

# Hodnocení přínosů a návrh projektu rozvoje industriálního cestovního ruchu na Ostravsku

Ludmila Ševečková

---

Bakalářská práce  
2020



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Akademický rok: 2019/2020

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Ludmila Ševečková  
Osobní číslo: M17906  
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa  
Studijní obor: Veřejná správa a regionální rozvoj  
Forma studia: Prezenční  
Téma práce: Hodnocení přínosů a návrh projektu rozvoje  
industriálního cestovního ruchu na Ostravsku

### Zásady pro vypracování

#### Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

#### I. Teoretická část

- Představte současné teoretické rámce a předpoklady industriálního cestovního ruchu.
- Podejte přehled nástrojů pro podporu cestovního ruchu v ČR.

#### II. Praktická část

- Rozeberte a zpracujte výsledky semistrukturovaných rozhovorů s aktéry a stakeholdery industriálního cestovního ruchu na Ostravsku.
- Představte návrh rozvoje industriálního cestovního ruchu na Ostravsku včetně jeho časové, finanční a rizikové analýzy.

#### Závěr

Rozsah bakalářské práce: cca 40 stran  
Forma zpracování bakalářské práce: Tištěná/elektronická

#### Seznam doporučené literatury:

- NAVRÁTIL, Boleslav, ed. *Ostrava: turistický průvodce po industriálních památkách*. 1. vyd. Praha: Freytag & Berndt, 2010, 143 s. ISBN 978-80-7445-052-5.
- OTGAAR, Alexander et al. *Industrial tourism: Opportunities for Cities and Enterprise*. 1st ed. Surrey, England: Ashgate Publishing, 2010, 242 s. ISBN 978-1-4094-0220-6.
- PALATKOVÁ, Monika a Jitka ZICHOVÁ. *Ekonomika turismu: turismus České republiky*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2014, 262 s. ISBN 978-80-247-3643-3.
- VYSTOUPIL, Jiří et al. *Geografie cestovního ruchu České republiky*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011, 315 s. ISBN 978-80-7380-340-7.
- XIE, Philip Feifan. *Industrial Heritage Tourism: Tourism and Cultural Change*. 1st ed. Bristol, UK: Channel View Publications, 2015, 272 s. ISBN 978-1-84541-513-6.

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.**  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Datum zadání bakalářské práce: **6. ledna 2020**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **19. května 2020**

L.S.

---

**doc. Ing. David Tuček, Ph.D.**  
děkan

---

**RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.**  
ředitel ústavu

Ve Zlíně dne 6. ledna 2020

## **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 dne 19.8.2020

Jméno a příjmení: Ludmila Ševečková

.....  
podpis diplomanta

## **ABSTRAKT**

Na Ostravsku se nachází velké množství industriálních památek, mnohé z nich však chátrají. Cílem této práce je zhodnocení industriálního cestovního ruchu na Ostravsku, jeho vývoje a v návrh projektu na rozvoj industriálního cestovního ruchu. Aktuální situaci popisují rozhovory s aktéry cestovního ruchu, ze kterých poté vychází návrh projektu. Výsledkem práce je návrh mobilní aplikace, která se snaží o zvýšení zájmu o méně známé industriální a technické památky Ostravska. Praktickým přínosem práce bude sama aplikace a její pozitivní vliv na návštěvnost industriálních památek.

Klíčová slova: průmyslové dědictví, industriální památky, Ostravsko, cestovní ruch

## **ABSTRACT**

There are a lot of industrial heritage sites in Ostrava region but many of them have been decaying. The goal of this bachelors thesis is to research industrial tourism in Ostrava region, its history and to propose project of industrial tourism development. Current situation is described in interviews with the stakeholders involved in tourism and they are used as an inspiration for the project proposal. Outcome of the thesis is a draft of mobile application that tries to increase interest for lesser-known industrial and technical heritage sites in Ostrava region. Practical benefit of the thesis is the application and its positive influence on visit rate of industrial sites.

Keywords: industrial heritage, industrial sites, Ostrava region, tourism

Touto cestou bych ráda poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce panu RNDr. Pavlu Bednářovi, Ph.D. za vedení, trpělivost, a především odborné rady při zpracování mé bakalářské práce.

Dále patří poděkování i mé rodině, příteli a přátelům za podporu nejen při psaní bakalářské práce, ale i po čas celého studia.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/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>10</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>11</b>
<b>1 INDUSTRIÁLNÍ CESTOVNÍ RUCH</b> .....	<b>12</b>
1.1 CHARAKTERISTIKA INDUSTRIÁLNÍHO CESTOVNÍHO RUCHU .....	12
1.1.1 Předpoklady cestovního ruchu .....	13
1.2 POJMY SOUVISEJÍCÍ S INDUSTRIÁLNÍM CESTOVNÍM RUCHEM .....	15
1.3 INDUSTRIÁLNÍ PAMÁTKY .....	16
1.3.1 Definice a rozdělení .....	16
1.3.2 Ekonomické využití industriálních památek .....	18
<b>2 VÝVOJ INDUSTRIÁLNÍHO CESTOVNÍHO RUCHU</b> .....	<b>20</b>
2.1 VÝVOJ CESTOVNÍHO RUCHU .....	20
2.2 VÝVOJ INDUSTRIÁLNÍHO CESTOVNÍHO RUCHU .....	22
2.2.1 Industriální cestovní ruch z pohledu historie .....	22
2.2.2 Současné trendy industriálního cestovního ruchu .....	23
2.2.3 Překážky rozvoje industriálního cestovního ruchu .....	24
<b>3 PODPORA ROZVOJE INDUSTRIÁLNÍHO CESTOVNÍHO RUCHU V EVROPĚ</b> .....	<b>29</b>
<b>4 PODPORA ROZVOJE INDUSTRIÁLNÍHO CESTOVNÍHO RUCHU V ČR</b> .....	<b>31</b>
<b>5 PŘÍKLADY INDUSTRIÁLNÍCH PAMÁTEK V EVROPĚ A JEJICH VYUŽITÍ V CESTOVNÍM RUCHU</b> .....	<b>34</b>
5.1 PAMÁTKY SPOJENÉ AUTOMOBILOVÝM PRŮMYSEM.....	34
5.2 DOLY .....	35
5.3 TOVÁRNY .....	36
<b>6 PŘÍKLADY INDUSTRIÁLNÍCH PAMÁTEK V ČR A JEJICH VYUŽITÍ V CESTOVNÍM RUCHU</b> .....	<b>38</b>
6.1 SOUBOR HORNICKÝCH PAMÁTEK V BŘEZOVÝCH HORÁCH .....	38
6.2 OSOBLAŽSKÁ ÚZKOKOLEJKA.....	38
6.3 MUZEUM TATRA KOPŘIVNICE.....	39
6.4 RUČNÍ PAPIRNA VELKÉ LOSINY .....	39
6.5 PŘEČERPÁVACÍ ELEKTRÁRNA DLOUHÉ STRÁNĚ.....	39
6.6 WINTERNITZOVY AUTOMATICKÉ MLÝNY .....	40
6.7 BAŤŮV KANÁL.....	40
6.8 ČISTÍRNA ODPADNÍCH VOD V PRAZE BUBENČI .....	40
<b>7 ZHODNOCENÍ VYUŽITÍ MOBILNÍCH APLIKACÍ</b> .....	<b>42</b>

<b>II PRAKTICKÁ ČÁST.....</b>	<b>43</b>
<b>8 VYMEZENÍ VYBRANÉHO ÚZEMÍ – OSTRAVA.....</b>	<b>44</b>
8.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ÚZEMÍ .....	44
8.2 VÝVOJ PRŮMYSLU NA ÚZEMÍ MĚSTA OSTRAVY.....	45
<b>9 INDUSTRIÁLNÍ PAMÁTKY OSTRAVY .....</b>	<b>48</b>
9.1 OBJEKTY S MOŽNOSTÍ ORGANIZOVANÉ PROHLÍDKY .....	48
9.2 OBJEKTY VOLNĚ PŘÍSTUPNÉ .....	50
9.3 OBJEKTY NEPŘÍSTUPNÉ – MOŽNOST PROHLÍDKY POUZE Z VENKU.....	52
9.4 SHRNUÍ A PŘEDSTAVENÍ EXISTUJÍCÍCH APLIKACÍ.....	56
<b>10 ROZHOVORY S AKTÉRY CESTOVNÍHO RUCHU .....</b>	<b>58</b>
<b>11 HODNOCENÍ PŘÍNOSŮ MOBILNÍ APLIKACE.....</b>	<b>62</b>
11.1 PŘÍNOSY PRO MĚSTO OSTRAVA .....	62
11.2 PŘÍNOSY PRO UŽIVATELE.....	62
11.3 PŘÍNOSY PRO PARTNERY .....	62
<b>12 NÁVRH PROJEKTU.....</b>	<b>63</b>
12.1 NÁVRH PROJEKTU – MOBILNÍ APLIKACE .....	63
12.1.1 Popis mobilní aplikace .....	63
12.1.2 Motivace k použití aplikace .....	66
12.2 FINANČNÍ ANALÝZA – ROZPOČET .....	67
12.3 ČASOVÁ ANALÝZA .....	69
12.4 ANALÝZA RIZIK.....	71
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>73</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>74</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>77</b>
<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>78</b>



## ÚVOD

Cestovní ruch se v poslední době stále rychleji rozvíjí, a to nejen ve světě, ale i v České republice, kde tvoří významnou část národního hospodářství. Cestovní ruch bývá často také využíván, jako jeden z nástrojů regionálního rozvoje. Cestovní ruch má pozitivní vliv na spoustu faktorů, jako jsou třeba ekonomika a zaměstnanost. Jedním z druhů cestovního ruchu je industriální cestovní ruch, který je nejčastěji spojován právě s městem Ostrava.

I přes to, že se v Ostravě již 26 let uhlí netěží, stále je považována za hornické město. Těžba uhlí výrazně ovlivnila vzhled i strukturu města a měla zásadní vliv na rozvoj Ostravy. Se zvyšující se poptávkou po uhlí a otevíráním nových dolů na Ostravsku zde rostl počet pracovních míst, což vedlo k tomu, že se lidé stěhovali právě do Ostravy. I díky tomu je dnes Ostrava rozlohou i počtem obyvatel třetím největším městem České republiky. Těžba po sobě zanechala stopy na přírodě i vzhledu města. Po uzavření dolů došlo k prudkému nárůstu nezaměstnanosti a s tím spojených negativních sociálních a ekonomických jevů.

Dnes však Ostrava těží právě ze své industriální minulosti a snaží se přilákat turisty z celého světa na svou unikátní atmosféru. Došlo k přeměně průmyslových areálů dříve využívaných k těžbě. Ty jsou v současnosti využívány, jako muzea, galerie, koncertní sály, vědecká a zábavní centra. Vznikly tak areály, jako jsou Dolní Vítkovice či Landek Park, kde můžete zažít jak zábavu, tak se seznámit s historií hornictví. Tyto dva areály patří mezi nejnavštěvovanější památky na Ostravsku. Ročně je navštíví více než milion turistů.

Tato práce se zaměřuje hlavně na zviditelnění dalších méně známých industriálních památek na Ostravsku. Jednou z možností propagace památek je mobilní aplikace, která by lidem tyto památky přehledně a jednoduše přiblížila. Aplikace by byla jakousi moderní formou průvodce, poskytující nejen základní informace, ale také motivaci k jejich návštěvě. A právě návrh této aplikace je jedním z cílů práce.

## CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Hlavním cíle práce je zhodnotit využití industriálního dědictví na Ostravsku a navrhnout další možnosti, jak zvýšit zájem turistů právě o industriální památky. Dílčím cílem práce jsou zaprvé rozhovory s aktéry cestovního ruchu a zjištění aktuálního stavu a zájmu turistů o industriální památky. Dalším cílem práce je vlastní projekt, zaměřen na zviditelnění především méně známých industriálních objektů a památek, včetně finanční, časové a rizikové analýzy.

### **K dosažení výše zmíněných cílů práce byly využity následující metody:**

Literární rešerše, která se zabývá prostudováním odborné literatury dostupné k tématu. Je využita v teoretické části práce k přiblížení tématu industriálního cestovního ruchu jeho vývoje a předpokladů.

Praktická část práce začíná vymezením vybraného území a poté rozhovory vedenými s aktéry cestovního ruchu. Rozhovor spadá kvalitativní metody výzkumu. Cílem rozhovorů bylo zjistit, zda je zájem o industriální památky, jaká je jejich současná propagace a plány na rozvoj do budoucna. Na základě rozhovorů byl navržen projekt rozvoje industriálního cestovního ruchu – vytvoření mobilní aplikace. Projekt mobilní aplikace byl podroben finanční, časové a rizikové analýze. Finanční analýza projektu byla stanovena na základě odhadu plánovaných výdajů na projekt a byl navržen způsob jeho financování. Pro zpracování časové analýzy byl použit Ganttův diagram a riziková analýza byla vytvořena za pomoci metody semaforu.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 INDUSTRIÁLNÍ CESTOVNÍ RUCH

Cestovní ruch představuje souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu a současně i aktivit podniků nebo organizací poskytujících služby pro zajištění pobytu účastníků cestovního ruchu mimo místo jejich trvalého bydliště. Pro účely statistického sledování cestovního ruchu je cestovní ruch vymezen jako: „Činnost lidí cestujících či se zdržujících mimo místo svého obvyklého prostředí po dobu nejvýše jednoho roku za účelem rekreace, obchodu nebo z jiného důvodu.“ (Indrová, 2007, s.11)

## 1.1 Charakteristika industriálního cestovního ruchu

Jedním z druhů cestovního ruchu je industriální cestovní ruch. Industriální cestovní ruch turistům umožňuje nahlédnout do průmyslového dědictví a nabízí tak poznat jak samotnou výrobu, tak i výrobní postupy, které jsou nedílnou součástí kulturního bohatství.

Na úvod je nejprve nezbytné vymezit a definovat některé základní pojmy, které budou v této práci často používány a uváděny (Ottgar, 2010, s. 18 -19). Industriální cestovní ruch je možné vymezit mnoha různými definicemi. Jednou z nich je následující definice: Industriální cestovní ruch je proces navštěvování industriálních atrakcí turisty, přičemž jejich hlavní aktivita není na turistiku primárně orientována.

Důležité je proto určit, co je vlastně onou hlavní aktivitou dané atrakce. Tu lze obecně definovat jako primární důvod existence, fungování a vzniku daného místa. To se ovšem nemusí týkat jen současnosti, ale také minulosti, přestože i když hlavní aktivita byla ukončena, stále může být místo turistickým cílem.

Atrakci lze pak definovat jako místo, které je přístupné veřejnosti a jedním z jeho účelů je poskytnout návštěvníkům turistický zážitek. Jeho hlavní činností pak může být buďto produkce výrobků nebo služeb hlavně pro jeho návštěvníky, nebo produkce zboží a služeb, které nejsou určeny jeho návštěvníkům, nicméně je k dispozici pro turisty alespoň zázemí.

Atrakce industriálního cestovního ruchu mohou být pak klasifikovány na základě čtyř kritérií (Frew, 2010, s. 24):

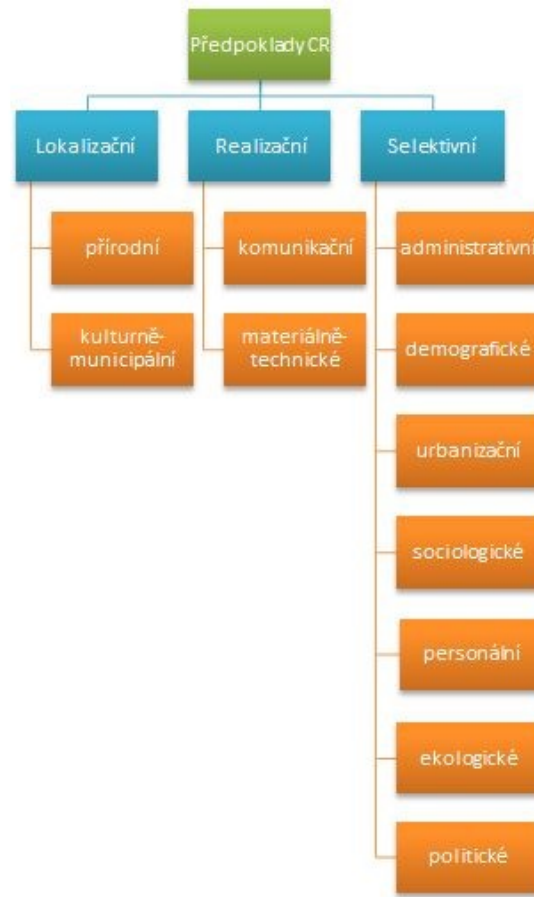
- podíl automatizace procesu (důl vs. výroba elektroniky)
- pochopitelnost procesu z pohledu návštěvníka (pekárna vs. jaderná elektrárna)
- míra zapojení návštěvníka do procesu (pozorování z dálky vs. vstup do výrobních prostor)

- cílový trh pro produkt/službu (produkt pro koncového spotřebitele vs. produkt pro jiný průmysl)

Důležité je také definovat pojem “industriální”. Jedna z definic toho pojmu říká (Frew, 2010, s. 20), že jde o takovou věc, která je spojena s procesem či prací, kterou je nutné vykonat na určitém místě za účelem vytvoření produktu – výrobku či služby. Podle systému Standard Industrial Classification (SIC) z roku 1937, který klasifikuje jednotlivá průmyslová odvětví lze do pojmu “industriální” zahrnout výrobu, těžbu, stavebnictví, zemědělství, lesnictví, rybolov, dopravu, komunikace, energetiku, maloobchod, velkoobchod, finančnictví, pojišťovnictví, realitní činnost a státní služby. Industriální cestovní ruch proto zahrnuje navštěvování široké škály míst spojených těmito oblastmi a činnostmi.

### **1.1.1 Předpoklady cestovního ruchu**

Předpoklady cestovního ruchu lze obecně definovat jako souhrn přírodních činností a činností vznikajících člověkem včetně jejich mnohoúrovňových vazeb, které vytvářejí předpoklady pro realizaci cestovního ruchu. Předpoklady cestovního ruchu lze v základu členit na lokalizační, selektivní a realizační předpoklady cestovního ruchu. Lokalizační předpoklady cestovního ruchu dále dělíme na přírodní a kulturně-municipální. Realizační předpoklady na komunikační a materiálně-technické. A selektivní předpoklady cestovního ruchu členíme na politické, demografické, administrativní, urbanizační, sociologické, personální a ekologické. (Zelenka, Pásková, 2012, s. 26)



Obrázek 1 - Předpoklady cestovního ruchu (Zdroj: Zelenka, Pásková, 2012)

### ***1.1.1.1 Lokalizační předpoklady cestovního ruchu***

Lokalizační předpoklady jsou předpoklady cestovního ruchu zahrnující přírodní a kulturně-historické předpoklady. Přírodními předpoklady rozumíme přírodní atraktivitu krajiny, může se jednat o reliéf, vodstvo, faunu, flóru, klima či celkový vzhled krajiny. Pod kulturně – historické předpoklady spadají lidové tradice, folklór, umění. Lokalizační předpoklady jsou velmi významným faktorem ovlivňující turismus. Protiklad k Lokalizačním předpokladům tvoří selektivní předpoklady cestovního ruchu.

### ***1.1.1.2 Selektivní předpoklady cestovního ruchu***

Selektivní předpoklady cestovního ruchu můžeme chápat jako intenzitu účasti obyvatelstva na cestovním ruchu. Jedná se v nejširším slova smyslu o veškeré socioekonomické zdroje, předpoklady a možnosti, které ovlivňují intenzitu účasti obyvatelstva na cestovním ruchu. Mají hlavní roli v rozvoji cestovního ruchu. Selektivní předpoklady dále dělíme na administrativní, demografické (hustota zalidnění, věková struktura obyvatelstva),

urbanizační (zde rozlišujeme rozdílné nároky městského a venkovského obyvatelstva), sociologické (hraje zde roli ekonomická aktivita, vzdělání, příjem, sociální příslušnost), personální, ekologické a politické.

### *1.1.1.3 Realizační předpoklady cestovního ruchu*

Zabezpečují účast na cestovním ruchu v rekreačních prostorech, které mají vhodné lokalizační a selektivní podmínky. Díky realizačním předpokladům se uskutečňuje cestovní ruch. Narozdíl od lokalizačních a selektivních předpokladů vyjadřují reálný stav. Zahrnují komunikační a materiálně – technické předpoklady. Materiálně – technické zajištění zahrnuje ubytovací a stravovací zařízení, zábavní a sportovní vyžití, dopravní infrastrukturu a další. (Vystoupil, 2011, s. 14 – 31)

## **1.2 Pojmy související s industriálním cestovním ruchem**

### **Technická památka**

Pojmem technická památka označujeme takové památky, které dokumentují vývoj vědy, techniky nebo výroby na určitém území. Jsou to tedy takové památky, které souvisejí s činnostmi, jako je třeba těžba, výroba doprava či skladování. Může se jednat jak o již nevyužívanou stavbu, technické zázemí, celý objekt či areál. (Kučerová, 2009)

### **Industriální památka**

Industriální památka je technická památka, která ovšem byla postavena v období průmyslové revoluce. Vztahuje se tedy převážně k průmyslovému sektoru.

### **Kulturní památka**

Kulturní památkou je movitá či nemovitá věc, případně jejich soubor, pokud jsou významným dokladem historického vývoje, životního způsobu či prostředí společnosti od nejstarších dob až do současnosti. jako projev tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro její hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické. Nebo pokud mají přímý vztah k významným osobnostem či historickým událostem. Věc za kulturní památku prohlašuje Ministerstvo kultury České republiky.

### **Národní kulturní památka**

Kulturní památka, která tvoří nejvýznamnější součást kulturního bohatství národa. V České republice prohlašuje národní kulturní památku Vláda ČR svým nařízením.

### **Památková zóna**

Území sídelního útvaru nebo jeho část s menším podílem kulturních památek, historické prostředí nebo část krajinného celku, které vykazují významné kulturní hodnoty. Je vyhlášována Ministerstvem kultury ČR.

### **Památková rezervace**

Území, jehož charakter a prostředí určuje soubor nemovitých kulturních památek, popřípadě archeologických nálezů. Má vyšší stupeň ochrany než památková zóna a je vyhlášována nařízením Vlády ČR. (Vývoj a současné principy památkové péče, 2019)

### **Průmyslová turistika**

Pojem průmyslová turistika je relativně nové pojmenování, které označuje poznávání míst spojených s průmyslem a všech jeho odvětví. Průmyslová turistika je úzce spjata s pojmem průmyslová kultura (dynamický socio-kulturní koncept vyvíjející se společně s transformací ekonomiky v minulosti, přítomnosti a budoucnosti). Díky průmyslové turistice si lidé mohou prohlédnout historii průmyslu, podívat se přímo do výrobních hal, těžebních dolů, ale i muzeí a dalších míst spojených s průmyslovou minulostí. Turisté tak mohou lépe poznat a představit si, jak žili starší generace, pochopit jakým tempem se průmysl rozvíjí a jak postupují moderní technologie. (Průmyslová turistika, 2019)

## **1.3 Industriální památky**

### **1.3.1 Definice a rozdělení**

Mezi průmyslové památky se řadí objekty spojené s procesem těžby surovin, jejich dopravě a následnému zpracování do finálního produktu nebo výrobku. Památkou pak bývá označována taková věc, která lidem významně přispěla v oblasti kulturní, estetické, ekonomické, historické, společenské, nebo politické.

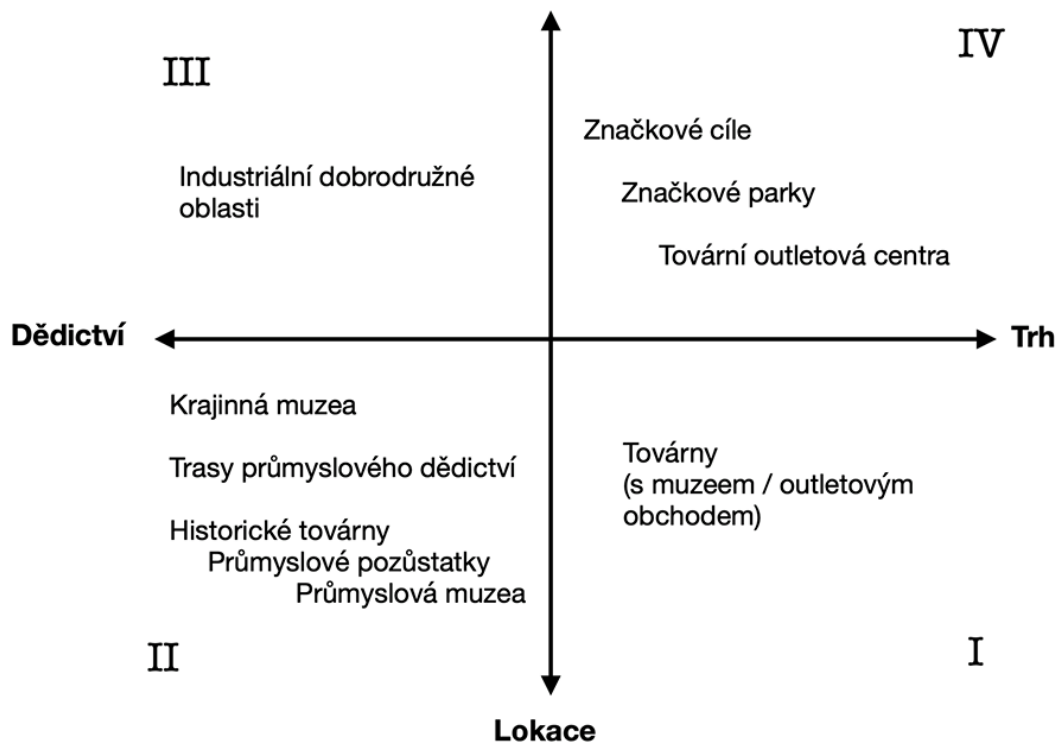
Existuje mnoho typů industriálních památek od výrobních provozů, přes těžební zařízení, až po odpadové systémy. K těmto památkám také často náleží vedlejší a pomocná zařízení jako rozvody energií, sklady, nábřeží, příjezdové komunikace, manipulační prostory a podobně.



Tabulka 1 - Typy industriálních památek (Zdroj: Xie, 2015, s. 45)

<b>Typy industriálních památek</b>	<b>Příklady památek</b>
Výroba a zpracování	Továrny, výrobní linky, hutě, mlýny, sklárny, textilky, koželužny, pivovary, vinařství, mincovny, tiskárny, hrnčírny a keramičky, dílny na zpracování drahých kamenů, provozy zpracování ryb a živočišných produktů
Těžba surovin	Povrchové doly, hlubinné doly, lomy, těžba dřeva a pily
Doprava	Železnice, vodní kanály, akvadukty, viadukty, přístavy, doky, sklady, muzea dopravy
Inženýrství	Mosty, přehrady, letiště
Energetika	Vodní elektrárny, uhelné elektrárny, atomové elektrárny, větrné elektrárny, přenosová soustava, rozvodny
Odpadové hospodářství	Kanalizace, skládky, spalovny
Ostatní	Nábřeží, brownfieldy, průmyslová muzea

Dvourozměrný model kategorizuje produkty industriálního turismu. Horizontální osa rozděluje dědictví (historie) a trh (současnost, stále fungující firmy). Vertikální osa pak rozděluje oblasti a jednotlivé cíle. Prohlídka továrny je tedy příkladem kombinace cíl-trh, hornická krajina potom dědictví-oblast.



Obrázek 2 - Kategorizace produktu (Zdroj: Ottgar, 2010, s. 48)

### 1.3.2 Ekonomické využití industriálních památek

Ekonomicky úspěšná industriální památka by měla splňovat pět hlavních předpokladů. (Xie, 2015, s. 45 - 50) První v oblasti kulturní – památka musí mít věrohodné propojení s minulostí a ideálně také příběh, který dokáže zaujmout. Památky s příběhem bývají často velmi oblíbené hojně navštěvované.

Druhý předpoklad je v oblasti fyzické – zde je důležitý především autentický vzhled a samotný stav památky, který umožní návštěvníkům prohlídku (zde má problém např. zatopený důl, toxicky zamořená továrna, důl se zbytky výbušnin apod.).

Třetím předpokladem je mít produkt – něco, co lze návštěvníkům za jejich peníze nabídnout. Turisté chtějí vždy za své peníze získat produkt v odpovídající hodnotě.

Čtvrtým předpokladem pro úspěch památky je zážitek – návštěvníci by si měli odnést prožitek, který jen tak běžně nezažijí a na který budou rádi vzpomínat. Dobrý zážitek pomůže také v propagaci památky.

Pátým důležitým předpokladem je udržitelnost – památka musí být ekonomicky stabilní, schopna dlouhodobě financovat svůj provoz a také nezbytnou údržbu a rekonstrukce.

## 2 VÝVOJ INDUSTRIÁLNÍHO CESTOVNÍHO RUCHU

Tato kapitola se zabývá historií, vývojem a současností cestovního ruchu. Abychom dokázali pochopit význam a důležitost industriálního dědictví, musíme znát jeho historický kontext a jeho postupný vývoj. To nám také pomůže při návrh projektu rozvoje industriálního cestovního ruchu.

### 2.1 Vývoj cestovního ruchu

Počátky cestovního ruchu sahají hluboko do historie. V oblasti Evropy dochází k rozvoji především v období antiky v Řecku a Římě. Hlavním účelem cestování v této době a později i v době středověku byly zejména cesty spojené s obchodem, válkou, vzděláním a poutnictvím. Vydávali se na ně zejména kupci, vojáci, tovaryši nebo poslové. Nicméně tyto cesty nelze označit moderním pojmem turismus či cestovní ruch – cestování tehdy bylo totiž vždy spojeno s určitou povinností.

Navíc moderní pojetí cestovního ruchu vyžaduje splnění určitých podmínek, které v historii byly prakticky nedosažitelné pro většinu tehdejší populace: (Palatková, Zichová, 2014, s. 14)

- dostatek volného času
- svoboda pohybu
- volné finanční prostředky
- dopravní možnosti
- cestovní infrastruktura

Počátky moderního cestovního ruchu tedy spadají až na počátek 17. století, kdy se tyto podmínky začaly naplňovat pro nejbohatší vrstvy. Zejména tedy mladí aristokraté podnikali několikaleté cesty po celé Evropě, jejichž cílem bylo rozšíření vzdělání, prohloubení kontaktů, výuka cizích jazyků a studium.

S rozvojem dopravní infrastruktury, obecného bohatnutí obyvatel a zrušením nevolnictví se během 18. a 19. století naplňují výše uvedené podmínky pro daleko širší vrstvy obyvatelstva. Cestování se stává dostupnější a levnější. Mění se také celkový pohled – cílem cest už nemusí být jen povinnost nebo vzdělávání, ale také poznávání krás a zajímavostí. Tehdy se proto začíná prudce rozvíjet horský a přímořský turismus.

Skutečně zlomovým okamžikem v historii cestovního ruchu je ovšem průmyslová revoluce ve druhé polovině 19. století. Ta přinesla velké změny ekonomické, společenské a kulturní, které se projeví také v oblasti cestování. Přinesly potřebu regenerace po často těžké práci, potřebu úniku z industrializované civilizace do čisté a klidné přírody a potřebu o obnovení sociálních vazeb a cestovní do původního bydliště (v důsledku urbanizace a stěhování dělnictva do industriálních oblastí). Demokratizaci cestovního ruchu a masové rozšíření mezi všechny vrstvy společnosti včetně té pracující přinesla průmyslová revoluce také díky zavedení dvou důležitých principů. První je zavedení pevné pracovní doby a volných dní určených k odpočinku, čímž vytvořila dostatek volného času, který tak mohli pracující strávit cestováním. Druhým důležitým principem bylo zavedení pravidelného platu, což pomohlo získat lidem finanční jistotu a časem také volné prostředky, kterými mohli cestování financovat. Nevolnictví a robota byla již tou dobou minulostí, a proto byla splněna i podmínka volného pohybu. Zvýšená poptávka po cestování a rychlý technologický pokrok vedli k rychlému rozvoji dopravních možností a infrastruktury, zejména pak silnic a železnice.

Období průmyslové revoluce je také důležité z pohledu industriálních památek. Mnohé z dnes významných památek industriálního cestovního ruchu vznikly právě v této době.

Tabulka 2 - Vývoj cestovního ruchu (Zdroj: Palatková, Zichová, 2014, s. 14)

Období	Převažující forma dopravy	Motivace	Cestovatelé
Do poloviny 19. století	Pěšky Kůň Drožka Lod'	Poutní cesty Křížácké výpravy Obchod Vzdělání Objevitelské výpravy	Elita Šlechta Vojáci Obchodníci Vzdělanci
Do první světové války	Železnice Lod'	Zotavení Rekreace	Nová střední třída
Do poloviny 20. století	Železnice Automobil Autobus	Léčení Rekreace Komerční účely	Pracující s vyšší životní úrovní
Do současnosti	Automobil Letadlo	Regenerace Odpočinek Volný čas	Všechny vrstvy (ve vyspělých zemích)

## 2.2 Vývoj industriálního cestovního ruchu

### 2.2.1 Industriální cestovní ruch z pohledu historie

Počátky industriálního cestovního ruchu můžeme najít koncem 19. století a na počátku 20. století, kdy začaly soukromé podniky nabízet prohlídky průmyslových areálů a objektů a výrobních postupů. Cílem bylo poskytnout návštěvníkům maximální zážitek a přilákat tak další turisty. Jako nejstarší příklad industriálního cestovního ruchu se uvádí továrna Jack Daniel v Tennessee, která začala nabízet turistům prohlídky lihovaru již roku 1866.

Příkladem vzniku industriálního cestovního ruchu například ve Francii se staly prohlídky vinařství a čokoládoven. (Otgaar, 2010, s. 26)

V Evropě se industriální cestovní ruch začal více rozvíjet ve druhé polovině 20. století, i díky mezinárodní organizaci The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), která vznikla v roce 1973. Tato organizace měla za cíl blíže se věnovat industriálnímu dědictví. Místem pro její zasedání na první konferenci se stalo Ironbridge ve Velké Británii, které je považováno za kolébku průmyslové revoluce. Cílem konference bylo upozornit na zanikající industriální stopy, se kterými zaniká i kulturní dědictví Evropy.

### 2.2.2 Současné trendy industriálního cestovního ruchu

Cestovní ruch včetně toho industriálního se s časem mění a adaptuje na neustále se měnící potřeby a požadavky turistů. Památky proto nutně musí sledovat současné trendy, aby si udržely návštěvnosti a mohli se dále rozvíjet. Aktuálně lze v cestovním ruchu pozorovat následující trendy: (Tourism Trends: Opportunities for The Tourism Industry, 2020)

- Cestování jednotlivců: Zatímco v dřívějších dobách bylo cestování orientováno především na dvojice a rodiny, v posledních letech neustále narůstá počet turistů cestujících o samotě. Tomu se přizpůsobuje především ubytování, kde je navyšován počet jednolůžkových pokojů. Restaurace zřizují menší stoly pro jednotlivce a cíle poskytující různé aktivity je upravují pro využití jednou osobou.
- Zájem o ekologii: Mladší generace cestovatelů se stále častěji zajímá o ekologii a dopad cestování na životní prostředí. Turistické cíle se proto snaží pomocí řady změn tyto dopady minimalizovat – využívání obnovitelných zdrojů, recyklace, omezení odpadů, elektrifikace dopravy a podobně.
- Místní zážitky: Cestovatelé stále častěji vyhledávají jedinečné zážitky spojené s daným místem. Chtějí poznat místní kulturu, způsob života, ochutnat místní jídlo a zažít něco typického, co nikde jinde zažít nemohou.
- Personalizace: Současní především mladší cestovatelé si sami chtějí přizpůsobit, co zažijí. Chtějí mít svobodu volby svého programu a neradi se přizpůsobují hromadné organizaci.
- Digitalizace a technologie: v poslední době dochází k obrovskému rozvoji v této oblasti. Cestovatelé stále častěji využívají k plánování cest, výletů, dopravy a ubytování internet,

během cest pak především v mobilním telefonu – ten mají na rozdíl od počítače téměř vždy k dispozici. Turistické cíle na toto musí reagovat a často poskytují všechny dostupné informace vhodnou formou, například pomocí aplikace.

- Virtualizace: Pokud se lidé rozhodují o cíli své další cesty, často se snaží dopředu zjistit veškeré dostupné informace, které jim pomohou v rozhodování, zdali dané místo stojí zato navštívit. Za tímto účelem se snaží turistické cíle využít aktuálně moderního zájmu o virtuální technologie. Mnohé z nich proto nabízí možnost virtuální prohlídky.
- Umělá inteligence: Tato relativně nová technologie se stále častěji zapojuje také do cestovního ruchu. Běžně je využívána v letecké dopravě pro předpověď obsazenosti letů, na letištích pro predikci délky čekání ve frontách nebo při vyhledávání letenek a přestupů. Začíná se používat také například v hotelech, kde sleduje chování a zvyky hostů, na základě kterých, pak může být automaticky nastaveno vytápění, klimatizace nebo osvětlení. Umělá inteligence také pomáhá v oblasti bezpečnosti, kdy například rozeznává cizí osoby, které neoprávněně vstupují do hotelu a podobně. Nové oblasti využití se neustále zkoušejí a vyvíjejí, proto lze do budoucna očekávat stále větší zapojení umělé inteligence do cestovního ruchu.

### **2.2.3 Překážky rozvoje industriálního cestovního ruchu**

#### **2.2.3.1 Veřejné povědomí**

Industriální památky nepatří obvykle mezi hlavní cíle běžných turistů. Ti obvykle vyhledávají tradiční cíle jako hrady, zámky, paláce, kostely, kláštery, muzea, galerie – obecně místa spojená s kulturou, uměním, historií a náboženstvím. Na rozdíl od průmyslových památek to bývají místa s vysokou estetickou hodnotou a obecně velmi známá mezi lidmi. Z historických důvodů jsou tato místa často koncentrována ve středu měst, kde žily nejbohatší vrstvy obyvatel a tyto stavby proto bývaly odjakživa symbolem přepychu a bohatství, čímž budily pozornost a zájem. Výhodou je proto tedy také jejich snadná dostupnost.

Naopak průmyslové památky byly budovány v oblastech, kde žilo převážně chudé dělnické obyvatelstvo, tedy na okrajích měst, na venkově, v odlehlých regionech, nebo přímo v místech těžby všemožných surovin. Turisty proto musí památka natolik zaujmout, aby byli ochotni tuto překážku a komplikaci překonat.



Problémem také může být obecně postoj veřejnosti. Podle průzkumů provedených ve Velké Británii považuje téměř polovina respondentů průmyslové památky za příliš nudné, nezajímavé a pro některé dokonce depresivní. (Xie, 2015, s. 46)

### *2.2.3.2 Ekonomické překážky rozvoje*

Přeměnit například bývalou továrnu nebo důl na hojně navštěvovanou turistickou atrakci bývá často velkou výzvou především v ekonomické oblasti. Přesvědčit investory o návratnosti jejich vložených prostředků je velmi složité. Vstupní náklady na rekonstrukci, přestavbu a provoz například rozlehlých továrních komplexů mohou být astronomické. Návratnost investic pouze například z příjmů budoucího vstupného může být velmi nízká či dokonce nemožná.

Nicméně některé úspěšné projekty ukazují cestu. Řešením je rozmanitost a komplexnost toho, co bude industriální památka nabízet – nejen samotnou prohlídku místa, obvyklé muzeum a obchůdek se suvenýry, ale také další služby jako možnost ubytování (například netradiční bydlení uvnitř továrny), restaurace, stylové bary, kulturní a kongresové sály, prostory pro výstavy, galerie a podobně. Jako ekonomicky nezbytné se často ukazuje zapojení místní samosprávy či státu, například formou dotací, pomoci s propagací, zajištění dostupnosti hromadnou dopravou či napojením památky na veřejný prostor.

Industriální lokality v minulosti často významně prosperovaly, zaměstnávaly tisíce lidí a tím poskytovaly živobytí celému regionu. S jejich krachem a ukončením produkce tím pádem nastal pro takovýto region velký ekonomický problém, se kterým se některé oblasti potýkají do dnešní doby (vysoká nezaměstnanost, nízká kvalifikace, nízké mzdy, zadluženost, odliv mladých obyvatel). V takovém regionu proto může být uskutečnit ekonomicky úspěšný projekt daleko složitější. V potaz je tak třeba brát faktory jako nižší kupní sílu místních obyvatel a jejich možnost utrácet, nižší rozpočty místních samospráv nebo obecně nezáměr vidět a platit za něco pro místní lidi zcela všedního.

Na druhou stranu, úspěšný projekt může znovu výrazně nejen ekonomicky pomoci danému regionu. Opuštěný a chátrající rozlehlý průmyslový komplex v centru města je obvykle velký problém. Naopak, dojde-li k jeho přeměně na zajímavé místo s kulturou, službami, obchody či s unikátní atmosférou a zajímavým veřejným prostorem, stane se často oblíbeným a vyhledávaným místem nejen pro místní obyvatele, ale naláká i vzdálené návštěvníky. Přinese také množství nových pracovních míst. Příkladem může být čtvrť Hafencity v Hamburku – dříve komplex doků, skladů a přístavů se v nedávné době přeměnil na jednu

z nejdražších a nejžádanějších lokalit v Německu s luxusním bydlením, moderními kanceláři a mnoha kulturními objekty, od muzeí po světoznámou koncertní halu Elbphilharmonie.

Záchrana a provoz některých industriálních památek je také často zcela odkázána na neziskové spolky. Ty se mohou skládat například z bývalých zaměstnanců nebo místních patriotů a milovníků historie. Jejich ekonomické možnosti bývají velmi omezené. Investují do péče o památky a jejich provozu a jejich vlastními prostředky, především však ale vlastním časem. V některých případech se těmto spolkům daří finance získat pomocí různých dotací (příspěvky z městských rozpočtů, státní dotace, Evropské fondy). Častokrát se také tyto spolky snaží vybírat peníze pomocí veřejných sbírek.

### ***2.2.3.3 Umístění a nedostupnost***

Problémem pro rozvoj a další využití industriálních památek může být i jejich umístění ve špatně dostupných oblastech a často v nepříliš navštěvovaných regionech. Pro návštěvníky proto může být složité s k památce vůbec dostat – zejména pokud chybí možnost veřejné dopravy. Ne všichni potenciální turisté mají možnost individuální dopravy automobilem, hlavně potom zahraniční turisté přijíždějící do dané země obvykle letecky. I kdyby se odlehlým památkám podařilo návštěvníky nalákat pomocí zajímavého programu či nevšedního zážitku, může v místě úplně chybět turistická infrastruktura, absence nebo nedostatek hotelů, ubytovacích kapacit, restaurací a podobně.

Nicméně existují i úspěšné příklady, jak tyto problémy vyřešit. Například Německá agentura pro cestovní ruch připravila “stezku” po 10 zajímavých industriálních památkách s cílem tyto jinak odlehlé a špatně dostupné industriální památky propagovat a zviditelnit. Nabízí turistům detailní plán a itinerář, včetně map, instrukcí a informací kde a kdy se ubytovat, kde je možnost najíst se, kde natankovat pohonné hmoty a podobně. (Xie, 2015, s. 53)

### ***2.2.3.4 Problematika Brownfields ve vztahu k industriálnímu cestovnímu ruchu***

Jako brownfield bývá označováno území, které bylo dříve využíváno pro průmyslovou nebo zemědělskou výrobu, těžbu či jinou ekonomickou aktivitu a současné době je úplně či částečně opuštěno a zanedbáno.

Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky definuje brownfields jako veškeré pozemky a nemovitosti uvnitř urbanizovaného území, které ztratily svoji původní funkci nebo jsou nedostatečně využité. Tyto nemovitosti jsou ekonomicky a fyzicky deprimující pro své okolí

i pro sebe samotné. Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky jako ekvivalent k anglickému "brownfield" používá pojem „deprimující zóna“. (Brownfields, 2016)

Může jít o celé tovární areály, haly, sklady, jednotlivé budovy, komunikace, manipulační plochy, zbytky dopravních staveb, administrativních či obytných budov. Často bývají tyto objekty kontaminovány a znečištěny nebezpečnými látkami jako následek předchozí průmyslové činnosti. To může znamenat nejen vážnou ekologickou hrozbu pro celé okolí, ale zejména to představuje velkou překážku jejich budoucího rozvoje a využití.

V případě extrémně vysoké kontaminace půdy, podzemních a povrchových vod a dalším silným negativním vlivu na životní prostředí bývá používán anglický pojem blackfield. Prostředí bývá nejvíce zamořeno zbytky nebezpečných uhlovodíků, barev, rozpouštědel, těžkými kovy (rtuť, olovo, kadmium, chrom či arsen), pesticidy, oleji, benzínem a naftou.

Dalším z termínů používaných této oblasti je mothballed brownfield – jedná se o takový objekt či oblast, kterou vlastník dlouhodobě odmítá revitalizovat, znovu využít či prodat.

Přítomnost brownfieldu mívá nejen negativní dopad na životní prostředí, ale celkově na danou oblast. Špatný technický stav může přímo ohrožovat okolí – padání omítek, zřícení staveb, riziko požáru a podobně. Objevit se mohou také negativní sociálně demografické jevy (zejména v případě velkých továrních areálů) jako zvýšená kriminalita, vysoká míra nezaměstnanosti nebo odliv mladých lidí a stěhování lidí za prací do jiných regionů. Obvykle také dochází ke snížení celkového ekonomického potenciálu okolí jako odsun podnikatelských aktivit nebo snížení cen nemovitostí v dané oblasti.

Revitalizace brownfieldu bývá často velmi nákladná. V některých případech dokonce nemožná, protože náklady by byly nepřiměřeně vysoké oproti předpokládanému přínosu a zisku z nového využití. Sanace značně kontaminovaných areálů vyžaduje nejen odborný postup a dohled, ale především zajištění maximální bezpečnosti prováděných prací. Hrozí nejen nebezpečí pro samotné pracovníky přímo provádějících sanaci, ale je zde velké nebezpečí další nové kontaminace okolí, úniku nebezpečných látek, požáru, výbuchu a podobně. Všechny materiály, chemikálie, odpad, trosky a jiné kontaminované objekty včetně vytěžené zeminy musejí být převáženy maximálně bezpečně a odborně ekologicky likvidovány. To vše je velmi drahé a mnohdy i velmi časově náročné.

Z pohledu cestovního ruchu nejsou brownfields ideálním, a hlavně bezpečným turistickým cílem. Nicméně pokud dojde k revitalizaci brownfieldu může se z něj stát hojně navštěvovaný turistický cíl, lákající velké množství turistů. Úspěšným příkladem

je například oblast Dolních Vítkovic. Zajímavé pro turisty je zde propojení historie a současnosti. Na brownfields je možné pohlížet jako na zásobník potenciálních industriálních turistických cílů pro budoucnost.

### 3 PODPORA ROZVOJE INDUSTRIÁLNÍHO CESTOVNÍHO RUCHU V EVROPĚ

V Evropě se roku 1999 zrodil koncept s názvem Evropská cesta průmyslového dědictví (ERIH – European Route of Industrial Heritage), který má za cíl vytvořit seznam průmyslového dědictví Evropy a zvýšit zájem o tyto památky a tím podpořit jednotlivé regiony. Díky této organizaci byly zmapovány objekty průmyslového dědictví a byla vytvořena síť regionálních tras, do které jsou postupně přidávány další a další technické objekty. Sdružení ERIH má více jak 300 členů z 26 zemí. Kostru tras tvoří tzv. kotevní body, významná místa pro industriální dědictví. Z Evropských zemí má největší zastoupení v počtu kotevních bodů Německo, dále pak Velká Británie. Prvním kotevním bodem v České republice se stal v roce 2008 Plzeňský prazdroj. Kromě regionálních tras existují také tematické trasy, které jsou rozděleny dle využití industriální památky do 14 hlavních oblastí. Např. průmysl a válka, krajina, těžba, železo a ocel, doprava, voda, textil, papír, výroba a manufaktura atd. Některá místa jsou také spojena s významnými osobnostmi průmyslu – projekt obsahuje databázi přibližně 160 životopisů těchto osobností. (About ERIH, 2020)

Ideální kotevní bod z pohledu projektu ERIH je místo, které nemusí být pouze historické, ale hlavně musí být autentické, přibližovat historii a současnost, a hlavně být atraktivní pro návštěvníky (ukázky výroby, interaktivní exhibice, využití multimédií, prohlídky v mezinárodních jazycích). Také musí splňovat současné standardy cestovního ruchu a nabízet moderní infrastrukturu – občerstvení, toalety, parkování, veřejná doprava, bezbariérový přístup, programy pro děti a místa k odpočinku.

Místa, která byla do projektu ERIH zařazena, musí také projekt propagovat, pravidelně informovat vedení o počtu návštěvníků, aktualizovat informace na webových stránkách, posílat plány na změny a vylepšení, zajistit svým zaměstnancům pravidelná školení a v neposlední řadě platit pravidelný členský poplatek 500 EUR.

V současné době je ERIH největší informační síť zaměřenou na industriální cestovní ruch v Evropě. V roce 2008 po ukončení úvodní fáze projektu bylo na stránkách projektu registrováno přibližně 650 atraktivních industriálních lokalit, v současné době je jich tam téměř 1850. ERIH jako projekt celoevropského významu je finančně podporován Evropskou unií, od roku 2014 je zařazen do fondu „Kreativní Evropa“.

Hlavním komunikačním nástrojem směrem k veřejnosti je webový portál projektu. Více osobní, ale méně častou cestou jsou občasná konference a workshopy. Projekt využívá také tiskové zprávy, emailový newsletter a účet na sociální síti Facebook.

V roce 2019 získal ERIH certifikát Rady Evropské unie „Cultural Route of the Council of Europe.“



Obrázek 3- Památky ERIH v ČR (Zdroj: About ERIH, 2020)

## 4 PODPORA ROZVOJE INDUSTRIÁLNÍHO CESTOVNÍHO RUCHU V ČR

V České republice se oblastí cestovního ruchu včetně toho industriálního zabývá celá řada státních orgánů. Na nejvyšší úrovni se pak jedná zejména o dvě ministerstva: Ministerstvo pro místní rozvoj a částečně pak i Ministerstvo kultury.

Mezi činnosti Ministerstva pro místní rozvoj související s cestovním ruchem patří především koordinovat a zajišťovat rozvoj cestovního ruchu na území České republiky, řešit koncepční otázky jeho rozvoje a také připravovat a navrhovat související legislativu. Dále pak vydává koncese, zabývá se propagací cestovního ruchu v tuzemsku i zahraničí a také pořádá mezinárodní akce jako kongresy a veletrhy. Dalším z úkolů Ministerstva pro místní rozvoj je získávání a rozdělování finanční prostředků na rozvoj. Kromě toho ministerstvo sleduje a provádí analýzu statistických údajů, vytváří podmínky pro certifikaci a klasifikaci a také provádí koordinaci činností, které s cestovním ruchem souvisejí. (Informace o úřadu, 2020)

Druhým z ministerstev, do jehož kompetence spadají některé další oblasti související s industriálním cestovním ruchem, je Ministerstvo kultury. Kromě oblasti profesionálního umění řeší také kulturní dědictví včetně toho industriálního. Pod jeho působnost spadá památkový zákon – podle něj se vyhláší kulturní památky a národní kulturní památky. (Vývoj a současné principy památkové péče, 2019)

Největší příspěvkovou organizací Ministerstva kultury ČR je Národní památkový ústav. Právě památkovým zákonem je mu svěřena řada odborných úkolů týkajících se státní památkové péče, včetně památek technických a průmyslových. Cílem památkové péče je pak v první řadě průzkum, identifikace hodnot a výběr památek, které je v obecném zájmu žádoucí uchovat pro budoucnost. Dále také hledání optimálních způsobů péče o ně a jejich prezentace a popularizace, tedy zpřítomňování a zpřístupňování památkových hodnot veřejnosti.

Vedle specialistů působících na jednotlivých územních odborných pracovištích Národního památkového ústavu bylo pro koordinaci v oblasti výzkumu a ochrany technického a průmyslového dědictví zřízeno Metodické centrum průmyslového dědictví v Ostravě, které ve spolupráci s jednotlivými pracovišti Národního památkového ústavu systematicky tento fond dokumentuje.

Metodické centrum bylo vytvořeno s cílem zlepšit poznání, dokumentaci a ochranu technických a průmyslových památek (památky výroby, těžby, dopravy, spojů a skladování),

kteří mají svůj specifický hodnotový systém (typologická významnost, kontinuita technologie) a k jejichž ochraně existují specifické přístupy. Centrum se ve spolupráci s Národním památkovým ústavem snaží pokrýt formou systematických průzkumů (rešerše literatury, terénní a archivní průzkum) významné a dosud opomíjené velké průmyslové areály, dopravní tahy a energetické systémy, které měly klíčový význam v procesu industrializace. (NPÚ jako instituce, 2020)

Dalším orgánem v oblasti cestovního ruchu v České republice je Rada Cestovního ruchu. Tato Rada je poradním orgánem Ministerstva pro místní rozvoj. Členy rady jmenuje jeho ministr. Zpravidla se jedná o zástupce podnikatelských sdružení z různých oblastí jako hotely, cestovní kanceláře, dopravci, zástupci lázeňství a podobně. Zasedání obvykle probíhají jednou za měsíc a projednávají se zde koncepční otázky rozvoje cestovního ruchu a členství České republiky v mezinárodních organizacích.

V případě Krajských úřadů obvykle nebývá zřízen samostatný odbor, proto cestovní ruchu nejčastěji spadá pod odbory kultury. Ty pak vytváří strategii rozvoje v rámci daného kraje, sbírají a vyhodnocují statistiky a koordinují dopad krajského cestovního ruchu na ostatní aktivity. Mohou také poskytovat finanční zdroje a další podporu. V oblasti propagace provozují internetové portály kraje, účastní se veletrhů, komunikují s médii a spolupracují s kulturními objekty v oblasti reklamy.

Na úrovni jednotlivých Obecních úřadů spadá cestovní ruch obvykle pod odbor kultury, případně odbor památkové péče. Obecní úřady často také zřizují infocentra, která poskytují informační servis pro své občany i návštěvníky a snaží se propagovat místní turistické atrakce. Obecní úřady častokrát navazují a udržují spolupráci s partnerskými městy.

Nakonec nesmíme opomenout uvést orgán zvaný Česká centrála cestovního ruchu, známý také pod názvem agentura CzechTourism. Jde o státní příspěvkovou organizaci, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky. Základním cílem CzechTourism je propagace České republiky jako destinace cestovního ruchu v zahraničí i v České republice. Spolupracuje s ministerstvem v oblasti Koordinace činností v cestovního ruchu, podporuje všestranný rozvoj a spolupráci s orgány státní správy a samosprávy, profesními organizacemi, školami, výzkumnými a poradenskými institucemi a analogickými zahraničními institucemi, ale také peněžními ústavy. V oblastí destinačního marketingu se agentura snaží o vytváření příznivého image České republiky a prosazuje ji jako dobrou turistickou destinaci na domácím a zejména pak zahraničním trhu. Česká centrála cestovního ruchu také vydává propagační materiály o České republice



v příslušných jazykových verzích. Snaží se také budovat pozitivní mediální obraz a informovat zahraniční novináře, odbornou i nejširší veřejnost o nabídce cestovního ruchu v České republice a všestranně podporovat prodej národních produktů cestovního ruchu. Co se týče informační podpory, poskytuje agentura informační servis pro odvětví průmyslu cestovního ruchu zejména vydáváním odborných zpráv a vytvářením celostátního turistického informačního systému. CzechTourism také podporuje výzkumnou a vzdělávací činnost, zajišťuje přípravu a organizace vzdělávacích akcí a školení. Důležitým úkolem agentury jsou také činnosti související se zajištěním ekonomické a administrativní podpory subjektů působících v cestovním ruchu. (CzechTourism: Základní informace, 2020)

## 5 PŘÍKLADY INDUSTRIÁLNÍCH PAMÁTEK V EVROPĚ A JEJICH VYUŽITÍ V CESTOVNÍM RUCHU

V následující kapitole jsou uvedeny příklady významných industriálních památek v Evropě. Snahou je představit zástupce památek z různých oborů a zemí. Vybrány byly jedny z nejvíce navštěvovaných industriálních památek v Evropě. Cílem kapitoly je jejich stručný popis a analýza, zdali využívají ke své propagaci mobilní aplikace.

### 5.1 Památky spojené automobilovým průmyslem

Cestovní ruch spojený s automobilovým průmyslem je obecně velmi oblíben a láká návštěvníky z celého světa. Některé cíle proto nabízejí kompletní balíčky pro automobilové nadšence – v ceně kompletu bývá letenka, zapůjčení vozu dané značky včetně pojištění, prohlídky expozic a samotné výroby v továrnách. Každá větší automobilka se přirozeně snaží tohoto trendu využít. Největšími turistickými cíli v této oblasti v Evropě jsou:

– Národní automobilové muzeum v Turíně, Itálie

Otevřeno bylo v roce 2011 v regionu, který je odjakživa spojen s výrobou motorových vozidel a odkud pochází několik světoznámých značek (Fiat, Ferrari, Alfa Romeo, Lamborghini, Maserati). Stalo se nejnavštěvovanějším technicky zaměřeným turistickým cílem v celé zemi. Vystavuje téměř 200 modelů automobilů z historie a současnosti nejen Italské automobilové produkce. Muzeum využívá k propagaci mobilní aplikaci MAUTO. Aplikace usnadňuje návštěvníkům orientaci v muzeu, obsahuje seznam exponátů a nabízí několik prohlídkových tras. Pomocí QR skeneru si může návštěvník nechat zobrazit multimediální obsah a detailní informace k exponátům.

– BMW Welt v Mnichově, Německo

Vystavuje současné i historické modely německé automobilové značky BMW a také další koncernových značek Mini Cooper a Rolls-Royce. Dokončeno bylo v roce 2007 přímo v areálu továrny BMW na okraji Mnichova. Součástí je výstava, muzeum a možnost prohlídky samotné továrny přímo ve výrobě. V současnosti se jedná o nejnavštěvovanější cíl v celém Bavorsku. Návštěvníky láká také na možnost koupit si nový vůz se slevou přímo na místě. Toto muzeum rovněž používá mobilní aplikaci BMW MUSEUM APP. Ta návštěvníkům představuje novinky značky BMW informuje o jednotlivých exponátech, dále nabízí hlasového průvodce v několika jazycích a obsahuje mnoho videí o exponátech. V aplikaci najdeme také interaktivní mapu areálu.

## 5.2 Doly

Dalšími oblíbenými cíli industriálního cestovního ruchu jsou často také historické, případně stále funkční doly. Lákají turisty především pro jedinečnou atmosféru, lehký pocit nebezpečí, a hlavně nabízejí svým návštěvníkům nevšední zážitek. Mezi nejznámější v Evropě patří:

- Důl v Killhope, Velká Británie

Tento bývalý důl na těžbu olova z 19. století byl plně zrekonstruován a upraven, aby byl umožněn bezpečný vstup. Krom zřízení muzea a prohlídky samotných dobývacích prostor byly opravena a do provozu uvedena některá historická zařízení jako vodní kolo, vymývací linka a třídící přístroje. Lákadlem je také možnost vyzkoušet si život a tvrdou práci důlního pracovníka – návštěvníci mají možnost zkusit si sami ve vytěžené zemině pomocí dobových nástrojů a postupů hledat minerály a vzácné kovy. Díky tomuto interaktivnímu prvku se důl v Killhope stal velmi oblíbenou a navštěvovanou památkou, zejména pro školní exkurze z celé země. Zde není k dispozici žádná mobilní aplikace.

- Solný důl Berchtesgaden, Německo

Jedná se o nejstarší solný důl na světě, který je stále v provozu. První zmínky o těžbě pochází už ze 13. století. Zároveň patří mezi nejnavštěvovanější solné doly na světě. Návštěvníkům nabízí prohlídku staré části, kde už byla práce ukončena. Zde je ukázána historie těžby a postupy od minulosti až po současnost. Prohlídku ozvláštňuje oblečení návštěvníků do hornických kombinéz a možnost vyzkoušet několik dřevěných skluzavek, které dříve sloužily horníkům pro rychlejší přesun mezi jednotlivými patry dolu. Další atrakcí je 1400 metrů dlouhá důlní železnice, která dříve sloužila pro přepravu vytěžené horniny a nyní je upravena pro přepravu návštěvníků dolu. I přesto, že je důl velmi navštěvovanou památkou, není zde využívána mobilní aplikace k propagaci.

- Solný důl Wieliczka, Polsko

Solný důl ve Veličce patří k nejnavštěvovanějším turistickým atrakcím v Polsku. Leží jen pár kilometrů jižně od města Krakov. Těžba zde začala ve 13. století a již v 15. století zde byly náznaky podzemní turistiky. Později v 18. století zde začali první organizované prohlídky. V současnosti se v dole těží jen symbolicky. Solný důl je od roku 1978 zapsán na seznamu světového dědictví UNESCO. Velkým lákadlem je kaple sv. Kingy, která

se nachází 101 m pod zemí, kaple je velmi bohatě zdobena lustry i vytesanými sochami. Solný důl využívá aplikaci Wieliczka mine, ve které je možnost 3D virtuální prohlídky.

### 5.3 Továrny

#### - Landschaftspark Duisburg-Nord

Bývalý tovární areál na zpracování železa a uhlí u města Duisburg v Německé spolkové zemi Severní Porýní – vestfálsko byl po dlouhé době chátrání a rozpadu přebudován v roce 1994 na multifunkční zábavní a vzdělávací park. S více než milionem návštěvníků každý rok patří k nejnavštěvovanějším industriálním cílům Německa (Landscape park, 2020). Celková rozloha tohoto areálu je přibližně 180 hektarů. Areál nabízí prohlídkové trasy, které seznámí návštěvníky s historií a procesem výroby železa. Některé ze starých budov jsou nyní využívány jako umělecké galerie, koncertní sítě nebo místa pro konference. Bývalý zásobník plynu byl přestavěn na největší umělé potápěčské centrum v Evropě, vysoká ocelářská pec na vyhlídkovou věž a sklady jsou využívány jako zázemí pro horolezecký park. Park byl několikrát oceněn světovými médii jako jeden z nejlepších industriálních turistických cílů světa. Landschaftspark provozuje aplikaci s názvem Lapano, která obsahuje informace o kulturních akcích v areálu, průvodce, navigaci a automaticky upozorňuje, pokud se uživatel ocitne v blízkosti zajímavého objektu.

#### - Heineken Experience

Jedním z nejnavštěvovanějších industriálních cílů v Amsterdamu a celém Holandsku je centrum Heineken Experience (A sneak peek of the Heineken Experience, 2020), které sídlí v bývalém 150 let starém areálu pivovaru stejnojmenné značky. Výroba zde byla ukončena v roce 1988, protože kapacitou produkce již nepostačovala poptávce, a navíc umístění pivovaru téměř v centru Amsterdamu přinášelo logistické komplikace. Prohlídka se snaží seznámit návštěvníka nejen s procesem výroby piva, ale také představuje historii značky – jak se z malého městského pivovaru stala globální světově známá značka piva. Prohlídky jsou také atraktivní díky spojení s ochutnávkou. Oblíbenou součástí je také obchod se suvenýry, kde si fanoušci mohou koupit tisíce různých výrobků s logem Heineken. Využívá aplikaci Heineken Experience, která doplňuje prohlídku o detailní informace a zajímavosti. Nabízí mapu a navigaci po Amsterdamu, kde všude si turisté, ale i místní mohou dát jejich pivo.

- Katalánské národní muzeum vědy a techniky

Toto muzeum se nachází nedaleko Barcelony a je nejnavštěvovanějším industriálním turistickým cílem ve Španělsku. Otevřeno bylo v roce 1984 a sídlí v bývalé tovární hale z roku 1909, která je sama o sobě technickým unikátem a technickou památkou – architekti zde použili na tu dobu unikátní a průlomovou konstrukci střechy. Ve stálých exhibicích vystavuje historické přístroje, domácí spotřebiče, audiovizuální techniku, zbraně, komunikační a medicínské přístroje. Návštěvníci mohou vidět také historickou výrobu textilu a elektrické energie. Muzeum nemá vlastní aplikaci, ale průvodce po jejích areálu je součástí celo – španělské aplikace visitmuseum, která slučuje muzea s celého Španělska přehledně do jedné aplikace. (The museum, 2019)

## 6 PŘÍKLADY INDUSTRIÁLNÍCH PAMÁTEK V ČR A JEJICH VYUŽITÍ V CESTOVNÍM RUCHU

Tato kapitola se zaměřuje na industriální památky, tentokrát v České republice. Snahou bylo vybrat co nejrozmanitější typy industriálních památek (Památkový katalog, 2015). Na rozdíl od Evropských industriálních památek nemají České památky své vlastní mobilní aplikace, které by sloužili k jejich propagaci.

### 6.1 Soubor hornických památek v Březových Horách

Nejenom na Ostravsku můžeme v České republice nalézt industriální památky spojené s těžbou a zpracováním rud. Příkladem může být například národní kulturní památka Soubor hornických památek v Březových Horách. Tato unikátní oblast na Příbramsku zahrnuje rudné Doly Anna, Vojtěch, Ševčiny a Drkolnov a vstupní portály Mariánské štolý a Ševčinské průjezdni štolý. Většina z nich umožňuje navštívit vstupních portály štol, stavby na povrchu, technologické prostory pod zemí a další různorodé objekty spojené s těžbou stříbra a jiných kovů. Typická je architektura z druhé poloviny 19. století charakteristická spojením režného kamenného a cihelného zdiva. Soubor má velký historický význam. v oblasti bylo dosaženo několika významných evropských či dokonce světových prvenství, například v použití technologií nebo v dosažené hloubce těžby. Doly v Březových horách tak představují nejvýznamnější soubor památek rudného hornictví na území České republiky a také jeden z nejvýznamnějších v celé Evropě. Součástí souboru je také Hornické muzeum v Příbrami. Podle počtu stálých expozic patří mezi pět největších muzeí České republiky a také mezi největším hornická muzea Evropského kontinentu.

### 6.2 Osoblažská úzkokolejka

Na Osoblažsku se nachází unikátní úzkorozchodná dráha, která je jedinou industriální památkou svého druhu v České republice. Trať vede z Třemešné do Osoblahy. Výstavba úzkorozchodné železnice s rozchodem 760 mm byla zahájena roku 1898. Důvodem výstavby byla potřeba dopravy zemědělských produktů, především pak pro cukrovar v Osoblaze. Později byla trať využívána také k přepravě uhlí. Po ukončení provozu nákladní dopravy v 90. letech slouží trať jen pro osobní dopravu. Především během letní sezóny po trati jezdí pravidelně historická parní lokomotiva s výletními vozy. Pro turisty jsou pak vypravovány speciální jízdy jako například Pivní vlak, Gastro vlak, Strašidelný vlak, Svatomartinský vlak nebo Mikulášský vlak.

### 6.3 Muzeum Tatra Kopřivnice

Technické muzeum Tatra se věnuje historii Kopřivnické automobilky Tatra. Je součástí Regionálního muzea v Kopřivnici. Muzeum bylo otevřeno v roce 1997 a byly do něj přestěhovány expozice o historii světoznámé československé automobilky Tatra, které byly původně umístěny v Lašském muzeu. Na výstavní ploše přibližně 5 tisíc metrů čtverečních může návštěvník vidět na 60 osobních a nákladních vozů, sbírku návrhů, prototypů a automobilových součástí, dále pak kolekci trofejí a ocenění, které vozy značky Tatra v historii získali. Součástí muzea je i výstava věnovaná manželům Zátokovým. Je zde umístěn také známý československý vlakový motorový vůz Slovenská strela.

### 6.4 Ruční papírna Velké Losiny

Tato národní kulturní památka vznikla již v 16. století na příkaz Jana mladšího ze Žerotína. Unikátem je skutečnost, že jde o nejstarší papírenskou manufakturu na území Evropy, která stále papír produkuje i v současnosti. Vyrábí kvalitní ruční papír tradičním postupem z bavlny a lnu pro zákazníky zejména v Evropě a Spojených státech. Díky vysoké kvalitě a trvanlivosti se používá ve výtvarném umění, pro reprezentační účely, pro osobní i firemní korespondenci a při knižním restaurování. Návštěvník má možnost prohlédnout si výrobu a také si při různých akcích osobně zkusit papír vyrobit. V areálu se nachází také Muzeum papíru, které dokumentuje výrobu ručního papíru a její historii.

### 6.5 Přečerpávací elektrárna Dlouhé Stráně

Tato unikátní elektrárna jejíž výstavba byla zahájena v roce 1978 a je oblíbeným turistickým cílem – ročně navštíví Dlouhé stráně přibližně šedesát tisíc turistů. Elektrárna je stále v provozu. Nachází se v obci Loučná nad Desnou v okrese Šumperk. Zajímavostí je že byla vybudována uvnitř Chráněné krajinné oblasti Jeseníky, což vedlo během výstavby k velké kritice ze strany veřejnosti. Úkolem této elektrárny je zabezpečit stabilitu elektrické rozvodné soustavy zajištěním rovnováhy mezi výkonem dodávaným energetickými zdroji a aktuální spotřebou v síti. Skládá se proto ze dvou vodních nádrží s výškovým rozdílem 510 metrů. Když je energie v rozvodné soustavě přebytek, je využita k čerpání vody do horní nádrže. Naopak pokud je energie nedostatek, elektrárna vyrábí elektřinu vypouštěním vody zpět do dolní nádrže přes turbínové generátory. Exkurze pro veřejnost nabízí návštěvu infocentra s projekcí dokumentárního filmu, prohlídku podzemní strojovny s turbínami a také prohlídku obou nádrží.

## 6.6 Winternitzovy automatické mlýny

Tato národní technická kulturní památka se nachází v Pardubicích na soutoku řek Chrudimky a Labe. Postavena byla roku 1909 podle návrhu slavného architekta Josefa Gočára na místě původních mlýnů ze 16. století. Mlýny byly v provozu až do roku 2013 a od té doby probíhá jejich postupná obnova a zpřístupňování veřejnosti. Návštěvníkům kromě prohlídek nabízí také možnost konání svateb a oslav a také jsou zde pořádány koncerty a jiná umělecká představení. Celý komplex patří mezi největší areály svého druhu v České republice.

## 6.7 Baťův kanál

Kanál je historickou vodní cestou vybudovanou v letech 1934–1938 a provozována obuvnickou firmou Baťa. Její původní délka byla 52 km a spojovala Otrokovice s Rohatcem. Cesta sloužila především k dopravě hnědého uhlí z dolu Tomáš v Ratíškovicích do areálu Baťových továren v Otrokovicích. Provoz byl částečně veden uměle vyhloubaným kanálem a částečně korytem řeky Moravy. Na trase kanálu je dodnes možné najít řadu unikátních technických zařízení, jakými je například výklopník uhlí u Sudoměřic (který v současnosti po rekonstrukci slouží jako muzeum), lanovka pro přetahování člunů přes řeku Moravu ve Vnorovech, plavební komory nebo několik typických domků v baťovském cihlovém stylu původně pro obsluhu komor. V současné době je celá vodní cesta opravena a splavná, v provozu je všech 13 plavebních komor a na kanále probíhá pravidelná turistická vodní doprava. Pro turisty je v provozu 8 přístavů a 16 přístavišť a několik půjčoven lodí a hausbótů. V budoucnu se plánuje rozšíření oběma směry – do Kroměříže a Hodonína. Tato unikátní kombinace přírodní a technické památky ročně přiláká přibližně 80 tisíc turistů.

## 6.8 Čistírna odpadních vod v Praze Bubenči

Čistírna odpadních vod byla v Praze – Bubenči vybudována mezi lety 1901-1906. Jde o jednu z prvních velkých čistírenských staveb v Česku vůbec. K čistírně patří kromě nadzemní části i podzemní prostory, přesněji 10 sedimentačních nádrží, dále kalové studně. Součástí technického vybavení čistírny je také most bývalé polní dráhy, přes který vede železniční trať. Zde jezdila malá lokomotiva, která odvážela hrubé nečistoty na skládku. K čištění většiny odpadních vod města Prahy sloužila až do roku 1967, kdy byla nedaleko na Císařském ostrově uvedena do provozu Ústřední čistírna odpadních vod. Projekt



kanalizace i návrh technických parametrů čistírny vypracoval stavební inženýr britského původu sir William Heerlein Lindley.

## 7 ZHODNOCENÍ VYUŽITÍ MOBILNÍCH APLIKACÍ

Z příkladů uvedených v předchozích dvou kapitolách jasně vyplývá rozdíl mezi tím, co je téměř běžné v Evropě a absencí mobilních aplikací v případě českých industriálních památek. Nicméně je třeba brát v potaz fakt, že návštěvnost největších industriálních památek Evropy je mnohonásobně vyšší než návštěvnost industriálních památek v Česku. S tím je také spojena výše jejich příjmů, tedy možných finančních prostředků pro inovace, modernizace a využívání současných technologií a trendů pro jejich rozvoj a propagaci. I přesto můžeme považovat využití mobilních aplikací jako inspiraci pro rozvoj českého industriálního cestovního ruchu do budoucna. Z těchto zahraničních příkladů lze čerpat podněty, jak by taková aplikace měla detailněji vypadat a jaké by měla nabízet funkce.

Z příkladů je očividné, že by měla v první řadě návštěvníkovi usnadnit orientaci. Proto by měla obsahovat mapu či plánec areálu, objektu. Většina aplikací také poskytuje detailnější informace a zajímavosti o daných památkách. Časté je také využití multimédií a interaktivních prvků jako například QR kódy. Na příkladu mobilních aplikací evropských památek je také vidět, že aplikace by měla být ve více jazycích, aby mohla sloužit co nejvíce návštěvníkům. Nedílnou součástí většiny aplikací je také možnost sběru zpětné vazby a připomínek od uživatelů. Mobilní aplikace je cenný zdroj dat. Za nejúspěšnější ze zmíněných aplikací je mobilní aplikace Heineken Experience, která má více než 100 tisíc stažení z google play store. Na druhém místě v počtu stažení je aplikace BMW MUSEUM APP, spadající do kategorie 50–100 tisíc stažení. I když je mobilní aplikace Heineken Experience nejúspěšnější z pohledu počtu stažení, má od uživatelů i negativní hodnocení. Například že je v aplikaci použito příliš malé písmo, je méně přehledná, občas má technické problémy a nefunguje na starších telefonech. Častou stížností je také nedostačující počet jazyků, do kterých je aplikace přeložena.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 8 VYMEZENÍ VYBRANÉHO ÚZEMÍ – OSTRAVA

### 8.1 Základní údaje o území

Statutární město Ostrava je Metropolí Moravskoslezského kraje. Rozlohou 214 km<sup>2</sup> je třetím největším městem České republiky. Ostrava se nachází asi 10 km od hranic s Polskem a 50 km od hranic se Slovenskem. Žije zde necelých 290 tisíc obyvatel. Východní, severní a západní část Ostravy leží ve Slezsku, centrum a jih Ostravy se rozkládá na Moravě. Město Ostrava je rozděleno do 23 městských obvodů. Městem protékají čtyři řeky a to: Odra, Ostravice, Opava a Lučina (Navrátil, 2010, s. 6).

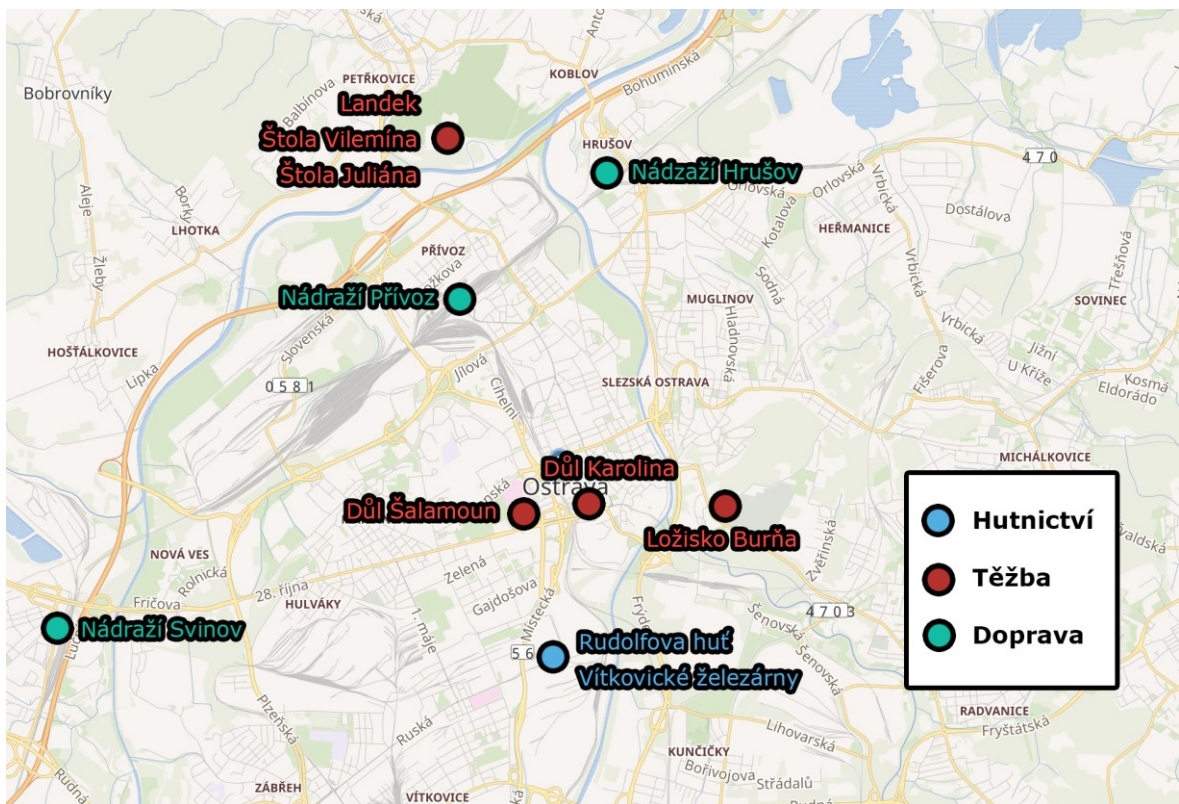


Obrázek 4 – Vymezení města Ostravy (Zdroj: Ostrava: Městské obvody, 2020)

## 8.2 Vývoj průmyslu na území města Ostravy

Industriální památky, které se v Ostravě nacházejí doslova na každém kroku, vznikaly v dlouhém časovém období. Na jejich samotném počátku možná stál reskript císařovny Marie Terezie z roku 1751, ve kterém doporučuje vrchnostem v monarchii hledat nové druhy paliv například rašelinu, kterou by bylo možno topit v hamrech. V reskriptu vydaném o šest let později už vybízí přímo k hledání uhlí. Klimkovický mlynář Jan Augustin objevil v roce 1763 uhelné ložisko v údolí Burňa (v tehdejší Polské Ostravě). Báňský úřad v Kutné Hoře jeho nález potvrdil. Podle legend byl prvním objevitelem uhlí na Ostravsku kovář Keltička, ten však získal povolení ke štolovému odbývání až v říjnu 1776. Zůstalo však pouze u pokusů o kutání uhlí. K dalšímu nález uhlí došlo v roce 1780 na Landeku u Petřkovic. Za počátek industrializace Ostravska se považuje 26. únor 1782, kdy byly na Landeku otevřeny štoly Juliána a Vilemína. Rozsáhlejší kutací práce začal provádět i hraběcí rod Wilczeků na svém panství v Polské Ostravě (dnes Slezské Ostravě). Zpočátku se uhlí těžilo nepravidelně, jen podle zájmu obchodníků. Zásadní zlom v poptávce po uhlí způsobilo založení Rudolfovy hutě ve Vítkovicích. Profesor vídeňské techniky František X. Riepl navrhl vybudovat v tomto místě pudlovací pece, podle nejnovějších pyrotechnických zásad, známých ze Skotska, aby se zde mohlo zušlechťovat železo vyráběné v arcibiskupské huti ve Frýdlantu nad Ostravicí. Vídeňský bankéř Salomon Meyer Rothschild v té době již plánoval stavbu parostrojní železnice. Aby mohl vyrábět kolejnice pronajal si v roce 1835 Vítkovické železářny a v později v roce 1843 se stal jejich majitelem. Mezi Ostravou a Vítkovicemi byl hlouben důl Šalamoun, pak také Karolina. Na těžbě uhlí se zde podíleli bratři Kleinové, hrabě Wilczek, olomoucké arcibiskupství a také rakouský stát. V roce 1847 byla zahájena doprava na železniční trati z Přerova do Bohumína s nádražími ve Svinově, Přívoze a Hrušově. Tyto nádražní budovy se staly nejstaršími technickými památkami města, které v takřka nezměněné podobě přetrvaly do nedávných let. Výrazněji bylo stavebně opraveno hlavní nádraží v Přívoze a dřívější hrušovská stanice dnes již neexistuje. V této době tak vznikaly hodnotná díla industriálního stavitelství. Objevovali se unikátní těžební stroje a páru nahradila elektřina. S těžbou uhlí šel ruku v ruce rozvoj hutnictví, dále pak chemického a strojírenského průmyslu. Vznikaly vodárny, elektrárny, plynárny a modernizovala se doprava. Vše doprovázel vznik technických staveb, které mnohdy dosahovaly světové úrovně. Po roce 1994, kdy se v Ostravě uhlí přestalo těžit, zůstaly na mnoha místech skvělé objekty nemovitých technických památek, tedy různých budov, továrních hal, těžebních věží, nádražních výpraven, ale také památky movité, jako jsou těžní

a parní stroje, turbíny, kompresory, dynamo, alternátory, měniče proudu a další (Navrátil, 2010, s. 6- 8).



Obrázek 5 - Historický vývoj průmyslu (Zdroj: Mapy.cz, vlastní tvorba)

V současnosti se už na území města Ostravy nenachází ani jeden důl v provozu. Těžba uhlí byla přesunuta do okolí Ostravy, převážně pak na Karvinsko a Frýdecko – Místecko. Nejbližší funkční důl v Paskově leží jižně od Ostravy a patří společnosti OKD. Zpracováním železa a hutnictvím se nyní v Ostravě zabývá indická společnost ArcelorMittal (bývalá Nová Huť). Bývalé Vítkovické železářny byly rozprodány a vzniklo tak několik menších společností, například TŽ Třinec, Vítkovice, Power Engineering, Evraz Vítkovice steel nebo Vítkovice a.s., která je v současné době považována za nejvíce prosperující podnik na Ostravsku (Antušáková, 2013, s. 29 - 33). Značnou změnou pro průmysl v Ostravě bylo vytvoření průmyslových zón v Porubě, Hrabové a Mošnově, kde se nyní koncentruje zejména lehký průmysl. Tyto zóny byly vytvořeny s cílem přilákat zahraniční investory a podpořit rozvoj nových firem.

Tabulka 3 - Největší zaměstnavatelé na Ostravsku (Zdroj: Antušáková, 2013, s. 31)

Název společnosti	Počet zaměstnanců	Odvětví
Arcelor Mittal Ostrava a.s.	4777	Hutní průmysl, zpracování železa
OKD, a.s.	3076	Těžba
Dalkia Česká rep., a.s.	1717	Energetika
Vítkovice Power Engineering a.s.	1679	Energetika
Evráz Vítkovice Steel a.s.	1397	Hutní průmysl, zpracování železa
SMVAK Ostrava, a.s.	872	Úprava a rozvod vody
Bucyrus Czech Republic	800	Strojírenství
Hutní Montáže a.s.	790	Strojírenství
Vítkovice Mechanika a.s.	708	Strojírenství
Škoda Vagonka a.s.	515	Doprava

## 9 INDUSTRIÁLNÍ PAMÁTKY OSTRAVY

Následující kapitola představuje výběr industriálních památek Ostravska, a to jak těch známých a vysoce navštěvovaných, tak právě i těch, které jsou pro návštěvníky méně atraktivní. Památky a objekty byly vybírány tak, aby pokryly spektrum průmyslového dědictví, byly dostupné a pro návštěvníky něčím zajímavé. Industriální památky byly vybírány jak v centru Ostravy, tak i z okrajových oblastí. Pro výběr konkrétních památek byla použita publikace Ostrava – turistický průvodce po industriálních památkách (Navrátil, 2010, Ed. Ostrava: turistický průvodce po industriálních památkách). Další informace o objektech byly dohledány buďto na webových stránkách konkrétních objektů nebo v národním památkovém katalogu (Památkový katalog, 2015).

### 9.1 Objekty s možností organizované prohlídky

#### Dolní Vítkovice

Jedná se o rozsáhlý průmyslový areál Vítkovických železáren, kde se mezi lety 1828 až 1998 těžilo uhlí a vyrábělo surové železo. Areál se skládá ze tří hlavních částí – černouhelného dolu Hlubina, vysokopečního provozu a koksovny. Oblast je zapsána v seznamu Evropského kulturního dědictví. Po ukončení výroby se uvažovalo o zbourání areálu, nicméně nakonec bylo přistoupeno k jeho revitalizaci a zachování jako významné industriální technické památky. Národní kulturní památkou byla oblast vyhlášena v roce 2002, do seznamu Evropského kulturního dědictví byla oblast zapsána v roce 2008. V roce 2012 byla dokončena 1. část projektu a veřejnosti byly zpřístupněny tři základní objekty: vysoká pec, plynojem a budova energetické ústředny.

V okolí vysoké pece vznikl naučný okruh, který návštěvníka seznámí s procesem tavby surového železa a provede ho všemi důležitými místy jako místo odpichu vysoké pece včetně vnitřního prostoru, odlévací plošina nebo velín s původním zařízením nebo výtahem pro navážku tavného materiálu. Na vrcholu pece byla také postavena unikátní multifunkční nástavba do výšky 77 metrů, která slouží jako rozhledna a kavárna. Podle tvaru šroubku byla nazvána Bolt Tower.

Bývalý plynojem o obsahu 50 000 metrů krychlových sloužil během provozu k ukládání vyčištěného vysokopečního plynu a pomáhal také udržovat tlak v plynové síti. Vysokopeční plyn vznikal jako vedlejší produkt při výrobě železa a byl používán na vytápění areálu, ohřev koksovacích komory a sloužil jako palivo plynových motorů v různých provozech výroby.



S ukončením provozu železáren byl v roce 1998 ukončen i provoz plynojemu. Poté bylo rozhodnuto o přestavbě na multifunkční aulu Gong. Zvon plynojemu byl vyzvednut a do zvětšeného vnitřního prostoru tak bylo možné umístit velkokapacitní sál s kapacitou 1500 návštěvníků, dále pak několik konferenčních sálů, foyer, šatnu pro hosty a galerii (Industriální architektura, vzdělávání, kultura, propojení komunit v srdci Evropy, 2020).

Objekt bývalé energetické ústředny byl přestavěn na Malý svět techniky. Jde o interaktivní vzdělávací expozici zaměřenou na technickou historii regionu a zpracování surového železa právě v areálu Dolních Vítkovic. V objektu vzniklo také několik učeben a velký výukový sál. Každý rok se zde koná hudební festival Colours of Ostrava Areál Dolních Vítkovic má soukromého vlastníka – sdružení Dolní Vítkovice.

### **Landek Park**

Nedaleko národní přírodní památky vrchu Landek u Petřikovic se nachází nejstarší štolový uhelný důl na ostravsku – důl Anselm. Byl založen roku 1830 jako důl povrchový, později přeměněn na hlubinný. Po ukončení těžby v roce 1983 zde bylo založeno Hornické muzeum, které je dnes největší svého druhu v České republice. Pro návštěvníky bylo zpřístupněno čtvrt kilometru podzemních šachet přístupných důlním výtahem, ve kterých jsou ukázána autentická hornická pracoviště. Dále je zpřístupněna expozice důlního záchranářství, průmyslové architektury, důlní techniky 20. století a expozice historie dopravy důlních materiálů. Odehrávají se zde slavnosti související s báňskou záchranou službou, jako například vyznamenání vysloužilých záchranářů. Celý areál je kulturní památkou od roku 1958. Landek Park spadá pod vlastnictví Vítkovice holding (O Landek Parku, 2020).

### **Důl Michal**

Národní kulturní památka Důl Michal se nachází v Ostravě – Michálkovicích. Počátky těžby spadají do roku 1843 kdy zde byly vyhloubeny první dvě jámy na těžbu černého uhlí. Provoz byl ukončen v roce 1994 a důl byl darován Ministerstvu kultury. To zde následně zřídilo Průmyslové muzeum. To bylo ovšem již za 6 let zrušeno a areál byl převeden pod správu Národního památkového ústavu. Ten zde vytvořil expozici “posledního pracovního dne” a zpřístupnil Důl Michal veřejnosti. Během prohlídky návštěvníci uvidí řetízkovou šatnu, známkovnu, koupelnu a administrativní budovu s několika výstavami, kanceláře geologů, dispečink, výdejnu svačin, výdejnu prádla a také samotnou typickou a známou těžební budovu. Vlastníkem objektu je v současné době Národní památkový ústav (O Dole, 2020).

### **Ostravar**

Tento Ostravský pivovar byl založen roku 1879. V průběhu 20. století zde sice došlo k mnoha přestavbám a modernizacím, nicméně u některých částí areálu zůstala dodnes zachována původní historická podoba. Pivovar je stále v provozu a nabízí návštěvníkům možnost komentované prohlídky jak samotného areálu, tak procesu výroby piva. Turisté mohou navštívit také muzeum značky a degustační síň. Pivovar také pravidelně pořádá v areálu každé léto pivní slavnosti spojené s koncerty známých hudebních skupin. Vlastníkem pivovaru Ostravar je skupina Pivovary Staropramen a. s. (O pivovaru, 2018)

### **Důl Petr Bezruč**

Černouhelný důl nesoucí jméno básníka Petra Bezruče se nachází v části Slezská Ostrava. Byl zprovozněn v roce 1848 a až do poloviny 20. století byl pojmenován důl Terezie. V současné době je důl již nečinný – těžba byla ukončena v roce 1992, důlní jámy byly zlikvidovány zásepem, nicméně obě těžní věže zůstaly zachovány. Novější z nich, tzv. Kladivová těžní věž, která tvořila dominantu Slezské Ostravy byla prohlášena kulturní památkou ČR. Bohužel pro svůj špatný stav ohrožující okolí byla v roce 2002 odstřelena. V současnosti je důl pod správou státního podniku DIAMO, jehož úkolem je realizace zahlazování následků hornické činnosti po těžbě uranu, rud a uhelného hornictví v České republice. Důl je možné navštívit při občasných dnech otevřených dveří, které tento podnik příležitostně pořádá (Kukutsch, 2009).

## **9.2 Objekty volně přístupné**

### **Vítkovické kolonie**

Nedaleko železárenského areálu v Ostravě ve čtvrti Vítkovice se nachází také dělnické kolonie z 19. století. S tím, jak narůstal počet zaměstnanců železáren, vznikla také potřeba pro jejich sociální zázemí. Byly proto budovány dělnické kolonie pro dělníky s domy, ubytovnami a další nezbytnou občanskou vybaveností: společenským domem, radnicí, nemocnicí, kostelem, tržnicí, školami a hospodami. V dnešní době jsou tyto kolonie městskou rezervací, která chrání jedinečnou a typickou atmosféru neomítnutých domů postavených z červených pálených cihel. Ta připomíná podobné kolonie z Anglie nebo Holandska. Jedná se o velké množství objektů, z nichž každý má jiného vlastníka (Historie Vítkovic, 2019).

### **Elektrárna koksovny Karolina**

Elektrárna byla postavena pro potřeby koksovny Karolina v roce 1905. Byla součástí areálu žofínské huti, jejíž stavby zanikly v 80. letech 20. století, zůstala jen Elektrárna koksovny Karolina a energetická ústředna č. III Vítkovických železáren. Stavba je ve stylu tradiční průmyslové architektury přelomu století. Je podélného půdorysu, je zděná a v exteriéru neomítnutá. V letech 2012–2014 prošla elektrárna konverzí (změnou funkce) a dnes je součástí tzv. Trojhalí Karolina. Elektrárna je přestavěna na „zastřešené náměstí“, kde se mohou konat koncerty, divadelní představení, trhy a další kulturní, ale i sportovní akce. Bývalá ústředna se proměnila ve sportovní zařízení. Najdeme zde dvě tělocvičny a také sportovní bar. Rekonstrukce byla financována z rozpočtu Evropské unie a města Ostravy. Od roku 1991 je bývalá elektrárna chráněna jako památková zóna. Vlastníkem objektu je zájmové sdružení právnických osob Trojhalí Karolina. Návštěvníci zde mohou nejen obdivovat industriální architekturu, ale také si zasportovat či navštívit občasně kulturní akce. Dále je zde v blízkosti nákupní centrum Nová Karolina nebo železniční muzeum.

### **Kuželová halda Ema**

Halda Ema je uměle vytvořený vrch z ukládané hlušiny vyvezené z okolních dolů Ema a Terezie. Rozkládá se na kopci Hladnov. Halda byla patrně založena kolem roku 1920 a poslední dosyp zde byly roku 1960. Kuželovitý násyp ční do výše 315 m. n. m. Dnes je kopec dominantou města. Halda doposud mírně prohořívá a občas zde dochází k výronu plynů. Dříve holý vrch je dnes již z části hojně zarostlý keři a stromy. Pouze pás – trasa bývalé lanovce je holá. Od roku 2003 zde probíhá monitoring, pomocí sond a vrtů. Halda Ema spadá pod areál uhelného dolu Trojice a je spolu s ním od roku 1995 zařazena na seznamu kulturních památek. Vlastníkem pozemku je společnost RPG. V minulosti byl přístup zakázán z důvodu úniku nebezpečných plynů. Od roku 2012 je však přístup opět povolen, na vrcholu byla vybudována nová turistická stezka, která mapuje hornické dějiny města. Vrchol haldy nabízí unikátní výhledy na město (Unikátní doutnající památka, 2019).

### **Most Miloše Sýkory**

Obloukový ocelový most, postaven podle projektu Ing. Hermanna v letech 1912–1914. Most vede přes řeku Ostravici a spojuje moravskou a slezskou část Ostravy. Byl vyrobený ve Vítkovických železárnách. Jméno nese po soustružníkovi Miloši Sýkorovi, který v roce 1945 spolu se svým kamarádem znemožnil nacistům vyhodit most do povětří. Po přestřižení drátu vedoucí k výbušnině byl nacisty zabit. Most Miloše Sýkory nahradil několik

předchozích mostů, které byly ve špatném stavu či se dokonce zřítily. Od roku 2009 je most památkově chráněn. Vlastníkem mostu je statutární město Ostrava.

### **9.3 Objekty nepřístupné – možnost prohlídky pouze z venku**

#### **Důl Jindřich**

Jedinými pozůstatky po bývalém areálu dolu Jindřich je těžní věž a jámová budova z roku 1846. Jako první se zde v roce 1846, po explozi důlních plynů, začal používat bezpečnostní Wolfův benzinový kahan. Jáma Jindřich měla jako první v Ostravě také ocelovou těžní věž, jinde doposud používaly věže dřevěné. Po ukončení provozu dolu v roce 1982 byla těžní jáma zasypana a zbourán celý areál kromě jámové budovy a těžní věže. V letech 1982–1990 byl za těžní věží postaven hotelový dům Jindřich. V současné době je plánována přestavba hotelového domu. Důl je od roku 1958 chráněnou kulturní památkou. Vlastníkem objektu je Asental Group, který nechává areál chátrat a neumožňuje vstup do objektu, proto je možné vidět budovu i těžní věž pouze z venku.

#### **Vodárenská věž, Slezská Ostrava**

Secesní vodárenská věž byla postavena roku 1909, kdy se počet obyvatel Slezské Ostravy rozrostl natolik, že bylo zapotřebí postavit nový vodojem. K osmibokému půdorysu stavby je připojena Vyhlídková věž s rozhlednou. V 70. letech 20. století byla věž přestavěna na bar se saunou, tato úprava si vyžádala výrazné stavební úpravy. Bar byl později zrušen a nyní je věž využívána pouze jako anténový nosič internetového providera. Vodárenská věž je chráněna jako kulturní památka od roku 1992. Vlastníkem věže je v dnes firma Ha-vel reality.

#### **Důl Michálka**

V roce 1841 hrabě Wilczek založil důl Jan Nepomuk, jako mělké dílo, později se důl proměnil v hlubinný. Kousek od tohoto lomu vznikl další hlubinný důl Jan Michaeli, neboli Michálka. Toto označení se nakonec ujalo pro obě jámy. Po ukončení těžby v roce 1964 byly obě jámy zasypany, těžní věž a jámová budova byly zbourány. Dochované objekty strojovna, kompresorovna a koupelna jsou památkově chráněny od roku 1995. Kompresorovna a strojovna jsou dnes výrobně využívány, avšak budovy nejsou v dobrém stavu. Důl je dnes ve vlastnictví společnosti SATJAM, která v areálu vyrábí kovovou střešní krytinu.

### **Důl Alexandr**

Důl Alexandr byl postaven v letech 1896–1913. Má dvě jámy – těžní a větrnou. Dominantou areálu byla kotelna s komínem po stranách s těžními věžemi a jámovými budovami. Později došlo k nahrazení parního těžního stroje elektrickým, byly nahrazeny i věže a těžní jámy. A byla dostavěna kompresorovna a kovárna. Důl ukončil provoz v roce 1994 a postupně chátral. Od roku 2003 areál prochází postupnou obnovou. Těžní věž a budova vtažné jámy, těžní věž a budova výdušné jámy, administrativní budova, kotelna s komínem, kočárovna, kompresorovna, koupelny, kovárna a lampovna jsou od roku 1993 památkově chráněny. Důl je vlastněn státním podnikem DIAMO.

### **Uhelný důl Trojice**

Uhelný důl byl založený v roce 1843 hrabětem Wilczkem. O rok později zde započala těžba uhlí. Poprvé se zde na Ostravsku v roce 1845 použil parní stroj a o dva roky později parní čerpadlo – technický div doby. V 70. letech 19. století zde proběhla rozsáhlá modernizace. Byla vyzděna a rozšířena jáma, vznikla zde nová strojovna a zdokonalil se systém větrání. Těžba zde byla ukončena v roce 1967. dochované objekty jsou ukázkou průmyslové secese a jsou od roku 1995 chráněny jako industriální památka. Vlastníkem je zde také státní podnik DIAMO.

### **Důl Hubert**

Důl Hubert byl založen roku 1854 bratry Kleinovými, jméno dostal po nejmladším z bratrů. Architektonicky se podobal dolu František či Alexandr. Mezi lety 1924–1928 prošel důl přestavbou a elektrifikací. Po druhé světové válce byl důl přejmenován na důl Stachanov. Důl byl činný v letech 1855–1966. v roce 1992 byla jáma zasypána. Kromě elektrického vratu ve strojovně zůstal zachován elektrický pístový kompresor Siemens-Schuckert z roku 1913, umístěný v bývalé kompresorovně, dnes administrativním a sociálním zázemím. Oba stroje jsou památkově chráněny. Areál byl postupně obnoven. I zde je vlastníkem státní podnik DIAMO.

### **Lihovar Dubí**

Lihovar nechal postavit v roce 1899 podnikatel Vilém Grauer. Po roce 1908 došlo ke sloučení lihovaru se společností Spiritusindustrie A.G. Wien. V té době patřil svým zařízením k nejmodernějším v Čechách. Kromě toho, že se zde vyráběl čistý líh, se zde vyráběl i éter a octan amylnatý. Komplex budov lihovaru je ukázkou průmyslové architektury z konce 19. století. Budovy mají novogotickou podobu. Celý komplex

se rozkládá nedaleko nádraží Svinov. Ke komplexu budov lihovaru přiléhají obytné domy pro zaměstnance lihovaru se zahrádkami a úřednickým domem. Úřednický dům je památkově chráněný. Modernizace proběhla v roce 1950, kdy zde byla postavena nová kvasírna. Výroba zde skončila po roce 1990. Dnes v areálu sídlí několik firem, ale část objektů zde chátrá. Areál je rozdělen do vlastnictví několika soukromým firmám.

### **Důl Oskar**

Černouhelný hlubinný důl Oskar se nachází u obce Petříkovice. Hloubení dolu začalo v roce 1891. Těžba v tomto dole od počátku probíhala s vysokými náklady, protože musely být překonávány mimořádně obtížné geologické podmínky. Navíc již v roce 1898 došlo k velké havárii a k částečnému zatopení dolu. V průběhu 2. světové války se proto uvažovalo o uzavření dolu. Nicméně kvůli velké poptávce po černém uhlí probíhala těžba až do roku 1967. Důl byl zasypán a bylo odstraněno technické zařízení. Areál od té doby sloužil jako sklad technických služeb, některé objekty byly upraveny na obytné domy. Cenná je zde především jedinečná stavební kompozici, využívající terénního zlomu a také industriální architektura z režného zdiva. Od roku 1995 je část budov památkově chráněna. Vlastníkem dolu je společnost ORC recycling s.r.o.

### **Důl, koksovna a elektrárna František**

Bývalý průmyslový komplex se rozkládá v Ostravské části Přívoz. Skládá se z černouhelného hlubinného dolu, koksovny na zpracování vytěženého uhlí, elektrárny a dalších pomocných provozů. Důl s dnešním názvem Odra byl největším v celém Ostravsko-karvinském revíru. První práce na výstavbě začali již v roce 1949 a díky blízkosti Severní dráhy císaře Ferdinanda došlo v rychlému rozvoji. Těžba pokračovala až do roku 1994, poté byla důlní jáma zasypána a těžební věž odstřelena. V současné době je zde průmyslová zóna, nicméně jsou zde stále k vidění některé původní historické objekty, odvětrávací komíny původního dolu nebo zmodernizovaná hala elektrárny. V roce 2006 byla zpracována studie na nové využití oblasti – podle ní by zde mohla být vybudována výstavní síň, zábavní centrum pro děti, fitness a relax centrum, horolezecká stěna a gastronomické centrum s vyhlídkovou restaurací. Vlastníkem areálu je energetická společnost Dalkia (Pintér, 2011)

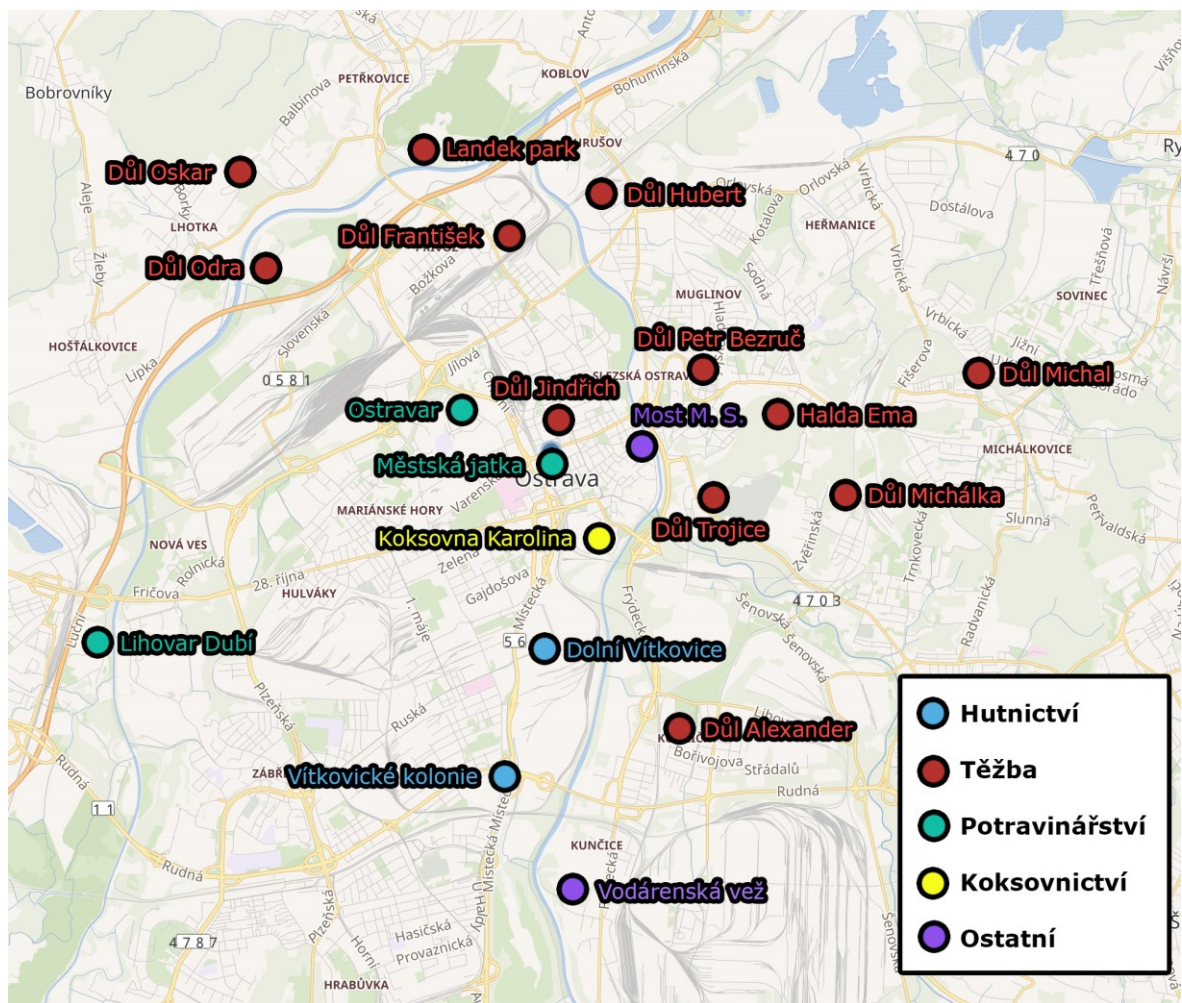
### **Důl Odra**

Druhý Ostravský černouhelný důl s názvem Odra (nebo také Stará Odra) je možné nalézt v části Ostravě-Přívoz. Těžba byla zahájena 1910. Patřil k dolům relativně malým, nicméně

zajímavou součástí byla téměř 2 kilometry dlouhá lanovka pro dopravu vytěženého uhlí do koksovny Ignát. Některé objekty byly částečně dochovány do dnešní doby, některé z nich byly rekonstruovány. Strojovna, správní budova a vrátnice byly prohlášeny za národní kulturní památky v roce 1996. Doly vlastní národní podnik DIAMO.

### **Městská Jatka Ostrava**

Tento areál bývalých jatek najdeme téměř v centru Ostravy. Je složen z budov postavených z režného neomítaného zdiva s dominantní věží. Vystavěn byl roce 1881 a svému původnímu účelu sloužil do 70. let 20. století. Od té doby chátral. Proto měl být zbourán a nahrazen panelovou zástavbou. K tomu naštěstí nedošlo a v roce 1987 byla jatka zapsána na seznam kulturních památek. Chátrající areál byl pod příslibem rekonstrukce prodán v 90. letech soukromé společnosti, k rekonstrukci ale nedošlo a jatka byla znovu odkoupena statutárním městem Ostrava. Město na začátku roku 2017 vyhlásilo mezinárodní architektonickou soutěž na konverzi jatek, která byla zahájena v roce 2020. Vzniká zde sídlo městské galerie současného umění (Městská jatka Ostrava, 2016).



Obrázek 6 - Mapa industriálních památek (Zdroj: Mapy.cz, vlastní tvorba)

#### 9.4 Shrnutí a představení existujících aplikací

Z výše uvedených památek jsou čtyři zapojené do projektu Technotrasa. Jsou to Dolní Vítkovice, Vítkovické kolonie, Důl Michal a Landek Park. Projekt Technotrasa propojuje unikátní místa plné zážitků, které připomínají technickou a řemeslnou vyspělost severní Moravy a Slezka. Projekt je dostupný pouze přes webové stránky a nemá svou vlastní mobilní aplikaci. To je komplikací pro návštěvníky, kteří nemají v telefonu mobilní data. V budoucnu by se dalo uvažovat, že objekty zapojené v Technotrase by se mohly integrovat do navrhované aplikace a rozšířit tak seznam památek a využít již existujících navržených tras. Jak vyplývá z níže uvedených rozhovorů destinační management Moravskoslezského kraje o aplikaci pro projekt technotrasy zatím neuvažuje.

Město Ostrava již má svou vlastní mobilní aplikaci OSTRAVA!!! Z technických památek najdeme v aplikaci pouze Landek Park, Dolní Vítkovice, Trojhalí Karolina, důl Michal, důl



Hlubina a haldu Ema. Ostatní méně známé industriální památky zůstávají opomenuty. Aplikace nabízí funkce jako zobrazení památky na mapě či navigaci s možností volby dopravního prostředku. Kromě toho obsahuje stručný popis památky a umožňuje uživateli ji ohodnotit. Aplikace představuje také muzea, rozhledny, přírodní památky, kulturní akce, sportovní akce a další vyžití v Ostravě. Není tedy primárně zaměřena na industriální památky. Dále zde najdete informace a tipy, kde se dobře najíst, kam na dobrou kávu nebo drink. Aplikace je dostupná ve čtyřech jazycích, a to v češtině, polštině, angličtině a němčině.

## 10 ROZHOVORY S AKTÉRY CESTOVNÍHO RUCHU

Rozhovor s ředitelem informačních center a destinačního managementu v Ostravě panem magistrem Jiřím Šimonem.

Otázky:

### 1. Z jakých zahraničních zemí jezdí do Ostravy turisté nejčastěji?

Ze statistik ubytovaných hostů vyplývá, že se v Ostravě ubytovávají nejčastěji Němci, Poláci a Slováci. V řadách jednodenních návštěvníků dominují Poláci.

### 2. Jaké je zastoupení jednotlivých věkových skupin turistů na Ostravsku?

Obávám se, že neexistují relevantní data. V ubytovacích kapacitách stále převládá business segment, případně hosté, kteří přijedou na konkrétní kulturní nebo sportovní akci. Proto bych předpokládal, že budou převládat hosté ve věku 30-60 let, spíše bez dětí.

### 3. Je mezi návštěvníky Ostravy zájem také o industriální památky?

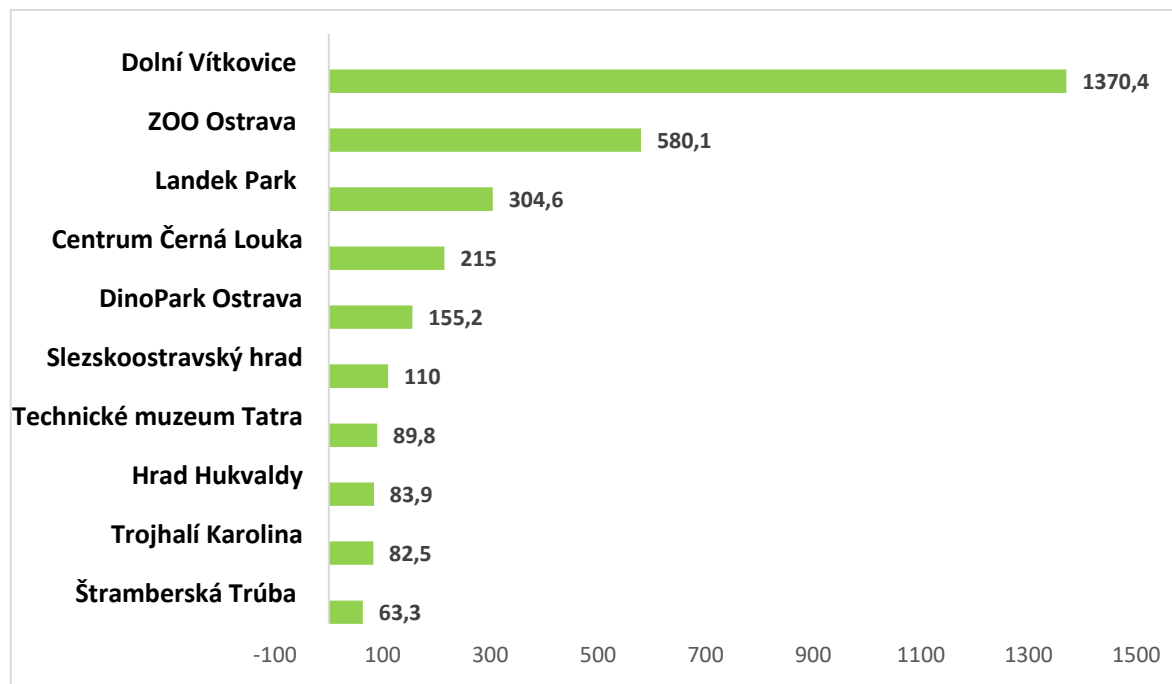
Samozřejmě, jen areály DOV a Landek Parku jsou nejnavštěvovanějším turistickým cílem mimo Prahu

### 4. Existují nějaké materiály či mapky na propagaci industriálních památek a objektů?

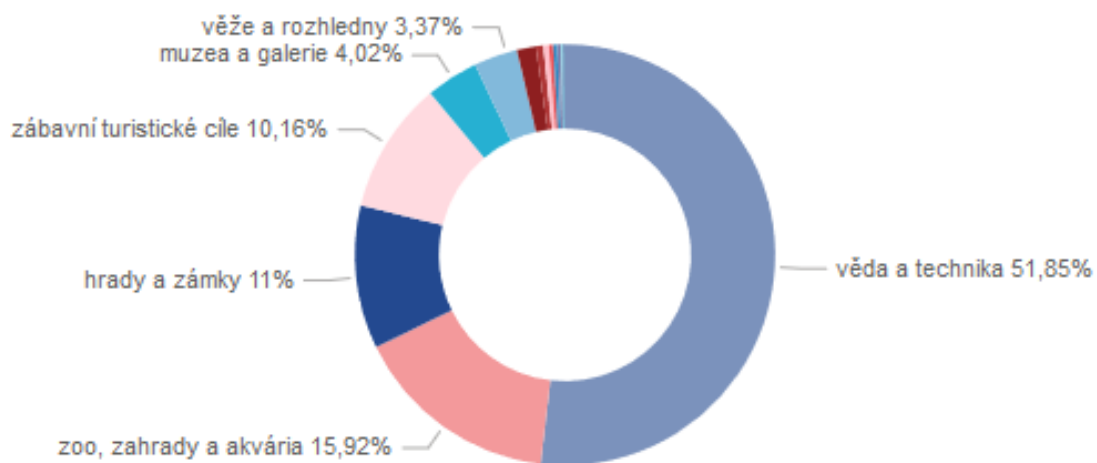
Přístupným technickým památkám věnujeme velký prostor v tištěných Kapesních průvodcích i trhacích mapách Ostravy a také na našem webu. Tiskoviny čistě věnované tomuto segmentu však nemáme.

### 5. Myslíte, že by mobilní aplikace mohla zvýšit zájem o industriální památky?

Pokud najdete způsob, jak uživatele motivovat ke stáhnutí a používání, tak by aplikace mohla mít šanci. Obecně jsem spíš zastáncem responsivních webů.



Obrázek 7 - Návštěvnost turistických cílů Moravskoslezský kraj 2019 (Zdroj: Kupčíková, 2020)



Obrázek 8- Kategorie turistických cílů Moravskoslezský kraj 2019 (Zdroj: Kupčíková, 2020)

Rozhovor s projektovou manažerkou destinačního managementu Moravskoslezského kraje paní Inženýrkou Ninou Kavan:

Otázky:

**1. Snaží se kraj propagovat technické a industriální památky a jak?**

Technické památky jsou alfou a omegou Moravskoslezského kraje. Díky nim je náš region originální a pro návštěvníky dobře zapamatovatelný (resp. takovou koncentrací technických památek, jako máme v kraji, ve zbytku ČR nenajdeme – nemáme v tomto silnou konkurenci). Technické památky se sdružují do Technotrasy. Produkt cestovního ruchu má na starost destinační společnost Moravskoslezského kraje – Moravian-Silesian Tourism (MST). Pro tento rok je v technotrase začleněno cca 30 subjektů z celého kraje. Atraktivity jsou zasmulovány. MST zajišťuje propagaci technotrasy jako celku, působí jako poradce pro zapojené atraktivity.

**2. Jaké jsou plány rozvoje industriálního cestovního ruchu do budoucna?**

Pokračovat s Technotrasou a zkvalitňovat služby v zapojených atraktivitách. Momentálně je technotrasa napasovaná pro české turisty. Cílem je ji uzpůsobit tak, aby uměla obsloužit zahraniční návštěvníky (primárně v polštině a angličtině), např. audio průvodci nebo průvodci, kteří cizí jazyky ovládají. Dále chceme jednotlivé partnery ještě více mezi sebou propojovat a to tak, aby se na svých prohlídkách mohli vzájemně doporučovat k návštěvě. To je naprosto stěžejní.

**3. Technických objektů je na Ostravsku nespočet, spousty jich tu ale chátrají, chtěl by je kraj do budoucna více využívat?**

Ano. Obnova technických objektů probíhá postupně. Z nedávných projektů např. zpřístupnění koksárenské věže v Dolních Vítkovicích. Ta se otevřela v roce 2019 a stala se součástí prohlídkového okruhu. Nyní např. krajský projekt POHO, který tvoří koncepci po hornické krajině

**4. Myslíte si, že by aplikace jako turistický průvodce po památkách byla realizovatelná? Případně přemýšlel kraj nad tím zviditelnit industriální dědictví pomocí mobilní aplikace?**

Nad aplikací nepřemýšlíme. Náš web technotrasy.cz je plně responzivní a dobře se tak zobrazuje na všech zařízeních. Spíše jdeme cestou responzivity než tvořením aplikací.

## **5. Bylo by teoreticky možné do budoucna uvažovat o propojení mobilní aplikace a projektu technotrasy?**

V případě, že by aplikace nabídla nové možnosti či funkčnosti, které nelze tvořit díky responzivité webu, uvažovali bychom nad tím. Nyní však tuto potřebu nemáme.

Zjištění informací o industriálních památkách a projektu USE-IT, ve Zlínském informačním centru:

### **1. Zajímají se lidé o industriální památky?**

Ano, návštěvníci se ptají na areál Svit, hlavně baťův institut budovy 14 a 15, kde se nachází knihovna, galerie a muzeum. Mladší návštěvníci se ptají na kavárny a bary nacházející se v areálu Svit.

### **2. Snažíte se o propagaci industriálního dědictví?**

Ano v každém informačním centru najdete spoustu materiálu a brožur věnujících se převážně baťovské architektuře. Brožury lákají na zámek, areál svitu, baťovské domky, baťovu vilu, mrakodrap a další. Pro mladé zde máme novou USE-IT mapu.

Zlín je osmým městem v Česku, které vydalo mapu USE-IT, která je určena pro mladé cestovatele s omezeným rozpočtem. Mapa obsahuje tipy, kam za kulturou zadarmo, do kterých podniků chodí rádi místní, kam na dobré kávé i jídlo. Mapa je v české nebo anglické verzi a spolupracovali na ni občané, zástupci zlínského kreativního klastru a studenti UTB. Mapu si lze vzít buď v informačních centrech nebo si ji stáhnout do telefonu.

### **3. Je mezi mladými zájem o USE-IT mapu?**

Ano, několik mladých lidí se na ni již v informačním centru ptalo. Je to dobrý způsob, jak mladé motivovat k návštěvě areálu svitu a Zlína vůbec, díky tomu, že mapa obsahuje typy i na dobré bary včetně jejich otevírací doby.

## 11 HODNOCENÍ PŘÍNOSŮ MOBILNÍ APLIKACE

Tato kapitola se zamýšlí nad přínosy mobilní aplikace. Ukazuje, že navrhovaná aplikace by byla značným přínosem nejen pro samotné uživatele, ale i pro Město Ostrava a všechny partnery zapojené do projektu.

### 11.1 Přínosy pro město Ostrava

Hlavní přínosem by mělo být zvýšení zájmu o industriální památky. To sebou nese i více turistů, kteří zde utratí peníze, které pak mohou být využity pro další rozvoj a investice do industriálního cestovního ruchu. Zvýšený počet turistů přináší zisky i do jiných odvětví jako třeba hotelnictví, gastronomie, pohostinství nebo obchod. Pro město představuje mobilní aplikace další moderní propagační nástroj, který vychází z konceptu moderních trendů pro rozvoj industriálního cestovního ruchu. Na rozdíl od tištěných materiálů umožňuje aplikace jednodušší a levnější možnost aktualizace poskytovaných informací. Díky možnosti volby z několika jazyků by aplikace mohla přilákat také více zahraničních návštěvníků. Velkým přínosem aplikace také bude možnost zpětné vazby od návštěvníků a získávat statistiky návštěvnosti i u památek, kde není dosud statistika možná.

### 11.2 Přínosy pro uživatele

Uživatel získá především snadno dostupné informace na jednom místě. V aplikaci si najde svůj cíl, jak se k němu dostat i jeho stručný popis. Aplikace ušetří čas a usnadní plánování výletu. Výhodou pro uživatele je že aplikace bude zadarmo dostupná v Google Play nebo Apple Appstore. Bude převážně fungovat i bez nutnosti připojení k internetu. Nemalou výhodou je také možnost za návštěvu památek získat odměnu. Uživatel se dozví i o méně známých industriálních památkách. U aplikace se dá nastavit jazyk, to bude výhodou hlavně u zahraničních návštěvníků. Nespornou výhodou je také možnost přečíst si hodnocení nebo komentáře ostatních uživatelů.

### 11.3 Přínosy pro partnery

Partneři, kteří se zapojí do projektu formou poskytnutí odměny získají relativně výhodnou formu reklamy a propagace. Jejich zapojení se do Aplikace přinese zvýšení návštěvnosti i jim samotným. Je zde možnost přidat je i do mapy, která uživatele upozorní, že se nacházejí v jejich blízkosti. Výhodou také můžou být dobré vztahy s městem Ostrava.

## 12 NÁVRH PROJEKTU

V této kapitole bude představen konkrétní návrh na rozvoj industriálního cestovního ruchu pomocí mobilní aplikace. Návrh čerpá inspiraci z úspěšných mobilních aplikací Evropských industriálních památek. Ale také z aplikace OSTRAVA!!!

### 12.1 Návrh projektu – mobilní aplikace

#### 12.1.1 Popis mobilní aplikace

Hlavním účelem aplikace je snadno, přehledně seznámit uživatele s industriálními památkami na Ostravsku. Aplikaci bude zřizovat samo město Ostrava. Uživateli poskytne užitečné rady a informace, které k návštěvě potřebuje vědět. Pomůže mu jak s výběrem cílů, tak i s organizací a plánováním cesty. Motivuje také uživatele k návštěvě méně známých, ale přesto velmi zajímavých cílů pomocí sbírání bodů. Tyto body poté bude moci vyměnit za odměny. Aplikace také umožní sdílení rad, hodnocení a poznatků mezi uživateli. Uživatelé díky takové aplikaci získají všechny potřebné informace rychle a na jednom místě přímo ve svém chytrém mobilním telefonu. Aplikace je určena jak pro turisty české i zahraniční – aplikace bude kromě českého, také v anglickém a polském jazyce. Tak také pro místní obyvatelé. Cílovou skupinou jsou především rodiny s dětmi a mladí lidé. Aplikace bude dostupná pro telefony Android a Apple. Bude zadarmo ke stažení na Google Play a Apple Appstore. Propagace aplikace bude jednak na webových stránkách města a také na letácích v infocentrech.

#### Cílová skupina

Cílovou skupinou jsou mladí lidé ve věku od 15 do 50 let, a to jak sami, tak s rodinou. Cílovou skupinu vymezuje především skutečnost, že lidé staršího věku nevyužívají vůbec nebo jen málo chytré mobilní telefony. Mladí lidé využívají jak chytré mobilní telefony, tak také preferují individuální cestování, kdy si sami vytváří trasu a program.

#### Úvodní obrazovka

Po prvním spuštění aplikace se zobrazí nejprve volba jazyka a poté úvodní obrazovka, která bude stručně informovat uživatele o tom, jak aplikaci používat – vybrat si památky, navštívit je, naskenovat QR kód a vybrat si odměny. Poté, co uživatel začne aplikaci používat, bude úvodní obrazovka ukazovat informační přehled: například kolik památek uživatel už navštívil, kolik jich ještě zbývá nebo kolik bodů uživatel získal za navštívené památky.

Z úvodní obrazovky bude možné otevřít hlavní menu aplikace. To bude obsahovat následující sekce:

- mapa
- objekty
- moje aktivita
- skener QR
- nastavení

V horní části menu bude pole pro zadání textu k vyhledávání – to umožní uživateli rychlý přístup k informacím na základě zadaného výrazu.

### **Mapa**

V této sekci bude zobrazena mapa Ostravy s vyznačenými památkami a aktuální polohou uživatele. Památky, které již uživatel navštívil, budou označeny a odlišeny od těch, které ještě zbývá navštívit. Po kliknutí na památku se zobrazí stránka s detailní popisem památky (následující kapitola). Po zvolení památky bude zobrazena také možnost spustit navigaci k památce pomocí Google Maps. Ty umožňují volbu dopravního prostředku – autem, na kole, pěšky a v Ostravě také městskou hromadnou dopravu s detailním popisem linek, zastávek a přestupů.

### **Detail památky**

Tato stránka bude obsahovat fotografie, detailní textový popis památky a počet bodů, které uživatel návštěvou získá. Po návštěvě bude zobrazena informace, kdy byla památka navštívena. Stránka bude také obsahovat další užitečné detailní informace, například otevírací doba, cena vstupu, časová náročnost, kontakt, bezbariérový přístup a podobně. U památek, které mají webové stránky je možné zobrazit také tlačítko, které tyto stránky rovnou otevře. Dále je možné přidat tlačítko pro otevření prohlížeče a Google vyhledání dané památky v nastaveném jazyce uživatele. Stránka bude také zobrazovat komentáře, připomínky a hodnocení od jiných uživatelů, kteří již tuto památku navštívili. Nebyla-li památka ještě navštívena, bude zobrazeno také tlačítko, které umožní přidat památku do seznamu Moje trasa (případně tlačítko pro odebrání ze seznamu).



## Objekty

V sekci objekty bude zobrazen přehledný seznam všech památek – s názvem, fotografií a označením, zdali byla památka již navštívena. Pro lepší orientaci nabídne v horní části vyhledávání, řazení a filtrování seznamu – například podle časové náročnosti, možnosti prohlídky, vzdálenosti od aktuální pozice uživatele, s bezbariérovým přístupem a podobně. Památky zde bude možné také rovnou přidat do seznamu Moje trasa. Po kliknutí na položku seznamu bude otevřen detail památky, popsáný v předchozí kapitole.

## Moje aktivita

Tato sekce zobrazí seznam již navštívených památek včetně data a času návštěvy. Také zde uživatel najde svůj seznam Moje trasa, do kterého si může ukládat památky, které si přeje v budoucnu navštívit. Kromě toho tam bude zobrazen také celkový počet získaných bodů a odměny, které si uživatel může vyměnit za získané body. Po aktivaci odměny bude vygenerován kód a zobrazeny podmínky využití včetně pokynů jak a kde odměnu uplatnit či vyzvednout.

## Skener QR

Sekce skeneru umožní uživateli pomocí fotoaparátu naskenovat QR kód umístěný v blízkosti památky, jakmile ji skutečně navštíví. Ten může být umístěn na informační tabuli, nálepce, dveřích nebo jakémkoliv jiném vhodném místě. Jakmile dojde k úspěšnému skenu, aplikace zaznamená navštívení památky, započítá nově získané body a zobrazí okno s gratulací. Také umožní uživateli tento jeho úspěch jednoduše klikem tlačítka publikovat na sociálních sítích Facebook, Twitter a Instagram. To pomůže nejen k propagaci samotné aplikace, ale také navštěvovaných památek. Uživateli bude také nabídnuta možnost ohodnotit památku udělením hvězdiček a napsat vlastní komentář, připomínku k památce nebo radu pro další návštěvníky. K omezení podvodů ze strany uživatelů může být ještě přidána kontrola GPS polohy, zdali se v době skenu uživatel skutečně nachází v blízkosti dané památky.

## Nastavení

V nastavení bude moci uživatel zvolit několik možností přizpůsobení aplikace jeho potřebám. Především nastavení jazyka – to ovlivní nejen texty použité přímo v aplikaci, ale i jazyk, ve kterém bude prováděno vyhledávání webových odkazů a videí. Další z možností nastavení bude preferovaná forma dopravy – auto, hromadná doprava, pěšky nebo na kole. Toto nastavení ovlivní předvolby funkce navigace v mapě a také hodnoty časové náročnosti u jednotlivých památek. Do nastavení může být přidána také volba povolení notifikací, které

mohou upozornit uživatele v případě, že se ocitne v blízkosti některé z památek (na základě GPS pozice). V nastavení je také potřeba mít možnost aplikaci resetovat do výchozího stavu (pro opětovné použití, použití jiným člověkem a podobně).

### 12.1.2 Motivace k použití aplikace

Proto aby byla aplikace úspěšná je důležitá nejen její propagace, ale také motivace lidí k jejímu použití. Jednotlivé objekty jsou v aplikaci rozděleny do 3 kategorií, v nichž každá kategorie je ohodnocena jiným počtem bodů. Jeden bod získá návštěvník za nejvíce známé a navštěvované památky, jako jsou Dolní Vítkovice, Lanek park, důl Michal a Důl Petra Bezruče či pivovar Ostravar. Dvěma body budou hodnoceny objekty volně přístupné, tedy Most Miloše Sýkory, halda Ema, Vítkovické kolonie a areál koksovny a elektrárny, dnes trojhalí Karolina. A nakonec třemi body budou hodnoceny nejméně atraktivní objekty či areály, které jsou méně dostupné, je zde možná pouze venkovní prohlídka. Jedná se například o důl Jindřich, důl Odra, důl Michálka, důl Alexandr, lihovar Dubí či budova městských jatek.

Uživatel získá body za navštívení technické památky či areálu naskenováním QR kódu umístěného na tabuli či nálepce v blízkosti objektu. Nasbírané body se sčítají a uživatel může kdykoli v aplikaci zjistit, kolik bodů má již nasbíráno. Při navštívení všech památek uživatel získá 46 bodů. V aplikaci bude také zobrazen seznam odměn a u nich uvedeno kolik bodů uživatel potřebuje, aby některou odměnu získal.

#### Návrh odměn:

- Pexeso s motivem památek Ostravy nebo se zvířaty Ostravské ZOO – 3 body
- Přívěsek na klíče (svítilna) – 5 bodů
- Sleva 10 % na vybrané suvenýry v turistických infocentrech Ostravy – 5 bodů
- Káva zdarma (v kavárnách zapojených do projektu) – 5 bodů
- Sleva 15 % na vstupné do ZOO Ostrava – 7 bodů
- Sleva 15 % do Dinoparku Ostrava – 7 bodů
- 1 + 1 drink zdarma (v domluveném baru) – 7 bodů
- Sleva 20 % ze vstupného na Vyhlídkovou věž Nové radnice – 8 bodů
- Sleva 20 % ze vstupného na Slezskoostravský hrad – 8 bodů

- Sleva 15 % do kina - 8 bodů
- Sleva 20 % na bowling (v domluveném centru) – 8 bodů
- Sleva 20 % ze vstupného do Malého světa techniky v Dolních Vítkovicích – 10 bodů
- Sleva 20 % ze vstupného do Velkého světa techniky v Dolních Vítkovicích – 10 bodů
- Sleva 20 % ze vstupného do hornického muzea Lanek Park – 10 bodů
- Sleva do lanového parku 20 % - 10 bodů
- Sleva 10 % na konzumaci v restauraci (předem domluvené) -10 bodů

Seznam odměn je pouze návrhem, který se ovšem snaží navrhnout atraktivní odměny pro cílovou skupinu. Jak pro mladé lidi, kteří vyhledávají zábavu, tak pro rodiny s dětmi, kteří chtějí zábavu hlavně pro děti. Návrh odměn vychází z odměn poskytovaných v rámci projektu OSTRAVACARD. Tímto by se s některými partnery nemusela domlouvat nová spolupráce, pouze by se rozšířila ta současná.

## 12.2 Finanční analýza – rozpočet

Provozovatel mobilní aplikace by bylo město Ostrava. Konkrétně by tato služba spadala pod kompetence destinačního managementu. Na financování by se mohlo podílet jednak samo město Ostrava, které by mohlo dále zažádat o dotační titul Národní program podpory cestovního ruchu v regionech, konkrétně podprogram Marketingové aktivity v cestovním ruchu, který byl vypsán na období let 2016-2020. Tento program umožňuje získat dotaci ve výši 50 % uznatelných nákladů z celkového rozpočtu projektu.

Náklady na provoz aplikace jsou ve výši 70 – 80.000 tisíc korun každý rok. 2200 Kč je roční poplatek za umístění aplikace v Apple Appstore (Google Play je zdarma) a zbylé náklady jsou na údržbu a aktualizaci aplikace.

Tabulka 4 - Rozpočet

<b>Položka</b>	<b>Časový odhad</b>	<b>Cena</b>
IT služby		
Příprava projektu a návrh architektury	40 hodin	
Návrh uživatelského rozhraní a grafiky	50 hodin	
Implementace a programování pro telefony Apple	210 hodin	
Implementace a programování pro telefony Android	210 hodin	
Serverová část (databáze, ukládání recenzí a hodnocení)	40 hodin	
Testování	40 hodin	
Opravy a rezerva pro nečekané problémy	40 hodin	
Distribuce na Apple App Store a Google Play Store	10 hodin	
<b>Celkem za IT služby</b>	<b>640 hodin</b>	<b>400 000 Kč</b>
Překlad do angličtina a polštiny		16 000 Kč
Propagace na webových stránkách města a infocenter města		0 Kč
Propagace – návrh letáčků		1 000 Kč
Propagace – tisk letáčků 5000 Ks		5 000 Kč
Tisk pexesa 1000 Ks		10 000 Kč
Přívěšky na klíče 500 Ks		10 000 Kč
<b>Celkem</b>		<b>442 000 Kč</b>

Náklady na IT služby a návrh aplikace se velmi liší na základě dodavatele. Cena služeb u velké softwarové společnosti se může pohybovat i v řádech milionů. Nižší ceny může nabídnout nezávislý softwarový vývojář. V modelovém rozpočtu počítám s běžnou cenou, kterou běžně nezávislý softwarový vývojáři účtují.

#### Detail rozpočtu za IT služby

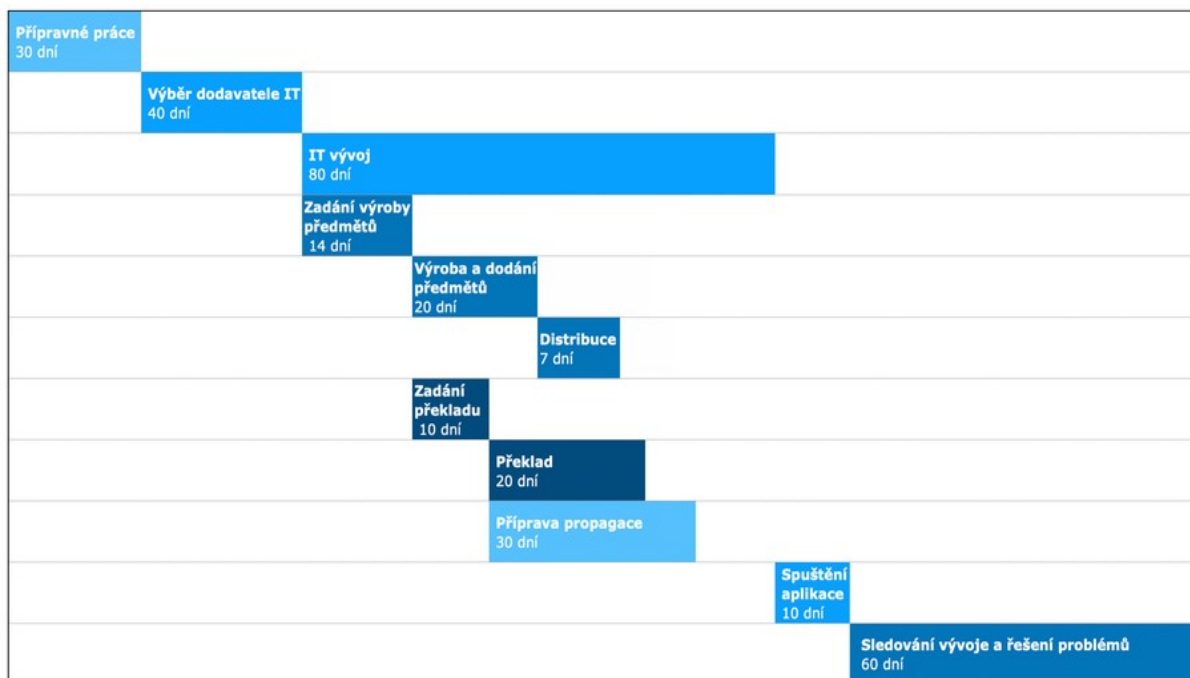
Celkem 640 hodin = 80 dní

Obvyklá sazba softwarových vývojářů mobilních aplikací je 5000 Kč / den

Celková cena za vývoj aplikace 400 000 Kč.

Odhad časových a finančních nákladů poskytla společnost 24i Media, která se zabývá vývojem mobilních aplikací a softwaru. Cena překladatelských služeb vychází ze sazebníků dostupných na internetu za překlad normostrany, vynásoben odhadovaným množstvím stránek od IT společnosti. Ceny za výrobu propagačního materiálu vyházejí ze skutečných veřejně dostupných ceníků společností zabývajících se výrobou reklamních předmětů.

### 12.3 Časová analýza



Obrázek 9 - Časová analýza projektu

První fází projektu jsou přípravné práce. Tato fáze trvá jeden měsíc. Zahrnuje detailní přípravu projektu včetně obsahu aplikace, vzhledu aplikace a detailního zadání pro

dodavatele. V následující fázi je třeba vybrat kvalitního a spolehlivého dodavatele IT služeb. Tato fáze je odhadnuta na 40 dní, pro důkladné prověření dodavatele a jeho konečný výběr. Nejdelsí fází projektu je samotný vývoj mobilní aplikace, trvající 80 dní. Samotný vývoj probíhá na straně dodavatele, proto je možné zahájit další fáze, jako zadání výroby propagačních předmětů a odměn. Tato fáze trvá 14 dní. Dalších 20 dní je počítáno na výrobu předmětů. A týden na jejich distribuci do všech Ostravských infocenter. Během výroby je možné zadat také překlad aplikace do cizích jazyků. Kdy zadání překladu trvá 10 dní a samotný překlad 20 dní. Při probíhající vývoji aplikace a překladu je čas na zahájení příprav propagace aplikace. Ta je odhadnuta na 30 dní. Po skončení IT vývoje následuje fáze spuštění aplikace v délce 10 dní a poté je aplikace dalších 60 dní sledována a řeší se případné problémy.

## 12.4 Analýza rizik

Tabulka 5 - Rizika

Riziko	Pravděpodobnost	Vliv	Výsledek	Priorita rizika	Opatření
Nezájem lidí o aplikaci, lidé nebudou dostatečně motivováni stáhnout si aplikaci, bude to pro ně zbytečnost	2	3	6		Dostatečná propagace, případně se pokusit navrhnout více atraktivní odměny
Nezájem o méně atraktivní industriální památky	2	2	4		Pokusit se zatraktivnit i méně navštěvované památky, např. vybudování baru či občerstvení v areálu nebo nějaké zábavy
Špatně implementovaná aplikace, technické problémy, nefunkčnost	1	3	3		Výběr spolehlivého dodavatele, průběžná kontrola stavu projektu
Neochota podniků ke spolupráci a poskytování odměn	1	2	2		Oslovit více podniků, vysvětlit jaké by to mělo přínosy pro podnik
Poničení tabulí s QR kódy	2	2	4		Mít v záloze náhradní kódy, občasná kontrola
Zneužití, neoprávněné získání bodů	1	2	2		Ošetření pomocí technického řešení v aplikaci (GPS lokace)

Tabulka 6 – Pravděpodobnost výskytu rizika

Pravděpodobnost výskytu rizika			
stupnice	Pravděpodobnost	Číselně	popis pravděpodobnosti
1	Malá	od 0,01 do 0,33	vyskytnout se může, ale nemusí také vůbec
2	Střední	od 0,34 do 0,66	může se vyskytnout
3	Velká	od 0,67 do 0,99	vyskytne se skoro vždy

Tabulka 7 – Vliv a dopad rizika

Vliv/dopad rizika			
Stupnice	Vliv/dopad	Číselně	Popis vlivu/dopadu
1	téměř neznamný	od 0,01 do 0,33	neovlivňuje ztelně projekt
2	Významný	od 0,34 do 0,66	vyžaduje řešení situace
3	velmi významný	od 0,67 do 0,99	významná zásah do projektu

Tabulka 8 – Priorita rizik

Priorita rizik		Výsledek rizika
	běžná rizika	1-3
	závažná rizika	4-6
	kritická rizika	7-9



## ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývala zhodnocením využívání industriálního dědictví pro podporu industriálního cestovního ruchu. A vlastním návrhem, jak zvýšit zájem o technické a industriální památky, a to především o ty z pohledu návštěvníka méně lákavé.

V analytické části práce byla představeno velké množství unikátní a zajímavých technických památek na území města Ostravy. Bylo ovšem zjištěno, že propagace ze strany města, kraje a dalších organizací se zaměřuje pouze na úzkou skupinu těch nejznámějších industriálních památek. Ty méně známé zůstávají stranou bez povšimnutí. Problémem méně známých a turisticky nevyužívaných památek je také fakt, že každá má jiného vlastníka, často jsou nepřístupné a chybí další infrastruktura. Prvním krokem ke zlepšení situace by mohla být mobilní aplikace, kterou tato práce navrhuje. Díky ní by mohly být tyto památky častěji navštěvovány, což by byla jistě motivace památky opravit, zpřístupnit a začít je více propagovat. Zvýšená návštěvnost by zcela jistě vytvořila poptávku po doplňkových službách v jejich okolí. To by mohlo pomoci s rozvojem turismu i v doposud méně navštěvovaných částech Ostravy. Tato práce by mohla posloužit například jako inspirace pro obor destinačního managementu Ostravy.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

A sneak peek of the Heineken Experience, ©2020. *Heineken Experience Amsterdam* [online]. [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: <https://www.heinekenexperience.com/en/about-the-experience/>

About ERIH, ©2020. *European Route of Industrial Heritage* [online]. [cit. 2020-07-18]. Dostupné z: <https://www.erih.net/about-erih/>

ANTUŠÁKOVÁ, Michaela, 2013. *Bakalářská práce: Historie a současnost Ostravského průmyslu*. Brno: Masarykova Univerzita, 49 s.

Brownfields. ©2016. *ArtsLexikon* [online]. [cit. 2020-07-10]. Dostupné z: <http://www.artslexikon.cz//index.php?title=Brownfields>

CzechTourism: Základní informace, ©2020. *CzechTourism* [online]. [cit. 2020-07-29]. Dostupné z: <https://www.czechtourism.cz/o-czechtourism/zakladni-informace/>

FREW, Elspeth Ann, 2010. *Industrial Tourism: A Conceptual and Empirical Analysis* [online]. [cit. 2020-08-04]. Dostupné z: [http://vuir.vu.edu.au/343/1/FREW%20Elspeth-thesis\\_nosignature.pdf](http://vuir.vu.edu.au/343/1/FREW%20Elspeth-thesis_nosignature.pdf)

Historie Vítkovic, ©2019. *Úřad městského obvodu Vítkovice* [online]. [cit. 2020-07-03]. Dostupné z: <https://vitkovice.ostrava.cz/cs/o-vitkovicich/historie>

INDROVÁ, Jarmila, 2007. *Cestovní ruch: (základy)*. Praha: Oeconomica, 118 s. ISBN 978-80-245-1252-5.

Industriální architektura, vzdělávání, kultura, propojení komunit v srdci Evropy, ©2020. *Dolní Vítkovice* [online]. [cit. 2020-07-26]. Dostupné z: <https://www.dolnivitkovice.cz/o-dolnich-vitkovicich/>

Informace o úřadu, ©2020. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. [cit. 2020-06-12]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/urad>

KUČEROVÁ, Ludmila, 2009. *Význam industriálního dědictví. Místní kultura* [online]. [cit. 2017-04-25] Dostupné z: <https://www.mistnikultura.cz/vyznam-industrialniho-dedictvi>

KUKUTSCH, Radovan, 2009. *Důl Petr Bezruč v Ostravě. Zdař Bůh* [online]. [cit. 2020-08-04]. Dostupné z: <https://www.zdarbuh.cz/reviry/okd/dul-petr-bezruc-v-ostrave/>

- KUPČÍKOVÁ, Tereza, 2020. Návštěvnost turistických cílů 2019: Moravskoslezský kraj. *CzechTourism* [online]. [cit. 2020-07-20]. Dostupné z: <https://tourdata.cz/data/navstevnost-turisticky-ch-cilu-moravskoslezsky-kraj/>
- Landscape park, ©2020. *Landschaftspark Duisburg-Nord* [online]. [cit. 2020-07-16]. Dostupné z: <https://www.landschaftspark.de/en/visitor-information/landscape-park/>
- Městská jatka Ostrava, ©2016. *Stavby v Moravskoslezském kraji* [online]. [cit. 2020-07-19]. Dostupné z: <https://www.msstavby.cz/projekty/jatka/>
- NAVRÁTIL, Boleslav, 2010. *Ed. Ostrava: turistický průvodce po industriálních památkách*. 1. vyd. Praha: Freytag & Berndt, 143 s. ISBN 978-80-7445-052-5.
- NPÚ jako instituce, ©2020. *Národní památkový ústav* [online]. [cit. 2020-08-04] Dostupné z: <https://www.npu.cz/cs/npu-a-pamatkova-pece/npu-jako-instituce>
- O Dole, ©2020. *Důl Michal* [online]. [cit. 2020-06-30]. Dostupné z: <https://www.dul-michal.cz/cs/o-dole>
- O Landek Parku, ©2020. *Dolní Vítkovice* [online]. [cit. 2020-06-27]. Dostupné z: <https://www.dolnivitkovice.cz/landek-park/>
- O pivovaru, ©2018. *Pivovar Ostravar* [online]. [cit. 2020-08-03]. Dostupné z: <https://www.ostravar.cz/pivovar>
- Ostrava: Městské obvody, ©2020. *Ostrava* [online]. [cit. 2020-08-02] Dostupné z: <https://www.ostrava.cz/cs/o-meste/mestske-obvody>
- OTGAAR, Alexander et al., 2010. *Industrial tourism: Opportunities for Cities and Enterprise*. 1st ed. Surrey, England: Ashgate Publishing, 2010, 242 s. ISBN 978-1-4094-0220-6.
- PALATKOVÁ, Monika, ZICHOVÁ, Jitka, 2014. *Ekonomika turismu: turismus České republiky*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 262 s. ISBN 978-80-247-3643-3.
- Památkový katalog, ©2015. *Portál integrovaného informačního systému památkové péče* [online]. [cit. 2020-08-01]. Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz>
- PINTÉR, Josef, 2011. Bývalý Důl František má 100 let. *Karvinský Deník* [online]. [cit. 2020-07-09]. Dostupné z: [https://karvinsky.denik.cz/zpravy\\_region/20110630historie\\_dul\\_frantisek.html](https://karvinsky.denik.cz/zpravy_region/20110630historie_dul_frantisek.html)

Průmyslová turistika, ©2019. *Interreg Central Europe* [online]. [cit. 2020-07-09].

Dostupné z: <https://industrial-tourism.eu/cz/prumyslovy-turismus/koncept/>

The museum, ©2019. *Museu de la cienciai de la tecnica de Catalunya* [online]. [cit. 2020-

07-23]. Dostupné z: <https://mnactec.cat/en/the-museum/the-mnactec>

Tourism Trends: Opportunities for The Tourism Industry, ©2020. *Revfine* [online]. [cit.

2020-07-04]. Dostupné z: <https://www.revfine.com/tourism-trends/>

Unikátní doutnající památka, ©2019. *Visit Ostrava - oficiální průvodce Ostravou* [online].

[cit. 2020-07-04]. Dostupné z: <https://www.ostravainfo.cz/cz/objevuj-ostravu/top-10/310-halda-ema.html>

VYSTOUPIL, Jiří et al., 2011. *Geografie cestovního ruchu České republiky*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 315 s. ISBN 978-80-7380-340-7.

Vývoj a současné principy památkové péče, ©2019. *Národní památkový ústav* [online].

[cit. 2020-07-01]. Dostupné z: <https://www.npu.cz/cs/npu-a-pamatkova-pece/pamatky-a-pamatkova-pece/vyvoj-a-soucasne-principy>

XIE, Philip Feifan, 2015. *Industrial Heritage Tourism: Tourism and Cultural Change*. 1st ed. Bristol, UK: Channel View Publications, 272 s. ISBN 978-1-84541-513-6.

ZELENKA, Josef, PÁSKOVÁ, Martina, 2012. *Výkladový slovník cestovního ruchu*.

Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 768 s. ISBN isbn:978-80-7201-880-2.

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1 - Předpoklady cestovního ruchu (Zdroj: Zelenka, Pásková, 2012).....	14
Obrázek 2 - Kategorizace produktu (Zdroj: Ottgar, 2010, s. 48).....	18
Obrázek 3- Památky ERIH v ČR (Zdroj: About ERIH, 2020).....	30
Obrázek 4 – Vymezení města Ostravy (Zdroj: Ostrava: Městské obvody, 2020).....	44
Obrázek 5 - Historický vývoj průmyslu (Zdroj: Mapy.cz, vlastní tvorba).....	46
Obrázek 6 - Mapa industriálních památek (Zdroj: Mapy.cz, vlastní tvorba) .....	56
Obrázek 7 - Návštěvnost turistických cílů Moravskoslezský kraj 2019 (Zdroj: Kupčíková, 2020) .....	59
Obrázek 8- Kategorie turistických cílů Moravskoslezský kraj 2019 (Zdroj: Kupčíková, 2020) .....	59
Obrázek 9 - Časová analýza projektu .....	69

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 - Typy industriálních památek (Zdroj: Xie, 2015, s. 45).....	17
Tabulka 2 - Vývoj cestovního ruchu (Zdroj: Palatková, Zichová, 2014, s. 14) .....	22
Tabulka 3 - Největší zaměstnavatelé na Ostravsku (Zdroj: Antušáková, 2013, s. 31).....	47
Tabulka 4 - Rozpočet.....	68
Tabulka 5 - Rizika.....	71
Tabulka 6 – Pravděpodobnost výskytu rizika.....	71
Tabulka 7 – Vliv a dopad rizika.....	72
Tabulka 8 – Priorita rizik .....	72

