko [online]. 2017 [cit. 2017-04-01] Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/xz/okres\\_vsetin](https://www.czso.cz/csu/xz/okres_vsetin)
- ČSÚ ročenka Zlínský kraj [online]. 2017 [cit. 2017-04-01] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-zlinskeho-kraje-2016>
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020 [online]. 2017 [cit. 2017-08-20] Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/mmr/strategie/strategie-regionalniho-rozvoje-cr-2014-2020?typ=struktura>
- Model pěti konkurenčních sil [online]. 2014-2017 [cit. 2017-21-08] Dostupné z: <http://www.braintools.cz/toolbox/strategie/porteruv-model.htm>
- Hornovsacko [online]. 2005-2014 [cit. 2017-21-08] Dostupné z: <http://www.valassko-hornivsacko.cz/ostatni-informace>
- Sportovní aktivity Hornovsacko [online]. 2005-2014 [cit. 2017-21-08] Dostupné z: <http://www.valassko-hornivsacko.cz/letni-a-zimni-sporty>
- Balaton Nový Hrozenkov [online]. 2017 [cit. 2017-21-08] Dostupné z: <http://www.ubytovanichalupa.cz/letni-dovolena-na-valasku-v-beskydech/>
- Divadlo Karolinka [online]. 2017 [cit. 2017-21-08] Dostupné z: <http://www.vanadi.net/>
- Grandhotel Tatra [online]. 2017 [cit. 2017-21-08] Dostupné z: <https://www.grandhoteltatra.cz/cs/fotogaleria/>
- Navigační mapa trails.cz [online]. 2017 [cit. 2017-22-08] Dostupné z: <http://www.trailhunter.cz/nove-traily-u-vsetina/bike-arena-vsetin-mapa/>
- Hospodářsky slabé regiony [online]. 2017 [cit. 2017-22-08] Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/hospodarsky-problemove-regiony/>

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

A. S.	Akciová společnost.
APOD.	A podobně.
ATD.	A tak dále.
CPM	Critical Path Method
CR	Cestovní ruch.
CSV	Celostátní síť pro venkov.
ČD	České dráhy.
ČR	Česká republika.
EU	Evropská unie.
CHKO	Chráněná krajinná oblast.
MAS	Místní akční skupina.
MHD	Městská hromadná doprava.
NAPŘ.	Na příklad.
NUTS	La Nomenclature des Unités Territoria – les Statistiques.
O. P. S.	Obecně prospěšná společnost
PEST	Pilitical, Economic, Social, Technological.
S. R. O.	Společnost s ručením omezeným.
SR	Slovenská republika.
SWOT	Strengs, Weaknesses, Opportunities, Threats.
UNWTO	United Nations Wold Tourism Organization.
WTO	Wold trade organization.

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

<i>Obr. 1 Hlavní sektory průmyslu cestovního ruchu (Ryglová, 2011, s. 17) .....</i>	14
<i>Obr. 2 Destinace cestovního ruchu a jejich vazba na motivaci a vzdálenost (Palatková, 2006, s. 17).....</i>	22
<i>Obr. 3 Územní celky dle NUTS 2 a 3 v České republice (NUTS v ČR) .....</i>	26
<i>Obr. 4 Turistické regiony v České republice (Turistické regiony v ČR).....</i>	28
<i>Obr. 5 Porterův model pěti sil (Kotler, Keller, 2007, s. 380) .....</i>	33
<i>Obr. 6 Diagram SWOT analýzy (Sedláčková, Buchta, 2006, s. 92) .....</i>	36
<i>Obr. 7 Překrývající se skupiny procesů uvnitř fáze (Bočková, 2016, s. 19, vlastní zpracování) .....</i>	38
<i>Obr. 8 Schéma projektového řízení (Bočková, 2016, s. 27).....</i>	39
<i>Obr. 9 Administrativní členění Zlínského kraje (Mapa Zlínského kraje) .....</i>	42
<i>Obr. 10 Vymezení hranic Valašského regionu (Region Valašsko mapa) .....</i>	44
<i>Obr. 11 Pohled na Wellness hotel Horal a golfové hřiště (Resort Valachy) .....</i>	53
<i>Obr. 12 Hospoda Kyčerka (Areál Synot Kyčerka).....</i>	54
<i>Obr. 13 Horský Hotel Kohútka (Ski centrum Kohútka) .....</i>	54
<i>Obr. 14 Zvonice na Soláni (Soláň) .....</i>	55
<i>Obr. 15 Grandhotel tatra Velké Karlovice (Grandhotel Tatra) .....</i>	56
<i>Obr. 16 Karlovské muzeum ve Velkých Karlovicích (Karlovské muzeum).....</i>	57
<i>Obr. 17 Kostel Panny Marie Sněžné ve Velkých Karlovicích (Kostel Velké Karlovice) .....</i>	57
<i>Obr. 18 Zámek Vsetín (Vsetínský zámek).....</i>	58
<i>Obr. 19 Valašské Národní divadlo v Karolině (Divadlo Karolinka) .....</i>	59
<i>Obr. 20 Přírodní koupaliště Balaton v Novém Hrozenkově (Balaton Nový Hrozenkov) ....</i>	60
<i>Obr. 21 Valašský kroj (Valašský kroj) .....</i>	61
<i>Obr. 22 Mapa ilustrující umístění bike pointu Velké Karlovice (mapy.cz; vlastní zpracování) .....</i>	88
<i>Obr. 23 Ukázka grafického vzhledu informačního letáku (navigační mapa trails.cz) .....</i>	91
<i>Obr. 24 Hospodářsky slabé regiony ČR (Hospodářsky slabé regiony).....</i>	94
<i>Obr. 25 Celková doba trvání projektu - WinQSB (vlastní zpracování) .....</i>	100
<i>Obr. 26 Výpočet kritické cesty dle programu WinQSB (vlastní zpracování).....</i>	101

**SEZNAM TABULEK**

<i>Tab. 1 Vybraná data vztahující se k okresu Vsetín a jeho obyvatelstvu (ČSÚ ročenka Vsetínsko; vlastní zpracování)</i> .....	48
<i>Tab. 2 Bytová výstavba v okrese Vsetín (ČSÚ ročenka Vsetínsko; vlastní zpracování)</i> .....	49
<i>Tab. 3 Vývoj nezaměstnanosti v okrese Vsetín (ČSÚ ročenka Vsetínsko; vlastní zpracování)</i> .....	50
<i>Tab. 4 Vývoj počtu dětí v MŠ a ZŠ v okrese Vsetín (ČSÚ ročenka Vsetínsko; vlastní zpracování)</i> .....	51
<i>Tab. 5 Přehled kapacit ubytovacích zařízení ve Zlínském kraji a jich využití (ČSÚ ročenka Zlínský kraj; vlastní zpracování)</i> .....	66
<i>Tab. 6 Přehled kapacit ubytovacích zařízení v rámci regionu Valašsko (ČSÚ ročenka Zlínský kraj; vlastní zpracování)</i> .....	66
<i>Tab. 7 Rozložení nabídky ubytovacích kapacit v rámci regionu Valašsko (ČSÚ ročenka Zlínský kraj; vlastní zpracování)</i> .....	67
<i>Tab. 8 Stravovací zařízení v ČR a Zlínském kraji v roce 2014 (ČSÚ ročenka Zlínský kraj; vlastní zpracování)</i> .....	67
<i>Tab. 9 Délka silniční sítě ve Zlínském kraji k 1. 7. 2016 (Silnice ve Zlínském kraji; vlastní zpracování)</i> .....	68
<i>Tab. 10 Ceny jednotlivých zpoplatněných služeb bike pointu (vlastní zpracování)</i> .....	85
<i>Tab. 11 Náklady na zpracování projektové dokumentace a výstavbu bike pointu (vlastní zpracování)</i> .....	89
<i>Tab. 12 Náklady na marketingovou propagaci projektu (vlastní zpracování)</i> .....	90
<i>Tab. 13 Náklady na roční provoz bike pointu Velké Karlovice (vlastní zpracování)</i> .....	93
<i>Tab. 14 Celkové náklady projektu (vlastní zpracování)</i> .....	93
<i>Tab. 15 Rizika projektu (vlastní zpracování)</i> .....	96
<i>Tab. 16 Délka trvání jednotlivých částí projektu (vlastní zpracování)</i> .....	99