

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

Bike park jako letní alternativa pro lyžařská střediska na Moravě

Diplomová práce

(bakalářská)

Autor: Martin Holub

Rekreologie – Management volného času a rekreace

Olomouc 2020

Bibliografická identifikace

Jméno a příjmení autora: Martin Holub

Název závěrečné práce: Bike park jako letní alternativa pro lyžařská střediska na Moravě

Vedoucí práce: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

Rok obhajoby: 2020

Abstrakt: Provozování volnočasových aktivit ve volné přírodě se stává stále populárnější. Jednou takovou aktivitou je terénní cyklistika. Provozovatelé lyžařských středisek si všimli ekonomického potenciálu této aktivity, a začali ve svých střediscích budovat bike parky. Ty využívají jejich stávající infrastruktury, včetně lanových drah a lyžařských vleků. Předložená bakalářská práce se pokouší podat přehled základních poznatků z oblastí terénní cyklistiky a bike parků. Dále se pokouší posoudit vliv provozu vybraných moravských bike parků, situovaných v lyžařských areálech, na jejich celkový chod.

Klíčová slova: terénní cyklistika, bike park, lyžařské středisko, trail, Morava

Souhlasím s půjčováním mé bakalářské práce v knihovně.

Bibliographical identification

Autor's name: Martin Holub

Title of the thesis: Bike park as a summer alternative for ski resorts in Moravia

Supervisor: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

The year of presentation: 2020

Abstract: Outdoors activities in leisure time are becoming more popular. One of the activities is mountain biking. Operators of ski resorts noticed by economic potential of this activity and began building bike parks on their resorts. They use their existing infrastructure, including cable cars and ski lifts. The presented bachelor thesis tries to give an overview of basic knowledge about mountain biking and bike parks. It also attempts to assess the impact of the operation of selected Moravian bike parks, located in ski resorts, on their overall operation.

Key words: mountain biking, bike park, ski resort, trail, Moravia

I do agree with lending of my bachelor thesis in library.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně pod vedením Mgr. Lud'ka Šebka, Ph.D., uvedl jsem všechny použité literární a odborné zdroje a dodržel jsem zásady vědecké etiky.

V Olomouci, dne 2. června 2020

.....

Chtěl bych poděkovat Mgr. Luďkovi Šebkovi, Ph.D. za inspiraci k tématu mé bakalářské práce, rady, odborný dohled, a hlavně za trpělivost při jejím vedení. Děkuji také své rodině, která mě vždy ve studiu podporovala.

1	ÚVOD.....	8
2	PŘEHLED POZNATKŮ	11
2.1	Terminologie.....	11
2.2	Výčet některých základních pojmů.....	11
2.3	Terénní cyklistika	13
2.4	Odvětví terénní cyklistiky.....	14
2.5	Bike park.....	15
2.5.1	Typy bike parků	16
2.5.2	Původ koncepce bike parku ve ski resortech ve světě	17
2.5.3	Vývoj koncepce bike parku ve ski resortech v České republice.....	18
2.5.4	Whistler Mountain Bike Park	19
3.	CÍLE, METODIKA A METODY PRÁCE	20
3.1	Cíle práce	20
3.2	Metodika	211
4.	VÝSLEDKY	22
4.1	Výběr bike parků	22
4.2	Stručná charakteristika vybraných bike parků.....	23
4.2.1	Single Trails Bílá	23
4.2.2	Bike park Kopřivná.....	24
4.2.3	Bike park Kouty.....	24
4.2.4	Bike park Kyčerka	24
4.3.	Hodnocení dle jednotlivých hledisek.....	25
4.3.1	Důvody výstavby bike parků, okolnosti jejich vzniku	25
4.3.2	Projekt a realizace bike parků	25
4.3.3	Návazné investice a úpravy spojené s výstavbou bike parků	26
4.3.4	Údržba o provoz bike parků.....	27
4.3.5	Ekonomická soběstačnost bike parků	28

4.3.6	Spádová oblast návštěvníků bike parků.....	29
4.3.7	Služby poskytované v rámci bike parků	29
4.3.8	Vliv provozu bike parků na ostatní služby v regionu	31
4.3.9	Struktura jezdců využívajících moravské bike parky	31
4.3.10	Bike parky a cyklistické oddíly, školy a kempy	32
4.3.11	Bike parky a marketingové nástroje	33
4.3.12	Návštěvnost bike parků.....	33
4.3.13	Bike parky a moderní trendy v cyklistice	34
4.3.14	Provázanost bike parků s dalšími bikovými atraktivitami v okolí.....	34
4.3.15	Vize, perspektivy a další rozvoj bike parků.....	35
4.3.16	Český systém kvality služeb a klasifikace areálů pro terénní cyklistiku	365
5.	SWOT ANALÝZA VYBRANÝCH BIKE PARKŮ	36
5.1	SWOT analýza Single Trails Bílá.....	37
5.2	SWOT analýza Bike park Kopřivná	38
5.3	SWOT analýza Kouty Bike Park	399
5.4	SWOT analýza Bike Park Kyčerka - Singletrail a Junior Bike centrum.	40
6.	DISKUSE	41
7.	ZÁVĚRY.....	42
8.	SOUHRN	43
9.	SUMMARY	44
10.	REFERENČNÍ SEZNAM	45

1 ÚVOD

Životní spokojenost člověka úzce souvisí s hodnocením kvality života, ale také odráží životní styl, který by měl zahrnovat pravidelné pohybové aktivity (Nemeček, Labudová & Kraček, 2012).

V poslední době se ukazuje, že o pohybových aktivitách není třeba pouze přemýšlet a diskutovat jako o jedné z velmi užitečných součástí zdravého a kvalitního života, ale že je s nimi možné zacházet jako s jednou z komodit, které se významně podílejí na ekonomickém vývoji společnosti. Pohybové aktivity se staly zbožím, pro které začal fungovat specificky trh hledající své zákazníky se snahou je oslovit co nejatraktivnější nabídkou (Šopíková et al., 2006).

Risk, extrém, adrenalin a dobrodružství představují pojmy, které se staly komoditou. Svět rizikových sportů je determinován, definován nebo rozvíjen z velké části komerčními cestami. O popularizaci rizikových sportů se přičiňují média. To znamená, že sporty a aktivity jsou kupovány, nebo přesněji řečeno, konzumovány (Donnelly in Hoffmannová, 2011, 10).

S touto komoditou obchodují rovněž provozovatelé našich horských středisek. Tito využívají faktu, že české hory se v poslední době těší stále větší oblibě. Celkem české hory navštíví ročně 25 milionů lidí, kteří utratí téměř 24 miliard korun. Z tohoto 80 % útraty návštěvníků našich hor připadá na zimní sezónu (Hergesell, 2017). Podle webových stránek Asociace horských středisek ČR se je v předcházející zimní sezóně chystalo navštívit 36 % Čechů. Jde téměř o dvojnásobný nárůst za poslední tři roky. Nárůst je patrný i na tržbách, které se podařilo v loňské sezóně oproti předcházející navýšit o 5 %. Tohoto pozitivního trendu lyžařské areály využily, a do dalšího rozvoje a zkvalitnění služeb v sezóně 2019/20 investovaly přes 600 mil. korun. Trendem byly hlavně investice do zasněžovacích zařízení (Asociace horských středisek ČR, 2019).

Bohužel, tato zimní sezóna však měla jiný vývoj, než se kterým by byli provozovatelé lyžařských areálů spokojeni. Podle Saivera (2020) letošní sezónu provozovatelé označili již začátkem února jako ztrátovou, rozdílly jsou pouze v odhadech velikosti finančních ztrát. Příčinou tohoto stavu byl celkový nedostatek přírodního sněhu a výkyvy počasí. Na menší

areály může mít tato situace až drtivé dopady. Příkladem je jedlová v Lužických horách, kde provozovatelé areál letošní sezónu vůbec neotevřeli.

Negativní dopad na letošní sezónu mělo její nečekané ukončení, kdy byly kvůli Covid-19 uzavřeny všechny lyžařské areály od pátku 13. března. V té době byly v provozu ještě dvě třetiny horských středisek v ČR. Některá zkrátila provoz jen o pár dnů, většina ale plánovala fungovat do konce března nebo až do Velikonoc. Pro ně znamená předčasné ukončení sezony zásadní ztráty v součtu až stovek milionů. Ztráty a celá situace může mít vliv i na samotnou podstatu fungování některých těchto společností (Newsroom TTG, 2020).

Počasi se tak vedle takových nepředvídatelných událostí řadí k nejdůležitějším faktorům ovlivňujících fungování našich lyžařských areálů. Průměrná délka těch nejlepších lyžařských sezón se u nás v posledních letech pohybovala okolo 113 dnů (Dostál, 2018). Langová (2020) ve svém článku uvádí, že v celé Evropě zažíváme výrazné oteplování všech ročních období a na zimě je to v našich podmínkách nejvíce znát, zvláště v nižších polohách. Upozorňuje, že žijeme v nejdelší epizodě sucha, zimy budou v budoucnu kratší a léta naopak delší.

Toto poukazuje na fakt, že dlouhých lyžařských sezón bude v budoucnu ubývat. Sezónnost provozu lyžařských areálů a závislost na počasí, se tak ukazují velmi rizikovým faktorem. Úpadkové sezóny tak nutí provozovatele lyžařských areálů k uvažování o dalších možných aktivitách mimo sjezdovky (Saiver, 2020).

Hledání nejrůznějších možností využití lyžařských areálů i mimo hlavní zimní sezónu, s tím i využití jeho ekonomického potenciálu, se tak staly důležitým tématem pro jejich provozovatele. Mnohaleté zkušenosti s tímto tématem mají lyžařská střediska v zahraničí. Harbaugh (2015), který se zabýval tématem letních aktivit v amerických zimních střediscích, nevidí toto téma izolovaně, ale zasazeno do kontextu širších měnících se okolností, kterým zimní střediska čelí. Volatilita počasí či konkurence patří mezi ty základní. Letní provoz považuje za jeden z faktorů, který v budoucnosti ovlivní jejich úspěch. Hovoří o tom, že pro některé zimní lyžařská střediska by letní aktivity mohly přinést trochu mimosezónního cash flow, pro jiné by se zase mohly stát hlavním zdrojem příjmu. Každé takové středisko je v tomto ohledu jedinečné. Za nejvíce rizikové považuje menší lyžařská střediska situována v nižších nadmořských výškách. Pro některé se letní aktivity stanou nezbytností pro přežití,

nikoli jen dalším zdrojem příjmu. Dokonce hovoří o tom, že některá střediska pod tíhou okolností vůbec nezůstanou zaměřené koncepčně zimními.

Harbaugh (2015) své poznatky rovněž opírá o ekonomickou analýzu 470 lyžařských středisek ve spojených státech, označenou NSAA 2013–14. Z této vyplývá, že lyžařská střediska stále častěji nabízejí letní aktivity k zachování a rozvoji provozu i v letním období. Na národní úrovni 72 procent lyžařských oblastí ve studii uvádí příjmy z letních provozů. Tyto činily 12,9 procenta z celkových ročních příjmů. Průměrné letovisko s letními provozy bylo otevřeno 107 dní. Je třeba ovšem přihlídnout ke skutečnosti, že tato analýza zahrnovala většinou velká lyžařská střediska.

Výčet existujících letních aktivit, provozovaných v letním období v lyžařských areálech jak u nás, tak v zahraničí, je velmi rozsáhlý. Podle Harbaugha (2015) ty nejběžnější letní aktivity a události v lyžařských střediscích využívají stávající infrastrukturu. Méně jsou již obvyklé v lyžařských střediscích jsou aktivity a události, vyžadující vyšší úroveň investic do nové infrastruktury. Ovšem ukazuje se, že ty aktivity, které vyžadují vyšší investice do infrastruktury mají tendenci dosahovat lepších finančních výsledků, zatím co ty, které využívají stávající infrastruktury, nejsou z hlediska návratnosti investic hodnoceny příliš vysoko. V každém případě se ukazuje, že u středisek, která jsou v zásadě zaměřena na zimu, jde hlavně o zajištění finančních příjmů i v letním období a nikoli o rychlou návratnost investic.

Harbaugha (2015) popisuje model zimního střediska, kde si návštěvník či zákazník zakoupí permanentní jízdenku na lyžařský vlek či lanovou dráhu a tuto během svého pobytu průběžně využívá. Pro mnoho letních aktivit provozovaných v zimních střediscích toto nefunguje.

Určité výjimečné postavení ovšem zastává provoz Bike parku. Podle Welchové (2020) letní aktivity v zimních střediscích dokazují stále větší hodnotu. Terénní cyklistika ovšem stojí nad všemi ostatními outdoorovými aktivitami. Horského cyklistu nazývá stínem lyžaře. Poukazuje na fakt, že člověk se snadněji stane celoživotním vyznavačem tohoto sportu, což přispěje k jeho dalšímu rozvoji. V kontrastu s tím je málo pravděpodobné, že by se stal celoživotním vyznavačem konzumních letních atrakcí, jako zip line či letní horská dráha. Uvádí, že výstavba a provoz bike parků je pro lyžařská střediska dobrou investicí.

Letní sezóna nabízí mnoho možností pro aktivity v rámci lyžařských středisek, jako již zmiňovaná zip line, koloběžky, horská bobová, dráha či jízdy na čtyřkolkách a mnoho dalších. Welchová (2020) MTB však považuje za sport, který může generovat opakované návštěvy bike parku stejně jako lyžování či snowboarding v rámci lyžařských středisek. V tomto odvětví známém sezónností a nízkou mzdou provoz bike parku přináší další skryté ekonomické výhody. Především jde o celoroční kvalifikovanou pracovní sílu starající se v zimním období o ski areál a v letním o bike park.

Jde tedy o možnost vytváření dlouhodobých pracovních pozic zaměstnaneckého charakteru nikoli jen sezónní najímání brigádníků. Z tohoto hlediska je provozu bike parku tedy ekonomicky výhodný nejen pro zaměstnavatele, ale i jejich zaměstnance.

Welchová (2020) dále dodává, že tradiční lyžařské oblasti budou muset najít správnou rovnováhu, ale většina má zájem na změnách v tomto odvětví.

2 PŘEHLED POZNATKŮ

2.1 Terminologie

Vznik a rozvoj nových sportovních disciplín s sebou nutně přináší i vznik nových pojmenování, nové terminologie. Většinou vzniká v anglickém jazyce, ve kterém je běžně užívána. Do českého jazyka se zpravidla nepřekládá. Terminologie užívaná v terénní cyklistice rovněž není výjimkou. Jezdci jsou nejčastěji označováni za „bikery“, jízda na kole „bikování“, terénní cyklistika za „MTB, mountain biking“. Tyto anglické výrazy a mnoho dalších jsou přebírány nejen do češtiny, ale i do ostatních jazyků, a stávají se tak internacionálními jednotkami (Tichá in Hoffmannová, 2011).

2.2 Výčet některých základních pojmů

K lepší orientaci ve zkoumané problematice v této kapitole uvádím výčet některých základních pojmů, především tratí (Tabulka 1), které se v souvislosti s terénní cyklistikou užívají. Tyto pojmy jsou běžně užívány terénními cyklisty. Jde o pouhý zlomek nových pojmenování užívaných v této sportovní oblasti. Tyto se vyskytují dále v této práci a jejich výklad poslouží k jejímu snazšímu pochopení.

Některé pojmy užívané v terénní cyklistice mají více významů. V této práci jsou to například downhill nebo freeride. Z níže uvedené tabulky je zřejmé užití pro pojmenování jednotlivých druhů tratí. V následující kapitole jsou však užity k označení disciplín v rámci terénní cyklistiky.

Tabulka 1. Výčet základních a speciálních tras (Anonymous, 2020a)

Základní vymezení tras pro horská kola	
Singletrack = singletrail	Jednosměrná terénní stezka šířkově navržená, vybudovaná, vyznačena pro jedno kolo. Vede většinou po vrstevnici nebo ji kopíruje, bývá vedena i jako stoupací nebo klesající trasa, tvoří většinou okruh nebo je zapojena do okruhů
MTB trasa	Vyznačená trasa, určená pro užití cyklistům na horských kolech. Bývá vedena po lesních a polních komunikacích, at' zpevněných či nezpevněných, v mnoha případech vede po terénních stezkách. Má svůj start a cíl (nebývá okruhem), nebývá většinou spojena jen s požitkem z jízdy, ale je využívána k jízdě i za návštěvou jiných turistických cílů
Trail	Označení pro užší stezku v přírodě, a to jak pro kola, pěší i koně
Gravity trail	Trail, který je veden převážně ve sklonu, bez nutnosti šlapání. Lze tak definovat sjezdové MTB tratě, je také jednosměrná trať, v určitých případech nemusí být navržená šířkově jen pro jedno kolo
Flow trail	Plynulejší trail, širšího profilu, většinou strojně upravený. Obvykle má uměle vytvořené skoky, terénní vlny a klopené zatáčky. Ideálem flow trailu je možnost jet dlouhé úseky svižně i bez šlapání a použití brzd.
Technical trail	Bývá obvykle užšího profilu, ručně stavěný, s výraznými přírodními rysy jako jsou kořeny a skály. Technické traily jsou vynikající pro rozvoj technických dovedností jezdců.
Speciální tratě	
Downhill	Součást (podmnožina) gravity trailů, většinou přímá linie trailu kolmo na vrstevnice, zřizovaná většinou v návaznosti na lanové tratě lyžařských sjezdových areálů, s množstvím překážek, prvků apod.. Uživatelsky určeno pro celoodpružená kola s vysokými zdvihy odpružení, uživatel používá nadstandardní prvky bezpečnosti: integrální přilbu, ochranu páteře, kloubů apod.

Free ride	Tratě vedeny ve volném terénu, s volnými kameny, prudšími sjezdy, odkloněnými zatáčkami atd.. Tyto tratě jsou vesměs vyznačené přírodní traily bez úprav a jsou technicky náročné pro uživatele. Často vázané na lanové tratě lyžařských sjezdových areálů
Pumptrack	Budovaný, většinou uzavřený okruh kratší délky v řádek max. několika stovek metrů plný pravidelných vln, lavic a klopených zatáček, který je možné absolvovat bez šlapání. Slouží jako základní výukový prvek k získání dovedností MTB cyklisty
Cvičný trail nebo-li skill centrum	Na krátkém úseku v malém prostoru jsou koncentrovány prvky trailů pro získání dílčích dovedností – prvky na cvičení stability a rovnováhy, terénní nerovnosti, kamenné prvky, lavice, houpačky atd.

2.3 Terénní cyklistika

Většina autorů zabývajících s terénní cyklistikou tuto popisuje jako jízdu na horském kole mimo vyasfaltované komunikace.

Všechny běžně užívané termíny jako terénní cyklistika, horská cyklistika, bajkování, bikování nebo MTB popisují jízdu na kole mimo asfaltové cesty. Označení „horská cyklistika“, která vznikla doslovným překladem anglického termínu mountainbike (MTB), může vyvolávat spojení na jízdu v horách. To ale zdaleka neplatí. Dobré podmínky pro MTB jsou prakticky po celé České republice. Přestože terénní cyklistika není jen jízda na kole po horách, možnost překonávat převýšení je vítána. Tato větev cyklistiky má dnes mnoho podob. Hlavním znakem společným pro všechna odvětví terénní cyklistiky je zážitek z pohybu, radost z ovládání kola a pobytu venku (Bartoň, 2012).

Mourek (2011) hovoří o terénní cyklistice jako cyklistiku, při níž cyklisté využívají horská kola mimo vozovky v terénu, a jako takovou jí řadí do rekreační cyklistiky.

Podobně k tomuto tématu přistupuje také Sidwells (2004), který uvádí, že horská kola vznikla hlavně pro potřeby jízdy mimo asfaltové silnice. Tato kola mají těžiště nízko, což usnadňuje jezdcům technické manévrování i ve vysokých rychlostech a rychlé seskakování za každé situace. K velmi úspěšnému, stále se rozvíjejícímu vývoji horských kol přispěla také potřeba dobrého záběru, silných brzd, přesného ovládání, tlumení nárazů, velkého rozsahu rychle použitelných převodů a utěsněných ložisek.

„Podstatou terénní cyklistiky je radost z pohybu v přírodním prostředí po vizuálně a pohybově pestrých přírodních stezkách. Takové cesty a stezky nemusí nezbytně být fyzicky ani technicky náročné. Měli by ale být realizovány s cílem kvalitního bajkového zážitku“ (Kvasnička, 2008, 43).

Také Mayer & Rögner (2009, 9) uvádějí, že „jezdit na horském kole znamená více než jezdit na kole zpevněnou ulicí po vyasfaltované silnici. Je to sportovní odvětví, outdoorová aktivita, která se podobně jako mnohé jiné moderní sporty vyvinula v různé disciplíny a styly.“ Dále zmiňují, že na horském kole lze nejen překonávat hory, ale i jezdit například v bike parku.

2.4 Odvětví terénní cyklistiky

Bartoň (2012) uvádí, že různé styly jízdy daly vzniknout terénní cyklistice mnoho podob. Pro jednotlivé styly jízdy se rovněž užívají různá kola. Podle stylu jízdy lze terénní cyklistiku rozčlenit do těchto odvětví:

XC (zkratka z anglického cross country) nebo-li volně přeloženo volná jízda terénem, je obecně nejrozšířenějším druhem terénní cyklistiky. Pod pojem XC lze zahrnout turistické projížďky krajinou po lesních a polních cestách i fyzicky a technicky náročné trasy v horském terénu. V závodním pojetí se jedná o závody na několik kilometrů dlouhých okruzích zpeštěných kratšími výjezdy, sjezdy a technickými pasážemi.

All-mountain aneb přes hory a přes dolů. Disciplína pro jezdce, kteří si chtějí užít pocit z jízdy v terénu a podívat se na odlehlá místa. Technická náročnost je větší než u XC, délka výletů se zpravidla zkracuje.

Enduro (odvozeno z anglického endurance) je hlavně o pokoření těch nejnáročnějších přírodních cest. Jezdci enduro se krajinou pohybují stále ještě vlastními silami, ale výrazně preferují zábavu ve sjezdu před výjezdem. Jezdí se na menším území s velkou koncentrací technických náročných pasáží.

FR (zkratka z anglického freeride) je disciplína, kde se již vše odehrává cestou dolů z kopce. Jezdci freeride už nevyužívají jen terény, které připravila příroda, ale sami si své trasy upravují a staví na nich umělé překážky ve formě lávek, překlopek, skoků a dropů. Technika

jízdy je zde na prvním místě.

DH (zkratka z anglického down hill) nebo-li sjezd. Jak už název vypovídá, při sjezdu jde o to, dostat se co nejrychleji dolů z kopce. Dominujícími vlastnostmi jsou zde technika jízdy a rychlost. Trať bývá značně náročná s velkým převýšením a sklonem, plná terénních nástrah, skoků a prudkých zatáček. Většinou je uměle vytvořená, často v rámci bike-parku, kde se pro cestu nahoru využívá lanovky. V down hill se také pořádají závody i na nejvyšší světové úrovni (Bartoň, 2012).

V rámci MTB existuje ještě množství dalších, především soutěžních disciplín, které většinou vyžadují specifické dráhy a vybavení. Mezi tyto patří například BMX (zkratka z angl. Bicycle Motocross), fourcross nebo CX neboli cyklokros (Bartoň, 2012). Pro účely této práce bude pracováno s pojmem terénní cyklistika výlučně ve vztahu k chápání její freeride a downhill podoby.

2.5 Bike park

Bike park, nebo-li volně přeloženo cyklistický park. U nás tento pojem zdomácněl a užívá se v jeho původní anglické podobě, tedy bike park. Odborná literatura se jím mnoho nezabývá.

Existují různé přístupy a výklady pojmu bike park. K jednomu z nejjobecnějších výkladů přistoupili tvůrci největšího online průvodce po nejlepších destinacích pro horská kola na světě worldbikeparks.com. Na svých webových stránkách pojmem bike park označují takové místo, kde se nacházejí vyhrazené a udržované stezky pouze pro používání horských kol (Anonymous, 2020a). Za zásadní faktor pro určení bike parku tak určili trail, nikoli přítomnost lanové tratě.

Castelli (2019) poukazuje na fakt, že v tradičním pojetí se bike park vyznačuje lanovou tratí a sjezdy s mnoha masivními skoky. Upozorňuje však také na skutečnost, že se stále více objevují nové bike parky, bez lanových tratí. Tyto jsou situovány především v urbanistických prostředích.

Podobně je za bike park označována taková část území, která je speciálně navržena a upravená pro jízdu na specializovaném nebo horském kole. Mohou být postaveny v malých městských oblastech, na veřejných pozemcích nebo mohou být integrovány v systému trailů. Bike park může zahrnovat cvičné traily, pumptracky, skoky a jiné terénní stezky. S mnoha možnostmi designu a rozpočtu je bike park dosažitelný projekt pro všechny komunity (Anonymous, 2020b).

S trochu odlišným přístupem se setkáváme v rámci Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky na polsko-českém pohraničí. Zde se o bike parku hovoří jako o specifické infrastruktuře cykloturistické klientely. Bike parky jsou tvořeny tzv. gravity tratěmi různých obtížností, většinou jsou vázány na lanové tratě lyžařských sjezdových areálů. Gravity tratě jsou ve většině případů v bike parcích uměle vybudované tratě (downhill) vedené z kopce dolů, bez nutnosti šlapat. Zároveň jsou určeny především pro kategorie bikerů, kteří používají celoodpružená kola s vyššími zdvihy odpružení. Tito uživatelé vyhledávají bike parky a jsou schopni v nich strávit i více než dva dny ježdění. Důležitým prvkem je zde přítomnost lanové tratě. (Anonymous, 2020c).

Ve společném projektu Ministerstva pro místní rozvoj s agenturou CzechTourism mtbczech.cz, se hovoří o tom, že podstatou bike parku je jízda z kopce dolů. Každý bike park je proto vybaven lanovou tratí nebo vlekem, který vás i s kolem pohodlně vyveze na kopec. Často se jedná o jízdu adrenalinovou, plnou lávek, skoků, klopených zatáček nebo náročných kořenových pasáží. Většina bike parků však oslovuje i méně zdatné jezdce a buduje nenáročné trasy, které mohou často absolvovat úplní začátečníci či rodiny s dětmi, aby se mohli postupně zdokonalovat a troufnout si při další návštěvě třeba na nějakou těžší trasu. V infrastruktuře takto pojatého bike parku, je lanová trať či vlek důležitým prvkem (Anonymous, 2019a).

2.5.1 Typy bike parků

Pro lepší orientaci v problematice bike parku je potřeba rozlišit jejich jednotlivé typy, se kterými se můžeme setkat. Webový průvodce po bike parcích z celého světa World Bike Parks, rozlišuje a pojmenovává tyto základní typy:

Gravity Bike Park - Bike park tvořený převážně gravity trailly. Tento typ bike parku bývá obvykle situován v lyžařském středisku a využívá jeho vybudovanou infrastrukturu. Ve světě je to například jeden z nejpopulárnějších bike parku typu gravity Whistler Bike Park v Kanadě. V české republice můžeme jmenovat například Bike Park Koprivná v Jeseníkách.

Trail center - Udržované sítě stezek pro horská kola, s možností nebo bez možnosti využití lanové dráhy, či jiného způsobu dopravy do kopce. V zahraničí patří k oblíbeným například Coed Llandegla, U.K. U nás jsou to například Rychlebské stezky v Rychlebských horách.

Urban bike park – Bike park, který bývá zpravidla situován ve městech nebo jejich okolí. Obvykle je tvořen speciálními technickými stezkami a skoky. Bike park tohoto typu můžeme najít například v americkém Valmontu (Valmont Bike Park, USA). V české republice pak například v obci Střemeníčko nebo Bike park v Olomouci.

Indoor bike park - Jedná se o typ bike parku, který bývá tvořen převážně technickými stezkami a skoky. Jak už vyplývá z jeho názvu, bývá situován v různých budovách či halách. Existuje i případ využití vytěžených prostor podpovrchového dolu jako je Mega Underground Bike Park v americkém Louisville, nebo umístění pod silničním mostem, jako je například Bikepark Pod Mostem v Brně Řečkovících (Anonymous 2020a).

2.5.2 Původ koncepce bike parku ve ski resortech ve světě

Jedním z prvních prodejců a pronajímatelů horských kol byl Eric Wight. Tento už v roce 1982 v kanadském Whistleru pořádal projížďky ve volném terénu s průvodcem. Již v roce 1985, v lyžařském středisku Whistler Mountain, ukázal na možnost využití sedačkových lanovek, určených pro lyžaře, i v letní sezóně. Lanovou dráhu využíval k přiblížení se ke stezkám, které sjížděl na horském kole. Byl to zjevně skvělý nápad, avšak přišel trochu předčasně a jeho využití se více rozmohlo až o několik let později. Počátkem devadesátých let Eric Wight v tomto lyžařském středisku zajistil povolení k výstavbě prvních speciálních trailů, určených pro horská kola. Dále se mu podařilo přesvědčit provozovatele lyžařského střediska,

aby provozoval sedačkovou lanovku pro bikery i v létě. O správnosti tohoto nápadu se všichni přesvědčili na jaře r. 1996. Jarního otevření Whistler Mountain Bike Parku se zúčastnilo více než 500 bikerů (Anonymous, 2013).

Mezi průkopníky koncepce bike parků v rámci lyžařských resortů také patří americký Mount Snow Vermont. V tomto areálu je v letních měsících bike park s využitím lanové dráhy provozován od roku 1986. Jeho provozovatelé si o 34 let později nedokáží představit, jeho zimní provoz bez stálých letních aktivit. Bike park si prošel svým nutným vývojem, řadou experimentů, pokusů a omylů. Jako jeden z prvních se poučil zkušenostmi ze svého i ostatních bike parků a začal budovat udržované traily. Toto se ukázalo jako správná cesta. Bikeři využívali vystavěné udržované traily. Přestaly sjíždět po servisních silnicích a vytvářet své vlastní, neudržované traily (Welch, 2020).

Dalšími průkopníky této myšlenky byli Richie Shley, Wade Simmons a Brett Tippie. V roce 1997 na bikefestivalu představili bike park North Shore v Kanadě. Tento byl rovněž situován ve stávajícím lyžařském středisku a pro výjezd na traily zde používali sedačkovou lanovou dráhu. „Najednou bylo v pořádku nechat se nahoru vyvézt lanovkou a užívat si jenom jízdu z kopce.“ (Mayer & Rögner, 2009, 9).

2.5.3 Vývoj koncepce bike parku ve ski resortech v České republice

Jedním z prvních bike parků u nás vznikl v roce 2002 ve Špindlerově Mlýně, v areálu Sv. Petr. Jeho historie však sahá až do roku 1998, kdy se zde jel první mezinárodní sjezdový závod. Patronem a spoluvůrcem většiny tratí je zde Michal Maroši, několikanásobný mistr ČR v Downhillu a ve Světovém poháru ve Four Crossu a Mistrem Evropy v Dual slalomu. Areál Špindl bike parku v současnosti patří mezi ty nejlepší u nás je vybudován tak, aby si tu na své přišli nejen zkušené bikeři, ale i začátečníci a amatérští bikeři (Anonymous, 2015)

První oficiální bike park v České republice vznikl v roce 2006 na šumavském Špičáku. O jeho vznik se zasloužili především Tomáš Lučan, T. Prochazka, R. Gasperotti a spolu s dalšími vybudovali první freeridovou trať z vrcholu hory. Sponzorsky se na jeho otevření podílela firma Kona, která dodala kompletní vybavení půjčovny kol a česká značka Horsefeathers, kteří finančně podpořili výstavbu parku. Bike park se od té doby pravidelně upravuje a tvoří se i nové stopy s vyšší obtížností, což vzhledem k trendu zlehčování je výjimkou. Na místním trailu Struggle se už řadu let koná IXS evropský sjezdový pohár. Jako

jediný český bike park patří do skupiny evropských, kde platí celosezónní jízdenka Gravity Card. Jedná se o celosezónní jízdenka, která vám umožní neomezený přístup do nejlepších evropských bike parků (Anonymous, 2017).

Je mnoho jezdců, kteří oceňují výjezdy do kopců a hor na svých horských kolech. Pohodlí a rychlost výjezdu do kopce, při využití sedačkové lanovky, však pomohli k dalšímu rozvoji světa horských kol, podobně jako tomu bylo u lyžování o několik desítek let dříve.

2.5.4 Whistler Mountain Bike Park

V této práci chci čtenáře rovněž seznámit se současným lídrem mezi bike parky světa Whistler Mountain Bike Park. Považuji to za nutné k pochopení úrovně, na kterou se lze v současnosti za určitých podmínek dostat. Může sloužit jako zdroj inspirace pro tvůrce bike parků u nás, kteří v rámci svých podmínek a omezených možností bike parky budují.

Podle webového průvodce Worldbikeparks.com bývá udáván za zlatý standard mezi všemi světovými bike parky, Whistler Mountain Bike Park. Nachází se na jihozápadě Kanady v provincii Britská Kolumbie. Stal se již uznávanou obchodní značkou. Je považován za jeden z nejlepších a největších bike parků na světě. Mnoho bike parků z celého světa se jej snaží napodobit. Přes svou již tak vysokou úroveň, se jí snaží každoročně posouvat dál.

Whistler Mountain Bike Park otevírá v polovině května a je otevřen do poloviny října. Je postaven na infrastruktuře stávajícího olympijského středisku zimních sportů Whistler-Blackcomb. Bike park je rozdělen do čtyř zón, které jsou rozdílné svým specifickým charakterem dle nadmořské výšky a náročností trailů. Převýšení bike parku je 1500 m. Je zde postaveno 77 trailů všech úrovní obtížností. Podobně jako u sjezdového lyžování je úroveň obtížnosti trailů značena barevně. Toto označení bývá umístěno na začátku každého z trailů.

Přehled značení:

Zelený kruh - jednoduchý trail určený pro začátečníky

Modrý čtverec - obtížný trail určený pro středně pokročilé bikery

Jeden černý diamant - velmi obtížný trail určený pro pokročilé bikery

Dvojitý černý diamant - pro extrémně obtížný trail

Červený trojúhelník - nejnáročnější traily pouze pro odborníky

Všechny traily jsou zde ještě rozlišeny do dvou kategorií „Technical“ a „Flow“ trails.

Ve Whistler Mountain Bike Parku se nachází taktéž 5 skill center s cvičnými trailly a krytý indoor bike park. Zázemí bike parku je v horském městečku Whistler, kde nechybí rovněž řada půjčoven sjezdových kol a vybavení pro bikery, servisy sjezdových kol. Pro svou rozlehlost Whistler Mountain Bike Parku doporučují novým návštěvníkům, ale pouze zkušeným jezdcům, využít služby profesionálního průvodce. K orientaci v areálu je možno využít mobilní aplikace Trailforks App. Pro začátečníky v této sportovní oblasti nabízejí služby profesionálního instruktora. Zkušení bikeři se mohou nechat vyvést sedačkovou lanovkou až na vrchol a sjet trail nazvaný The Top of the World. V srpnu zde hostí Crankworks Festival, na který se sjíždějí nejlepší bikeři světa, kteří zde soutěží vrámci Red Bull Joyride (Anonymous, 2020d).

Hill & Toby (2016) uvádějí, že po ukončení zimní sezóny lyžařském resortu Whistler Blackcomb se městečko Whistler zcela vylidnilo. Po otevření bike parku a jeho postupném rozvoji zde každoročně přijíždí 100000 bikerů. V oblasti projektování budování trailu zde vznik úplně nový obor podnikání. Jednou z neúspěšnějších společností v tomto oboru zde vede Tom Procházka majitel společnosti Gravity Logic.

3. CÍLE, METODIKA A METODY PRÁCE

3.1 Cíle práce

Hlavní cíl

Posoudit vliv provozu vybraných moravských bike parků situovaných v lyžařských areálech na jejich chod a udržitelnost.

Dílčí cíle

- 1) Podat přehled základních poznatků z oblasti terénní cyklistiky a bike parků
- 2) Zmapovat současnou situaci vybraných bike parků na Moravě

3.2 Metodika

Analýza dokumentů

V rámci práce byla provedena analýza nashromážděných dokumentů. Hendl (1997) popisuje analýzu dokumentů jako zpracovávání všech informací o daném tématu, které mohou sloužit jako zdroj lepšího porozumění, nikoli jen zpracování listinných nebo knižních dokumentů. Mezi hlavní prameny patřily knihy o terénní cyklistice, články v odborných magazínech, internetové stránky jednotlivých areálů a organizací zabývajících touto tematikou.

Kvalitativní dotazování

V neposlední řadě patřili k hlavním pramenům odkud jsem čerpal informace i samotní provozovatelé či stavitelé bike parků. Většina z nich byla ochotna ve svém nabytém programu si vyčlenit čas a poskytnout cenné zkušenosti a informace k tomuto tématu.

Ke sběru dat bylo tedy využito kvalitativního dotazování. Hendl (1997) jako kvalitativní dotazování popisuje metodu sběru dat, která spočívá ve volném rozhovoru, kladení otázek lidem, nebo získávání jejich odpovědí na určitý stimul. Tyto informace pak zpracujeme a začleníme do práce jako informaci sloužící pro vysvětlení našeho záměru.

Jako hlavní výzkumná metoda byla v této práci užita metoda polostrukturovaného rozhovoru (interview). Jedná se o řízený rozhovor strukturovaný s otevřenými otázkami. O každém ze zahrnutých bike parků v této práci byl veden rozhovor s jeho stavitelem, majitelem či provozovatelem. Z důvodu současné epidemie koronaviru, byly rozhovory s respondenty vedeny elektronickou cestou za pomoci aplikace Skype. Se souhlasem zúčastněných byly pořízeny nahrávky, ze kterých byl dále proveden přepis. Zveřejnění nahrávek rozhovorů a jejich přepisů nebylo přáním respondentů, z tohoto důvodu nejsou součástí této práce. Z etických důvodů byla zachována anonymita respondentů, kteří podali informace k jednotlivým bike parkům. Ti byli v rámci práce označeni Respondent 1-Single Trails Bílá, Respondent 2-BikePark Kopřivná, Respondent 3-Kouty Bike Park, Respondent 4-Bike Park Kyčerka - Singletrail a Junior Bike Centrum.

Z teoretické části této práce vyvstaly základní témata mající vztah k provozu bike parků. Páteř těchto témat je zaměřená na vliv jejich provozu na celkový chod a udržitelnost ski areálů, kde jsou situovány. Data, které respondenti poskytli k těmto tématům pak byly vyhodnoceny v závěrečné části.

Fenomén bike parků u nás v poslední době sílí hlavně na Moravě, kde dochází k jeho velkému rozmachu a rozvoji. Z tohoto důvodu byly do této práce zahrnuty pouze moravské bike parky.

4. VÝSLEDKY

Lyžařské areály do svého vybavení a infrastruktury investují stále větší prostředky. To se jeví z hlediska omezeného sezónního provozu, závislého především na počasí, jako riziková investice. Jejich provozovatelé tedy hledají možnosti využití areálů a zajištění finančních příjmů také v letním období. Některá lyžařská střediska v Čechách jako například Špindlerův Mlýn, již několik let zdárně provozovala ve svých areálech v letním období bike parky. Špindl Bike Park vznikl v roce 2002, jeho historie sahá až do roku 1998, kdy se zde jel první mezinárodní sjezdový závod (Anonymous, 2020e). Fenomén bike parků se tak postupně rozšířil i do lyžařských areálů na Moravě.

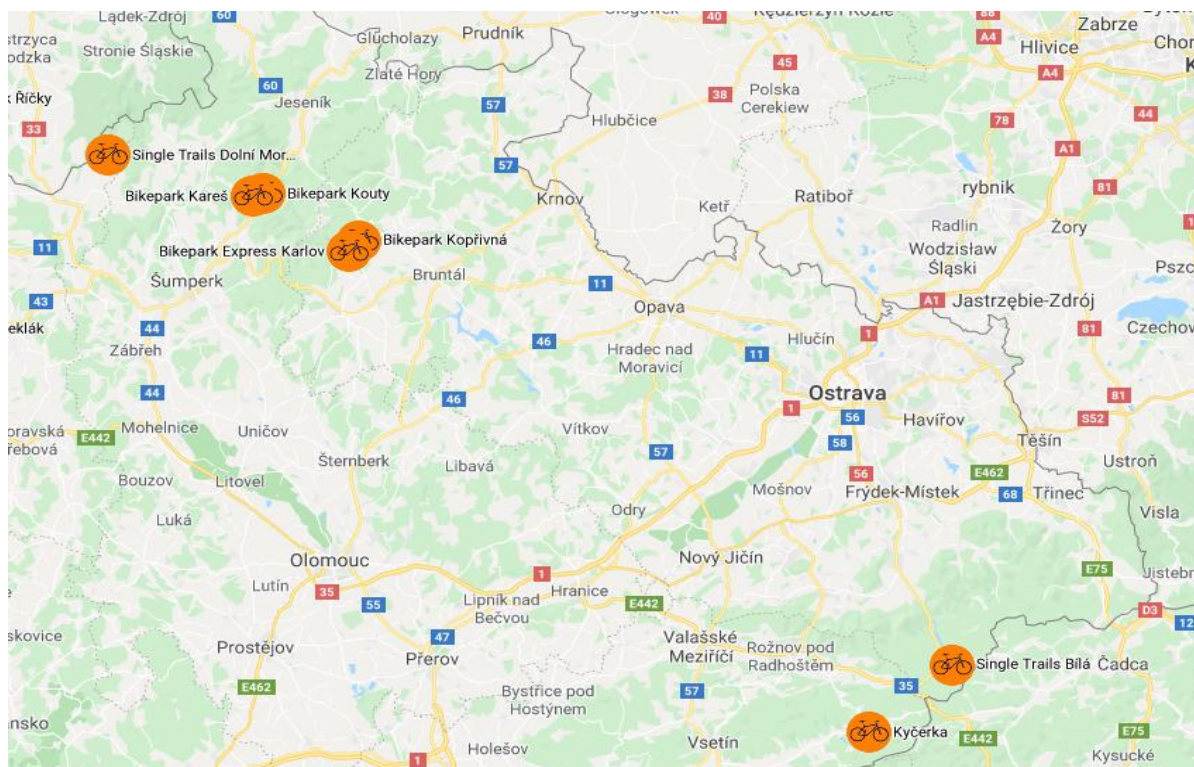
4.1 Výběr bike parků

Bike parky, které jsou zahrnuty v rámci této práce, byly vybírány dle několika parametrů. Především jde o bike parky situované v lyžařských střediscích na Moravě a využívající jejich infrastruktury. Při výběru bylo rovněž přihlédnuto k jejich alespoň několikaletému provozu. Dalším hlediska byly provoz bike parku jako jedné z hlavních letních aktivit, které jsou v příslušném areálu provozovány a v neposlední řadě zájem provozovatele se na této práci podílet.

Pro účely zpracování této práce byly vybrány tyto bike parky:

- Single Trails Bílá
- BikePark Kopřivná
- Kouty Bike Park
- Bike Park Kyčerka - Singletrail a Junior Bike Centrum

V moravských lyžařských střediscích se v současnosti nacházejí ještě bike parky Express Bikepark Karlov, Single Trails Dolní Morava a Bikepark Kareš. Z důvodu nesplnění některé z podmínek nebyly do této práce zahrnuty. Poloha moravských bike parků je znázorněna níže (Obrázek).



Obrázek Přehledová mapa s vyobrazenou polohou moravských bike parků (autor)

4.2 Stručná charakteristika vybraných bike parků

4.2.1 Single Trails Bílá

Single Trails Bílá se prezentují jako jednosměrné stezky pro terénní cyklisty vybudované v okolí obce Bílá na hoře Zbojnická v Beskydech. Východištěm těchto tras je Ski areál Bílá. Traily jsou vybudovány na sjezdovkách a okolních zalesněných pozemcích, které vlastní společnost Lesy České republiky, s.p. a Biskupství ostravsko-opavské. Majitelem areálu je SKI Vítkovice - Bílá z.s., a provozovatelem je SKI Bílá – Služby s.r.o. Areál disponuje čtyřsedačkovou lanovou dráhou Zbojník. Areál bike parku byl vybudován v r. 2012. V areálu jsou dva sjezdové traily. Jeden freeride trail určený zkušeným jezdci a druhý flow trail určený i méně zkušeným bikerům. Celková délka trailů je 5,5 km. Dále se zde

nachází skill centrum a jeden trail určený pro výjezd (Anonymous, 2019b).

4.2.2 Bike park Kopřivná

Bike park Kopřivná je součástí zábavního areálu u chaty Kopřivná v Malé Morávce v Jeseníkách. Lidé se zde mohou bavit na kolech i bez nich. Mezi bikery jde o jeden z nejlépe hodnocených bike parků na Moravě. Vybudován byl ve Ski areálu Kopřivná jehož majitelem i provozovatelem je Ski Areál Kopřivná a.s. Bike park byl otevřen v r. 2010. V současnosti je zde 6 trailů všech obtížností o celkové délce 12 km. Tyto jsou postaveny na sjezdovkách a okolních zalesněných pozemcích patřících společnosti Lesy České republiky, s.p. Vybaven je nejmodernější šestisedačkovou lanovou dráhou. Součástí bike parku je i skill centrum a výstupový trail (Anonymous, 2020f).

4.2.3 Bike park Kouty

Bike park se nachází v údolí Jeseníků v obci Kouty nad Desnou na sjezdovkách a přilehlých pozemcích Ski areálu Kouty, jehož majitelem a provozovatelem je firma K-3 SPORT s.r.o. V současnosti jsou zde čtyři traily všech obtížností o celkové délce 14 km. Ty jsou taktéž vybudované na sjezdovkách a v okolních pozemcích patřících spol. Lesy České republiky, s.p. Jedná se o jedny z nejdelších sjezdových trailů v České republice. Bike park je vybaven jako jeden z mála, šestisedačkovou lanovou dráhou. Otevřen byl v roce 2011 (Krňávek. 2011).

4.2.4 Bike park Kyčerka

Bike park Kyčerka je součástí Bike resortu Valašsko. Nachází se v Beskydech v obci Velké Karlovice na jižním svahu údolí Pluskovec. Bike park je postaven na infrastruktuře a pozemcích stávajícího zimního areálu SKI AREÁL SYNOT KYČERKA, jehož majitelem je SYNOT REAL ESTATE, k.s., Sokolovská 541/198, Libeň, 18000 Praha 8. Za otevřením Bike parku Kyčerka stojí Valašská rekreologická společnost Do provozu byl uveden v roce 2012. Disponuje kotevním vlekem, který bikery vytáhne na vrchol. Nabízí sjezdové traily o celkové délce 12 km a to nejen pro XC/enduro jezdce, ale i pro freeridové a ostatní sjezdové nadšence (Anonymous, 2020g).

Z výše uvedeného je zřejmé, že moravské bike parky se nacházejí převážně v Moravskoslezských Beskydech nebo Jeseníkách. K jejich výstavbě docházelo postupně od r. 2010 v Kopřivně, až do r. 2012 na Bílé či Kyčerce. V současnosti jsou v nich k dispozici traily určené pro všechny výkonnostní kategorie jezdců. Největší celkovou délkou trailů najdeme v Bike parku Kouty, nejkratší celkovou délkou trailů najdeme v Bike parku Bílá.

4.3. Hodnocení dle jednotlivých hledisek

4.3.1 Důvody výstavby bike parků, okolnosti jejich vzniku

Všichni respondenti se shodují na tom, že k hlavním důvodům výstavby jejich bike parků patří bezesporu zajištění provozu areálů i mimo zimní období. Provozovatelé všech těchto středisek se rovněž shodují na tom, že hledali vhodné letní aktivity, které by využívaly stávající vybudovanou infrastrukturu střediska.

Respondent 1 uvádí *„Důvodem bylo využití letního provozu lanovky....Takže důvod je mít práci pro zaměstnance areálu a aby fungoval letní provoz tzn. Lanovka“* Podobně odpovídá Respondent 2 *„....využití areálu a infrastruktury v letním období“* Respondent 3 uvedl *„....jsem oslovil majitele, že by jako jedna z letních aktivit v areálu mohl být bikepark. Majitelé byli pro“* Taktéž Respondent 4 uvedl *„Samozřejmě se jednalo tehdy o zajištění letního provozu“*

4.3.2 Projekt a realizace bike parků

Při projektu a výstavbě moravských bike parků byly zvoleny různé přístupy. Rovněž samotný průběh realizace neprobíhal všude stejně. Firem, které by se touto problematikou u nás zabývaly, bylo v době jejich vzniku u nás málo. Investoři při jejich budování často využili zkušenosti MTB jezdců.

Respondent 1 k tomuto tématu uvedl, že *„Prvotní projekty a traily byly vybudovány specializovanou firmou a zaplacenými lidmi. Byl využit i garant celého projektu z Kanady p. Burton s panem Griesmanem, přesně už nevím.“* Valašské Polance založili společnost Bikeparkitect s.r.o. Tato moravská společnost vznikla v r. 2006 a byla zde v tomto oboru podnikání jednou z prvních. Založili ji Josef Grycman společně s Kanadánem Erikem

Burgonem. Burgon měl již zkušenosti z několika podobných projektů v zahraničí (Němec, 2013).

Původní bike park v Kopřivné byl otevřen již v červenci 2010 (Anonymous, 2013b). Při rozsáhlé modernizaci komplexu Ski areálu Kopřivná, musel ustoupit a dát tak prostor k vybudování zcela novému modernímu bike parku. Na podzim r. 2012 byla ve Ski areálu Kopřivná uvedena do provozu moderní nová šesti sedačková lanová dráha. Po ukončení úspěšné zimní sezóny v r. 2013 začala výstavba nového Bike parku Kopřivná. V počátcích jeho vzniku hrála důležitou úlohu skupina mladých lidí, kteří na něm bez nároku na finanční odměnu pracovali. Program byl nazván „Pracuj a jezdi“. Vedoucím projektu byl Lukáš Ptáček. Nadšenci, kteří areál vytvářeli, pracovali bez nároku na mzdu. Každý jezdec, který na projektu pracoval, tak dostal možnost do projektu vložit svou zkušenost či nápad, kterým by tratě obohatil. Jejich odměnou byla možnost využívání areálu zdarma (Keli, 2013). Respondent 2 k tomuto dodává „*Bike park jsem budovali za pomoci vlastních zaměstnanců, brigádníků a dobrovolníků. Využili jsem při tom služeb odborného garanta, jednoho z nejlepších MTB jezdců u nás...*“

Respondent 3 k bike parku v Koutech nad Desnou uvedl, že „*Stavební dokumentace se žádná netvořila, vše bylo o domluvě s Lesy ČR a ochranáři. Byl nám vymezen prostor, ve kterém se můžeme realizovat. Jakmile byli dokončeny základní trasy, byly zaneseny do map a na základě těchto podkladů vznikla smlouva s Lesy ČR na bike park.... Trasy si stavíme sami, já vymyslím a kopu s pár zaměstnanci areálu.*“

Autorem projektu Bike park Kyčerka je zkušený MTB jezdec. Tento je rovněž hlavním spoluzakladatelem projektu Bike resort Valašsko v rámci kterého, Bike park Kyčerka vznikl. Respondent 4 uvedl „Na projektu Bike parku Kyčerka jsem spolupracoval rovněž se zkušeným Erikem Burgonem,“ Na přípravě trailu se podíleli rovněž experti z Fakulty tělesné kultury Univerzity Palackého v Olomouci. Projekt vycházel z metodiky České Mountainbikové Asociace, z. s. (ČEMBA z.s.). Dále uvedl, že „...*Práce na bike parku provedla místní firma, zabývající se zemními pracemi. Na výstavbě se podíleli i brigádníci.*“

4.3.3 Návazné investice a úpravy spojené s výstavbou bike parků

Na Bílé bylo při otevření bike parku využito kompletní stávající infrastruktury lyžařského střediska. Tato je využívána jak návštěvníky bike parku tak turisty. Z tohoto

důvodu nebylo nutno mnoho dalších investic. Lyžařskou půjčovnu a servis zde v letním období přeorientovali na půjčovnu a servis DH a MTB kol. Přikoupili zde více stojanů pro kola. Dále zřídili místo pro možnost jejich umytí. Respondent 1 uvádí „...*Bike park nijak zásadně neovlivnil další věci a nebylo potřeba jinde více investovat.*“

V Kopřivné uvádějí jako největší návaznou investicí, spojenou s provozem bike parku, vybudování Kempu Kopřivná pod Pradědem. V tomto jsou v současné době pro návštěvníky k dispozici elektrické přípojky, nonstop otevřené sprchy s teplou vodou, prostor pro mytí nádobí. Dále je zde možnost občerstvení v Bistru a wi-fi připojení.

V Koutech nad Desnou nebyly žádné navazující investice nutné. Bike park zde využívá pouze infrastruktury stávajícího lyžařského střediska. Restaurace a ubytovací zařízení, vybudované zejména pro zimní návštěvníky, zůstávají taktéž v provozu v letním období. Pouze Fastfood Nad lávkou, oblíbený v zimě lyžaři, zůstává v létě pro návštěvníky uzavřen. Půjčovna a kol a vybavení je zde součástí přílehlé prodejny Helia Sport, která se v zimě specializuje mimo prodeje také na půjčování lyží a snowboardů.

V Bike parku Kyčerka byla situace, vzhledem k absenci sedačkové lanovky, trochu odlišná. Respondent 4 uvádí „...*Museli se upravit kotvy na „tahání“ cyklistů na kopec, upravit pojzdovou vrstvu pod lanem vleku, nakoupit mycí vapky, natáhnout vodu.*“

4.3.4 Údržba o provoz bike parků

V Single Trails Bílá podle Respondenta 1 údržbu provádějí „...*většinou zaměstnanci areálu a také dobrovolníci, kteří dostanou za odpracované hodiny lístky na lanovku. Úplně zadarmo to nedělají.*“ Využívání samotných trailů zde není zpoplatněno. Údržba je zde náročná, provozovatelé se zde potýkají s mnoha problémy. Přírodní podmínky na Bílé jsou náročné. Velké problémy zde způsobují časté změny počasí a prudké deště. V horní části areálu je hodně kamenitý povrch, a mnoho vodních pramenů. Největší problémy zde mají s neustálým odvodňováním trailů a vyčnívajícím kameny. Odhad provozovatele o výši nákladů spojených s údržbou bike parků je zde 60.000,- Kč za rok.

Údržba Bike parku Kopřivná je denně zajišťována především zaměstnanci areálu a různými brigádníky. Respondent 2 dodává, že „...*Náklady na údržbu celého areálu se ročně pohybují okolo 2 mil. Kč.*“

Rovněž v Koutech nad Desnou se o údržbu a provoz areálu bike parku. Respondent 3 uvádí, že „...*Údržbu provádí zaměstnanci areálu pod mým vedením. Údržba je prováděna prakticky každý den od jara do podzimu....Náklady jsou většinou jen mzdového charakteru a dále náklady na provoz pil, sekaček, obnova nářadí. Tyto se pohybují okolo 70.000,- Kč za 6 měsíců.*“

4.3.5 Ekonomická soběstačnost bike parků

Respondent 1 k Single Trails Bílá uvedl, že „...*V tuto chvíli je již park soběstačný, ale prvotní investice do výstavby musí být financována z více zdrojů např. i dotací. Naše traily byly původně vybudovány Moravskoslezským krajem, v tuto chvíli se snažíme na nové traily nebo zásadní úpravu těch starých trailů získat účelové dotace od Moravskoslezského kraje. Kombinace našich financí a krajských dotací už je zajímavá a dá se toho více vymyslet, člověk pak není tolik závislý na dobrovolné činnosti a uškrtnení každé koruny.*“

Finanční zdroje, které provozovatele využívají k budování a údržbě Bike parku Kopřivná jsou generovány areálem v zimních sezónách. Bike park sám o sobě je schopen vygenerovat finanční prostředky pouze pro zachování svého provozu. Respondent 2 k tomuto uvedl „...*se započtením investic do tratí a amortizaci lanovky jde o monkey business.*“

Bike park v Koutech nad Desnou je jednou ze součástí letního provozu tohoto horského střediska. Provoz je zde velmi silný. Nejvíce návštěvníků zde v letních měsících přijíždí za účelem návštěvy přečerpávací vodní elektrárny Dlouhé Stráně. Jejich počet se v posledních sezónách pohybovala okolo 90000, z toho se 56000 návštěvníků se nechalo vyvést lanovou dráhou k horní vodní nádrži (Anonymous, 2019c). Respondent 3 k tomu dodává „...*Letní provoz je tak silný, myslím turisté na přečerpávací nádrž Dlouhé Stráně, že provoz bike parku je v tom pěkně schovaný. Nicméně nějaké finance to generuje, ale kolik přesně, to nelze spočítat.*“

Hospodaření Bike park Kyčerka rovněž nevykazuje zisky. Bike park generuje prostředky, které jsou dostačující pouze k pokrytí nákladových položek jako jsou mzdy zaměstnanců a energie. Provoz bývá částečně dotován z ostatních aktivit areálu jako je například půjčovna.

4.3.6 Spádová oblast návštěvníků bike parků

Poloha bike parku v Bílé v Beskydech předurčuje její vynikající spádovou oblast. Respondent 1 dodává „...do 1 hodiny autem bydlí od Bílé 1 mil. Obyvatel.“ Snadný přístup k areálu rovněž umožňuje přilehlá silnice č. I/56. Návštěvníci jsou většinou z Moravskoslezského kraje z Ostravy, Frýdku – Místku a jejich okolí. Dále ze Zlínského kraje, ale také z příhraničních oblastí Slovenska a Polska.

V Kopřivné a Koutech nad Desnou uvádějí jako spádovou oblast zejména Polsko Českou republiku a Slovensko. Respondent 3 uvádí „...Nejvíce jsem jezdí asi bikeři z Polska, následují Češi, Slováci a z ostatních evropských zemí jen sporadicky, to když se sem někdo zatoulá.“

Na Kyčerce evidují nejvíce návštěvníků taktéž z Moravskoslezského a Zlínského kraje, ale také Středočeského a Libereckého kraje. Asi třetina návštěvníků je ze Slovenska. Respondent 4 dodává „...Běžně jezdí do bike parku i jiní cizinci jako z Polska, Holandska, Britských ostrovů, USA, Francie.“

4.3.7 Služby poskytované v rámci bike parků

Doprovodné služby, které jsou v rámci moravských bike parků nabízeny jsou podobného charakteru a rozsahu. Pokud nejsou nabízeny přímo provozovateli, tak se je snaží provozovatelé alespoň pro zákazníka zprostředkovat. Uvádím zde výčet doprovodných služeb v jednotlivých lokalitách (Tabulka 2).

Tabulka 2. Nabídka doprovodných služeb v bike parcích (autor)

Bike park:	Bílá	Kopřivná	Kouty nad Desnou	Kyčerka
Nabízené služby:				
seadačková lanová dráha	ano	ano	ano	ne
lyžařský vlek	ne	ne	ne	ano
půjčovna kol	ano	ano	ano	ano
servis kol	ano	ano	ano	ano
mycí centrum kol	ano	ano	ne	ano
ubytování hotel/pension/chalupa	ano	ano	ano	ano
ubytování kemp	ne	ano	ne	ne
stravování	ano	ano	ano	ano
lektorské programy	ne	ano	ne	ano
bike kemp/škola	ne	ano	ne	ano
skill centrum/ pumptrack	ano	ano	ne	ano

4.3.8 Vliv provozu bike parků na ostatní služby v regionu

Single Trails Bílá je vnímán jako součást celého Resortu Bílá Beskydy, který se prezentuje jako celoroční areálu plný zábavy, odpočinku a vzdělání pro rodiny s dětmi.

Respondent 1 k tomuto tématu mimo jiné uvedl „...*Takže v regionu začínáme být letní špičkou a k tomu patří i Bikepark. Je málo míst, kde přijedete, zaparkujete auto a na jednom místě se nachází tolik vyžití a služeb jako u nás...*“ V letním období je v rámci resortu ještě v provozu dětský park, pořádají se zde různé dětské tábory a kempy. Dále mohou návštěvníci navštívit místní oboru s divokou zvěří. Okolí Bílé nabízí mnoho zajímavých tipů na výlety. V půjčovně v bike parku si návštěvníci mohou zapůjčit nejen horská a sjezdová kola, ale také elektrokola a koloběžky (Anonymous, 2020h). Respondent 1 ještě dodává „...*Pracujeme na tom, aby Bílá byla známým Moravskoslezským místem nejen v zimě, ale stejně tak i v létě, což se pomalu daří.*“

O vlivu výstavby a provozu bike parku v Koutech nad Desnou na ostatní služby v regionu nelze hovořit samostatně. I zde je bike park součástí areálu Kouty, prezentujícího se jako horské centrum zábavy a sportu. Areál je určen nejen sportovcům, ale i turistů a návštěvníkům elektrárny Dlouhé Stráně. Respondent 3 dodává „...*Na služby v regionu neměl vliv ani tak samotný bike park jako vůbec výstavba samotného areálu Kouty. S provozem areálu místní pochopili, jaká možnost se jim naskýtá, a postupně zde v údolí rekonstruují domy a budují ubytovací kapacity. Víceméně apartmánového typu.*“

V oblasti okolo Bike parku Kyčerka, se podařilo nastartovat další budování singletrailů. Ubytovatelé rozšířili svou nabídku služeb o půjčovny kol. respondent 4 ještě dodává „...*Do oblasti začali jezdit pořádat své akce významné bike osobnosti – Michal Prokop, Tereza Votavová, apod.. V regionu se také často pořádají eventy pro prezentace značek kol jako Specialized, RockMachine, Bergamont, Orbea.*“

4.3.9 Struktura jezdců využívajících moravské bike parky

Moravské bike parky jsou dnes již zaměřeny na jezdce všech věkových kategorií a jezdeckých dovedností. Můžete tu již potkat rodiny s dětmi, ale v Koutech nad Desnou i reprezentaci DH jezdců. Dnes už bike parky nabízejí trailly všech obtížností a zpřístupňují tuto aktivitu široké veřejnosti. Vždy tomu tak nebylo. Z počátku zde jezdívali pouze zkušené DH

jezdci. V bike parcích začali budovat trailly i pro méně zdatné jezdce a pro děti. Toto se projevilo jako správný směr dalšího rozvoje. Cílovou skupinou se tak v poslední době stávají rodiny s dětmi. Respondent 1 uvádí „...*Ted' jsme zrekonstruovali Refresh trail, který je Flow a je více určen pro méně zkušené bikery....*“ Respondent 4 ještě dodává „...*snažili jsme se, aby jezdili především rodiny s dětmi, což se úplně nedařilo, ale díky pořádání kempů pro juniory se to rozjelo.*“

4.3.10 Bike parky a cyklistické oddíly, školy a kempy

V rámci moravských bike parků v současnosti žádné bike oddíly nepůsobí. Provozovatelé toto vnímají negativně s tím, že by cyklistických oddílů využívajících jejich bike parky přivítali.

Na Bílé a v Koutech nad Desnou bike kempy nepořádají. Rovněž zde nepůsobí žádná bike škola. Na Bílé připravují komerční výuku ježdění a bike kempy by zde chtěli do budoucna také pořádat. Hledají možnosti, jak výuku provádět. Respondent 3 k tématu uvedl „...*Oddíl zde žádný nemáme a ani bike školu. Vyloženě bike kempy zde nepořádáme, nemáme na to lidskou kapacitu, je nás tady na to 3-4 lidí, každý rok je zde několik soustředění reprezentačních jezdců DH.*“

V Bike parku Kopřivná je možnost se přihlásit do bike školy. Tato je určena všem, kdo se chtějí naučit jezdit na trailech, případně zdokonalit techniku jízdy. Rovněž zde každoročně pořádají bike tábory určené pro začátečníky, ale i pokročilé jezdce a experty. Tábory a školu vedou zkušení certifikovaní instruktoři. V Bike parku Kyčerka komerční výuku ježdění taktéž nabízejí. Respondent 4 dodává „...*Nemáme žádný oddíl, výuku sami sice nabízíme, ale popravdě mám velkou obavu s případných zranění při výuce a v poslední době z odpovědnosti za škody z úrazů při výuce.... Držitelem certifikátu jsem pouze já z našeho týmu, u externistů toto nezjišťujeme.*“ Pořádají pravidelně kempy pro juniory, což jim pomáhá v propagaci, a bike park tak začali navštěvovat také rodiny s dětmi. Pravidelně zde pořádá svůj KolOna kemp Tereza Votavová. „KolOna kemp není jen o ježdění na kole. Naším cílem je hra, zážitek, svoboda a pohoda.“(Anonymous, 2016).

4.3.11 Bike parky a marketingové nástroje

Všechny moravské bike parky využívají podobné marketingové nástroje. Nejčastěji jsou to webové stránky <https://www.skibila.cz/>, <https://www.koprivna.cz>, <https://kouty.cz>, <http://www.bikeresortvalassko.cz>. Na těchto jsou dostupné veškeré informace, které může návštěvník bike parku potřebovat. Zejména aktuální informace o otevírací době, pořádaných akcích, cenách lanových drah a vleků, přehled nabízených služeb, a hlavně informace o obtížnosti a délce trailů. Taktéž jsou zde přehledové plánky a mapky areálů s vyobrazením trailů.

Dalším hojně využívaným nástrojem všech bike parků jsou sociální sítě jako je facebook nebo Instagram.

Single Trails Bílá ke své propagaci také využívá video bannery v samotném areálu. Respondent 1 dodává „...*Bikepark je součástí Resortu, takže se objevuje na všech těchto Resortních materiálech a snažíme se, aby byl všude zmíněn.*“ V Bike Parku Koprivná a Kyčerka ještě využívají televizní reklamu, rozhlasové spoty, billboardy a internetové bannery.

4.3.12 Návštěvnost bike parků

V Single Trails Bílá hovoří o tom, že jejich návštěvnost každý rok stoupá. Respondent 1 dodává „...*Začátek sezóny, červen a červenec, pak jedou bikeři na dovču mezi červencem a srpnem. Zpět do místních parku se pak vrací zase v druhé polovině srpna a září....V roce 2019 to bylo kolem 2500 bikerů.*“

V Koprivné uvádějí, že během bike sezóny evidují 130 tisíc jízd na lanové dráze. Respondent 2 uvádí „...*Uvažujme, že průměrně jeden biker sjede 10x, takže cca 13tisíc lidí přijede, většina ale opakovaně.*“

V Koutech bike park za sezónu navštíví 11000 až 12000 bikerů. Sezónu pro bike park zde mají od dubna do konce října. Největší návštěvnost evidují vždy o víkendech, svátcích a v průběhu letních prázdnin.

Na Kyčerce v bike parku rovněž zaznamenali, že k nejnavštěvovanějším měsícům patří začátek sezóny tedy květena a pak srpen a září. Jejich počet nejsou schopni uvést.

4.3.13 Bike parky a moderní trendy v cyklistice

Půjčovny DH a MTB kol v rámci bike parků zareagovali na mohutný rozmach a oblibu elektrokola a začali s jejich půjčováním. Většina bike parků již má zřízenou dobíjecí stanici pro elektrokola, případně jako v Koutech s jejím zřízením počítají v letošní sezóně. Respondent 4 z Bike parku Kyčerka však hovoří o tom, že „...e-biky v rámci bike parků ztrácejí smysl, ale novým trendům se nebráním.“ Respondent 1 z Bike Parku Bílá taktéž upozorňuje na to, že „...Vstup na traily je zdarma, a když návštěvník bike parku užije e-biku k výjezdu na traily, bike park přichází finanční příjem za lanovou dráhu...“ Taktéž upozorňuje na to, že „...e-biky mají vysokou hmotnost, a pro personál obsluhující lanovou dráhu je velmi náročně 20 kg a těžší e-biky zavěšovat na háky.“

4.3.14 Provázanost bike parků s dalšími bikovými aktivitami v okolí

Oblast Bílé a okolí je díky své členitosti ideální pro cykloturistiku. Oblastí vede několik značených cykloturistických tras, více či méně náročných. Tyto navazují na cyklotrasy na Vsetínsku a na Slovenské straně. V kontrastu k tomuto Respondent 1 dodává „...V okolí se dají udělat pěkné výlety na kole, ale to je asi vše V okolí bike parku Bílá se chystá výstavba cyklostezky.“

V okolí bike parku Kopřivná vede cyklotrasa Šumperk - Kopřivná - Hynčice nad Moravou - Potůčnick - sv. Anna - Pusté Žibřidovice - Žárová - Velké Losiny. V regionu se chystá výstavba cyklostezek mezi Malou Morávkou a Karlovem pod Pradědem. V nedalekém Karlově pod Pradědem se ve stávajícím lyžařském středisku Ski Karlov buduje nový Express Bike park Karlov.

Přes Kouty nad Desnou vede několik značených cyklotras. Respondent 3 k provázanosti tohoto bike parku na ostatní cyklistické aktivity v okolí dodává „Toto je zde zatím mizerné. Do areálu neexistuje cyklostezka. Vše je v jednání se sdružením obcí údolí řeky Desné a na Krajském úřadě v Olomouci.“

Nedaleko Bike parku Kyčerka začíná nejnavštěvovanější Cyklostezka Bečva, která lemuje řeku Vsetínská Bečva. Její trasa vede obcemi Velké Karlovice - Karolinka - Hovězí - Janová - Vsetín - Pržno - Valašské Meziříčí. Respondent 4 toto podporuje a dodává, že „...Bike park Kyčerka je propojen s regionálními trasami, je součástí tradičních akcí, je zapojen do marketingových aktivit souvisejících s cyklostezkou Bečva a cyklotrasami.“

4.3.15 Vize, perspektivy a další rozvoj bike parků

Na Bílé bike park chtějí přiblížit více cílové skupině, kterou jsou rodiny s dětmi. Pro letošní sezónu připravují Easy line. Jedná se trail s jednoduchými technickými prvky určený pro děti. Z důvodu absence potřebných povolení tento trail prozatím povedou po lyžařské sjezdovce. Respondent 1 uvádí, „...*ideálně kdyby nám dovolili se pustit do lesa a udělat pořádné flow v délce aspoň 5 km, to by byl ideál.*“ Také chystají Jump line, tedy trail s prvky umožňující skoky určený pro zkušené bikery. Trail takového typu je mezi zkušenými bikery oblíbený a na Bílé doposud schází. Pro letošní sezónu zde mají v plánu ještě úpravu stávajícího Medvěd trailu. Jedná se o trail s náročnějšími pasážemi, kořeny a ostatními přírodními prvky. Tomuto trailu chtějí ponechat jeho freeridový ráz. Dále by chtěli zlepšit zázemí pro bikery a vybudovat stell platz pro parkování karavanu.

V Kopřivně chtějí rovněž bike park dále rozvíjet. Jejich cílem je Bike park Kopřivná dostat na úroveň, kterou by se zařadil mezi nejlepší tři bike parky v České republice. Respondent 2 potvrzuje „...*postoupit z top 5 v česku do top 3*“.

Respondent 3 o bike parku v Koutech nad Desnou uvádí, že „*Podle mě je zatím bikepark v začátcích, od loňského jara máme konečně vlastního bagra, takže práce jdou tak nějak trochu lépe...*“ Pro letošní rok se chystají dokončit několik nových trailů, a začít budovat nové. Bike park chtějí rozvíjet v rámci uceleného konceptu. Mělo by zde být okolo pěti páteřních trailů, na které by měli navazovat různé odbočky a propojky.

Budoucnost a rozvoj Bike parku Kyčerka prozatím směřuje oproti ostatním bike parkům opačným směrem, tedy do útlumu. Respondent 4 uvádí, že „*Momentálně nemáme do budoucna žádné plány, majitel areálu chce místo nejatraktivnější trasy stavět bobovou dráhu. Z ekonomického hlediska v tomto vidí pro areál vyšší přínos.*“ Z tohoto důvodu by bike park přišel o možnost využívat lyžařský vlek, na kterém je závislý. Respondent 4 ještě dodává „...*řeším stoupací trail a další trasy tak, aby areál byl schopen fungovat i bez vleku samostatně.*“

4.3.16 Český systém kvality služeb a klasifikace areálů pro terénní cyklistiku

Český systém kvality služeb pomáhá ke zvyšování kvality služeb v organizacích v oblasti cestovního ruchu a v navazujících službách. Vlastníkem systému je Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a realizátorem agentura CzechTourism. Kdo se rozhodne do systému začlenit a projde úspěšnou certifikací, získá značku „Q“. Ta je poznávacím znamením pro koncového zákazníka. Napovídá mu, že se setkává s profesionálním přístupem a permanentní snahou zkvalitňovat poskytované služby (Anonymous, 2020ch).

Areály pro terénní cyklistiku, které mají zájem se zapojit do Českého systému kvality služeb, musí nejprve splnit technický předpoklad kvality. Tím se rozumí mít platný certifikát Klasifikace areálů pro terénní cyklistiku, který vydává Česká Mountainbiková Asociace (Česká Mountainbiková Asociace, 2020).

Certifikát Klasifikace areálů pro terénní cyklistiku vydaný Českou Mountainbikovou Asociací, z.s. v současnosti nemá žádný bike park. Povědomí o něm provozovatelé bike parku mají. Respondent 2 k němu uvádí „Certifikát nemáme a zatím o něm neuvažujeme, nemá podle nás zatím relevantní vypovídací hodnotu“ Provozovatelé ostatních bike parků s Českou Mountainbikovou Asociací, z.s v současné době spolupracují a do budoucna uvažují o jeho získání. Na Kyčerce je získání tohoto certifikátu ovšem podmíněno samotným fungováním tamního bike parku.

5. SWOT ANALÝZA VYBRANÝCH BIKE PARKŮ

Ze všech získaných dat a poznatků byla zvlášť pro každý bike park zpracována SWOT analýza.

SWOT analýza se řadí mezi základní metody strategické analýzy, která pomáhá posoudit úspěšnost firmy nebo určitého projektu zjištěním silných a slabých stránek (Strengths, Weaknesses), příležitostí a hrozeb (Opportunities, Threats) (Domanská, 2008).

5.1 SWOT analýza Single Trails Bílá

Tabulka 3. SWOT analýza Single Trails Bílá (autor)

	POMOCNÉ (k dosažení cíle)	ŠKODLIVÉ (k dosažení cíle)
V N I TŘ NÍ (atr ibu ty org ani zac e)	STRENGTHS (silné stránky) <ul style="list-style-type: none"> • Čtyřsedačková lanová dráha • Dopravní dostupnost • Nízká konkurence v oblasti Beskyd • Park pro děti • Skill centrum • Tradiční středisko • Marketing (Bikefest) • Podpora místní samosprávy 	WEAKNESSES (slabé stránky) <ul style="list-style-type: none"> • Krátké traily a jejich nízký počet • Absence jednoduchých trailů pro děti • Absence autokempu se sprchami a toaletami • Složitá majetková struktura pozemků
V NĚ JŠÍ (atr ibu ty pro stř edí)	OPPORTUNITIES (příležitosti) <ul style="list-style-type: none"> • Rozšíření klientely • Budování nových trailů v lesích mimo sjezdovky • Mladý rozvíjející se sport • MTB oddíl • Kurzy pro školy 	THREATS (hrozby) <ul style="list-style-type: none"> • Ochránci přírody • E-biky • Těžké přírodní podmínky (počasí)

5.2 SWOT analýza Bike Park Kopřivná

Tabulka 4. SWOT analýzy Bike Park Kopřivná (autor)

	POMOCNÉ (k dosažení cíle)	ŠKODLIVÉ (k dosažení cíle)
V N I TŘ NÍ (atr ibu ty org ani zac e)	STRENGTH (silné stránky) <ul style="list-style-type: none"> ● Šestisedačková lanová dráha ● Kvalitní traily všech druhů a obtížnosti ● Různé kategorie ubytování, vlastní autokemp ● Skill centrum ● Fun park ● Kvalitní management ● Jediný majitel pozemků 	WEAKNESSES (slabé stránky) <ul style="list-style-type: none"> ● Vysoké náklady na údržbu ● Situování do chráněné zóny ● více vlastníků pozemků v blízkém okolí parku
V NĚ JŠÍ (atr ibu ty pro stř edí)	OPPORTUNITIES (příležitosti) <ul style="list-style-type: none"> ● Dobrá dostupnost z Poska ● Rozvíjející se atraktivní sport ● Bike oddíl ● Kurzy pro školy ● v případě úspěšného propojení středisek potenciál vytvoření bike areálu s Kopřivnou 	THREATS (hrozby) <ul style="list-style-type: none"> ● Ochránci přírody ● Přírodní podmínky (počasí) ● E-biky ● v případě nerealizace propojení konkurence Expres bike park Karlov

5.3 SWOT analýza Kouty Bike Park

Tabulka 5. SWOT analýza Kouty Bike Park (autor)

	POMOCNÉ (k dosažení cíle)	ŠKODLIVÉ (k dosažení cíle)
V NÍ TŘ NÍ (atr ibu ty org ani zac e)	STRENGTH (silné stránky) <ul style="list-style-type: none"> ● Šestisedačková lanová dráha ● Velký areál s dlouhými traily ● Dobrá dopravní dostupnost z Polska ● Finanční příjmy z ostatních aktivit 	WEAKNESSES (slabé stránky) <ul style="list-style-type: none"> ● Absence flow trailů ● Absence jednoduchých trailů pro děti ● Absence autokempu u bike parku ● Málo dřevěných překážek na trailech
V NĚ JŠÍ (atr ibu ty pro stř edí)	OPPORTUNITIES (příležitosti) <ul style="list-style-type: none"> ● Zaměření na klientely z České republiky ● Marketing (marketingové akce) ● Dostatek prostoru pro nové trailly ● MTB oddíl ● Kurzy pro školy ● Skill centrum 	THREATS (hrozby) <ul style="list-style-type: none"> ● Ochránci přírody ● E-biky ● Těžké přírodní podmínky (počasí)

5.4 SWOT analýza Bike Park Kyčerka - Singletrail a Junior Bike centrum

Tabulka 6. SWOT analýza Bike Park Kyčerka - Singletrail a Junior Bike centrum (autor)

	POMOCNÉ (k dosažení cíle)	ŠKODLIVÉ (k dosažení cíle)
V N I TŘ NÍ (atr ibu ty org ani zac e)	<p>STRENGTH (silné stránky)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Lyžařský vlek ● Atraktivní prostředí ● Malá konkurence ● Osobnost provozovatele bike parku ● Pořádání marketingových akcí ● Pořádání závodů ● Kvalitní traily 	<p>WEAKNESSES (slabé stránky)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Absence sedačkové lanovky ● Absence autokempu u bike parku ● Majitel nemovitosti preferuje jednorázové konzumní aktivity jako např. letní bobovou dráhu před bike parkem ● Absence stoupacího trailu
V NĚ JŠÍ (atr ibu ty pro stř edí)	<p>OPPORTUNITIES (příležitosti)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Zaměření na klientely ze Vsetínska ● Prostory pro nové traily na sousedních pozemcích ● MTB oddíl ● Kurzy pro školy ● Skill centrum 	<p>THREATS (hrozby)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ochránci přírody ● E-biky ● Přírodní podmínky (počasí)

6. DISKUSE

Lyžařská střediska se v důsledku globálního oteplování v dlouhodobém horizontu stále více potýkají s kratšími sezónami. Sezonnost podnikání v tomto průmyslu se jeví jako jedna z jeho rizikových oblastí. Vysoké investice do infrastruktury vedou jejich provozovatele k potřebě tuto infrastrukturu komerčně využívat i v letním období. Stále více provozovatelů těchto ski areálů hledají jejich využití i v letním období.

Do moravských ski areálů přichází fenomén bike parků. Tento se poprvé objevil před více než 30-ti lety v severní Americe, se postupně rozšířil i do České republiky. V současnosti u nás zažívá rozkvět. Bike park, využívající stávající infrastrukturu těchto lyžařských středisek, se tak často stává jednou z letních alternativních aktivit, které podporují provoz těchto areálů i v letních měsících. Provozovatelé těchto středisek se neustále snaží nalézat nové komerční aktivity, navázané na stávající infrastrukturu střediska, které by provoz ski areálu v letním období podpořily.

Z krátkodobého hlediska, se může jevit ekonomicky výhodné budovat jednorázové komerční aktivity typu bobová dráha, zip line a podobně. Z dlouhodobého hlediska však zkušenosti ze zahraničí a některých našich středisek ukazují, že správným směrem je stavba a provoz bike parků.

Oporou pro toto je skutečnost, že jedině bike park dokáže pro areál generovat opakované návštěvy bikerů a tím opakované ekonomické příjmy. Správným směrem se ukazuje zaměření na rodiny s dětmi. Výchova nových generací bikerů v rámci bike škol a kempů. V současnosti budování nových trailů typu flow nebo superflow, umožňujících zážitky z jízdy bez šlapání a brzd.

Dalším nesporným přínosem bike parků pro lyžařská střediska je udržení zaměstnanců po celý rok. Krátkodobé pracovní úvazky zaměstnanců ski areálu přes zimní sezónu se tak stávají plnohodnotným dlouhodobým zaměstnáním.

Ski areály se v současnosti svým zákazníkům snaží nabídnout v letním období velké spektrum nejrůznějších komerčních aktivit v rámci různých sportovních parků či fun center. Bike park pak jako hlavní aktivitu a další směr jejich letního rozvoje.

7. ZÁVĚRY

Podle Švaříčka a Šed'ové (2014) cíle výzkumu společně s výzkumnými otázkami představují pomyslný kompas, podle něhož bychom se měli v průběhu celého výzkumného procesu orientovat. Neustále bychom měli sledovat, jestli se k naplňování cílů blížíme, či nikoli.

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo posoudit vliv provozu vybraných moravských bike parků situovaných v lyžařských areálech na jejich celkový chod. Z výsledků analýz, které byly ze získaných dat provedeny, je zřejmé, že se stanovený hlavní cíl práce podařilo splnit.

Provedenému šetření a analýze, předcházelo splnění prvního dílčího cíle. Tím bylo podat přehled základních poznatků z oblasti terénní cyklistiky ve vztahu k fenoménu bike parků. Tato část práce, která se splnění tohoto dílčího cíle věnovala, obsahuje náhled na vznik bikerské terminologie a její přenesení do českého jazyka. Dále jsou zde popsány různé přístupy k pojmu terénní cyklistika a její rozčlenění podle stylu jízdy bikerů. Následuje charakteristika pojmu bike park a rozlišení jeho typů, které se v současné době vyskytují, a se kterými se můžeme setkat.

Popisují zde rovněž původ vzniku koncepce bike parku v kanadském lyžařském středisku Whistler Mountain, kde bikeri začali v létě využívat sedačkové lanovky, které byly určené pro lyžaře v zimním období. Rovněž je zde taky zmíněn vznik prvních bike parků v areálech lyžařských středisek v České republice ve Špindlerově Mlýně a na šumavském Špičáku. Pro lepší vhléd do problematiky bike parku je v práci představen kanadský Whistler Mountain Bike Park. Ten je v současnosti považován za špičku mezi světovými bike parky a je inspirací při budování mnoha nových bike parků po celém světě a často udává nové směry a trendy v tomto odvětví.

V další část práce se zabývá moravskými bike parky, které jsou situovány v lyžařských areálech. Jejich výběr byl proveden dle předem stanovených kritérií. K analýze byly vybrány Single Trails Bílá, BikePark Kopřivná, Kouty Bike Park, Bike Park Kyčerka - Singletrail a Junior Bike centrum. Výsledkem provedené analýzy je zmapování současné situace moravských bike parků. Jsou zde vyzdvíženy jejich silné i slabé stránky, možnosti a příležitosti dalšího rozvoje a rovněž vnější hrozby.

Provedená analýza vybraných bike parků v moravských lyžařských areálech ukazuje na fakt, že jsou často jednou z mnoha nabízených letních aktivit, které jsou v lyžařských areálech v letním období nabízeny. Z hlediska jejich soběstačnosti, je jejich provoz udržitelný z příjmu, které generují. Jejich výstavba a další rozvoj však bývají často financovány především z hlavních příjmu lyžařských areálu, kterými jsou zimní provoz. Dalším finančním zdrojem pro jejich stavbu a rozvoj se pak jeví různé dotační programy měst a obcí.

8. SOUHRN

Vypracovaná bakalářská práce obsahuje přehled poznatků a informací o terénní cyklistice a jejich odvětvích. Dále je zde představen bike park jako součást terénní cyklistiky, jeho původ a druhy, které dnes již existují.

Hledání nejrůznějších možností využití lyžařských areálů i mimo hlavní zimní sezónu, s tím i využití jeho ekonomického potenciálu, se staly důležitým tématem pro jejich provozovatele. Tato práce k tomuto tématu obsahuje cenné poznatky ze zahraničních lyžařských středisek. Tyto poukazují na fakt, že pro některé zimní střediska by letní aktivity mohly přinést trochu mimosezónního cash flow, pro jiné by se zase mohly stát hlavním zdrojem příjmu. Nacházíme zde rovněž informace o lídru mezi největšími bike parky světa kanadském Whistler Mountain Bike Park, kde se koncepce využití lyžařského střediska v letním období k provozu bike parku zrodila. Dále informace o prvních bike parcích budovaných v České republice.

Cílem této práce byla analýza provozu vybraných moravských bike parků a jeho vliv na jejich celkový chod. Dílčími cíli pak podat přehled základních poznatků z oblasti terénní cyklistiky ve vztahu k fenoménu bike parku a zmapování současného stavu vybraných moravských bike parků. Získáním poznatků, především těch získaných metodou polostrukturovaných rozhovorů s provozovateli těchto bike parků, a jejich následnou analýzou byly naplněny stanovené cíle této práce.

V současné době v moravských lyžařských areálech vyrůstá několik nových bike parků a singletrail center, které zásadním způsobem ovlivní konkurenční prostředí. Ty stávající prochází stále různým vývojem. Rozšířit tuto práci o další tyto nové areály by mohlo v budoucnu představovat zajímavé a užitečné téma ke zpracování.

9. SUMMARY

The developed bachelor thesis contains an overview of knowledge and information about cross-country cycling. Furthermore, the bike park is presented here as a part of cross-country cycling, its origin and species that already exist today.

The search for various possibilities of using ski resorts even outside the main winter season, with the use of its economic potential, have become an important topic for their operators. This work on this topic contains valuable knowledge from foreign ski resorts. These point to the fact that for some winter resorts, summer activities could bring in a bit of off-season cash flow, while for others they could become the main source of income. Here you will also find information about the leader among the largest bike parks in the world, the Canadian Whistler Mountain Bike Park, where the concept of using the ski resort in the summer to operate a bike park was born. There are information about first bike parks built in the Czech Republic.

The aim of this work was to analyze the operation of selected Moravian bike parks and its impact on their overall operation. The partial goals are to provide an overview of basic knowledge in the field of cross-country cycling in relation to the phenomenon of bike park and mapping the current state of selected Moravian bike parks. By gaining knowledge, especially those obtained by the method of semi-structured interviews with the operators of these bike parks, and their subsequent analysis, the set goals of this work were met.

Currently, several new bike parks and singletrail centers are being built in the Moravian ski resorts, which will have a significant impact on the competitive environment. The existing ones are still undergoing various developments. Extending this work with other new areas could be an interesting and useful topic to work on in the future.

10. REFERENČNÍ SEZNAM

Donnelly, M. (2006). Stuying Extreme Sports. Beyond the Core Participants.

Journal of Sport & Social Issues, 30(2), (pp. 219- 224).

Harbaugh, J. (2015). Advantages in Summer Activities: Terrain, Lifts, and Gravity. *Ski Area Management*, 54(3), (pp. 54–57).

Hendl, J. (1997). Úvod do kvalitativního výzkumu. Praha: Karolinum.

Hoffmannová, J. (2011). Proměnné v životní dráze sportovců u vybraných rizikových sportů (Biodromální pohled). Disertační práce. Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury. Olomouc.

Kvasnička, T. (2008). Přírodě blízké stezky: Budoucnost udržitelné lesní rekreace. In J. Čacká & K. Vančura (Eds.), *Mimoprodukční funkce lesa - cyklistika v lesních majetcích* (p.43). Praha: Česká lesnická společnost.

Langová, M. (2020, únor 15). Zimy bez sněhu budou pravidlem. *Lidové noviny*, 39, p.11.

Meyer, H., & Rögner, T. (2009). Bike : dokonalá jízda v terénu (N. Martišková, Trans.). Praha: Grada Publishing. (Original work published 2008)

Mourek, D., et al. (2011). Cykloturistika současný stav a perspektivy v České Republice. Praha: CzechTourism.

Sidwells, Ch. (2004). *Velká kniha o cyklistice* (D. Amcha, Trans.). Bratislava: Slovart. (Original work published 2005)

Švaříček, R., & Šedřová, K. (2014). *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. (2 nd. ed) Praha: Portál.

Tichá, Z. (2005). Internacionalizmy a slang. In M. Šimková (Ed.), *Varia XII* (pp. 29- 36). Bratislava: Slovenska jazykovedna spoločnosť pri SAV.

Internetové zdroje

Anonymous (2013a). The Origins of the Whistler Bike Park. Retrieved 14. 3. 2020 from the World Wide Web: <https://blog.whistlermuseum.org/2013/08/10/the-origins-of-the-whistler-bike-park/>

Anonymous (2013b). Bikepark Kopřivná Opening. Retrieved 1.4.2020 from the World Wide Web: https://mtbs.cz/clanek/bikepark-koprivna-opening/kategorie/pozvanky#.XqQxOz_grIU

Anonymous (2015). Top 10 nejlepších trailových tratí pro horská kola. Retrieved 8. 3. 2020 from the World Wide Web: <https://www.region-tour.cz/magazin/top-10-bike-parku/>

Anonymous (2016). Kolona. Retrieved 26.5.2020 from the World Wide Web: <https://www.kolonakemp.cz/o-nas>

Anonymous (2017). Bikepark Špičák. Retrieved 8. 3. 2020 from the World Wide Web: <http://www.czechtrails.com/cs/routes/371-bikepark-spicak>

Anonymous (2019a). Co je bike park? Retrieved 8. 3. 2020 from the World Wide Web: <https://www.mtbczech.cz/bikeparky>

(Anonymous, 2019b). Bikepark. Retrieved 15.3.2020 from the World Wide Web: <https://www.skibila.cz/leto/bikepark/>

Anonymous (2020b). What is a bike park ? Retrieved 8.3.2020 from the World Wide Web: <https://www.flowformramps.com/about/what-bike-park>

Anonymous (2020c). Koncepce rozvoje přeshraniční cykloturistiky v polsko-českém pohraničí. Retrieved 20. 2. 2020 from the World Wide Web: <http://cykloprojekt.irt.wroc.pl/index.php/cs/projektove-produkty/>

Anonymous (2020d). Mountain Biking Whistler | What You Need to Know. Retrieved 8.3.2020 from the World Wide Web: <https://whistleradventures.ca/mountain-biking-whistler/>

- Anonymous (2020e). Špindl Bike Park. Retrieved 8.3.2020 from the World Wide Web:
<https://www.skiareal.cz/objevujte-a-bavte-se-1/bike-park>
- Anonymous (2020f). Bikepark Kopřivná. Retrieved 15.3.2020 from the World Wide Web:
<https://www.koprivna.cz/bikepark>
- Anonymous (2020g). Bike park Kyčerka. Retrieved 15.3.2020 from the World Wide Web:
<https://www.koprivna.cz/bikeparkhttp://www.bikeresortvalassko.cz/trasy/bike-park-kycerka/>
- Anonymous (2020h). na Bílé aktuálně. Retrieved 1.4.2020 from the World Wide Web:
<https://www.nabile.cz/>
- Anonymous (2020ch). O Českém systému kvality služeb. Retrieved 2.5.2020 from the World Wide Web: <https://www.csks.cz/cs/o-ceskem-systemu-kvality-sluzeb/>
- Asociace horských středisek ČR. (4. 11. 2019). Tisková zpráva. Retrived 27.3.2020 from the World Wide Web: <https://www.ahscr.cz/-2/tiskove-zpravy/>
- Bartoň, J. (2012). Terénní cyklistika není jen jízda na horách, aneb všechny tváře MTB. Retrieved 8.1.2012 from the World Wide Web: <http://www.nakole.cz/clanky/898-terenni-cyklistika-neni-jen-jizda-v-horach-aneb-vsechny-tvare-mtb.html>
- Castelli, B. (2019). Redefining Bike Parks—What Every Town Should Consider. *Mountain Bike Action*, 34(11), 10. Retrieved 1.3.2020 from SPORTDiscus with Full Text database on the World Wide Web:
<http://web.b.ebscohost.com/ehost/search/basic?vid=0&sid=866ba268-c465-4d8c-9e87-8801b58fc3b4%40pdc-v-sessmgr03>
- Česká Mountainbiková Asociace (2020). Certifikace ČSKS. Retrieved 2.5.2020 from the World Wide Web: <https://cemba.eu/certifikace-99>
- Dostál, D. (2018). České lyžarské areály mohutně investovaly. Návštěvnosti škodí úroveň ubytování. Retrived 26.3.2020 from the World Wide Web:
<https://www.euro.cz/byznys/ceske-lyzarske-arealy-mohutne-investovaly-navstevnosti-skodi-uroven-ubytovani-1433846>

- Hergesell, O. (4. 2. 2017). Krakonošovi novodobí lyžníci: na českých horách se točí miliardy. Retrived 27.3.2020 from the World Wide Web: <https://www.euro.cz/byznys/skiarealy-cr-lyzovani-investice-1327076>
- Hill, T. (2016). Bike park bandwagon. *Bicycle Retailer & Industry News*, 25(11), 1–25. Retrieved 21.3.2020 from Business Source Complete database on the World Wide Web: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/search/basic?vid=1&sid=337c1085-3ae2-4832-aabd-61d71d41825e%40sdc-v-sessmgr01>
- Krňávek, P. (2011). Po sjezdovkách na kole, bike park v Koutech otevřel. *Olomoucký deník*. Retrieved 15.3.2020 from the World Wide Web: https://olomoucky.denik.cz/zpravy_region/na-sjezdovky-na-kole-bike-park-v-koutech-f2da.html
- Nemček, D., Labudová, J. & Kraček, S. (2012). Life satisfaction of sedentary and physically population. *Acta Facultatis Educationis Physicae Universitatis Comenianae*. 52(1), 61-71. Retrieved 21.3.2020 from EBSCO database on the World Wide Web: <http://web.b.ebscohost.com/ehost/search/basic?vid=2&sid=bb062da0-dde6-42ca-bf77-77ebdb779169%40pdc-v-sessmgr06>
- Newsroom TTG (23. 4. 2020). České hory mají za sebou náročnou zimu, letní sezonu má v rukou stát. Retrived 26.3.2020 from the World Wide Web: <https://www.ttg.cz/ceske-hory-maji-za-sebou-narocnou-zimu-letni-sezonu-ma-v-rukou-stat>
- Němec, J. (2013). Světové pumptracky vznikají na Valašsku, vyrábí je Kanadán. Retrieved 26.3.2020 from the World Wide Web: https://mtbs.cz/clanek/svetove-pumptracky-vznikaji-na-valassku-vyrabi-je-kanadan/kategorie/ostatni#.XqPvGj_grIU
- Saiver, F. (5. 2. 2020). Lyžařská sezona je ztracená. Provozovatelé skiareálů počítají škody. Retrived 28. 3. 2020 from the World Wide Web: <https://www.forbes.cz/lyzarska-sezona-je-ztracena-provozovatele-ski-arealu-pocitaji-skody>

Šopíková, J., Korvas, P., Lepková, H., Hanušová, H., Muchová, M., Brůžková, L., Bátorová, M., & ENGELOVÁ, L. (2013). Pohybové aktivity na prodej: tři profesní specializace v oblasti managementu [Abstract]. *Medicina Sportiva Bohemica et Slovaca*, 22(1), 55-56, Retrieved 21.3.2020 from EBSCO database on the World Wide Web: <http://web.b.ebscohost.com/ehost/search/basic?vid=6&sid=bb062da0-dde6-42ca-bf77-77ebdb779169%40pdc-v-sessmgr06>

Welch, B. (2020). Bike Parks and the Evolving Ski Resort Economy. *REI Co-op Journal*. Retrived 25.3.2020 from the World Wide Web: <https://www.rei.com/blog/cycle/bike-parks-and-the-evolving-ski-resort-economy>

Seznam tabulek

Tabulka 1. Výčet základních a speciálních tras (Anonymous, 2020a)

Tabulka 2. Nabídka doprovodných služeb v bike parcích (autor)

Tabulka 3. SWOT analýza Single Trails Bílá (autor)

Tabulka 4. SWOT analýzy Bike Park Kopřivná (autor)

Tabulka 5. SWOT analýza Kouty Bike Park (autor)

Tabulka 6. SWOT analýza Bike Park Kyčerka - Singletrail a Junior Bike centrum (autor)