

Studie dopadů destinace Singltrek pod Smrkem na region

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Alice Kozumplíková PhD.

Vypracoval:

Bc. Matěj Kamenický

Brno 2016

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci: *Studie dopadů destinace Singltrek pod Smrkem na region*, vypracoval samostatně a veškeré použité prameny a informace uvádím v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnou *Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací*.

Jsem si vědom, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Brně dne:

.....
Bc. Matěj Kamenický

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucí své práce Ing. Alici Kozumplíkové PhD. Za pomoc při vedení práce, dobré rady a věcné připomínky k práci. Dále bych chtěl poděkovat Mgr. Tomášovi Kvasničkovi, MA za možnost využít facebookové stránky Singltreku pod Smrkem k potřebným metodickým krokům a také za veškerá poskytnutá data. Poděkovat bych chtěl také své rodině a přítelkyni za poskytnutí zázemí a dodání potřebného klidu pro práci.

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá analýzou dopadu vybudování destinace stezek Singltrek pod Smrkem v Novém Městě pod Smrkem na přilehlý region. Výsledky byly zpracovány na základě dotazníkového šetření mezi návštěvníky stezek a obyvateli přilehlých obcí a rozhovory s podnikatelskými subjekty v regionu. K vyhodnocení dat byla použita metoda analýzy nákladů a výnosů (CBA). Mezi výrazné přínosy projektu patří snížení míry nezaměstnanosti v regionu, užitek z konzumace služby pro návštěvníky areálu nebo zvýšené zisky podnikatelských subjektů. Pomocí metody vnitřního výnosového procenta, které bylo vyčísleno na 20,6 %, bylo zjištěno, že přínosy realizace převažují nad náklady záporny. Na závěr byly doporučeny postupy pro další udržování a rozvoj projektu, který může být ohrožen nově vznikajícími destinacemi stejného zaměření.

Abstract

This thesis deals with the impact analysis of realization the destination site of trails Singltrek pod Smrkem in Nové Město pod Smrkem and surroundings on nearby region. Results are based on surveys among visitors of the trails, residents of nearby municipalities and entrepreneurs in the region. For a purpose of the evaluation of the data the the cost-benefit analysis was used. Among the benefits of the project there is the reduction of unemployment, utility from using the service for the visitors or increased profits of local businesses. With the method of internal rate of return that was calculated on 20,6 %. In conclusion it was found that benefits are higher than costs and all stakeholders can be satisfied. In the end were submitted some recommendations for the sustaining of the project and its development because it can be threatened by the newly founding destination site with the same focus.

OBSAH

1	Úvod	8
2	Cíl práce.....	9
3	Teoretická část	10
3.1	Cestovní ruch a jeho dopady na region	10
3.2	Destinační management.....	11
3.2.1	Organizace destinačního managementu	12
3.2.2	Systémy destinačního managementu.....	13
3.3	Destinace terénní cyklistiky.....	15
3.3.1	Stezky pro terénní cyklistiku	16
3.3.2	Dopady terénní cyklistiky na životní prostředí.....	17
3.3.3	Ekonomické dopady destinací terénní cyklistiky.....	19
3.4	Možnosti hodnocení projektů terénní cyklistiky	20
3.4.1	Jednokriteriální metody.....	20
3.4.2	Obecné finanční metody.....	20
3.4.3	Nákladově výstupové metody.....	21
3.4.4	Vícekritériální metody	22
3.5	Cost benefit analýza	22
3.5.1	Podstata CBA	23
4	Metodologie	26
5	Praktická část	28
5.1	Destinace Singltrek pod Smrkem	28
5.1.1	Značka „Singltrek“	29
5.1.2	Koncept stezek.....	29
5.1.3	Doprovodné služby SpS	31

5.2	Popis předmětného území	33
5.2.1	Socioekonomická charakteristika území	33
5.2.2	Přírodní poměry předmětné lokality	34
5.2.3	Turistická infrastruktura území	35
5.3	Analýza dopravní dostupnosti	37
5.3.1	Silniční doprava	37
5.3.2	Železniční doprava	38
5.3.3	Nemotorová doprava - cyklotrasy	39
5.4	Marketingový analýza	39
5.4.1	Analýza nabídky	39
5.4.2	Analýza poptávky	44
5.4.3	Doprovodné služby	49
5.4.4	Stravování	52
5.4.5	Stezky	52
5.4.6	Ubytování	54
5.5	Ekonomická analýza	56
5.5.1	Identifikace projektu z ekonomicko – technického hlediska	57
5.5.2	Identifikace dotčených subjektů	58
5.5.3	Identifikace dopadů projektu na jednotlivé dotčené subjekty	58
5.5.4	Kvantifikace a finanční vyčíslení efektů	60
5.6	Ekonomické zhodnocení projektu	63
5.6.1	Čistá současná hodnota projektu	63
5.6.2	Vnitřní výnosové procentu projektu	65
5.6.3	Shrnutí ekonomické evaluace dopadů projektu	66
6	Diskuze a doporučení	67
6.1.1	Doporučení pro destinaci SpS	67

6.1.2	Doporučení pro rozvoj stezek v ČR	69
7	Závěr.....	71
8	Summary	72
9	Použitá literatura	73
10	Seznamy.....	78
10.1	Seznam obrázků	78
10.2	Seznam tabulek	80

1 ÚVOD

Singltrek pod Smrkem (dále také SpS) je nejstarší českou destinací specializovaných stezek pro horská kola. V současné době nabízí desítky kilometrů kvalitních stezek a k tomu zázemí pro návštěvníky. Stezky jsou lokalizovány v okolí Nového Města pod Smrkem na úpatí hory Smrk v Jizerských horách. Hlavním cílem vybudování SpS bylo nabídnout novou turistickou atrakci a přilákat do tohoto periferního regionu co nejvíce nových návštěvníků. Zároveň to byla šance na vytvoření nových pracovních příležitostí pro podnikatele, zejména v ubytovacích a pohostinských službách, a s tím související tvorba nových pracovních míst v regionu s poměrně vysokou mírou nezaměstnanosti. V současné době však nastal boom budování podobných destinací na různých místech v České republice. Inspirací pro tyto destinace v České republice byly podobné destinace ve světě, především v USA, Kanadě nebo ve Velké Británii, kde začaly vznikat o něco dříve. Důvodem pro vznik specializovaných stezek pro horská kola je především snaha nabídnout cyklistům možnosti využít vlastnosti horských kol na maximum. Dalším důvodem je možnost rozšíření nabídky cestovního ruchu a s tím spojené zvýšení počtu návštěvníků v regionu. Destinace jsou budovány převážně v atraktivních horských terénech, v lesních oblastech. To s sebou přináší také rizika. Může se jednat o rušení zvěře, poškozování prostředí nebo i horší dostupnost oblasti pro lesnické práce. Pozitiva by však vždy měla převážit negativa, aby byl projekt životaschopný.

2 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem práce je zhodnotit dopad vybudování destinace pro terénní cyklistiku „Singltrek pod Smrkem“ na přilehlý region. Práce má zjistit, zda přínosy převažují nad náklady. Má tedy rozhodnout, zda bylo vybudování destinace pro region, který je v práci dále vymezen, výhodné nebo nevýhodné. Tedy jestli je vhodné v jeho provozování pokračovat nebo by bylo lepší provoz utlumit nebo změnit tak, aby region z provozu profitoval.

Dílčím cílem práce je vypracování analýzy nabídky a poptávky. Další cíle jsou popis destinace a zkoumaného regionu, analýza dostupnosti nebo finanční a ekonomická analýza. Nakonec si práce klade za cíl doporučit možné postupy pro další rozvoj destinace a i globálně zhodnotit situaci v oblasti stezek pro terénní cyklistiku v České republice a navrhnout možná řešení pro zlepšení situace.

3 TEORETICKÁ ČÁST

Tato část práce stručně teoreticky vysvětluje koncepty, které jsou následně použity v praktické části a uvádí je do kontextu.

3.1 CESTOVNÍ RUCH A JEHO DOPADY NA REGION

Je těžké najít nějakou zaručenou definici cestovního ruchu (tourism) jako takového. Publikace od publikace a zdroj od zdroje ji uvádějí v jiném znění, i když jde většinou jen o drobné nuance. UNWTO (United Nations World Tourism Organisation – Světová organizace cestovního ruchu) definuje cestovní ruch následovně: „Cestovní ruch zahrnuje aktivity osob, které cestují mimo místa jejich obvyklého pobytu na dobu ne delší než jeden rok kvůli zábavě, obchodu a dalším důvodům“. Cestovní ruch se liší od cestování. Aby člověk mohl být účastníkem cestovního ruchu, musí cestovat, tedy použít jakýkoliv dopravní prostředek (i vlastní nohy), aby se dostal z jednoho místa na druhé. Ale neplatí, že všechno cestování je zároveň cestovní ruch (Ugurlu, 2010).

Cestovní ruch je velmi významným odvětvím ve světovém i českém hospodářství. Stále se dynamicky rozvíjí a na začátku 21. století, i přes světovou ekonomickou krizi, roste vysokým tempem. V roce 2014 dosáhl počet turistů (těch, co přenocují) rekordního počtu 1,1 miliardy. Přičemž příjem z cestovního ruchu se celosvětově vyšplhal na 937 miliard euro (asi 25 biliónů českých korun). Příjmy z cestovního ruchu a jeho podíl na celkovém mezinárodním obchodě roste vyšším, než očekávaným tempem a v roce 2014 se řadil na 4. místo v celkovém objemu tržeb z vývozu. Výnosnější než cestovní ruch jsou pouze petrochemický, chemický a potravinářský průmysl. Cestovní ruch předběhl i například automobilový průmysl (UNWTO, 2014). Tato čísla dokládají velký, a stále rostoucí, význam cestovního ruchu ve světě. V Česku se v roce 2013 cestovní ruch podílel na celkovém HDP 2,9 %. Vyjádřeno v českých korunách to bylo 117 932 miliónů korun (TSA ČSÚ, 2015)

Cestovní ruch je úzce spjat s rozvojem regionů. To lze demonstrovat například na množství programů a iniciativ EU, které jsou zaměřeny na podporu cestovního ruchu v regionech nebo ekonomických studií OECD, které vždy cestovní ruch řadí mezi možné rozvojové strategie.

Cestovní ruch byl velmi prospěšný pro určité typy regionů. A to zejména pro pobřežní, horské, městské a historické nebo regiony s výjimečnými přírodními podmínkami. Z příkladů ale víme, že i regiony s odlišnými nebo řekněme horšími podmínkami pro cestovní ruch z něj mohou těžit a díky němu prosperovat. Mohou to být zemědělské regiony, které propagují venkovský cestovní ruch nebo agroturistiku (Queensland, Austrálie). Dále to mohou být odlehlé regiony (Grónsko), nebo také regiony procházející restrukturalizací průmyslu (Nord-Pas-de-Calais, Francie). V těchto regionech musí být vždy implementovány vhodné strategie, aby byly maximalizovány přínosy pro místní ekonomiku plynoucí z cestovního ruchu. Cestovní ruch také může přispět k lepšímu plánování využití krajiny (land use) tak, že bude čelit rychlé urbanizaci ve vyspělých zemích a naopak lákat návštěvníky do rozvojových regionů. Musí však být nastaveny jasná pravidla pro rozvoj, aby byly zachovány přírodní zdroje. Musí být zajištěna komplementarita mezi regiony a musí být definovány póly rozvoje cestovního ruchu (OECD, 2015; Petrevska, 2012)

3.2 DESTINAČNÍ MANAGEMENT

Destinační management není příliš starou disciplínou. V České republice se začal prosazovat až kolem přelomu tisíciletí. Po druhé světové válce byl cestovní ruch spíše nekoordinovaný a poptávka po něm převažovala nabídku. V 50. a 60. letech, když se projevíly některé problémy na straně nabídky, jako chybějící infrastruktura nebo nedostatečná programová nabídka, tak byly vytvářeny první marketingové sdružení a to především v Alpách (Německo, Rakousko). Hosté však do destinací přijížděli spíše náhodně na doporučení někoho jiného. V 70. a 80. letech se již poskytovatelé služeb cestovního ruchu v destinacích sdružují do sdružení a vytvářejí společnou reklamu a propagaci destinace nebo budují informační centra. V 90. letech se již rozvíjí destinační management a zakládají se destinační společnosti. Organizační struktura se koncentruje do strategicky řízených nabídkových a konkurenceschopných jednotek. (Metelková, 2005; Pechlaner a Tschurtschenthaler, 2003).

V literatuře nenajdeme určitou jednotnou definici, která by přesně vystihla celou šíři problematiky destinačního managementu. Pearce a Schänzel (2013) definují destinační management jako proaktivní přístup k ekonomickému a kulturnímu rozvoji destinace zaměřený na návštěvníka, který vyvažuje a integruje zájmy návštěvníků, podnikatelů, jako poskytovatelů služeb a místních obyvatel.

Jiní autoři se ve svých definicích zaměřují především a hlavně na návštěvníky. Například Fuchs a Weiermair (2004) říkají, že základním cílem destinačního managementu je posoudit adekvátnost a účinnost produktu, zařízení, služeb a programů, které společně vytvářejí nezapomenutelný turistický zážitek pro návštěvníky. Čeští autoři Pásková a Zelenka (2002) definují destinační management jakou soubor technik, nástrojů a opatření, které jsou používány při koordinovaném plánování, organizaci, komunikaci, rozhodovacím procesu a regulaci cestovního ruchu v destinaci.

Protože je destinace vlastním produktem v cestovním ruchu a konkurenční jednotkou je potřeba ji strategicky řídit. Destinační management bývá někdy označován jako: „Nejvzrálější forma řízení cestovního ruchu v turisticky vyspělých destinacích“ (Metelková, 2005). Jádrem destinačního managementu v moderním pojetí je spolupráce poskytovatelů služeb, kteří kooperují své aktivity za účelem zefektivnění cestovního ruchu v destinaci.

3.2.1 Organizace destinačního managementu

Podnikatelské a veřejnoprávní subjekty vytvářejí v regionech speciální organizační jednotky, společnosti pro management destinace, jinak také „destinační společnosti“. Tyto organizace jsou zaměřeny na management destinace v oblasti vytváření a prosazení destinace a jejích produktů na trhu (Metelková, 2005).

Organizace destinačního managementu (DMO) jsou zodpovědné za řízení a propagaci cestovního ruchu v regionu. DMO mohou patřit celé k veřejnému sektoru nebo mohou fungovat na základě partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem. (Hoaran a Frew, 2007). Gretzel et al. (2006) popisují DMO jako neziskové subjekty, jejichž cílem je generovat návštěvníky pro danou destinaci. Tyto organizace jsou tedy celkově zodpovědné za řízení odvětví cestovního ruchu v daných destinacích. Mezi klíčové aktivity patří mimo jiné vytváření pozitivního obrazu destinace u veřejnosti, poskytování informací o destinaci návštěvníků, jak potenciálním, tak reálným, nebo koordinaci zájmů zúčastněných stran (Buhalis a Deimezi, 2003). Podle autorů čelí organizace destinačního managementu dvěma zásadním aspektům při rozvoji destinace. Prvním z nich je zvládnutí IT inovací v cestovním ruchu a druhým je řízení spolupráce poskytovatelů služeb cestovního ruchu v destinaci. Tyto

dva faktory jsou podle autorů hlavními důvody, které DMO nutí k vytváření efektivních systémů destinačního managementu.

3.2.2 Systémy destinačního managementu

Snažíme-li se najít nějakou obecnou specifikaci toho, co je to systém destinačního managementu (DMS), zjistíme, že žádná taková neexistuje. Místo toho můžeme nalézt množství různých definic od sebe velmi vzdálených. To vychází také z faktu, že odborníci, kteří zkoumají problém DMS, ho často pojmají z jiného úhlu pohledu. Často dokonce používají rozličné pojmy k označení takového systému jako například: turistická databáze, návštěvnické a turistické informační systémy, destinační databáze, destinační informační systémy, destinační marketingové systémy a samozřejmě také systémy destinačního managementu.

Hlavní cílem DMS je být nástrojem pro organizaci destinačního managementu pro rozvoj cestovního ruchu v destinaci (Horan a Frew, 2007). DMS umožňuje zvýšit produktivitu a zlepšit obchodní výsledky a konkurenceschopnost místních veřejných i soukromých společností poskytujících služby cestovního ruchu, zvyšovat hodnotu pro vlastníky a vytvářet ekonomické bohatství a pracovní pozice pro místní obyvatelstvo. Sheldon 1997; Rita 2000; Ritchie and Ritchie 2002; Collins and Buhalis 2003)

Aby toho mohl DMS dosáhnout, měl by fungovat jako profesionální spojka mezi zákazníky, subjekty v cestovním ruchu a organizacemi destinačního managementu. Kromě toho by měl DMS ukazovat destinaci jako holistickou entitu zobrazující spíše orientaci na destinace, než orientaci na produkt (Horan a Frew, 2007).

DMS například může:

- Poskytovat srozumitelné a přesné informace, marketingové průzkumy a statistické analýzy k podpoře rozhodování v cestovním ruchu v destinaci. (Ritchie and Ritchie, 2002)
- Organizovat vztahy zainteresovaných stran a pracovat na zvýšení jejich úrovně uspokojení pomocí používání pokročilých informací a komunikačních technologií
- Poskytovat spolehlivý elektronický platební systém
- Poskytovat vhodný a odpovídající nástroj pro navazování vztahů se zákazníky (Wang, 2008) a poskytovateli služeb pomocí efektivní a nepřetržité komunikace.

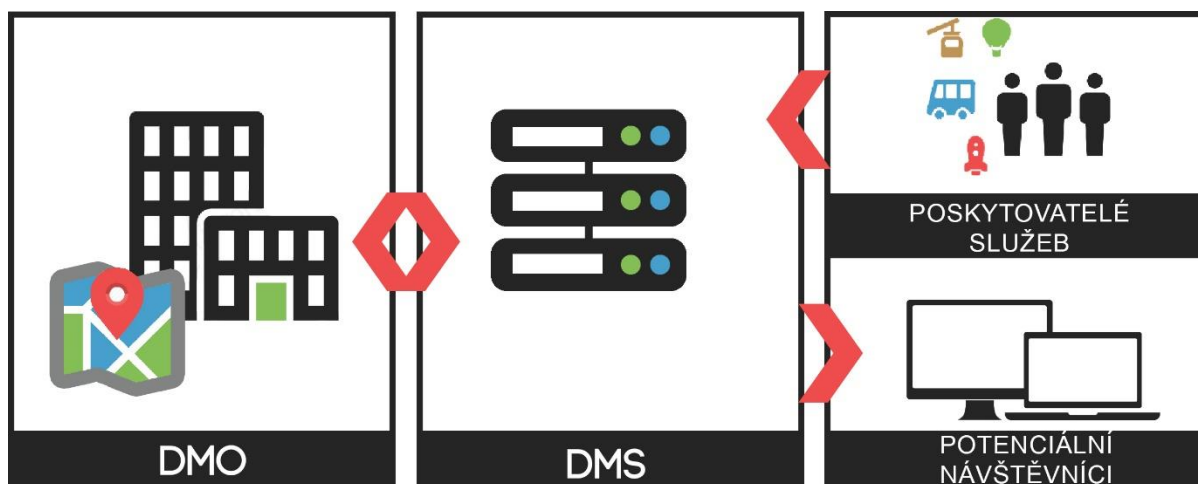
To především pro zvýšení úrovně spokojenosti uživatelů systémů (Abdal-Fadeel, 2011)

- Zvýšit návštěvnost, zacílit na správný segment trhu
- Podporovat monitoring návštěvnosti a její hodnocení pomocí ukládání a vyhodnocování dat. Například příjezdy a odjezdy (UNTACD 2005)
- Sloužit jako inventář produktů a služeb cestovního ruchu. Může nechat zainteresované strany nahlížet do informací, atd.

Odborníci však v současné době diskutují o důvodu a legitimitě destinačních společností. Tato diskuze byla zažehnuta prohlášením založeném na empirickém pozorování: „nalézáme turisty a cestovní ruch tam, kde nepůsobí žádné destinační společnosti. (např. Antarktida). A naopak, existuje množství destinací, kterou jsou spravovány destinačními společnostmi, které však mají potíže přilákat nějaké větší množství návštěvníků.

Evropa je v současné době „zaplavená“ destinačními společnostmi, ale jejich počet bude v následujících letech klesat, jak se to již v některých zemích, jako Velká Británie nebo Itálie, již děje. Je to způsobeno zejména omezováním rozpočtů a úspornými opatřeními.

Také jeden z hlavních úkolů, kvůli kterému byly destinační společnosti zakládány, a to šíření informací, již nepředstavuje zásadní problém. Před několika lety byly internetové prezentace destinačních společností hlavním zdrojem informací pro zájemce, ale dnes jsou hlavním zdrojem informací sociální sítě a s nimi propojené specializované portály (Reinhold, Læsser, Beritelli, 2014). Na obrázku 1 je vidět základní vztah mezi DMO, DMS, poskytovateli služeb a jejich potenciálními návštěvníky.



Obrázek 1: Vztahy mezi DMO, DMS, poskytovateli služeb a potenciálními návštěvníky (Zdroj: vlastní návrh)

3.3 DESTINACE TERÉNNÍ CYKLISTIKY

Ohledně kořenů terénní (horské) cyklistiky panuje mnoho nejasností. Najdeme spoustu informací i dezinformací ohledně jejích počátků. V dobách, kdy se začínala prosazovat cyklistika samotná, nebylo příliš mnoho zpevněných cest, a tak se jezdilo stylem, jež bychom dnes nazvali terénní cyklistikou, avšak kola samozřejmě nebyla nijak zvlášť speciálně upravena pro jízdu v terénu.

Skutečné počátky terénní cyklistiky se datují až do 70. let 20. století do Kalifornie v USA. V okolí hory Tamalpais začala skupina nadšenců upravovat běžná silniční a balónová kola na stroje schopné projet všemi druhy terénů. V počátcích připomínala terénní cyklistika především to, čemu se dnes říká „downhill“, česky sjezd. Cyklisté vynesli svá kola na horu a potom závodili dolů z kopce. Následně si jezdci, ale uvědomili, že se budou při sjezdu cítit mnohem líp, když nejdřív na kole kopec i vyjedou. To byl počátek kol s více převody a přehazovaček. Hned na to následovaly i speciální rámy pro horská kola a přechod ze zakázkové výroby na sériovou, když byl tento nový sport šířen do světa a stával se čím dál tím populárnější nejen v USA. Následovaly další specializované díly pro tento druh kol a terénní cyklistika se tak definitivně stala samostatnou právoplatnou disciplínou.

Největší průlom přišel v roce 1996, kdy se závod horských kol, neboli „Cross-country MTB“ představil poprvé na letních olympijských hrách v Atlantě. Již rok před tím se jiná z odnoží MTB, již zmiňovaný „downhill“ stal součástí her extrémních sportů „X-games“, což je jakási obdoba olympijských her pro extrémní sporty.

Dnes je terénní cyklistika masovou zábavou a horská kola nejprodávanějším typem kol. Člověk si může vybrat mezi desítkami typů horských kol, různě vybavených, všech cenových skupin a pro všechny věkové kategorie (Mountain biking history, 2015; Marks, 2014).

Terénní cyklistiku, jízdu na kole upraveném pro pohyb v terénu, lze provozovat prakticky kdekoliv. Na lesních a polních cestách, silnicích, cyklostezkách nebo ve městech. Pojem „destinace“ terénní cyklistiky může být pochopen různě. Může to být určitá oblast s příznivými podmínkami pro terénní cyklistiku. V kontextu této práce je však jako destinace pro terénní cyklistiku vnímáno středisko, které láká návštěvníky na speciálně vybudované stezky. Rozlišují se dva typy. Takzvané „bikeparky“ a stezky pro terénní cyklistiku typu „Singltracks“ (dále STC) neboli jednosměrné stezky. Tyto dva typy destinací se mírně liší. Bikeparky nabízejí spíše sjezdové stezky a jsou převážně určeny pro zkušenější cyklisty. Většinou je jejich součástí také lanovka, která cyklisty vyveze na začátek stezek (Kozumplíková a spol., 2015). Stezky typu STC se vyznačují delšími okruhy, které kombinují technickou jízdu z kopce s výjezdem do kopce a jsou rozlišeny podle náročnosti, tudíž vhodné pro všechny věkové kategorie a i méně zkušené cyklisty.

K destinacím v tomto pojetí většinou patří jedno nebo více nástupních míst, kde je možnost nástupu na stezky a zároveň nabízí různé služby (ubytování, stravování, servis kol, půjčovna kol a příslušenství atd.).

3.3.1 Stezky pro terénní cyklistiku

Záliba v ježdění na stezkách se objevila již krátce po vzniku prvních horských kol. V 70. letech objevili cyklisté téměř zapomenutou síť stezek pro pěší ve skalistých horách v USA. Tyto stezky si získaly velkou oblibu a cyklisté poté dále vyhledávali místa se stezkami podobných parametrů. V 90. letech byly pro horskou cyklistiku objeveny stezky v pralesech britské Kolumbie, kde velkou část stezek tvořily vyzdvihnuté povalové chodníky. Náročná jízda po těchto úzkých lávkách se stala doslova návykovou a mnoho jezdců vyznávajících freeride je začalo doplňovat dalšími překážkami a skoky. Tento trend byl však utnut úřady, které se zděsily, že jsou za tyto stezky zodpovědné, ale nemají nad nimi žádnou kontrolu, a tak je povětšinou zavřely bez ohledu na jejich přínos pro cestovní ruch. Tímto začala v USA dlouhá cesta za moderním pojetím stezek. Postupem času se zjistilo, že cyklisté

nevyžadují, aby stezky vedli odněkud někam, ale vyžadují spíše zábavnou jízdu, která může klidně probíhat na okruzích, které vedou z jednoho místa. Tak se začaly budovat specializované cyklistické stezky.

V Evropě má hlavní zásluhu na budování stezek Velšan, Dafydd Davis, který vytvořil standard pro úzké stezky a začal s jejich systematickým plánováním a budováním. Dafydd Davis využil zkušeností z USA a adaptoval je na oblast s aktivním hospodářským lesnictvím a na podmínky realizace stezek v investičních projektech financovaných z veřejných zdrojů a tedy podléhajících zákonu o veřejných zakázkách.

První stezky vznikaly v 90. letech ve Walesu. Postupem času si stezky ve Velké Británii získaly velkou oblibu a jejich síť se stále rozrůstá a koncept přírodě blízkých stezek se čím dál, tím víc rozšiřuje i na kontinent včetně české republiky, kde je v současné době kromě Singltreku pod Smrkem zprovozněno dalších center cyklistických stezek (singltrekkpossmrkem.cz)

3.3.2 Dopady terénní cyklistiky na životní prostředí

Terénní cyklistika je stále relativně nová aktivita, jejíž dopady na životní prostředí nebyly ještě zcela prozkoumány. Je však zřejmé, že terénní cyklistika přispívá nějakým dílem k degradaci životního prostředí. Kvůli chybějícím studiím a výzkumům v této oblasti jsou někteří provozovatelé stezek nuceni přijímat restrikce ze strany místních úřadů (Edger, 1997). V posledních letech bylo vytvořeno několik studií, které zkoumají a popisují dopady terénní cyklistiky na životní prostředí.

Stezky jsou vnímány jako základní vybavení lesů a jiných přírodních prostředí pro svou schopnost poskytovat přístup do vzdálenějších a odlehlejších míst. Oficiální stezky jsou obecně navrhovány a stavěny tak, že vyžadují do určité míry odstranění vegetace a svrchní části půdy. Tyto změny však mohou být brány jako nevyhnutelné na rozdíl od změn „vyhnutelných“, které doprovází jejich další používání (např. rozšiřování stezek výšlapem, eroze, rozbahnění atd.). Rovněž neformální, člověkem samovolně vytvořené stezky, jsou nebezpečím pro přírodu.

Obecně uznávané dopady horské cyklistiky na životní prostředí jsou tyto(imba.com, 2015):

- Ztráta vegetace a kompoziční změny
- Zhutňování půdy
- Eroze půdy
- Rozbahnění
- Znečišťování vody
- Vyrušování volně žijících zvířat

Dopady na vegetaci je možné minimalizovat správným navrhováním, stavbou, údržbou a správou stezek. To zahrnuje například navrhovat takové stezky, které poskytnou návštěvníkům požadovaný zážitek, aby nemuseli jezdit mimo stezky. Dále omezit zásahy do vegetace při navrhování stezek nebo navrhování stezek, pokud možno, v traverzech, což může redukovat rozšiřování stezek do boku.

Ztráta půdy je nejvážnější formou dopadu terénní cyklistiky na životní prostředí. Minimalizace eroze a rozbahňování je tudíž velmi důležitá při snaze o udržitelné stezky. Je taktéž důležité vnímat jednotlivé faktory, které ovlivňují dopady na půdu jako sklon stezky, typ půdy, vlhkost půdy nebo údržba stezek. Pro minimalizaci škod je dobré odrazovat návštěvníky od ježdění mimo stezky, nebo to přímo zakázat. Dále stavět stezky na půdách pro to vhodných. Také je vhodné se vyhýbat rovinatým terénům, kde je větší riziko rozbahňování. Nakonec také omezování vstupu na stezky v obdobích, kdy je mokro, jako to je například při jarních táních nebo v podzimních měsících.

Pro omezování dopady terénní cyklistiky na vodní zdroje je vhodné zejména nestavět stezky v blízkosti vodních zdrojů, minimalizovat křížení stezek s vodními toky, navrhovat stezky tak, aby po nich voda nemohla stékat dolů a na kříženích s většími potoky stavět mosty.

Velice diskutovaným tématem je dopad terénní cyklistiky na volně žijící zvěř. Tyto dopady lze nejlépe omezit, že se stezky jednoduše vyhnou nejcitlivějším místům s výskytem divoké zvěře, oblastem s ohroženými zvířaty nebo oblastem, kde hnízdí ptacvo.

3.3.3 Ekonomické dopady destinací terénní cyklistiky

Dopady terénní cyklistiky na ekonomiku regionů byly zkoumány zejména na příkladech jednotlivých destinací. Tyto studie pocházejí především ze zemí, kde je ježdění na stezkách nejrozvinutější. To jsou Spojené státy americké, Kanada, Nový Zéland nebo Velká Británie.

Výsledky těchto studií vyznívají vesměs pozitivně. Příznivý ekonomický dopad mají stezky především na lokální ekonomiky. Obecně se zvýšil počet pracovních míst, zvýšily se příjmy místních podnikatelů a tím pádem se i zvýšila suma odvedených daní.

Významnou destinací pro terénní cyklistiku je projekt 7stanes. Jedná se o několik na sebe nenavazujících destinací stezek v jižním Skotsku. Jde o jedny z nejlépe hodnocených „singltrecků“ vůbec. Projekt byl zahájen v roce 2001 komisí pro lesní hospodářství Skotska (Forestry commission Scotland). Současnou vizí Komise je prostřednictvím destinací pro terénní cyklistiku udržovat a rozvíjet cestovní ruch na jihu Skotska, podporovat zdravý životní styl obyvatel, příležitosti podnikání ve venkovském prostoru a návštěvníkům zprostředkovat pohyb a zážitky v přírodním prostředí (EKOS Limited and Tourism Resources Company, 2007 a 2008).

V roce 2007 byla provedena studie posouzení socioekonomických dopadů projektu na rozvoj dotčených regionů. Dohromady destinace nabízejí více jak 400 km stezek převážně typu STC, ale najdeme zde i některé stezky pro sjezd nebo těžší terénní prvky. Destinace se také dostaly mezi TOP20 turistických atrakcí ve Skotsku. Výsledky výzkumu překročily, a to dost výrazně, cíle, se kterými byly stezky budovány. Nárůst ve výdajích návštěvníků byl (2004 – 2011) byl 185,7 milionů korun. Nárůst návštěvníků byl o 222 000 ze 172 000 v roce 2004 na 394 000 v roce 2011. A počet vytvořených nových pracovních míst byl 140. Tento projekt je tedy velmi úspěšný a přínosný pro ekonomiku celého jižního Skotska (EKOS Limited and Tourism Resources Company, 2007 a 2008).

Další destinací jsou stezky ve Whisleru v Kanadě, které jsou nejnavštěvovanější destinací v rámci projektu Sea to sky. Jedná se o rozsáhlejší síť stezek určených pro cyklistiku na západním pobřeží Kanady, podobný projektu 7stanes. Nejedná se však pouze o stezky STC, ale i značené cykloturistické trasy.

Terénní cyklistika má také velký dopad na ekonomiku (v létě, v zimě je zde sníh) ve Whistleru a Britské Kolumbii. Návštěvníci zde utratí celkem 720 milionů dolarů. Tyto útraty generují 821,1 milionů dolarů ekonomické aktivity a na mzdách je utraceno 556 milionů a je vytvořeno 798 pracovních míst. Nemalé prostředky jsou také získány na daních jak do státního, tak do místního rozpočtu. (Western Canada Mountain Bike Tourism Association, 2015)

I z těchto výsledků je zřejmé, že ekonomický dopad horské cyklistiky, i přesto, že v Britské Kolumbii ji lze kvůli počasí provozovat pouze několik měsíců v roce, je velmi pozitivní.

Destinací, která je svojí velikostí srovnatelná se Singltrekem pod Smrkem, jsou stezky Coed y Brenin v severním Walesu. Tato destinace začala vznikat už v roce 1994 a délka stezek postupně dosáhla až 100 km. Díky stezkám vzrostl počet návštěvníků více jak desetinásobně (z 12 000 na 150 000 ročně). Podle průzkumu z roku 2010 byl kalkulován celkový roční ekonomický dopad asi na 174 milionů českých korun (5,8 milionu britských liber). (Quality of Visitor Experience Survey: Coed y Brenin, Forestry Commission, 2011)

3.4 MOŽNOSTI HODNOCENÍ PROJEKTŮ TERÉNNÍ CYKLISTIKY

Při výběru metody pro hodnocení veřejných projektů je zásadním ukazatelem počet zohledněných kritérií hodnocení. Podle počtu kritérií se metody dělí tedy na jednokriteriální a vícekriteriální (Miltová, 2011).

3.4.1 Jednokriteriální metody

Jednokriteriální metody jsou takové metody, které pro hodnocení a výběr projektů používají pouze jedno rozhodovací kritérium, na které převádí kritéria ostatní. Mezi tyto metody patří (Soukupová, 2011):

- Obecné finanční metody
- Nákladově – výstupové metody

3.4.2 Obecné finanční metody

První uvedené byly původně určeny pro soukromý sektor, ale dnes jsou používány i pro hodnocení veřejných projektů. Především pro projekty investičního charakteru.

Metody dále rozdělujeme na statické a dynamické. Statické nezohledňují faktor času, zatímco dynamické ano. Výčet nejčastěji využívaných naleznete v tabulce 1.

Tabulka 1: Druhy metod hodnocení projektů

DRUH METODY	METODA	ZOHLEDNĚNÍ HLEDISKA ČASU
Statické metody	Průměrný roční výnos	Ne
	Metoda rentability	Ne
	Průměrná procentní výnosnost	Ne
	Pay Back – doba návratnosti prostá	Ne
	Průměrná doba návratnosti	Ne
Dynamické metody	Doba návratnosti reálná	Ano
	Čistá současná hodnota	Ano
	Vnitřní výnosové procento	Ano
	Index rentability	ano

3.4.3 Nákladově výstupové metody

Mezi nejčastěji používané nákladově – výstupové metody patří následující metody (Soukupová, 2011):

- Analýza minimalizace nákladů (CMA). Je nejjednodušší z nákladově – výstupových metod a jako hodnotící kritérium používá nejnižší náklady
- Analýza účinnosti nákladů (CEA). Jako kritérium využívá poměření vynaložených nákladů vzhledem k míře efektu, který není vyjádřen ve finančních prostředcích.
- Analýza nákladů a užitečnosti (CUA). Srovnává náklady na jednu proměnnou. Důsledky jsou měřeny v naturálních jednotkách.
- Analýza nákladů a přínosů (Cost-benefit analýza, CBA). Hodnocení nákladů a přínosů v peněžních jednotkách. Tato metoda bude použita v této práci a je podrobněji popsána v následující podkapitole.

Společným jmenovatelem všech čtyř metod je podle Soukupové (2011) jejich cíl. To je „prokázat měřitelným způsobem, co kdo získá a s jakými společenskými náklady“. V tabulce 2 je naopak ukázáno, čím se metody od sebe liší.

Tabulka 2: Srovnání nákladově-výstupových metod. (Zdroj: Vlastní návrh podle Soukupová, 2011)

NÁZEV METODY	FORMA MĚŘENÍ VÝSTUPU
CMA	Neměří se
CEA	Počet výstupových jednotek z realizované jednotky nákladů
CUA	Užitek plynoucí z projektu
CBA	Peněžní jednotky

3.4.4 Vícekriteriální metody

Vícekriteriální metody posuzují projekt, jak je zřejmé již z názvu, ne pouze z jednoho, ale z více kritérií, které mezi sebou bývají konfliktní. Zahrnutí více kritérií znamená větší přiblížení realitě a díky tomu i větší naději na implementaci nalezeného rozhodnutí. Zároveň to však přináší určitou komplikaci pro zahrnutí všech informací a nalezení kompromisního rozhodnutí, které by odráželo vliv všech kritérií.

3.5 COST BENEFIT ANALÝZA

Pojem „cost benefit analýza“ vychází z anglického originálu „Cost-benefit analysis“ a bývá také označován zkratkou CBA. V českém prostředí se můžeme také setkat s různými překlady. Většinou je to analýza nákladu a přínosů, ale lze se setkat třeba i s pojmem „prospěchová analýza“. Cost benefit analýza je metodickým postupem, která, jak říká Sieber (2004), odpovídá na otázku: „Co komu realizace investičního projektu přináší a co komu bere?“

Historie CBA sahá až do 19. století, kdy byly položeny její teoretické základy ve Francii, kde se zabývali posuzováním budované infrastruktury. Analýza samotná se však začala rozvíjet v USA na konci 30. let 20. století, kdy byla využívána k posuzování projektů v oblasti vodní infrastruktury. Po druhé světové válce se cost benefit analýza rozšířila i do veřejné správy kvůli tlaku na její větší efektivitu. Od 60. let byla metoda zpřesňována a dále se rozšiřoval spektrum jejího využití i do dalších oblastí, jako například veřejné finance apod. Z CBA jsou také odvozeny

některé další analýzy, které z ní teoreticky vycházejí. (Pearce, Atkinson, Mourato, 2006)

3.5.1 Podstata CBA

Cost benefit analýza je v současnosti pravděpodobně nejrozšířenější metodou pro hodnocení veřejně prospěšných projektů. CBA může být použita kdykoliv před zahájením projektu, v průběhu projektu i po dokončení projektu. (Riegg Cellini, Kee, 2010) Tedy je vhodná pro Ex Ante, in media res i Ex Post hodnocení projektů.

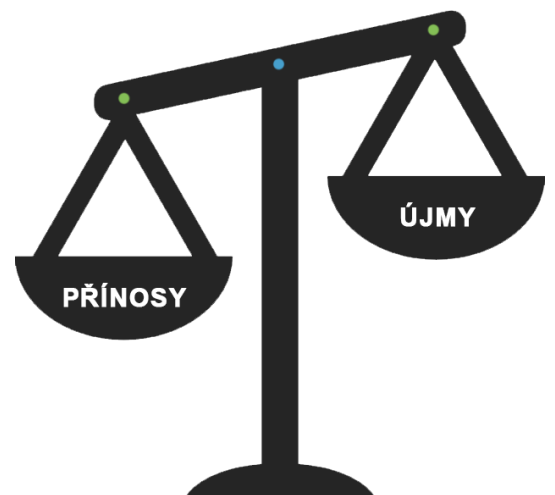
Vymezení základních pojmů

Costs: „Újmy“

- Je důležité si neplést s účetním pojmem „costs“, tedy „náklady“. V tomto případě se jedná o veškeré negativní dopady na zkoumané subjekty (Sieber, 2004)

Benefits: „Přínosy“

- Benefits je opak costs, tedy veškeré pozitivní dopady na zkoumané subjekty plynoucí z investice (Sieber, 2004)

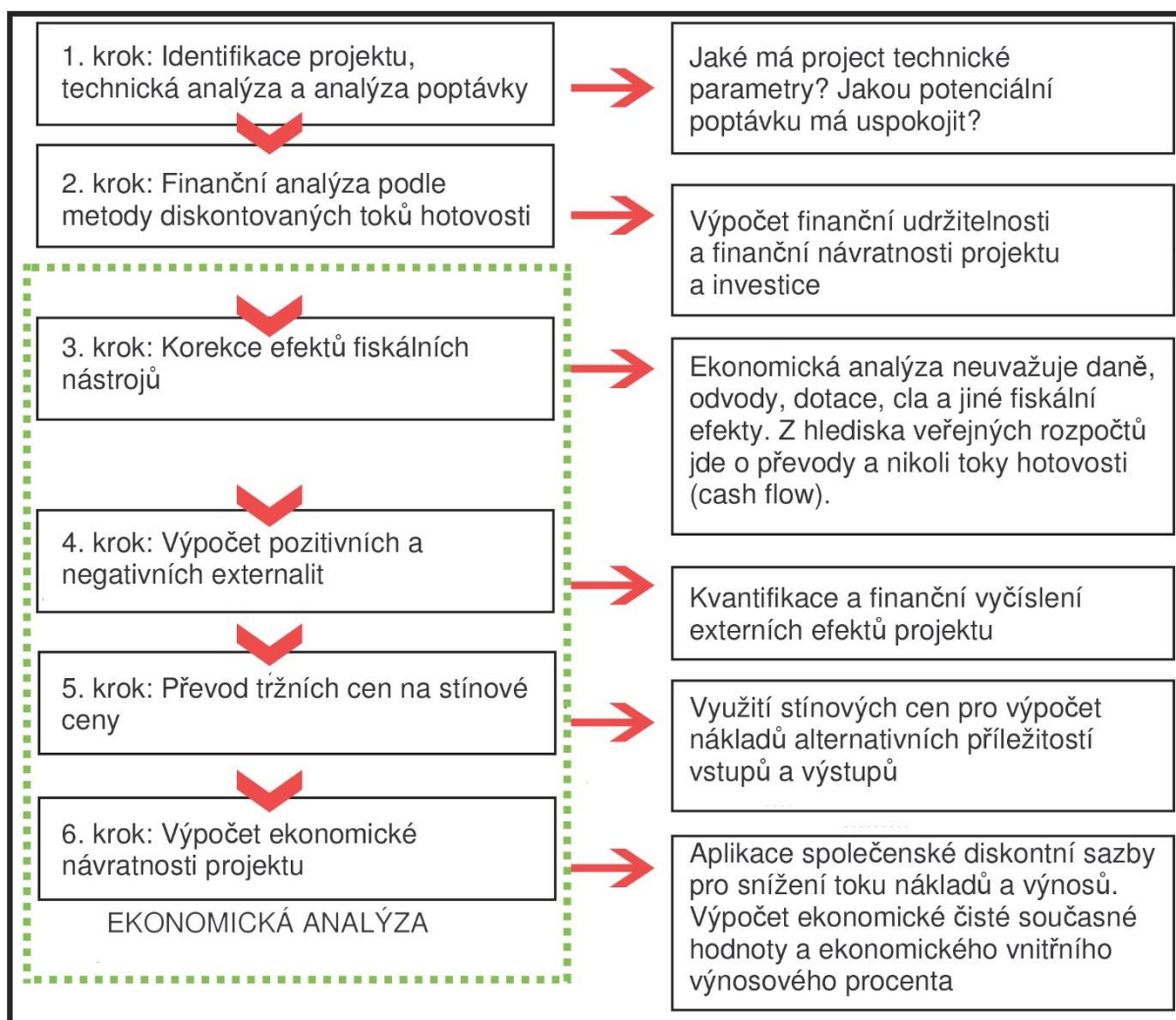


Obrázek 2: Schéma "váhy" (Zdroj: vlastní návrh)

Základní premisou každého hodnoceného projektu je, aby přínosy, převážily nad újmami. Když neplatí tento vztah, tak projekt nemůže být životaschopný. A toto je právě základní cíl cost benefit analýzy. Určit, zda je projekt přínosný pro všechny zainteresované subjekty, tedy subjekty, kterých se jeho realizace dotýká. Tento základní vztah se často ilustruje obrázkem vah, viz obrázek 2.

CBA analýza má za úkol posoudit následující parametry:

- Smysluplnost projektu
- Realizovatelnost projektu
- Srovnání různých variant projektu



Obrázek 3: Postup zpracování CBA (Zdroj: mvcr.cz)

Cost-benefit analýza je nejvýhodnější, když je analyzován jednotlivý program nebo postup, k určení zda celkové přínosy pro společnost převáží celkové újmy. Nebo když jsou porovnávány alternativní programy, abychom mohli určit, který přináší největší užitek společnosti. Největším problémem u CBA analýzy je, že je často obtížné určit peněžní hodnoty jednotlivých položek.

Efekty v cost-benefit analýze jsou členěny podle subjektu, podle etapy životního cyklu projektu, na přímé a nepřímé efekty a podle kvantifikovatelnosti.

Členění podle subjektu

- Domácnosti
- Podniky
- Municipální subjekty

- Stát
- Ostatní organizace

Členění podle etapy životní cyklu projektu

- Předinvestiční fáze
- Investiční fáze
- Provozní fáze
- Poprovozní fáze

4 METODOLOGIE

V diplomové práci byly použity standartní postupy. Teoretická část vznikla pomocí rešerše odborné literatury. Zdroje rešerše jsou k nalezení v přehledu literatury.

V praktické části bylo definováno zájmové území, kterým se práce bude zabývat. Jedná se o Nové Město pod Smrkem a okolní obce, ze kterých je dojezdová vzdálenost ke stezkám do 20 minut. Na obrázku 6 jen tento region vymezen na mapě. V praktické části byla částečně využita sekundární data. Zejména publikovaná statistická data. Dále to byla například data z různých mapových aplikací a informačních serverů. Všechny použité zdroje jsou uvedeny v přehledu literatury. Dále byla z důvodu zjištění konkrétních dat o návštěvnících, obyvatelích okolních obcí a podnikatelských subjektech sbírána a analyzována primární data.

Použitou metodou primárního výzkumu byla dotazníková šetření. Pro účely primárního výzkumu byly sestaveny tři různé dotazníky pro tři stakeholdery. Jeden se zajímal o návštěvníky a uživatele stezek v destinaci SpS a jejich zvyklostmi a preferencemi ohledně užívání stezek a zázemí v SpS (Příloha 1). Druhý se zaměřil na obyvatele okolních obcí, jejich postoje k projektu SpS a pozitivních a negativních dopadů na jejich životy a jejich finančních vyjádření, které byly následně využity ke kalkulaci „willingness to pay“ (WTP; ochota platit) a „willingness to accept“ (WTA; ochota přijímat) v ekonomické analýze (Příloha 2). Třetí dotazník byl zaměřen na podnikatelské subjekty v okolí, které provozují ubytovací a stravovací zařízení (Příloha 3).

U všech tří stakeholderů probíhalo dotazování mírně odlišným způsobem. Dotazování návštěvníků stezek probíhalo ve spolupráci se společností Singltrekk, s. r. o. a to zejména prostřednictvím internetového dotazníku vytvořeného pomocí Google forms, pomocí rozhraní na adrese matejkamenicky.eu/survey. Dotazník byl vypracován ve čtyřech jazykových mutacích. Originální verze byla v češtině, která byla následně přeložena do angličtiny, němčiny a polštiny. Respondenti si mohli vybrat jazykovou verzi na výše uvedené internetové adrese. Část respondentů byla oslovena osobně přímo v destinaci SpS. Zbylí respondenti byli osloveni pomocí facebookové skupiny „Singltrekk pod Smrkem“, která sdružuje kolem 10 000 lidí, kteří již stezky v minulosti navštívili.

Podobným způsobem byli dotazováni i obyvatelé okolních obcí. Zde více převažovalo osobní dotazování, které umožňuje v případě potřeby dovysvětlit otázky, které byly důležité pro stanovení WTA a WTP.

Třetím stakeholderem byly podnikatelské subjekty. Ty byly předem vybrány tak, aby zahrnovaly různé typy zařízení (od kempů, přes penziony až po hotely) a poté dotazovány pomocí strukturovaného dotazníku. Celkem bylo do výzkumu zahrnuto 10 podnikatelských subjektů, provozujících ubytovací a stravovací služby ve sledovaném regionu. Dotazování probíhalo telefonicky.

Na základě primárních i sebraných sekundárních dat byla vypracována analýza nákladů a přínosů. Pokud její položky byly známy v peněžní hodnotě, tak byly do analýzy zapsány. Pokud bylo jejich vyjádření nepeněžní, tak byly převedeny na peněžní vyjádření. Některé položky bylo nutné odhadnout na základě jiných dat a zdrojů. Některé položky byly vyčísleny pomocí metod WTP a WTA. Způsob vyčíslení pro každou položku lze nalézt v tabulkách 8, 9 a 10 v praktické části práce.

5 PRAKTICKÁ ČÁST

V této části je už přikročeno k samotnému jádru práce a jsou provedeny analýzy, které byly stanoveny mezi cíli práce. Nejdříve je představena destinace Singltrek pod Smrkem, její historie, organizace, doprovodné služby a další informace o značce Singltrek. V následující kapitole je blíže definován zájmový region, na který se práce blíže soustředí, a popsána jeho socioekonomická charakteristika, přírodní poměry a možnosti turistického využití území. V další kapitole se práce zaměřuje na dopravní dostupnost území, především Nového Města pod Smrkem. Dále je přikročeno k marketingové analýze, která se dělí na analýzu nabídky a analýzu poptávky. Součástí analýzy poptávky je také rozbor průzkumu mezi návštěvníky SpS. Poté následuje kapitola zabývající se ekonomickou analýzou, jejíž součástí je analýza nákladů a přínosů. Na tu to kapitolu navazuje ekonomické zhodnocení projektu, kde jsou vyčísleny dopady projektu na přilehlý region. Závěrečnou kapitolou je diskuze. Zde jsou diskutována některá doporučení pro další směřování destinace SpS. Dále je zde zhodnocena situace ohledně budování nových destinací stezek v České republice.

5.1 DESTINACE SINGLTREK POD SMRKEM

Myšlenka na vybudování přírodě blízkých stezek u Nového Města pod Smrkem vznikla v roce 2008, kdy Svaz obcí Smrk a liberecké krajské ředitelství Lesů ČR hledalo projekt k oživení turistického ruchu v regionu, když neprošel projekt vybudování sjezdového areálu na hoře Smrk.

Projekt stezek prošel přes jednání s ochránci přírody, díky tomu, že nevyžaduje žádné extrémní zásahy do krajiny ani plošné kácení stromů. I přes začínající finanční krizi se podařilo sehnat finanční prostředky k financování první etapy výstavby SpS. Plánování probíhalo v letech 2008 a 2009 a stezky byly projektovány světově nejlepším a nejzkušenějším projektantem singltrecků Daffydem Davisem. Již v této době vznikla dispozice celé sítě, která byla postupně dostavována včetně Singltrek centra. Stavba probíhala po etapách od podzimu 2009 do roku 2012 a část nákladů byla kryta z operačních fondů EU.

Nakonec bylo rozhodnuto, že projektanti stezek budou provozovat i nástupní místo, dnes Singltrek centrum u koupaliště v Novém Městě pod Smrkem, které má

za úkol generovat finanční prostředky pro údržbu stezek. U koupaliště tak v roce 2011 vznikla budova s občerstvením, cyklistickým obchodem i zázemím pro cyklisty a posezením a v okolí i kemp. Jako součást centra je i parkoviště pro návštěvníky. (singltrekpodsmrkem.cz)

5.1.1 Značka „Singltrek“

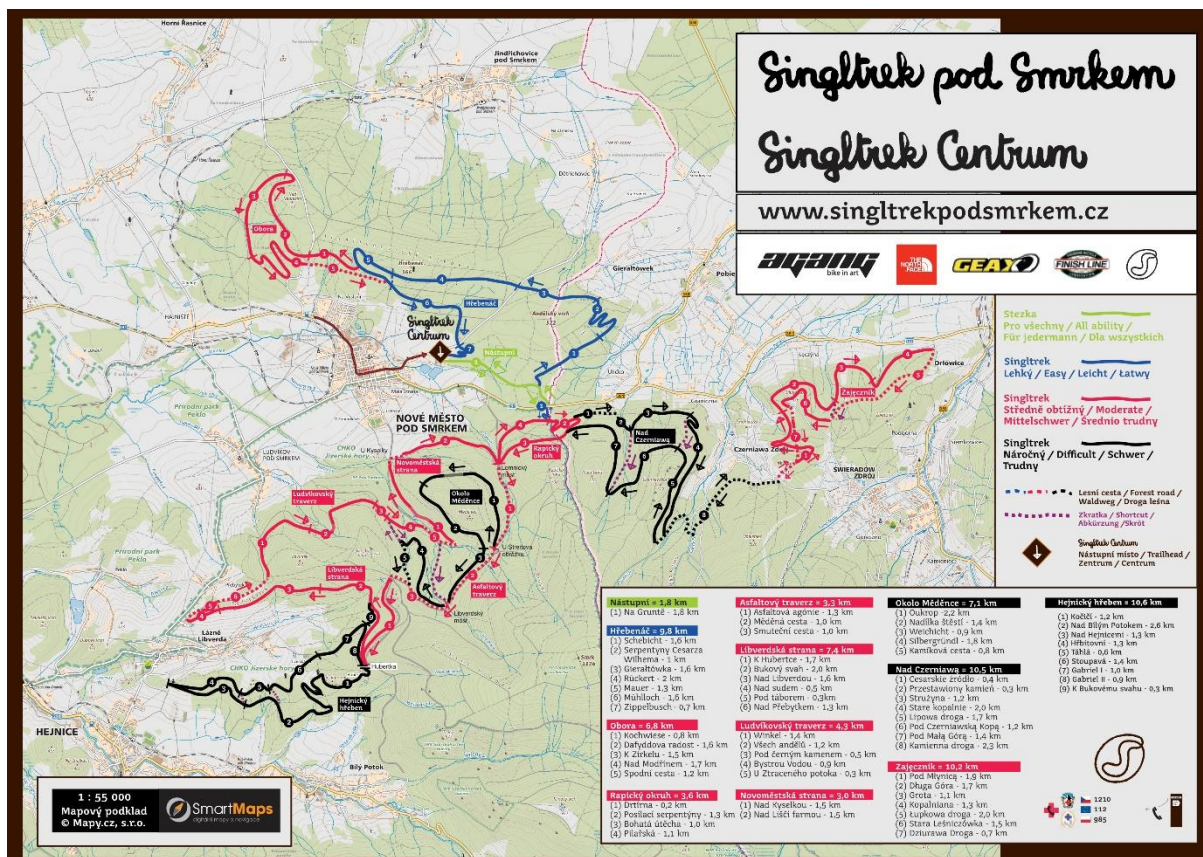
Singltrek je registrovanou ochranou slovní známkou. Je tomu tak proto, aby mohla být řízena kvalita stezek a název Singltrek nepoužívaly i projekty s nedostatečnou kvalitou.

Majitelé značky ve třech bodech vyjmenovávají důvody, proč je Singltrek ochrannou známkou:

- Abychom Singltrek mohli rozvíjet se v souladu s naší vizí a dokázali přitom chránit výsledky naší práce.
- Aby Singltrek byl jasně rozpoznatelný. Aby každý věděl, co si pod Singltrekiem představit, co může zažít, vidět, pociťovat a očekávat.
- Aby byl Singltrek jasnou garancí kvality stezek a služeb s nimi spojenými.

5.1.2 Koncept stezek

Stezky samotné vedou na sever a na jih od Nového Města pod Smrkem. Na severu v lesích na Jindřichovickém hřebenu a na jihu na úpatí nejvyšší hory české strany jizerských hor, Smrku. Na východě se stezky napojují na polský Single Track Świeradów - Zdrój, který oficiálně nejsou součástí Singltreku pod Smrkem. Na mapce (Obrázek 4) můžete vidět aktuální stav stezek SpS (levá část mapky). Napravo jsou zde vyznačeny i polské stezky, jejich stav však na této oficiální mapce není aktuální, od roku 2013 byly totiž rozšířeny.



Obrazek 4: Mapa stezek Singltreku pod Smrkem (Zdroj: singltreku pod smrkem.cz)

Charakteristika stezek v SpS:

Zelená:

- Zelená trasa je vhodná pro menší děti doprovázené rodiči a také různě handicapované lidi. Trasa je technicky nenáročná a dostatečně široká, aby mohli jet dva lidé vedle sebe, což je dobré právě pro rodiče doprovázející své děti.

Modrá:

- Modré trasy jsou vhodné pro středně pokročilé cyklisty, kteří si chtějí užít houpavé stezky Singltreku se zatáčkami. Na modrých trasách je ale nečekají žádné obtížné překážky na trase ani těžká stoupání a klesání.

Červená:

- Červená trasa je vhodná pro zkušenější jezdce, kteří již modrou trasu zvládají bez problémů. Cyklisté se zde již svezou i z prudších kopců. Zkušení cyklisté zde mohou využít své schopnosti a zkušenosti a užívat si jízdu v plné rychlosti, zatímco méně zkušení jezdci si zde zlepšují své schopnosti.

Černá:

- Černá trasa je vhodná pro ty nejzkušenější cyklisty, kteří mají plnou kontrolu nad svým kolem. Na jezdce zde čekají prudké sjezdy a nečekané překážky a skoky a je tak nutné držet celou dobu 100 % koncentraci a pružně reagovat na stopu trasy.



Obrázek 5: Ukázka znační stezek (Zdroj: google obrázky)

5.1.3 Doprovodné služby SpS

Údržba stezek: O Údržbu stezek se stará obecně prospěšná společnost Singltrek pod Smrkem, o. p. s. Společnost zaměstnává sezónně 5 zaměstnanců, které se starají o údržbu stezek a jejich opravy. Příjmy společnosti pochází z provozování vlastních nástupních míst a v nich poskytovaných služeb.

Singltrek bistro: Jedná se o mix mezi rychlým bufetem a klasickou restaurací. Návštěvníkům nabízí jídla ve vysoké kvalitě a podle sezónních plodin.

Půjčovna kol: nabízí kvalitní horská kola vhodná pro ježdění na Singltrecích. Kola je možné si zapůjčit vždy na jeden den. Půjčovna má možnost online rezervace dopředu.

Servis kol: Servis poskytuje kompletní škálu služeb pro servis a údržbu kol.

Myčka kol, sprchy, převlékárna: Myčka kol v singltrek centru nabízí speciálně upravenou vapku pro mytí kol, tak aby nedocházelo k ničení jejich součástí.

K dispozici jsou i sprchy s teplou vodou a převlékárny. Je zde i možnost úschovy zavazadel po dobu pohybu na stezkách.

Trailshop – bajkový obchod: Cyklistický obchod, který nabízí veškerý potřebný sortiment. Od jízdnicích kol, přes helmy, oblečení až po různé doplňky a podobně. Výběr sortimentu a značek vychází ze zkušeností zkušených bikerů.

Singltrek campy: Jsou to výcvikové campy pro všechny, kteří si chtějí zlepšit svoje cyklistické schopnosti. Konají se pod dohledem zkušených instruktorů. Výuka je zaměřená na cyklisty začátečníky až po středně zkušené jezdce. Doba trvání je vždy tři dny (pátek, sobota, neděle) a campy se konají přibližně dvakrát za rok.

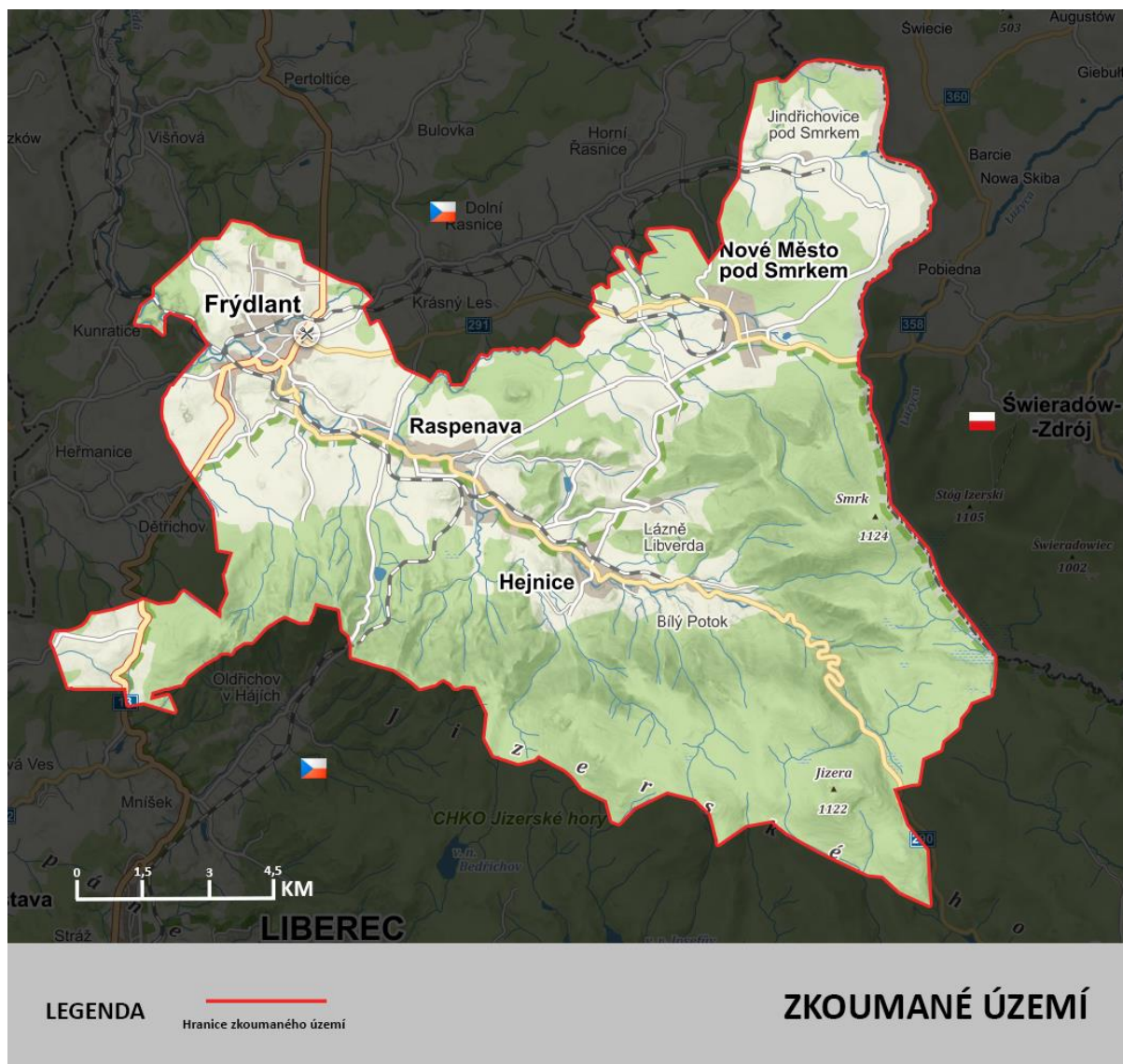
Jeden den s lektorem: Jedná se o výcvikové campy stejně jako u Singltrek campů, s tím rozdílem, že jsou pouze jednodenní a jsou zaměřeny na ty, kteří si netroufnou hned napoprvé přijet na Singltrek camp, nebo na ty, kteří nemají tolik času. Výuka probíhá pod dohledem zkušených lektorů a v malých skupinkách.

Ubytování: Singltrek Penzion a restaurace „U všech andělů“ je situován do Nového Města pod Smrkem a nabízí kompletní ubytovací a stravovací služby po celý rok.

Singltrek camping je autokemp, který je situován v nástupním místě v Novém Městě pod Smrkem.

5.2 POPIS PŘEDMĚTNÉHO ÚZEMÍ

Do oblasti zájmového regionu bylo zahrnuto Nové Město pod Smrkem a dále přilehlé obce, v jejichž blízkosti stezky Singltreku vedou a větší obce v blízkém okolí, které jsou v dojezdové vzdálenosti do 20 minut ke stezkám. Do výzkumu byly zahrnuty pouze obce na českém území. Na obrázku 6 níže je tento region vyznačen na mapce.



Obrázek 6: Zájmové (předmětné) území (Zdroj: vlastní návrh na základě mapových podkladů mapy.cz)

5.2.1 Socioekonomická charakteristika území

Vymezené území se nachází v Libereckém kraji a spadá pod ORP Frýdlant. Zkoumané území spadá do katastru obcí: Nové Město pod Smrkem, Jindřichovice pod Smrkem, Frýdlant, Raspenava, Hejnice, Lázně Libverda a Bílý Potok. Dohromady na tomto území žije (31. 12. 2014) 18 726 obyvatel. Z toho ve Frýdlantu 7565. Zkoumaný

region má velmi malou hustotu zalidnění, což je způsobeno odlehlostí území ve Frýdlantském výběžku a tím, že velká část území leží v Jizerských horách. Počet obyvatel se ve zkoumaném regionu dlouhodobě snižuje, což je způsobeno zejména odlivem mladých obyvatel, kvůli nedostatku pracovních příležitostí a stárnutím populace. Věkový medián se mezi lety 2004 a 2014 zvýšil o 5 let z 35 na 40 let. Obyvatelé ve věku nad 65 let tvořili v roce 2014 více jak čtvrtinu obyvatel. Oblast se také potýká s relativně vysokou mírou nezaměstnanosti, i když se v posledních letech postupně snižovala (2009 – 17,4 %, 2014 – 10,6 %) (podle dat ČSÚ, czso.cz)

5.2.2 Přírodní poměry předmětné lokality

SPS se nachází v západní části Jizerských hor. Z hlediska biogeografického členění spadá území, na kterém se SpS nachází, do Hercynské provincie, Krkonošsko-jesenické soustavy. Dále leží na hranici dvou podsoustav. Větší částí v Smrčské hornatině, celku Jizerské hory a okrsku Vysoký jizerský hřbet. Menší částí potom v celku Frýdlantská pahorkatina a okrsku Raspenavská pahorkatina.

Území se nachází ve 4. (bukovém) a 5. (jedlo-bukovém) vegetačním stupni a je reprezentováno převážně biochorou svahy na kyselých metamorfitech a erodované plošiny na zahliněných píscích.

Území je orientováno od severozápadu k jihovýchodu a nachází se v povodí Odry. Morfologie oblasti je dána především vrcholy Smrk (1 124 m n. m.), Měděnec (777 m n. m.), Svinský vrch (757 m n. m.), Rapická hora (708 m n. m.), Andělský vrch (572 m n. m.) a Hřebenáč (566 m n. m.). Nejvyšším bodem na českém území je vrchol hory Smrk (1 124 m n. m.). Nejnižším místem je hladina Smědé v Bílém Potoce (400 m n. m.). Území je budováno převážně předvariskými metagranity až metagranodiority a orturulami. Půdní složení je reprezentováno převážně kambizemí a podzoly.

Potenciální přirozená vegetace je na daném území reprezentována smrkovou bučinou (*Calamagrostio villosae-Fagetum*), třtinovou bučinou (*Calamagrostio villosae-Piceetum*), bikovou bučinou (*Luzolo Fagetum*), bučinou s kyčelnicí devítilistou (*Dentario enneaphylli-Fagetum*), bikovou a/nebo jedlovou doubravou (*luzulo albidae-Quercetum petraeae*, *abieti-Quercetum*) a černýšovou dubohabřinou (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*).

Fytogeograficky spadá území do oblastí Oreofytikum, podoblasti České oreofytikum a okrsku Jizerské hory lesní a Mezofytikum, podoblasti Českomoravské mezofytikum a okrsku Frýdlantská pahorkatina.

Z klimatického hlediska spadá území částečně do mírně teplé, vlhké oblasti. Průměrný počet ledových dní (40-50) převyšuje průměrný počet letních dní (20-30). Spadne zde průměrně 600 – 700 mm srážek, více v letním než v zimním období. Průměrná roční teplota se pohybuje kolem 5°C. Sněhová pokrývka zde leží 60 – 100 dní v roce. Část území spadá do mírně chladné až chladné, vlhké oblasti s chladnou zimou. Počet ledových dní (60-70) převyšuje počet letních dní (10-30). Roční úhrn srážek je 1000 – 1200 mm a průměrná roční teplota dosahuje 3-4 °C. Sněhová pokrývka zde leží 120 – 140 dní v roce.

Aktuální vegetace je tvořena lesy s převahou jehličnatých dřevin, především smrku. Jedná se o migračně významné území a probíhá zde i dálkový migrační koridor.

Část území leží v CHKO Jizerské hory (IV. – I. Zóna). (mapy.nature.cz)

5.2.3 Turistická infrastruktura území

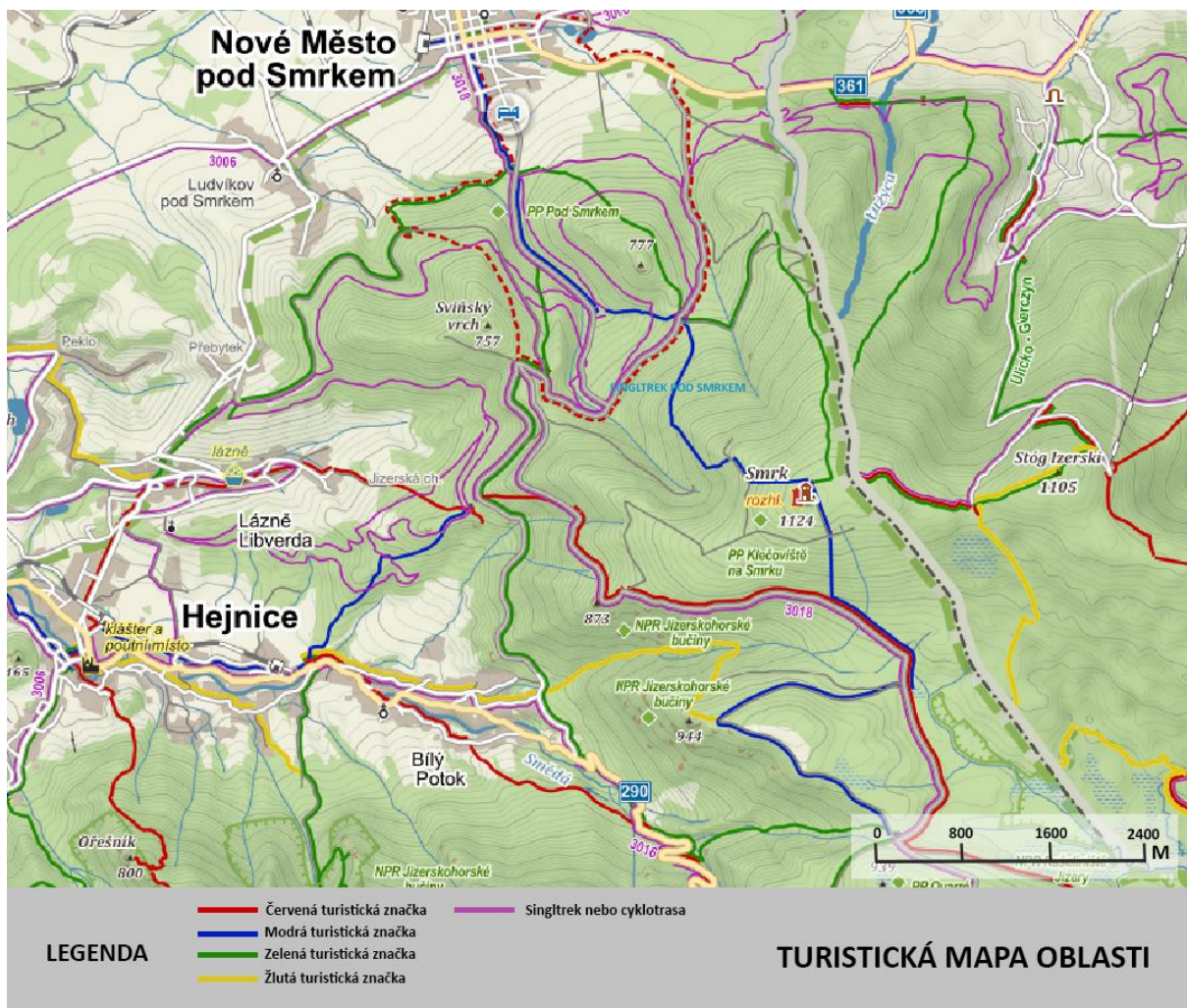
Turistickou dominantou Smrčské pahorkatiny je vrchol hory Smrk, která je nejvyšší horou Jizerských hor na českém území. Na vrcholu je rozhledna, která nabízí rozhledy až 100 km daleko. Kvůli svému horskému charakteru se zde nenachází hustá síť komunikací. V oblasti se také nachází mnoho skalních útvarů, z nichž ne všechny jsou dostupné.

Území protínají cyklotrasy 3018 (Čermákovy Rovně – Smědava) a 3006 (Stráž nad Nisou – Mníšek – Hejnice – Lázně Libverda – Nové Město pod Smrkem – Filipovka)

Hlavní přístupovou trasou do oblasti pro pěší turisty je modrá turistická značka z Nového Města pod Smrkem, která vede trasou Nové Město pod Smrkem, železniční stanice – U spálené hospody – Streitův obrázek – Smrk – Na Písčinách – Pod klínovým vrchem – Předěl, kde navazuje na červenou a zelenou turistickou značku. Tato červená značka začíná v předmětném území v Hejnicích přes Lázně Libverda – Hubertka – Tišina – Na Písčinách – Předěl a dále pokračuje po hřebeni Jizerských hor. Třetí důležitou trasou je zelená turistická značka, které vede v trase Lázně Libverda – U spálené hospody – Streitův obrázek – Rapická hora – Smrk.

V předmětném území se nacházejí také dvě naučné stezky a to: NS Smrk – okružní cesta k pramenům toků a rozvodí a NS historicko-přírodovědecká stezka Nové Město pod Smrkem

Na Hubertce (červená turistická značka) se nachází ferrata Kočičí kameny. Ferrata je natažena na stejnojmenné skále a končí na vrcholu na skalní vyhlídce. Jedná se o ferratu obtížnosti B (horolezecký terén 4 UIAA). Délka trasy je 70 m s převýšením 25 m. Přehledněji je vše zaznačeno níže na turistické mapě oblasti (Obrázek 7).



Obrázek 7: Turistická mapa oblasti (Zdroj: vlastní návrh na základě mapových podkladů z mapy.cz)

5.3 ANALÝZA DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI

Kapitola uvádí dopravní dostupnost a dojezdové vzdálenosti a dopravní dostupnost Nového Města pod Smrkem.

Za zájmové území bylo vybráno celé území České republiky a to bylo doplněno o sousední státy, ze kterých přijíždí největší množství turistů, Německo a Polsko.

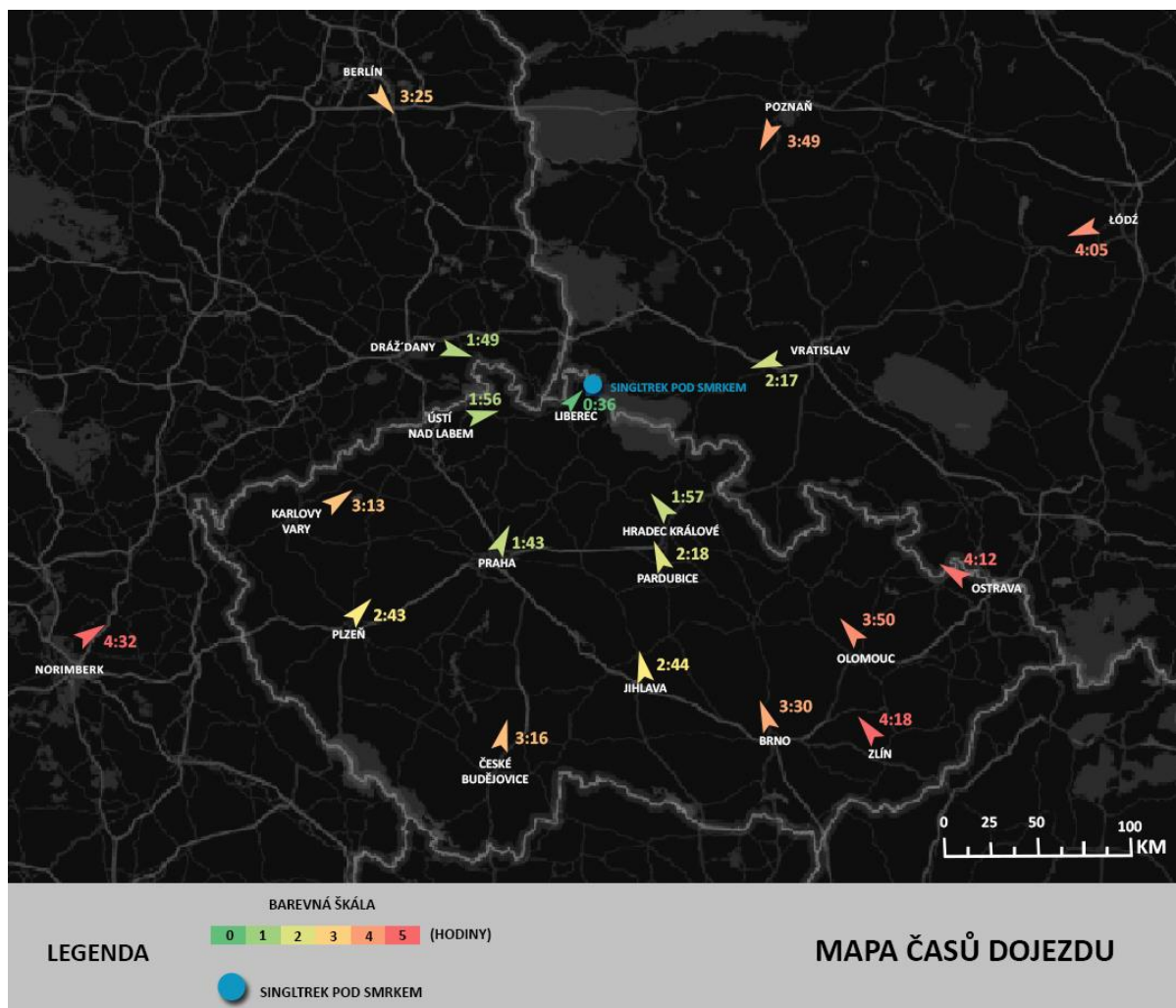
5.3.1 Silniční doprava

Kvůli poloze SpS je nejpohodlnějším a nejrychlejším dopravním prostředkem k dosažení destinace osobní automobil. Dopravní dostupnost není i tak příliš dobrá. V tabulce 3 můžete vidět dopravní dostupnost z krajských měst ČR doplněných o několik německých a polských měst. Pouze z 5 měst se dá do Nového Města pod Smrkem dostat za méně než dvě hodiny. Ze Zlína a z Ostravy už je to přes 4 hodiny. Zajímavostí například je, že z Berlína je dojezdový čas nižší než například z Brna. Ještě blíže je to například z Lipska (Lipzig) a ze zahrnutých zahraničních měst je to nejbližší z polské Vratislavy (Wroclav). O geografické poloze zkoumaných měst v kombinaci s dojezdovými časy je možné si udělat přehled přehled na obrázku 8.

Tabulka 3: Dojezdové vzdálenosti osobním automobilem do Nového Města pod Smrkem

Z	Přes	Vzdálenost do Nového Města p. S. (V Km)	Doba dojezdu osobním automobilem (v h)
Liberec		33	00:36
Praha	Mladá Boleslav	142	01:43
Drážďany	Zhořelec	150	01:49
Ústí nad Labem	Děčín	119	01:56
Hradec Králové	Jičín	129	01:57
Vratislav (PL)		157	02:17
Pardubice	Nymburk	185	02:18
Plzeň		237	02:43
Jihlava		260	02:44
Lipsko (SRN)	Drážďany	256	02:44
Karlovy Vary	Praha	263	03:13
České Budějovice	Tábor	279	03:16
Berlín (SRN)	Chotěbuz. Zhořelec	259	03:25
Brno	Praha	337	03:30
Poznaň (PL)	Zielona Gora	302	03:49

Olomouc	Hradec Králové	270	03:50
Łódź (PL)	Vratislav	377	04:05
Ostrava	Vratislav	381	04:12
Zlín	Praha	431	04:18
Norimberk (SRN)	Drážďany	442	04:32



Obrázek 8: Mapa časů dojezdu (Zdroj: Vlastní návrh)

5.3.2 Železniční doprava

V České republice je ve vlacích státního dopravce České dráhy, a. s. možné vcelku pohodlně a levně přepravovat jízdní kola a mnozí cyklisté této možnosti využívají. Do Nového Města pod Smrkem vedou koleje, ale z většiny větších měst neexistuje žádný pohodlný spoj. Nejlepší spojení je z blízkého Liberce, odkud odjíždí přímý spoj přibližně každou hodinu a cesta trvá 54 minut. Spojení z dalších měst už vyžaduje několik přestupů, které jsou s kolem vždy komplikované. Z Prahy se lze do Nového Města pod Smrkem pohodlně dostat 3 – 4 krát denně. Přestupovat se musí v Turnově

a Liberci a cesta trvá 3:30 – 4:30 hodin. Lepší spojení než Praha nabízí Ústí nad Labem, odkud se do Nového Města pod Smrkem dostaneme za 4 hodiny s přestupem v Liberci. Odjíždí odsud 4 spoje denně. Podobně jako z Ústí nad Labem můžeme jet i z Hradce Králové nebo Pardubic.

Co se týče zahraničí, tak z Drážďan trvá cesta s přestupem v Liberci asi 4,5 hodiny. Žádný přímý spoj ze zahraničí sem nejede.

Dostupnost vlakem tedy není ideální a s velkou pravděpodobností jí mnoho lidí nevyužije a nepředstavuje tak konkurenční výhodu oproti jiným destinacím.

5.3.3 Nemotorová doprava - cyklotrasy

Nemotorová doprava je spojena zejména s jízdou na jízdním kole. Dostupnost města Nové Město pod Smrkem byla hodnocena z oblastí vzdálených do 30 km vzdušnou čarou. V tabulce 4 jsou uvedeny dojezdové vzdálenosti po značených cyklotrasách včetně orientačních jízdních časů.

Tabulka 4: Cyklotrasy, vzdálenosti a časy dojezdu (Zdroj: vlastní návrh)

Obec	Číslo cyklotras	Vzdálenost (v Km)	Čas dojezdu
Liberec	14a – 3006 – 3065 – 3016 - 3006	29	2:30
Harrachov	3020 – 22 - 3018	34,5	2:58
Žitava (Zittau)	ER2 – 3039 – 3016 -3063 - 3006	39,4	3:26

5.4 MARKETINGOVÝ ANALÝZA

5.4.1 Analýza nabídky

V této podkapitole bylo čerpáno z Kozumplíkové et al., 2015. Produktem v případě Singltreku pod Smrkem jsou certifikované stezky pro horská kola (Singltracks). Pro potřeby analýzy nabídky je nutno rozšířit produkt o veškeré jednostopé stezky lokalizované v přírodním prostředí sloužící především pro terénní cyklistiku.

Za zájmové území bylo zvoleno území České republiky, z něhož pochází největší množství uživatelů. Díky své poloze na hranicích s Polskem a nedaleko hranic s Německem je nutno zahrnout i části území těchto zemí (Svobodný stát Sasko,

Dolnoslezské vévodství). Na území české republiky se nachází sedm lokalit, kde existují stezky pro horská kola typově podobné Singltreku pod Smrkem.

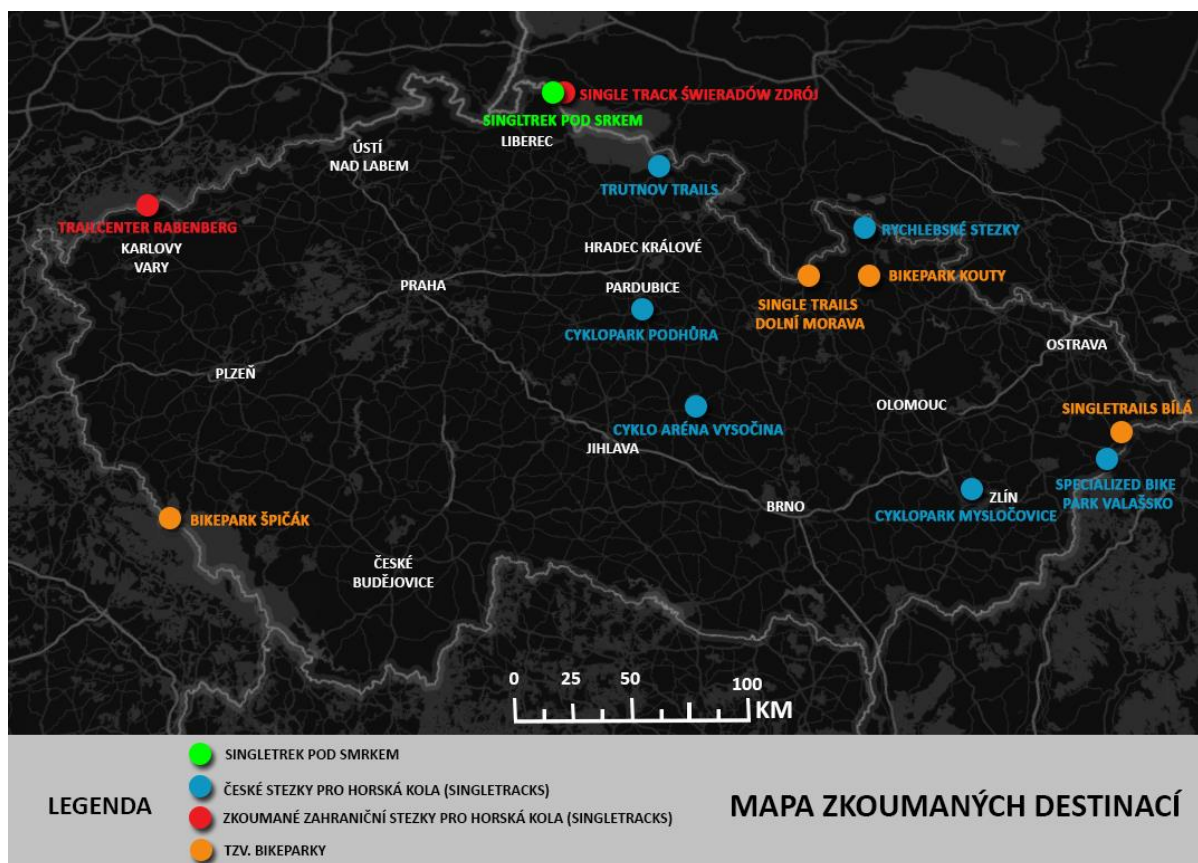
- Specialized bike resort Valašsko (Zlínský kraj)
- Cyklo aréna Vysočina (kraj Vysočina)
- Cyklopark Mysločovice (Zlínský kraj)
- Cyklopark Podhůra (Pardubický kraj)
- Rychlebské stezky (Olomoucký kraj)
- Singltrek pod Smrkem (Liberecký kraj)
- Trutnov trails (Královehradecký kraj)
- Trailcenter Rabenberg (Německo, nedaleko hranic s českou republikou)
- Singletrack Świeradów-Zdrój (Polsko, přímo navazuje na Singltrek pod Smrkem)

Dále byly pro účely práce srovnávány i lokality, v nichž převažují stezky oslovující primárně jinou cílovou skupinu cyklistů a jejichž produkt je odlišně nastaven. Nejčastěji jsou tyto lokality označovány jako „bike parky“. Vzhledem k většímu počtu bike parků byly účelově vybrány ty z nich, které jsou v česku významné, anebo ty, které v rámci nabízených stezek disponují i takovou stezkou, jež se charakteristice singltrecků přibližují (délkou, stupněm klesání...):

- Bikepark Kouty (Olomoucký kraj)
- Bikepark Špičák (Plzeňský kraj)
- Single trails Dolní Morava (Olomoucký kraj)
- Singltrails Bílá (Moravskoslezský kraj)

Všech těchto 13 destinací, které byly základem pro marketingovou analýzu respektive analýzu nabídky, můžete vidět přehledně vyznačené na mapce níže (obr. 9).

Tyto destinace se nacházejí v 8 ze 14 krajů České republiky, přičemž v Olomouckém a Zlínském se nachází destinací více.



Obrázek 9: Mapa konkurenčních destinací (Zdroj: vlastní návrh)

Nejbližší konkurenční destinací pro Singltreky pod Smrkem na území ČR je destinace Trutnov trails, která se nachází ve Lhotě u Trutnova v dojezdové vzdálenosti 113 km (1:51h jízdy osobním autem). Dále jsou to cyklopark Podhůra a Rychlebské stezky v dojezdových vzdálenostech 174 km (2:33h osobním autem) respektive 210 km (3:20h osobním autem). Kvůli své poloze ve Frýdlantském výběžku je Nové Město pod Smrkem z velké části české republiky poněkud vzdálené a není tudíž vhodné pro jednodenní pobyty. V tomto ohledu mají některé destinace výhodu. Především Cyklo aréna Vysočina nebo Cyklopark Podhůra, které jsou lokalizovány blíže středu republiky a nabízejí komfortnější dostupnost z více center. Například do Cyklo arény Vysočina v Novém Městě na Moravě je to z Prahy 166 km (1:54h), z Brna 67 km (1:19h) nebo z Pardubic 71 km (1:52h). To jsou vzdálenosti a dojezdové doby, které už umožňují jednodenní výlet.

Většina ze zkoumaných destinací se nachází v horských nebo podhorských oblastech a v blízkosti spíše menších obcí. Výjimku tvoří cyklopark Mysločovice, který leží v zázemí Otrokovic (8 Km) a Zlína (12 km), které dohromady mají asi 93 000 obyvatel. Dále stezky Trutnov trails, které leží u Trutnova s 30 000 obyvateli. Z těchto údajů lze usuzovat, že destinace singltracků jsou budovány spíše jako centra

cestovního ruchu než jako centra trávení volného času lokálních obyvatel. V blízkosti populačně větších center leží ještě Cyklo aréna Vysočina (Nové Město na Moravě) a Cyklopark Podhůra (Slatinany, Chrudim).

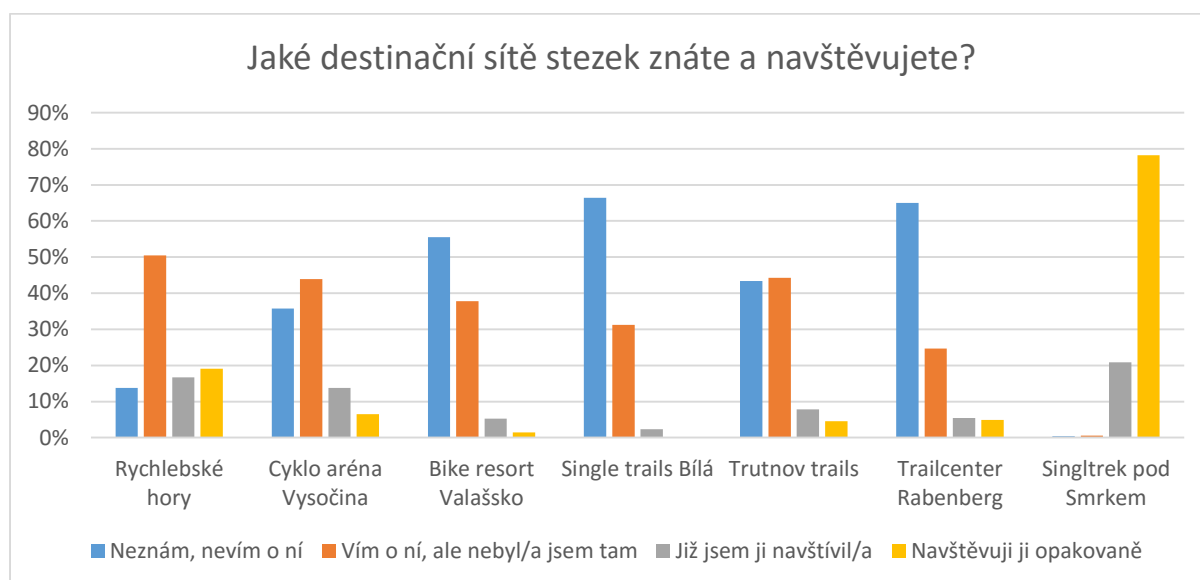
Při porovnání destinací typu singltrack a bike parků uvidíme, že bike parky jsou budovány převážně v horských oblastech v renomovaných střediscích s vysokým výskytem hromadných ubytovacích zařízení, na druhou stranu destinace stezek a trailů jsou budovány v méně významných střediscích a jejich význam tkví také v zatraktivnění těchto středisek.

Příkladem takových destinací v horských oblastech jsou Nové Město pod Smrkem (Singltrek pod Smrkem) nebo Černá voda (Rychlebské stezky). Jediným centrem horského typu, který bylo již hojně navštěvováno před otevřením destinace stezek, je Nové Město na Moravě. V Novém Městě je silně rozvinutá turistická infrastruktura, jak letní, tak zimní a konají se zde významné světové akce v mnoha sportech. Stezky zde byly tudíž budovány pro rozšíření nabídky stávajících služeb.

Odlišnost singltracků a bike parků je patrná v řadě charakteristik, které se týkají marketingového mixu či přímo vlastností nabízeného produktu. První odlišnost se týká délky stezek. Zatímco u bike parků se délky pohybují v jednotkách kilometrů (nepřesahují 10 km), tak u destinací typu singletrack se kumulované délky stezek pohybují většinou v desítkách kilometrů. Singltrek pod Smrkem má nejdelší síť stezek (80 km), Rychlebské stezky 60 km a Cyklo aréna Vysočina 30 km. Tyto délky jsou však pouze orientační součty délek jednotlivých okruhů. Ve skutečnosti se dají okruhy a stezky vzájemně kombinovat a vznikají tak další kilometry stezek. Toto pravidlo o délce stezek neplatí pro všechny destinace singletracků. Příměstské destinace Cyklopark Podhůra a Cyklopark Mysločovice nabízejí okruhy s jednou či dvěma stezkami, které nepřesahují 3 km, ale do budoucna počítají s případným rozšířením stezek. Malým počtem stezek se vyznačují i bike parky. Naopak destinace singletracků mají většinou stezek mnohem více (Nejvíce Singltrek pod Smrkem a Rychlebské stezky – 12 okruhů). Opět je nutno podotknout, že okruhy na sebe většinou různě navazují a tak je možné podle libosti okruhy kombinovat a vytvářet si okruhy vlastní.

V průzkumu byli návštěvníci Singltreku pod Smrkem tázáni jaké destinace a sítě stezek znají a navštěvují (výběr z Rychlebské stezky, Cyklo aréna Vysočina, Bike resort Valašsko, Single trails Bílá, Trailcenter Rabenberg a Singltrek pod Smrkem).

Z výsledků (viz obrázek 11) vyplývá, že návštěvníci Singltreku pod Smrkem nemají příliš velké zkušenosti s jinými destinacemi, ale mají docela velké povědomí o těchto destinacích. V případě Rychlebských stezek (35 %) a Cyklo arény Vysočina (20 %) s nimi měli návštěvníci Singltreku pod Smrkem i přímou zkušenost.



Obrázek 10: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: Povědomí o destinacích stezek (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)

Nejvíce pozitivní hodnocení od těch, kteří destinace osobně navštívili, obdržel Singltrek pod Smrkem a Rychlebské stezky. Při hodnocení jako ve škole (1 – nejlepší, 5 – nejhorší) hodnotilo Singltrek pod Smrkem jedničkou nebo dvojkou 90 % respondentů. Rychlebské stezky takto hodnotí 84 % z respondentů, kteří mají osobní zkušenosti s touto destinací.

Dále je důležité zmínit, že počet lokalit stezek pro terénní cyklistiku a bike parků významně vzrostl za posledních několik let a tento trend lze očekávat i v budoucnu. Z dvanácti hodnocených lokalit, pouze bike park Špičák a Singltrek pod Smrkem začaly významněji fungovat před rokem 2010. Pět lokalit pak otevřelo své stezky v roce 2014. V roce 2015 pak odstartovaly přípravy na realizaci dalších lokalit, které jsou již částečně (Trailpark Klínovec v Jáchymově či Singltrek na Horečkách ve Frenštátě pod Radhoštěm) či plně otevřeny (Lipovské stezky v Lázně-Lipová).

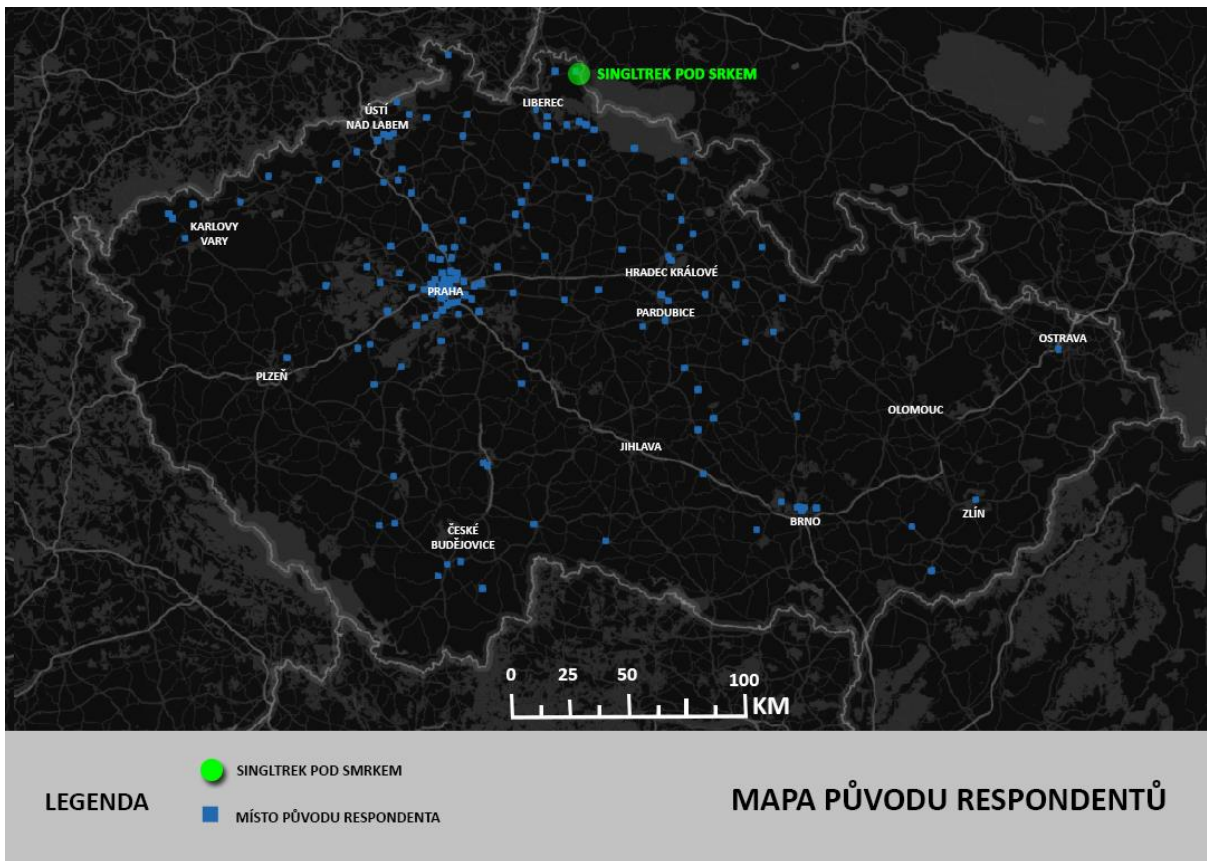
Navíc byla nedávno prezentována myšlenka vybudování tzv. Singletracku Glacensis, což by měl být areál stezek v 11 lokalitách Česko-polského příhraničí, které budou vzájemně propojeny do sítě cyklotrasami (Kozumplíková et al., 2016).

5.4.2 Analýza poptávky

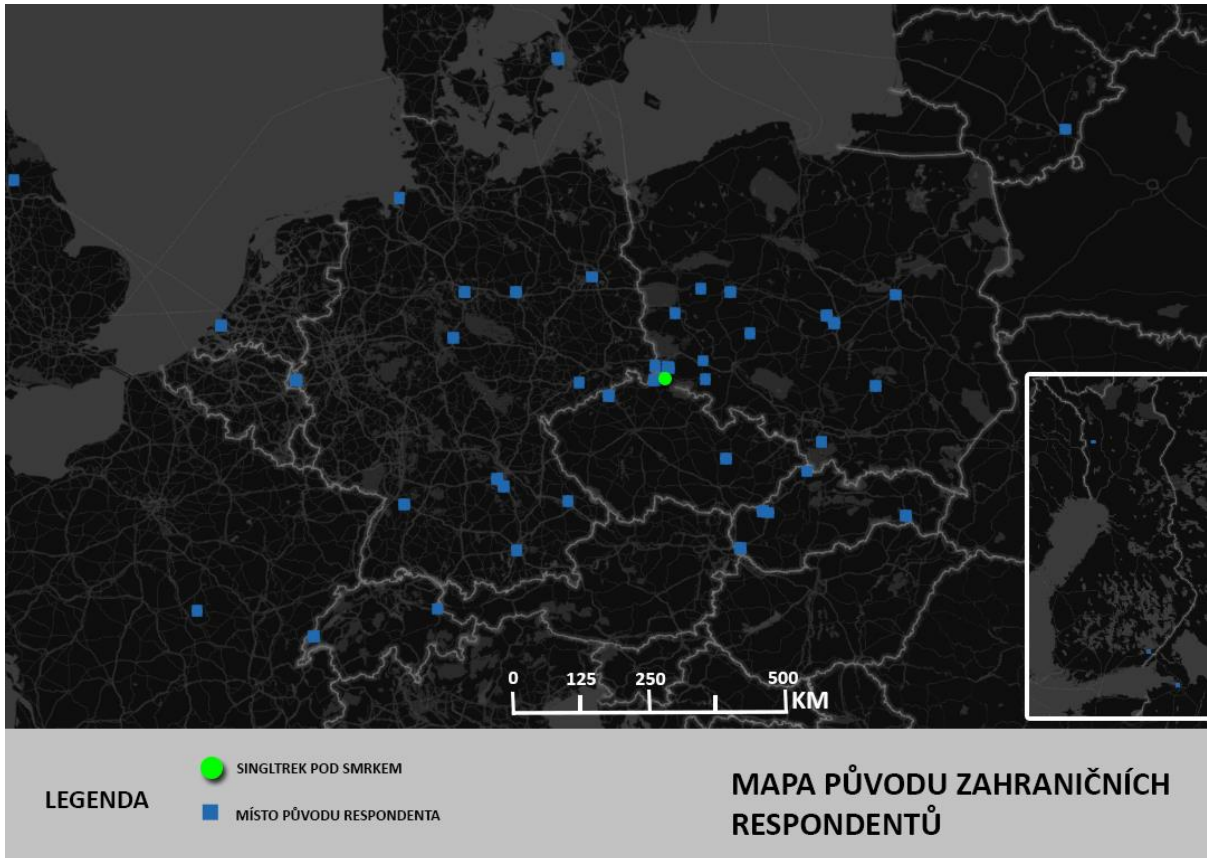
Analýza poptávky byla vypracována na základě výzkumu mezi uživateli stezek Singltrek pod Smrkem. Návštěvníci byli dotazováni prostřednictvím dotazníků (Příloha 1). Respondenti byli osloveni přímo v destinaci v Novém Městě pod Smrkem, nebo prostřednictvím facebookové stránky Singltreku pod Smrkem, která sdružuje uživatele, kteří již stezky navštívili.

Singltrek pod Smrkem byl první destinací stezek na území české republiky a v současnosti je druhým nejnavštěvovanějším centrem po Rychlebských stezkách. V roce 2014 navštívilo Singltrek pod Smrkem 38 tisíc návštěvníků (Kozumplíková et al., 2016). Výzkum mezi návštěvníky SpS ukázal, že návštěvníci, kteří přijíždí z České republiky (91 % respondentů), přijíždí do Nového Města pod Smrkem z nejrůznějších oblastí Čech, Moravy a Slezska (obrázek 11). Je však vidět, že s rostoucí vzdáleností počet návštěvníků ubývá. Nejvíce návštěvníků je z Hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Větší počty návštěvníků přijíždí ještě z libereckého, ústeckého, pardubického a hradeckého kraje. Odkud přijíždějí návštěvníci ze zahraničí je možno vidět na obrázku 12.

Nevýhodou SpS je jeho lokalizace ve Frýdlantském výběžku, kam není dobrá dopravní dostupnost z většiny území České republiky, viz podkapitola dopravní dostupnost. Do budoucna hrozí, že kvůli trendu budování dalších nových destinací singletracků napříč republikou, bude návštěvnost a obliba SpS klesat a to i přes jeho výborné zázemí a kvalitu, protože lidé dají přednost bližší destinaci.



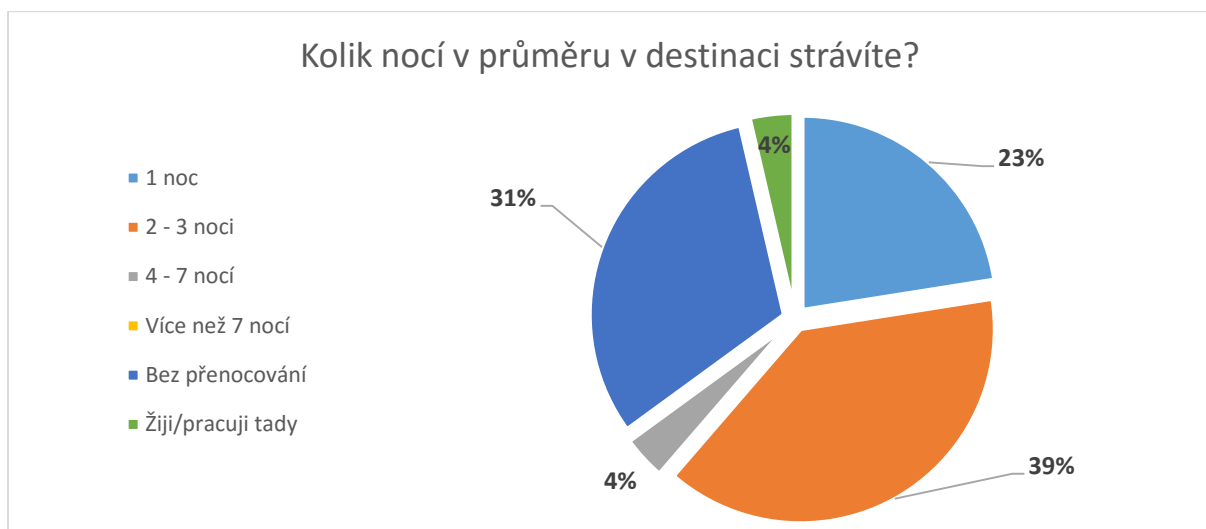
Obrázek 11: Mapa původu respondentů z ČR (Zdroj: vlastní návrh na základě dat z průzkumu mezi návštěvníky SpS)



Obrázek 12: Mapa původu zahraničních respondentů (Zdroj: vlastní návrh na základě dat z průzkumu mezi návštěvníky SpS) pozn.: body v České republice značí zahraniční respondenty s trvalým bydlištěm na území ČR.

Velkou většinu (82 %) návštěvníků SpS tvoří muži. Nejčastěji zastoupenou věkovou skupinou jsou návštěvníci ve věku 30 – 39 let (46 %), početnější skupiny jsou ještě 19 – 29 let a 40 – 49 let. Návštěvníci SpS mají spíše vyšší vzdělání. 46 % dotázaných bylo vysokoškolsky vzdělaných a 43 % dosáhlo středoškolského vzdělání s maturitou.

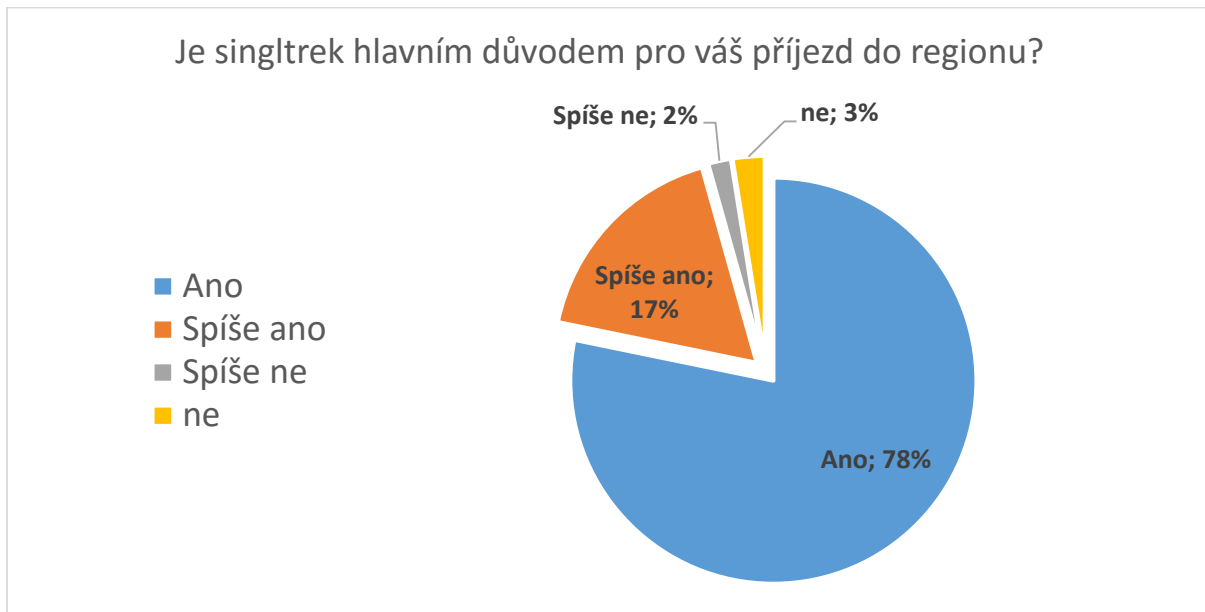
Výzkum mezi návštěvníky SpS ukázal, že většina návštěvníků SpS volí návštěvu s přenocováním 1 – 3 noci (62 %). Jednodenní návštěvu volí naopak pouze 31% návštěvníků (obrázek 13). To je opět nutno připočítat odlehlosti destinace. Překvapující je, že pouze 4 % návštěvníků vzešlo z místních obyvatel. Přitom při výzkumu mezi místními obyvateli jich 91 % uvedlo, že stezky využívají. Více než 3 noci zde tráví taktéž pouze 4 % dotázaných.



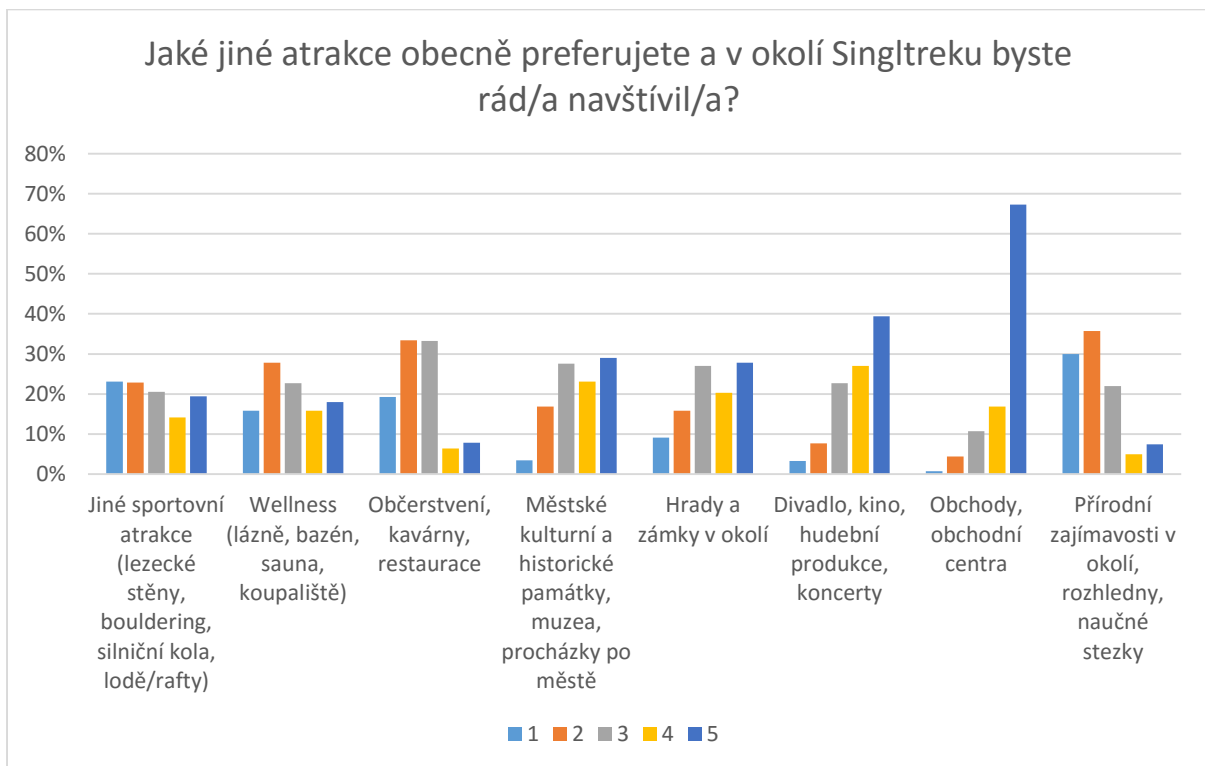
Obrázek 13: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: Počet strávených nocí v destinaci SpS (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)

Z výzkumu mezi návštěvníky SpS vyplývá, že pro naprostou většinu návštěvníků SpS přijíždí do tohoto regionu právě kvůli návštěvě stezek (obrázek 14). Pouze 5 % respondentů odpovědělo, že ne nebo spíše ne na otázku, jestli je SpS hlavním důvodem jejich příjezdu do regionu. Tento stav je dán převážně tím, že region nenabízí příliš mnoho jiných aktivit, zvláště pro cílovou skupinu SpS, kterou jsou cyklisté a ostatní sportovci. Největším lákadlem jsou přilehlé Jizerské hory, které jsou ale atraktivnější z jiných oblastí než z okolí Nového Města pod Smrkem. Kdyby si návštěvníci SpS měli vybrat, které jiné aktivity by chtěli podnikat v regionu, tak nejvíc z nich by dalo přednost jiným sportovním aktivitám (bouldering, lezecká stěna, rafty atd.). Dále by také rádi navštěvovali kavárny a restaurace, wellness

a přírodní zajímavosti. Naopak nejmenší zájem projevili respondenti o nakupování, kulturní akce a kulturní památky (obrázek 16).



Obrázek 14: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: Singltrek jako důvod příjezdu do regionu (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)



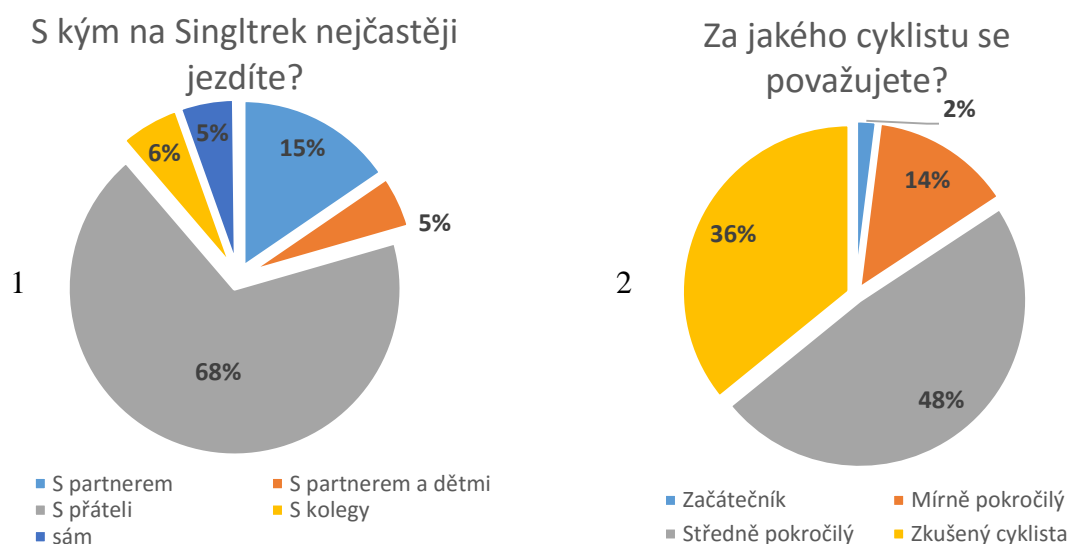
Obrázek 15: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: Preference ostatních atrakcí v okolí (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)

Z dotazníkového šetření vyplývá, že forma turismu založená na stezkách pro terénní cyklistiku oslovuje poměrně loajální bonitní cílovou skupinu (cyklisté různých úrovní

a preferovaných forem), která má potenciál v případě spokojenosti s daným produktem se do území opakovaně vracet (silná identita).

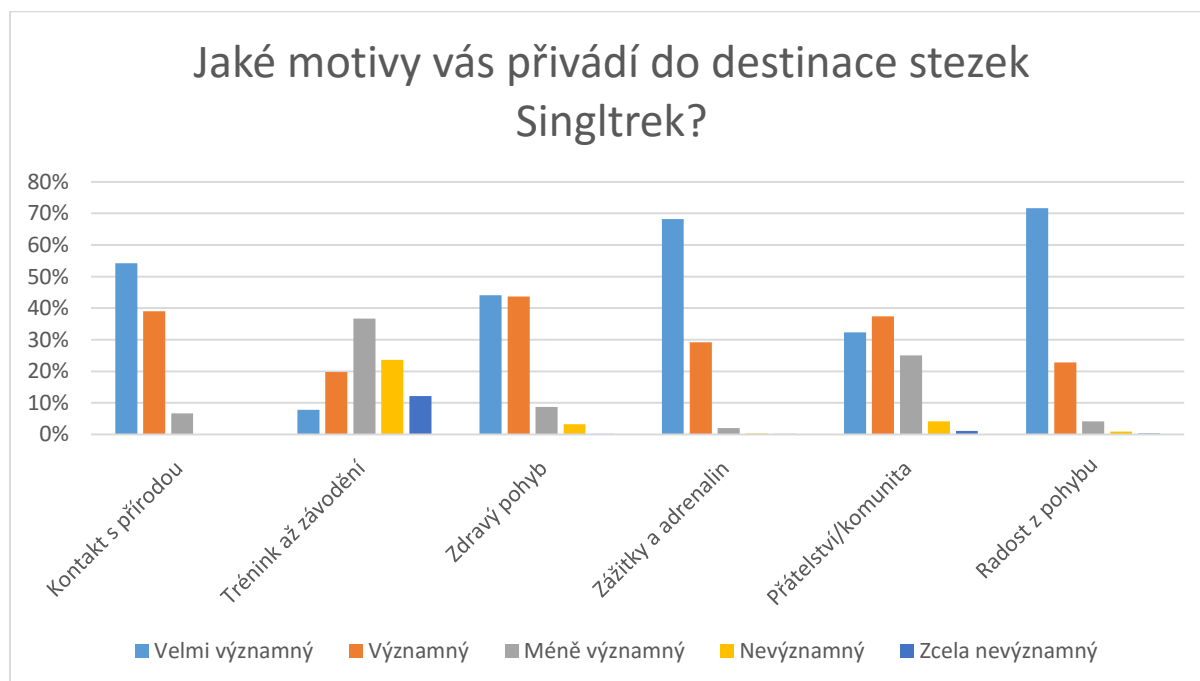
Destinace SpS a pravděpodobně i jí podobné oslovují tuto širokou cílovou skupinu, což vůči srovnání s bike parky představuje konkurenční výhodu. Bike parky totiž i přes současnou proměnu nabízeného produktu (začlenění méně náročných tratí svým charakterem připomínající STC) lákají zejména cyklisty zaměřené na sjezd (tzv. downhill – DH) a freeride bikery/cyklisty, což znamená zvýšené nároky na využívanou techniku a dovednosti. Singltrekové lokality jsou totiž atraktivní i pro skupiny cyklistů disponující slabšími dovednostmi či technikou a oslovují i věkově starší cílové skupiny, ženy či rodiny s dětmi. Na SpS přijíždějí však nejčastěji skupiny přátel (65 % respondentů). S partnery či s partnery a dětmi přijíždí pětina respondentů (Obrázek 16(1)).

Mezi návštěvníky stezek převažují podle průzkumu středně pokročilí (48 %) a zkušení (36 %) cyklisté (obrázek 16(2)). Mírně pokročilých a začátečníků je dohromady pouze 16 %. Stezky tak lákají k návštěvě spíše cyklisty, kteří už mají s ježděním zkušenosti. Sice zde jsou i jednodušší stezky (modrá) přímo určené pro mladší nebo méně zkušené cyklisty, tak jich přijede pořád jen menšina. Dávají raději přednost ježdění mimo stezky na lesních či asfaltových cestách. Problémem může být i fakt, že stezky jsou jednostopé a pomalejší cyklisté jsou nuceni uhýbat těm rychlejším a tím mizí zážitek z plynulé jízdy po stezce.



Obrázek 16: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: (1) Preference formy pobytu, (2) cyklistická zdatnost uživatelů (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi uživateli SpS)

Jako nejdůležitější motivy pro návštěvu SpS byly uvedeny kontakt s přírodou, radost z pohybu a zážitky a adrenalin. Významné jsou ještě zdravý pohyb a přátelství a komunita. Jako nejméně významný motiv se jevil trénink až závodění. Návštěvníci tudíž vyhledávají Pohyb v přírodě, který je doplněn o zážitky a adrenalin (obrázek 17).



Obrázek 17: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: Motivy návštěvnosti SpS (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)

Kdyby měl být vymezen typický návštěvník SpS, jednalo by se o vysokoškolsky vzdělaného muže, třicátníka, který přijede na víkend s partou kamarádů

V dotazníkovém šetření bylo zjištěno, že mediánový návštěvník během svého pobytu v destinaci utratí 2 000 korun. 73 % všech návštěvníků utratí v destinaci do 3000 korun.

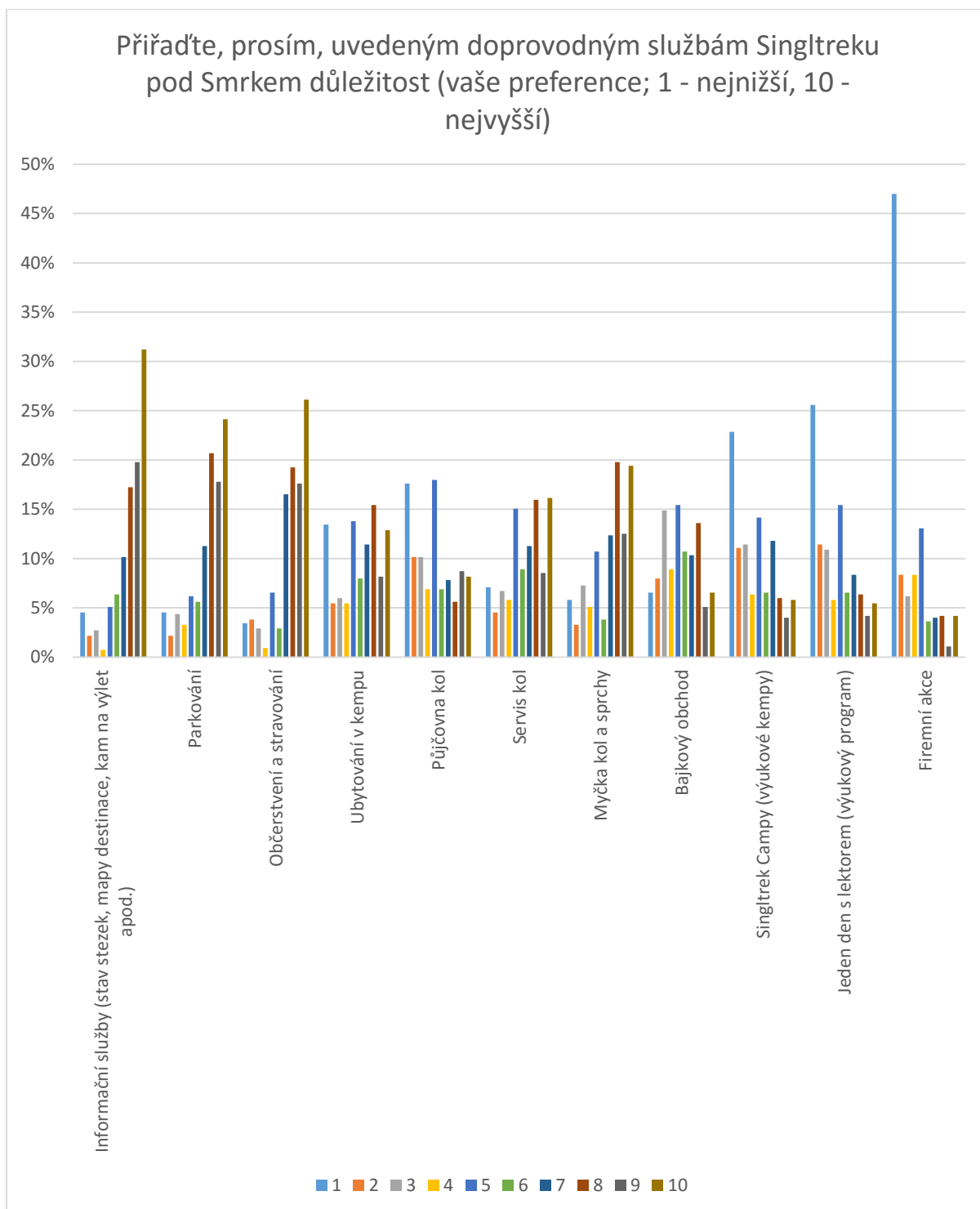
5.4.3 Doprovodné služby

Singltrek pod Smrkem nabízí plno doprovodných služeb v nástupním místě. Ve výzkumu byli respondenti tázáni, jakou důležitost jednotlivým službám prisuzují (obrázek 18). Na výběr měli následující: informační služby (stav stezek, mapy destinace, kam na výlet apod.), parkování, občerstvení a stravování, ubytování

v kempu, půjčovna kol, servis kol, myčka kol a sprchy, bajkový obchod, Singltrek Campy (výukové kempy), jeden den s lektorem (výukový program) a firemní akce.

Největší lidé upřednostňovali informační služby, parkování a občerstvení a stravování. Střední preference dostaly ubytování v kempu, myčka kol a sprchy a servis kol. Naopak lidi moc neocenili Singltrek campy a jeden den s lektorem, ani firemní akce a kupodivu také bajkový obchod a půjčovnu kol. Relativní neúspěch výukových a výcvikových programů je pochopitelný, protože nejsou určeny pro typického návštěvníka Singltreku, který je, jak už bylo uvedeno výše, zkušený cyklista. Tyto programy jsou určeny spíše pro začátečníky a středně pokročilé, takže rozhodně svůj smysl mají. Podle stejného hlediska lze posuzovat i půjčovnu kol. Většina návštěvníků má svá vlastní kola, která jsou většinou velmi kvalitní a nemají potřebu si půjčovat, tu mají především méně zkušené cyklisty, kteří nevládnou tak dobře a tím pádem i drahé kolo a protože si chtějí více vychutnat jízdu na stezkách, tak si ho půjčí právě v půjčovně.

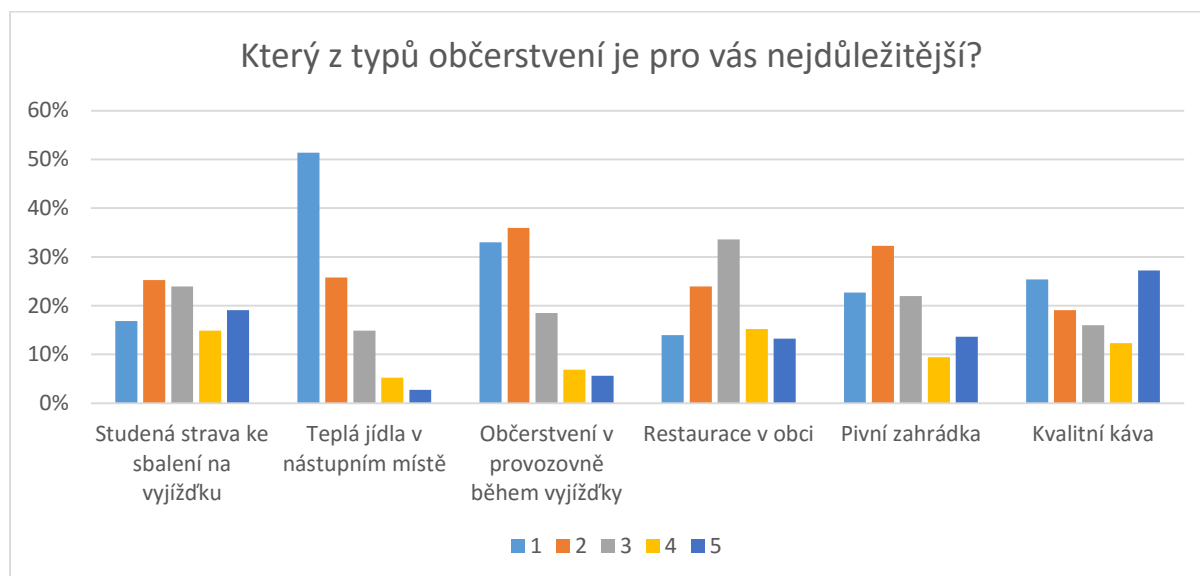
Velké preference možnosti parkování na velkém parkovišti jsou logické, neboť jak už bylo zmíněno, tak valná většina návštěvníků přijede právě vlastním osobním autem. Preference informačních služeb je také logická, protože lidé vyžadují dobré informace o možnostech, které mají v destinaci k dispozici. V případě SpS jsou tyto služby na vysoké úrovni a návštěvníci (i potenciální návštěvníci) jsou kvalitně informováni jak přímo na místě, tak prostřednictvím internetu (webové stránky, Facebook). Stejně tak jsou velmi dobré i možnosti stravování přímo v bufetu v nástupním místě. Návštěvníci kvalitu stravy často oceňují.



Obrázek 18: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: vnímání důležitosti doprovodných služeb (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)

5.4.4 Stravování

Lidé preferují zejména teplá jídla v nástupním místě. Preference ostatních typů preferovaných občerstvení jsou přibližně stejné (obrázek 19).



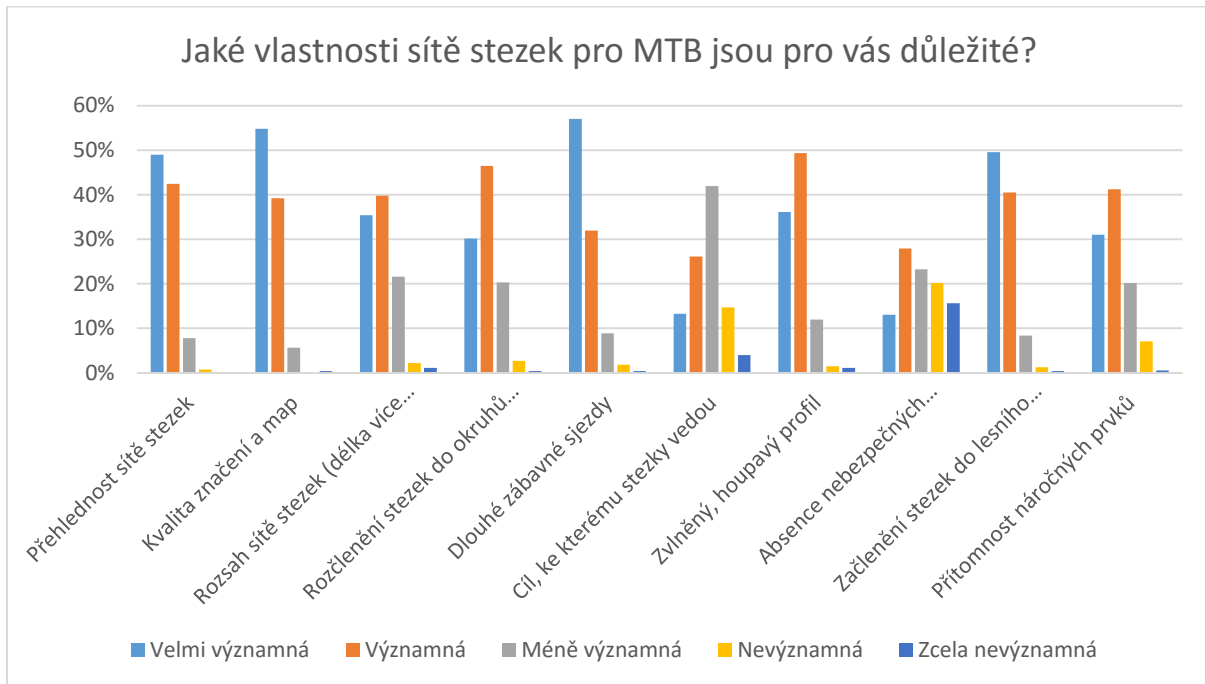
Obrázek 19: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: preference občerstvení (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)

Během výzkumu byli respondenti také tázáni na další služby, které by si přáli v SpS mít. Odpovědí bylo velké množství. Nejčastěji se však vyskytoval požadavek na lepší sociální zázemí (záchody a sprchy), kterých je málo, a nedostačují pro tak velký počet návštěvníků. Zejména návštěvníci kempu si stěžují na dlouhé ranní fronty před záchodem, prý až na 15 minut. Mezi další požadavky, které se vyskytovaly častěji, patří zamykatelná úschovna kol pro ubytované v kempu, protože lidé mají strach nechávat svá kola ve stanu či zamčená na střeše auta. Lidé by si přáli pokrytí nástupního místa bezdrátovým internetovým připojením (Wi-fi) a také například aplikace do chytrých telefonů, které by poskytly veškeré informace o stezkách. Co se týče služeb mimo areál, tak lidé postrádají jakoukoliv kvalitní nekuřáckou restauraci v dojezdové vzdálenosti od SpS.

5.4.5 Stezky

Podle dotazníkového šetření jsou v případě samotných stezek pro návštěvníky relativně významné skoro všechny atributy stezek (obrázek 20). Za nejvýznamnější jsou považovány dlouhé a zábavné sjezdy. Významné se jeví začlenění stezek do lesního prostředí, rozsah sítě stezek i kvalita značení a map. Naopak za méně významné považují návštěvníci cíle, ke kterým stezky vedou. Většina návštěvníků

totiž nevyužívá stezky jako cestu k nějakému cíli, ale začíná a končí ve stejném bodě. Za méně významnou také považují absenci nebezpečných terénních překážek, kterou by pravděpodobně větší část návštěvníků na některé z tras přivítala.



Obrázek 20: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: preference vlastností sítě stezek (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)

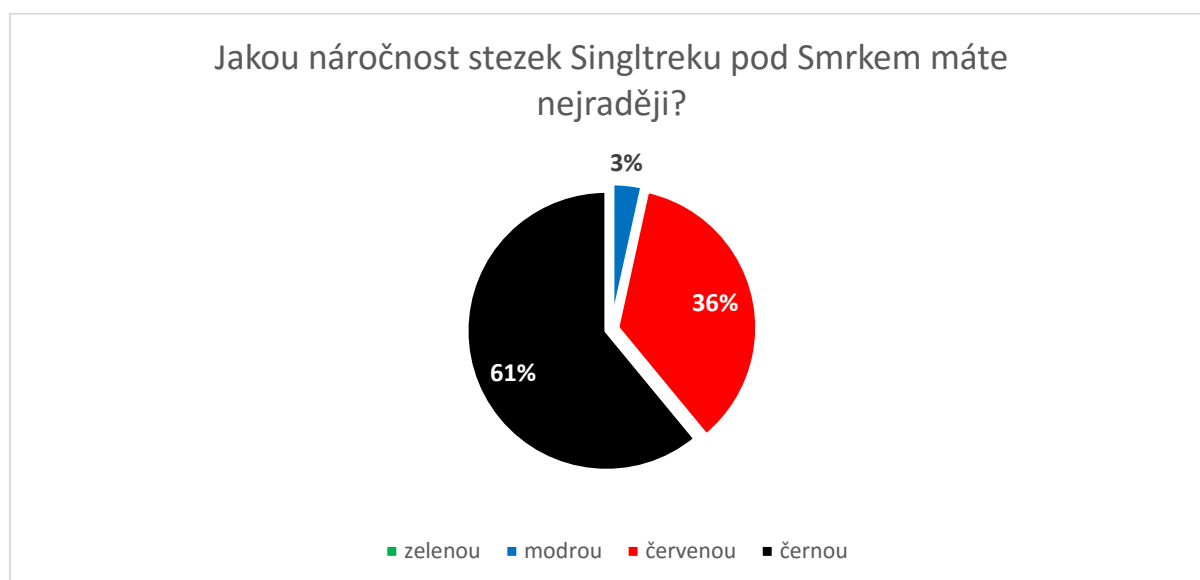
Jak už bylo v práci zmíněno, Singltrek pod Smrkem nabízí 4 náročnosti tratí. V pořadí od nejlehčí zelenou, modrou, červenou a černou. Zelená stezka je pouze spojovací a velmi krátká proto nepřekvapí, že jako nejoblíbenější jí neuvedl nikdo z dotázaných. Největší oblibě se naopak těží nejobtížnější stezky, tedy černé (61 %). Následují červené (36 %) a 3 % dotázaných označilo za nejoblíbenější náročnost modrou (obrázek 22). Z pohledu zkušeného cyklisty mezi těmito třemi posledně jmenovanými trasami není nijak výrazný rozdíl a ten kdo zvládne modrou trasu, zvládne bez problému i černou.

Respondenti byli dotázáni na to, v čem by mohly být stezky jiné či lepší. Velká většina odpovídajících si přála zábavnější profil tratí, tedy větší stoupání a prudší klesání a méně rovin či přejezdů. Objevily se i požadavky na více klopených zatáček či již zmíněné překážky. Někteří psali těžší černé stezky, tedy podobný požadavek těm předchozím. Poměrně dost se sešlo také dotazů na ještě lepší značení tratí. Upozornění na sjezdy a stoupání a jejich délku, lepší upozorňování na křížení stezek s cestami, po nichž se mohou pohybovat auta či lesnická technika. Často se objevovalo spojení „větší flow“, čímž je myšlena větší

plynulost jízdy, ale to je požadavek, který si každý cyklista musí splnit pomocí svých vlastních schopností a nastavení stezek se nijak netýká.

Objevily se také požadavky na lepší spolupráci či spojení české a polské strany stezek, a lepší spolupráci mezi těmito dvěma destinacemi. Návštěvníci české strany si stěžují i na úplné ignorování polské destinace kvůli vzájemným neshodám. Například na nabízených mapách tras v oficiálním nástupním místě úplně chybí nové úseky polského Singltreku a tak čeští návštěvníci, kteří do Polska také většinou zavítají, nemají dostatečné informace.

Poté zde byly požadavky úplně z druhé strany, bylo jich však mnohem méně. Padly požadavky na lehčí tratě pro rodiny s dětmi, které by mohly být také širší, aby se rodič a dítě vešli vedle sebe, tedy stezky na způsob zelené obtížnosti, která je v současnosti obousměrná. Návrh byl i na rozšíření již stávající zelené stezky, aby bylo umožněno více kombinovat okruhy a stezky.



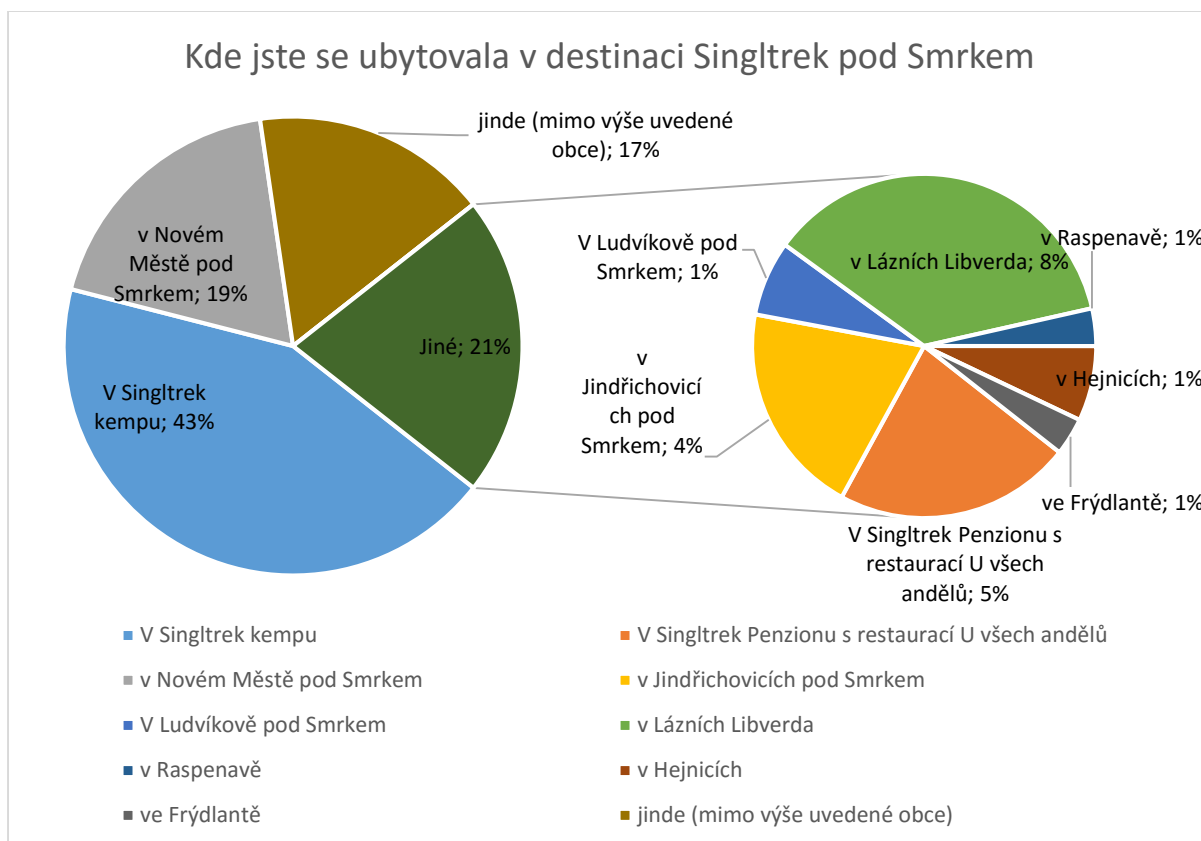
Obrázek 21: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: preference náročnosti stezek (Zdroj: vlatní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)

5.4.6 Ubytování

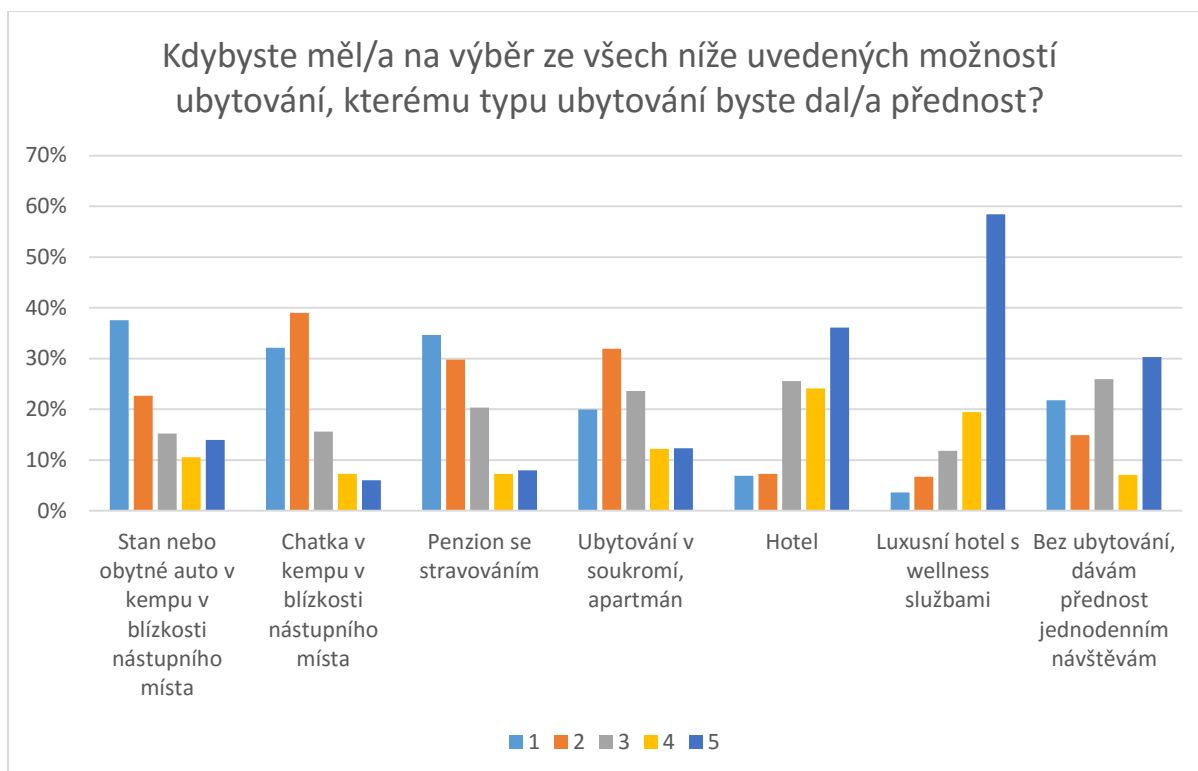
Již víme, že alespoň jednu noc zde strávilo 69 % respondentů. Z těch se nejvíce lidí ubytovalo v Singltreku campu (43 %). V Nové Městě pod Smrkem, mimo Singltreku camp a Singltreku Penzion U všech andělů, se ubytovalo 19 % lidí. Z ostatních obcí se ještě početnější skupina lidí ubytovala v Lázních Libverda (8 %). V ostatních obcích to již bylo velmi málo, okolo 1 % (obrázek 23).

Z odpovědí vyplývá, že spolu nijak nesouvisí délka pobytu a typ ubytování. Nebyla nalezena ani korelace mezi průměrnými příjmy a typem ubytování. Zvolené ubytování tedy záleží na osobní preferenci ubytovaného. Mimo Singltrek camp se častěji ubytovávají rodiny s dětmi. V případě Singltrek campu, kde se ubytovalo nejvíce respondentů, je největší výhodou jeho umístění přímo v nástupním místě a bezprostřední dostupnost stezek. Vzhledem k tomu, že většina lidí přijíždí do regionu právě a jen kvůli stezkám, tak je ubytování v Singltrek campu logickým krokem.

Dále byli návštěvníci tázáni obecně, jakému typu ubytování by dali přednost, kdyby bylo k dispozici (obrázek 23). Nejvíce preferované by bylo ubytování buď ve stanu, nebo v chatce poblíž nástupního místa. Vcelku preferované by byly i penzion se stravováním. Naopak návštěvníci SpS by neocenili ubytování v hotelu, ani kdyby byl luxusní. To je logické neboť hotely obecně nemůžou poskytovat cyklistům, zvláště větším skupinám, takový komfort jako menší ubytovací zařízení.



Obrázek 22: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: preference ubytování (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)



Obrázek 23: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: případná preference ubytování (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)

5.5 EKONOMICKÁ ANALÝZA

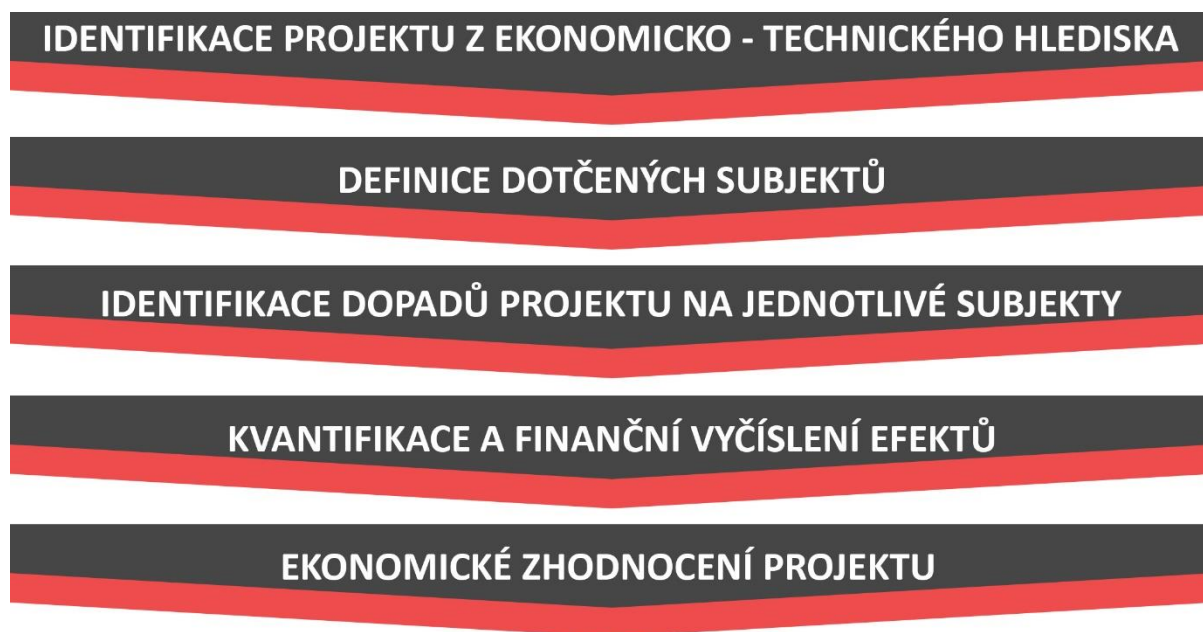
Společenské dopady destinace Singltrek pod Smrkem na region jsou hodnoceny pomocí analýzy nákladů a výnosů (Cost-benefit analysis, CBA), která se běžně používá pro evaluaci čistého ekonomického dopady projektů ve veřejném sektoru. Cílem analýzy je stanovit, zda zřízení destinace je přínosem pro společnost a region.

U standardních investičních projektů v soukromém sektoru je ekonomické zhodnocení prováděno na základě porovnání vstupů a výstupů projektů v jejich monetárním vyjádření, které je pro tyto projekty přirozené. Specifikem veřejných projektů je skutečnost, že jejich produktem je veřejný statek, jehož konzumace je často obtížně zpoplatnitelná a následná kalkulace finálního výstupu pak často obtížně proveditelná. Produkt projektu Singltrek pod Smrkem představuje typ veřejného statku, neboť není možné nikoho vyloučit ze spotřeby - vstup do lesa je pro každého garantován zákonem.

Hlavní výhodou CBA ve srovnání s jinými tradičními technikami pro finanční evaluaci je, že zohledňuje také externality a zjištěné deformace cen. Každý projekt, veřejný obzvláště, svou existencí ovlivňuje celou řadu subjektů zdánlivě do projektu nezapojených. V případě destinace Singltrek pod Smrkem tak důsledky existence stezek nemají dopad pouze na investora a uživatele stezek (hlavní nositele vstupů

a výstupů projektu), ale také na občany města Nové Město pod Smrkem a přilehlých obcí, místní podnikatelské subjekty, kraj, stát, apod. Podstatou metody CBA je převod těchto externalit projektu na finanční prostředky a včlenění těchto efektů do celkového ekonomického zhodnocení.

CBA analýza pro projekt Singltreku pod Smrkem sestává z následujících kroků:



Obrázek 24: Postup analýzy (Zdroj: vlastní návrh na základě Kozumplíková et al., 2016)

5.5.1 Identifikace projektu z ekonomicko – technického hlediska

Hlavními nositeli vstupů a výstupů jsou v projektu Singltreku pod Smrkem Lesy ČR, s. p., coby hlavní investor a uživatelé stezek v roli spotřebitele. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o projekt s širokou škálou efektů a dotčených subjektů, bude posuzován nikoliv pouze z hlediska města jako investora, ale z široce spektrálního celospolečenského úhlu pohledu. Budou tak zohledněny jak pozitivní, tak negativní dopady na všechny subjekty dotčené samotnou existencí stezek.

Z technického hlediska se jedná o výstavbu a provoz přibližně 70 km stezek a nástupního centra pro tyto stezky. Životnost projektu je plánována na 20 let a lze jí rozdělit do tří fází. Realizační, provozní a poprovozní. Výstavbová fáze probíhala v letech 0 – 4, kdy se ale částečně prolínala s fází provozní, protože projekt byl rozdělen do 3 etap. Provozní fáze by měla trvat 20 let a zahrnuje samotný provoz stezek. Projekt funguje tak, že z výnosů nástupního centra, které je provozováno soukromým subjektem je

financována údržba stezek. Poprovozní fáze zahrnuje ukončení projektu, kde se počítá s náklady na demolici nástupního centra.

5.5.2 Identifikace dotčených subjektů

Mezi dotčené subjekty projektu budou patřit primárně hlavní nositelé vstupů a výstupů, což jsou investor a uživatelé stezek. Investorem byly především Lesy ČR, s. r. o., které část zdrojů čerpali i z fondů EU (Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika Polsko) a částečně se na realizaci podílely také zdroje ze sdružení obcí Smrk (projektová dokumentace). Na druhé straně to jsou návštěvníci, tedy uživatelé stezek. Kromě těchto subjektů je třeba do analýzy zařadit také občany města Nové Město pod Smrkem a dalších přilehlých obcí, pro něž existence SpS v těsné blízkosti jejich bydlišť může znamenat změnu kvality života. Další ovlivněnou stranou jsou zajisté podnikatelské subjekty v okolí, které se potýkají se zvýšenou poptávkou po službách. Jsou to zejména subjekty provozující ubytovací a stravovací zařízení, dále také stavební firmy, které se podílely na stavbě stezek nebo nástupního centra.

5.5.3 Identifikace dopadů projektu na jednotlivé dotčené subjekty

Jednotlivé dotčené subjekty byly, jsou a budou projektem SpS ovlivněny s různou intenzitou a v různých fázích projektu.

V první, realizační fázi (tabulka 5) byly hlavními subjekty Lesy ČR, s. r. o., které byly hlavním investorem, a svazek obcí Smrk a Evropská unie, které také nesly náklady na budování stezek. Dále jsou tu podnikatelské subjekty, které budovaly nástupní centrum. Díky realizaci projektu byla vytvořena nová pracovní místa. Přímou i nepřímou vzniklo 30 pracovních míst.

Tabulka 5: Determinace negativní a pozitivních dopadů projektu v realizační fázi

REALIZAČNÍ FÁZE		
Dotčené subjekty	Negativní dopad	Pozitivní dopad
Město Nové Město pod Smrkem/stát/eu	Náklady na přípravu	Pracovní příležitosti v regionu
Lesy ČR	Náklady na realizaci	
	Zvýšený ruch při výstavbě	
Podnikatelské subjekty	Náklady na realizaci (nástupní místo)	Zvýšené zisky stavebních firem
Obyvatelé okolních obcí	Zvýšený ruch při stavbě	

Ve druhé, provozní fázi (tabulka 6) jsou dotčeny téměř všechny subjekty a projeví se také většina efektů projektu na okolí. Projekt SpS má dopad na veřejné rozpočty jak negativní, tak i pozitivní dopad. Za pozitivní dopad na veřejné rozpočty lze považovat zvýšení daňové výtěžnosti díky vyšším výběrům daní z příjmu fyzických a právnických osob. V důsledku vytvoření nových pracovních míst, také klesla nezaměstnanost a tím se také došlo k úsporám veřejných financí.

Hlavním benefitem projektu je především užitek návštěvníků stezek z konzumace statku.

Mezi subjekty, které jsou projektem ovlivněny jak pozitivně, tak negativně patří také i občané Nového Města pod Smrkem a okolních obcí. Mezi potenciální negativní dopady patří vyšší pohyb lidí a ruch v lese a také zvýšený počet návštěvníků v obci/obcích a jejich aut, což vede k většímu hluku a znečištění ovzduší a také možné zdražení služeb. Mezi pozitivní efekty naopak patří zvýšení atraktivity bydliště v důsledku rozšíření možností trávení volného času a sportovního vyžití a také v důsledku rozšíření portfolia nabízených služeb a zvýšení příležitostí pro podnikání.

Pro podnikatelské subjekty je benefitem projektu růst poptávky po jejich produktech a to zejména v oblasti cestovního ruchu (ubytování, stravování). Nákladem jsou výdaje na údržbu a propagaci stezek.

Tabulka 6: Determinace negativní a pozitivních dopadů projektu v provozní fázi

PROVOZNÍ FÁZE		
Dotčené subjekty	Negativní dopad	Pozitivní dopad
Město Nové Město pod Smrkem/stát/eu	Náklady na údržbu a propagaci	Snížení míry nezaměstnanosti
		Zvýšení daně z příjmu FO
Lesy ČR	Zvýšené náklady na ochranu lesního porostu	
Návštěvníci areálu		Užitek z konzumace služby
Podnikatelské subjekty		Zvýšené zisku subjektů v oblasti ubytování a pohostinství
	Údržba stezek	Zvýšené zisky subjektů v nástupních centrech

Obyvatelé okolních obcí	Zvýšená koncentrace lidí	Vyšší atraktivita bydliště
		Širší nabídka služeb v místě bydliště a rozšíření možností způsobu trávení volného času

Ve třetí, poprovozní fázi (tabulka 7) vzniká náklad pouze pro podnikatelské subjekty, které ponесou náklady spojené s likvidací nástupního místa, v případě, že nebude v zájmu zúčastněných subjektů v dané podobě v provozu stezek pokračovat i nadále.

Tabulka 7: Determinace negativní a pozitivních dopadů projektu v poprovozní fázi

POPROVOZNÍ FÁZE		
Dotčené subjekty	Negativní dopad	Pozitivní dopad
Podnikatelské subjekty	Náklady na likvidaci a uvedení do původního stavu	

5.5.4 Kvantifikace a finanční vyčíslení efektů

Tento krok CBA analýzy je nejvíce dotčen mírou subjektivismu ocenění jednotlivých efektů. Nejvíce objektivní jsou ty položky, které lze ocenit realizační cenou, jako jsou například náklady na realizaci projektu. Problematictější je vyjádření peněžní hodnoty efektů, které nejsou vyjádřeny penězi a nejsou obchodovány na žádném trhu. V takovém případě je nutné určit stínovou cenu, která by měla odpovídat hodnotě dopadu projektu obchodovanému na dokonalém trhu, pokud by takový trh existoval. Nejčastěji je k těmto účelům používán koncept WTA (willingnes to accept; ochota přijmout) pro negativní efekty a WTP (willingnes to pay; ochota platit) pro pozitivní efekty. Tyto koncepty by měly přinést informace o částce, kterou by byl spotřebitel ochoten zaplatit (WTP) nebo přijmout (WTA) za daný dopad. Pokud by se spotřebitel rozhodoval mezi koupí daného výstupu za částku dle WTP a zdržením se této koupě, tak by byl indiferentní.

Tabulka 8: Determinace nákladů a výnosů projektu v realizační fázi

REALIZAČNÍ FÁZE						
DOTČENÉ SUBJEKTY	Negativní dopad	Způsob ocenění	Cena v tis. Kč	Pozitivní dopad	Způsob ocenění	Cena v tis. Kč
Město Nové Město pod Smrkem/stát/eu	Náklady na přípravu	Realizační cena	700	Pracovní příležitosti v regionu	Odhad mzdy pracovníků podílejících se na realizaci investice	1100
Lesy ČR	Náklady na realizaci	Realizační cena	9700			
	Zvýšený ruch při výstavbě					
Podnikatelské subjekty	Náklady na realizaci (nástupní místo)	Realizační cena	2 000	Zvýšené zisky stavebních firem (Firmy nejsou z regionu)	Odhad na základě zjištěné průměrné ziskové marže ve stavebnictví a odhadu tržeb stavebních firem	2000
Obyvatelé okolních obcí	Zvýšený ruch při stavbě	WTA	12,5			

V tabulce 8 jsou vyčísleny efekty realizační fáze. Hlavním investorem projektu byly lesy ČR. Částka zde uvedená je reálná realizační cena, získaná přímo od lesů ČR. Na přípravě projektu se podílelo i Nové Město pod Smrkem, respektive svazek obcí Smrk. Nástupní místo bylo financováno soukromým subjektem. Zvýšený ruch při výstavbě byl vyčíslen pomocí metody WTA. Údaje pro tento výpočet byly získány z dotazníkového šetření mezi obyvateli Nového Města pod Smrkem a okolních obcí. Obyvatelé většinou uváděli, že je ruch při výstavě stezek nijak zvlášť neobtěžoval nebo jen mírně. Na druhé straně v pozitivních dopadech jsou nové pracovní příležitosti v regionu, které snížily nezaměstnanost a přinesly více peněz do rozpočtů. Částka byla odhadnuta pomocí odhadu mezd pracovníků, kteří se podíleli na realizaci projektu. Dále jsou to také zvýšené zisky stavebních firem, které se podíleli na realizaci projektu. Důležité je, že tyto firmy nebyly ze zkoumaného regionu. Částka

byla odhadnuta na základě zjištěné průměrné ziskové marže ve stavebnictví a odhadu tržeb stavebních firem.

Tabulka 9: Determinace nákladů a výnosů projektu v provozní fázi

PROVOZNÍ FÁZE						
Dotčené subjekty	Negativní dopad	Způsob ocenění	Cena v tis. Kč	Pozitivní dopad	Způsob ocenění	Cena v tis. Kč
Město Nové Město pod Smrkem/stát/eu	Náklady na údržbu a propagaci	Skutečná cena	90	Snížení míry nezaměstnanosti		1000
				Zvýšení daně z příjmu FO	Zvýšený daňový výnos	102
Návštěvníci areálu				Užitek z konzumace služby	WTP	2000
Podnikatelské subjekty				Zvýšení zisku subjektů v oblasti ubytování a pohostinství	Rozdíl v dosažených hosp. výsl. – Na základě výzkumu mezi podnikatelskými subjekty	540
	Údržba stezek	Reálné náklady	750	Zvýšené zisky subjektů v nástupních centrech	Rozdíl v dosažených hosp. výsl. – Na základě výzkumu mezi podnikatelskými subjekty	1500
Obyvatelé okolních obcí	Zvýšená koncentrace lidí	WTA	2	Vyšší atraktivita bydliště	WTP	5
				Širší nabídka služeb v místě bydliště a rozšíření možností způsobu trávení volného času	WTP	10

V tabulce 9 jsou vyčísleny efekty provozní fáze, která stále probíhá. Mezi negativní dopady patří náklady na údržbu a propagaci, kterou zajišťuje sdružení obcí Smrk. Podnikatelé, zejména provozovatelé nástupních míst se podílí na údržbě stezek. Zvýšená koncentrace lidí byla vyčíslena pomocí metody WTA. Částka, která byla vyčíslena pomocí dotazníkového šetření mezi obyvateli okolních obcí, je však velmi nízká, což svědčí, že lidé v okolních obcích nevnímají zvýšenou koncentraci lidí

v obcích a s tím související zvýšený počet automobilů za velký problém. Zároveň však lidé ani příliš nevnímají pozitivní přínosy jako zvýšenou atraktivitu svého bydliště, která byla vyčíslena pomocí metody WTP. Stejně jako širší nabídka služeb ve městě, kterou vnímají jako o něco větší přínos. Pomocí metody WTP byl vyčíslen i užitek z konzumace služby návštěvníků SpS. Ten si návštěvníci cení velmi vysoko.

Tabulka 10: : Determinace nákladů a výnosů projektu v poprovozní fázi

POPROVOZNÍ FÁZE						
DOTČENÉ SUBJEKTY	Negativní dopad	Způsob ocenění	Cena v tis. Kč	Pozitivní dopad	Způsob ocenění	Cena v tis. Kč
Podnikatelské subjekty	Náklady na likvidaci a uvedení do původního stavu	Expertní odhad	152			

V tabulce 10 jsou vyčísleny efekty poprovozní fáze. Jedinou položkou jsou náklady na likvidaci a uvedení do původního stavu, které byly vyčísleny pomocí expertního odhadu. Je však možné, že tento krok po skončení odhadované životnosti projektu nenastane a namísto toho bude životnost prodloužena.

5.6 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ PROJEKTU

V této kapitole jsou ekonomicky zhodnoceny dopady projektu. K tomuto účelu jsou použity ukazatele čistá současná hodnota projektu a vnitřní výnosové procento. Pomocí čisté současné hodnoty jsou diskontovány náklady v jednotlivých letech životnosti projektu a vnitřní výnosové procento následně určí, zda byla realizace výhodná a společensky prospěšná.

5.6.1 Čistá současná hodnota projektu

Čistá současná hodnota (ČSH, někdy také NPV z anglického net present value) je dynamickou metodou hodnocení efektivnosti investičních projektů. Výsledkem je rozdíl mezi diskontovanými náklady a diskontovanými výnosy. Pro výpočet ČSH byl použit tento vzorec:

$$\check{C}SH = \sum_{t=0}^{21} -\frac{V_t}{(1+i)^t} + \sum_{t=0}^{21} \frac{P_t}{(1+i)^t}$$

Kde:

t je index času

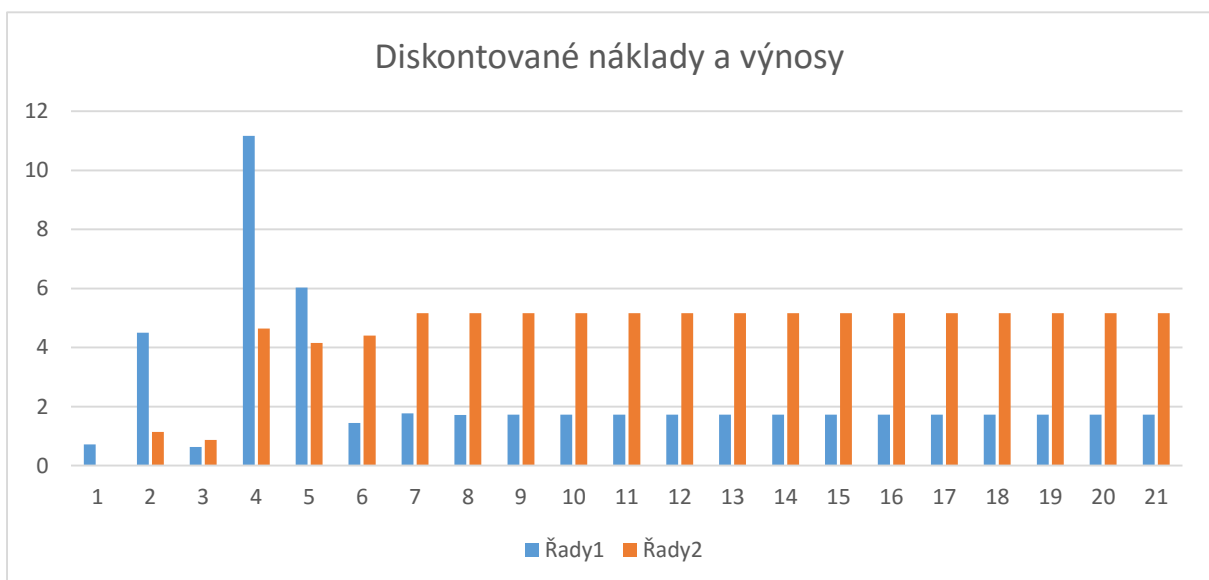
V_t jsou souhrnné roční výnosy (finanční ocenění pozitivních efektů projektu) v letech $t = 0 - 21$

N_t jsou souhrnné roční náklady (finančních ocenění negativních efektů projektu) v letech $t = 0 - 21$

i je úroková sazba, v tomto případě zvolena na úrovni 5%

Tabulka 11: Diskontované náklady a výnosy v jednotlivých letech životnosti projektu

Rok	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
N_t v mil. Kč	1	5	1	11	6	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
V_t v mil. Kč	0	1	1	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5



Obrazek 25: Diskontované náklady a výnosy v jednotlivých letech životnosti projektu

5.6.2 Vnitřní výnosové procento projektu

Vnitřní výnosové procento (VVP nebo IRR) je dynamickou metodou hodnocení efektivnosti investic. IRR můžeme definovat jako takovou úrokovou míru, při které bude současná hodnota peněžních příjmů rovna kapitálovým výdajům. Tedy je to taková úroková míra, při které se $\check{C}SH = 0$

Postup výpočtu pomocí lineární interpolace:

$$IRR = i_n + \frac{\check{C}SH_n}{\check{C}SH_v - \check{C}SH_n} * (i_n + i_v)$$

Kde:

i_n = Nižší zvolená úroková míra

i_v = vyšší zvolená úroková míra

$\check{C}SH_n$ = čistá současná hodnota při nižší zvolené úrokové míře

$\check{C}SH_v$ = čistá současná hodnota při vyšší zvolené úrokové míře

Po dosazení všech hodnot, vyšla výsledná hodnota vnitřního výnosového procenta 20,6 %. To je výnosnost mnohonásobně převyšující požadovanou diskontní sazbu, která pro tento projekt byla zvolena na úrovni 5 %, což je společenská diskontní sazba určovaná evropskou komisí.

Kalkulace vycházela částečně z hodnot, které byly již jednou zaplacené (to bylo za minulé roky od roku 2008 u částek, které jsou jasně peněžně vyjádřitelné). Zbytek byl hodnocen s nejpříznivější variantou možných negativních a pozitivních přínosů projektu. Některé z nákladů nebo příjmů se mohou pohybovat ve skutečnosti v jiných výších a mohou se také objevit jiné náklady či výnosy, se kterými zde nebylo kalkulováno. Dále je třeba upozornit na hodnoty preferencí občanů města, kteří projekt vnímají sice pozitivně, ale zároveň uvádějí velmi nízké hodnoty ocenění svých preferencí, které poté analýzu příliš neovlivní ani jedním směrem. Je pravděpodobné, že občané problému přínosu projektu plně nerozumějí.

5.6.3 Shrnutí ekonomické evaluace dopadů projektu

Při pohledu na výsledné hodnoty je možno konstatovat, že realizaci lze považovat za úspěšnou a pro společnost prospěšnou. Kladná čistá současná hodnota nám říká, že pozitivní efekty, které projekt přináší, převyšují ty negativní. To potvrzuje i vnitřní výnosové procento, které je vyšší než daná společenská diskontní míra.

Z výsledků lze soudit, že projekt znamenal, respektive znamená pro přilehlý region důležité oživení a přinesl s sebou nové příležitosti jak pro občany obcí, tak pro podnikatelské subjekty i samotné obce. Díky tomu, že projekt stezek pro cyklistiku je přírodě blízký, tak nemá negativní dopady na životní prostředí a tudíž se nemusí zvyšovat náklady na jeho ochranu.

Lidé vnímají SpS po přibližně sedmi letech od otevření převážně pozitivně a příliš je v ničem neomezuje ani neruší. Naopak uznávají, že díky projektu se do regionu podařilo přilákat větší množství turistů a životní úroveň se jim zvýšila.

Podnikatelé také využili příležitosti a zejména v oblasti ubytovacích služeb vytvořili nové ubytovací kapacity v regionu. Velké části ubytovacích zařízení v regionu tvoří návštěvníci Singltreku pod Smrkem větší část tržeb. Výhodou je, že stezky jsou v provozu neustále a sjízdnost omezují pouze sněhové podmínky. Proto z něj mohou podnikatelé profitovat po velkou část roku. Podle monitoringu návštěvnosti SpS jsou stezky nejvíce navštěvovány od května do října.(Zahradník, Banaš, 2014)

6 DISKUZE A DOPORUČENÍ

6.1.1 Doporučení pro destinaci SpS

Tato kapitola se zabývá doporučeními pro další rozvoj destinace Singltreku pod Smrkem a možných zlepšení. V další části se kapitola zaměřuje na celkovou situaci ohledně destinací singltracků v České republice a navrhuje možná řešení pro lepší situace.

Propagace v zahraničí

Z analýzy dopravní dostupnosti lze celkem jasně vyčíst, že dostupnost Singltreku pod Smrkem není z velké části území České republiky příliš dobrá. Ani autem a ani hromadnou dopravou. Když k tomu připočítáme fakt, že většina návštěvníků stráví v destinaci jeden či dva dny, tak zjistíme, že s přibývajícím konkurencí na území ČR (může to být i konkurence mezi různými destinacemi stejné společnosti, jako například u plánovaného Singltreku Písecké hory), může začít v nejbližších letech odliv návštěvníků ze Singltreku pod Smrkem do jiných, dostupnějších destinací. Zvláště právě těch, kdo přijedou na Singltreku na kratší dobu (0 – 1 noc), pro které by významná úspora času, který zabere cestování, mohla být rozhodujícím faktorem pro navštívení konkurenční destinace. Především tomuto problému by bylo možné pomoci většího zacílení na německé a polské potenciální návštěvníky. Z velkého území v Německu a Polsku je SpS lépe a rychleji dostupný než z některých částí ČR. Bylo by tedy vhodné zaměřit se více na tyto dvě země. Ovšem kvůli omezeným finančním prostředkům na propagaci by bylo vhodné se spíše orientovat na moderní formy propagace, které jsou výrazně levnější.

Za prvé by bylo vhodné vytvořit jazykové mutace účtů na facebooku, který slouží jako hlavní informační zdroj. Poté by bylo nutné přemýšlet jak potenciální zákazníci (návštěvníky) oslovit. Mělo by se jednat o kombinaci více technik. První z nich by byly informační štítky nebo tabulky na některých význačných cykloturistických cílech v Německu a Polsku (návrh takové propagační tabulky na obrázku 26)

ÄNDERN SIE EINE STRAÙE

Singltrekk pod Smrkem



189 KM



WORAUF WARTEN SIE?

Obrázek 26: Návrh propagačního štítku

Dalším důležitým krokem by bylo proniknout na německé respektive polské sociální sítě zvláště na stránky, které se zabývají cyklistikou, adrenalinovými sporty, outdoor aktivitami a podobně. Termínem „proniknout“ je v tomto ohledu míněno to, aby se o Singltreku pod Smrkem mluvilo. Čím víckrát bude zmíněn, tím je větší šance, že si této zmínky všimne více uživatelé sociální sítě.

Existují mnoho dalších možností, jak relativně levně propagovat destinaci. Tato forma se dnes nazývá „virální marketing“ a počítá s faktorem rychlého šíření informace mezi lidmi.

Urovnání vztahů s polským Singltrekkem

Původně byla destinace Singltrekk pod Smrkem koncipována jako česko-polský singltrekk a dokonce byla 2. etapa financována z peněz z fondu česko – polské přeshraniční spolupráce. Polská strana poté však odmítla další spolupráci a odmítla i pomoc při projektování stezek. Výsledkem tak jsou stezky, které nemají odpovídající

parametry a místy mohou být až nebezpečné. Na polské straně neexistuje ani žádný ekvivalent nástupního centra. Je zde pouze velké parkoviště a informační tabule. V nástupním místě v Novém Městě pod Smrkem se však návštěvník nedozví potřebné informace o stezkách na polské straně hranice, ačkoliv přímo navazují na ty české. Ani mapka stezek, která je k dispozici ke stažení na oficiální stránkách Singltreku pod Smrkem a v tištěné verzi i v nástupním místě, nezobrazuje aktuální stav polských stezek, neboť ty byly v letech 2014 a 2015 dobudovány. Cyklista, který se orientuje podle mapky tak může být dezorientován. V nejzazším případě hrozí i nebezpečí vyčerpání, protože naplánovaný výlet podle neaktuálních dat se může citelně prodloužit.

V zájmu všech návštěvníků by bylo vhodné konsolidovat vztahy mezi provozovateli obou destinací (respektive dvou částí jedné destinace). V případě neúspěchu či neochoty by poté stačilo alespoň informování návštěvníků české části destinace a aktuálním stavu polské části, které by mohly být doplněny i o případné varování o nebezpečí spojeném s jízdou po polských stezkách.

6.1.2 Doporučení pro rozvoj stezek v ČR

Současná situace v České republice by se dala nazvat bohem ježdění na kole na specializovaných stezkách. V posledních dvou letech vyrostlo množství destinací singletracků i bikeparků a další jsou ve výstavbě či přípravě. Problémem však je, že zároveň neexistuje žádná platná legislativa, která by určovala pravidla a zásady pro výstavbu stezek. Ať už se jedná o jejich status stavby nebo pravidla vstupu či bezpečnosti a další.

Stavební řízení

Podle stavebního zákona č. 183/2006 sb. existuje poměrně dost možností jak pohlížet na stavbu stezek pro horská kola. V současné době záleží na každém jednotlivém stavebním úřadu, pod jehož působnost spadá dané území, jak záměr posoudí. Stavební zákon obsahuje složité definice jak na záměr pohlížet a jestli požadovat úplné územní řízení či jestli bude kvalifikovat různé můstky a povalové chodníky jako „stavbu“ a bude vyžadováno řízení o umístění stavby.

Logickým krokem by proto bylo vytvořit legislativu týkající se přímo stezek pro horskou cyklistiku, podle které by se musely stavební úřady řídit. Základním krokem musí být definice samotné stezky v rámci stavebního zákona a určení jakou formu bude mít řízení o povolování stavby.

Využívání stezek

S předchozím problémem souvisí i možnost využívání stezek. Pokud je stezka součástí lesního pozemku, tak podle lesního zákona (č. 289/1999 sb.) má každý právo na volný vstup do lesa (pokud se bude řídit v zákoně stanovenými zákazy a omezeními) a tudíž by mělo být celoročně možné po stezkách jezdit na kole. V některých stávajících areálech je tento přístup v návštěvním řádu omezen (např. Cyklo aréna Vysočina omezuje vstup od 1. 11. do 15. 4.). Tento zákaz však není nijak hlídán a jeho porušení nijak vymáháno.

Stejně jako v případě povolování stezek v rámci stavebního zákona by bylo vhodné vytvořit univerzální definici specializovaných stezek pro horská kola, pro které by platila jednotná pravidla a to včetně úpravy možností využívání stezek jinak než na kole. V současné době je totiž teoreticky možné využívat stezky i pěšky.

Možné zdroje inspirace

V současné době má nejpropracovanější metodiku klasifikace a doporučení pro návrh, stavbu a údržbu trailových stezek organizace IMBA (international mountain bicycling association). Do programu „ride centers“, což jsou uznávané destinace ježdění na stezkách, spadá i Singltrek pod Smrkem nebo Rychlebské stezky. V České republice v současné době zastupuje IMBA

Metodikou IMBA by bylo možné inspirovat se a vytvořit metodiku, kterou by se musely řídit destinace na území ČR.

7 ZÁVĚR

Z prezentovaných výsledků je patrné, že Singltrek pod Smrkem byl dobrou investicí a přínosy z jeho vybudování převažují na náklady, to lze soudit zejména z vnitřního výnosového procenta, které bylo vyčísleno na 20,6 %. Z projektu těží jak návštěvníci, kteří si užívají kvalitní stezky navrhované jedním z nejlepších světových projektantů stezek, a které svým rozsahem stále ještě nemají v České republice mnoho konkurence, tak obyvatelé okolních obcí, kterým projekt a aktivity s ním přímo spojené přinesly nová pracovní místa, lepší možnost uplatnění v regionu a také kvalitnější služby a celkové zkvalitnění života. Vybudování SpS umožnilo rozvoj podnikání v regionu. Pro stávající podniky, zejména z oblasti ubytovacích služeb a pohostinství byl projekt přínosem z hlediska zvýšení počtu zákazníků, nejen v hlavní letní sezóně, ale i mimo ni, protože stezky Singltreku pod Smrkem jsou přístupné, pokud to podmínky dovolí, celoročně.

Samotný Singltrek pod Smrkem je oceňován především pro kvalitu a rozsáhlost svých stezek, ze kterých si může vybrat každý podle svých schopností a zkušeností. Nicméně někteří návštěvníci by ocenili, aby do tratí byly zakomponovány některé náročnější prvky, aby byly méně jednotvárné. Velmi oceňované je také hlavní nástupní místo v Novém Městě pod Smrkem. Návštěvníci si cení služeb, které nabízí, ale jsou slyšet i výtky na některé věci, které by se mohly zlepšit, jako například nedostatečná kapacita sprch a sociálního zařízení.

V blízké budoucnosti se destinace bude muset vyrovnat s rostoucí konkurencí a snažit si udržet stávající návštěvníky. Situace v České republice je komplikovaná kvůli chybějící specifikaci pro takové stezky v zákonech. V současnosti leží tíha rozhodování a povolování na jednotlivých stavebních úřadech, které nemají dostatečné informace a zkušenosti s podobnými projekty, to je asi největší výzva do budoucna, aby se ježdění na stezkách v České republice mohlo nadále systematicky rozvíjet.

8 SUMMARY

The results showed that the realization of destination of MTB trails was paid off. The value of the internal rate of return (IRR) was calculated on 20,6 % what is significantly higher than the required rate of return that was 5 % for this project what is a social discount rate determined by European commission. There were positive impacts of the project realization on all stakeholders. Users of the trails are satisfied with high quality trails with good additional services. Local residents are experiencing increased number of job positions that were made in connection with the project. Also the quality of services has increased in surrounding municipalities. The condition for businesses were also improved in the region especially in accommodation and gastronomy services. In existing businesses the number of guests has increased especially off-season. There are also better opportunities to start brand new businesses.

The trails at Singltrek pod Smrkem are appreciated for its variety of trails where everyone can choose regardless the age, physical condition or experience. However a lot of riders would like to have more challenging obstacles (world cup like) as a part of the trails where they could test their skills and abilities.

As a competition grows in Czechia it will be a challenge for Singltrek pod Smrkem to sustain its attractiveness despite the remote location. The problem of the development of singletrails in Czechia is a non-existing legislative to the extent of trails in the Czech law so the whole authorization process is on behalf of the local authorities. It would be very helpful for further development in this field in Czechia.

9 POUŽITÁ LITERATURA

1. ABDAL-FADEEL, Marva Magdy G. *Destination Management Systems: towards a holistic effectiveness evaluation* [online]. Kingston upon Hull, 2011 [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: <https://hydra.hull.ac.uk/assets/hull:4715a/content>. University of Hull.
2. Bostock Marketing Group Ltd. for The Forestry Commission (2011). Quality of Visitor Experience Survey: Coed y Brenin. Dostupné z: [http://www.forestry.gov.uk/pdf/QOE_CoedyBrenin2010.pdf/\\$FILE/QOE_CoedyBrenin2010.pdf](http://www.forestry.gov.uk/pdf/QOE_CoedyBrenin2010.pdf/$FILE/QOE_CoedyBrenin2010.pdf)
3. BUHALIS, D. and DEIMEZI, R., 2003. Destination management systems. Available: <http://www.traveldailynews.com/makeof.asp>. eds.Travel Daily News.
4. BUHALIS, D. and SPADA, A., 2000. Destination management systems: criteria for success – an exploratory research. *Information Technology and Tourism*, 3(1), pp. 41-58.
5. COLLINS, C. and BUHALIS, D., 2003. Destination Management Systems Utilisation in England. *Information and Communication Technologies in Tourism*. Helsinki: Springer, pp. 202-211.
6. COST - EFFECTIVENESS AND COST - BENEFIT ANALYSIS. RIEGG CELLINI, Stephanie a James Edwin KEE. *Handbook of practical program evaluation* [online]. 3rd ed. San Francisco: Jossey-Bass, 2010, s. 492-530 [cit. 2016-03-31]. Essential texts for nonprofit and public leadership and management. ISBN 978-0-470-52247-9. Dostupné z: http://www.themedfomscu.org/media/Handbook_of_Practical_Program_Evaluation.pdf
7. Český statistický úřad. *Český statistický úřad* [online]. 2015 [cit. 2015-07-21]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/tsa_hlavni_ukazatele_narodniho_hospodarstvi_a_cestovniho_ruchu_v_cr
8. DAVIDSON, Rob a Robert MAITLAND. *Tourism destinations*. London: Hodder, 1997, iv, 282 p. ISBN 03-406-5475-9.
9. DAVIDSON, Rob a Robert MAITLAND. *Tourism destinations*. London: Hodder & Stoughton, 1997. ISBN 0340654759.
10. Dwyer, L., Edwards, D., Mistilis, N., Roman, C. and Scott, N. (2009) 'Destination and enterprise management for a tourism future', *Tourism Management*, Vol. 30, No. 1, pp.63–74.

11. EGGER, R. and BUHALIS, D., 2008. *E Tourism Case Studies: Management and marketing issues*. First eds. Oxford, UK: Elsevier.
12. EKOS Limited and Tourism Resources Company. 2007. 7Stanes Phase 2 Evaluation. Report for Forestry Commission Scotland. Dostupné z: <https://www.imba.com/sites/default/files/7StanesPhase2FinalReport.pdf>
13. EKOS Limited and Tourism Resources Company. 2008. 7stanes Phase 2 Evaluation Executive Summary. Dostupné z: <https://www.imba.com/sites/default/files/7StanesPhase2FinalReport.pdf>
14. FUCHS, M., & WEIERMAIR, K. (2004). Destination benchmarking: An indicator-system's potential for exploring guests satisfaction. *Journal of Travel Research*.
15. Google obrázky. *Google* [online]. Mountain view: google.com, 2016 [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: <https://www.google.com/imghp?hl=cs>
16. GRETZEL, U., FESENMAIER, D., FORMICA, S. and O'LEARY, J., 2006. Searching for the Future: Challenges Faced by Destination Marketing Organizations. *Journal of Travel Research, Sage Publications*, 45, pp. 1-11.
17. HORAN, P. and FREW, A., 2007. Destination Website Effectiveness— A Delphi Study - Based e metric Approach, 2007, Hospitality Information Technology Association, pp. 49-80.
18. Journal of Community Positive Practices. *Journal of Community Positive Practices* [online]. 2012(3), 425-440 [cit. 2016-03-30]. Dostupné z: https://eprints.ugd.edu.mk/610/1/__ugd.edu.mk_private_UserFiles_biljana.petrovska_Desktop_zarepozitorium_Tourism%20contribution%20to%20regional%20development%20best%20practice%20in%20Macedonia.pdf
19. KOZUMPLÍKOVÁ, Alice et al. *Studie proveditelnosti záměru projektu Singltrek Písecké hory*. Brno: Mendlova univerzita v Brně, 2016.
20. *Mapy.cz* [online]. Praha: seznam.cz, 2016 [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
21. MARKS, Ben. The Hippie Daredevils Who Were Just Crazy Enough to Invent Mountain Biking. In: *CW collectors weekly* [online]. San Francisco: Market Street Media LLC, 2014 [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: <http://www.collectorsweekly.com/articles/the-hippie-daredevils-who-were-just-crazy-enough-to-invent-mountain-biking/>
22. METELKOVÁ, Petra. Destinační management v České republice. *Masarykova univerzita v Brně*, 2005, 27.

23. MILTOVÁ, Lenka. *Analýza nákladů a přínosů - případová studie* [online]. Brno, 2011 [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/364088/esf_m/Miltova_Diplomovaprace.pdf. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Mgr. Ing. Jana Soukopová, Ph.D.
24. MINGHETTI, V., BUHALIS, D., 2010, Digital Divide and Tourism: Bridging the gap between markets and destinations, *Journal of Travel Research*, XX(X) 1–15
25. Mountain biking history. *Marin museum of bicycling* [online]. Fairfax, <http://mmbhof.org/mtn-bike-hall-of-fame/history/> [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: <http://mmbhof.org/mtn-bike-hall-of-fame/history/>
26. MVČR. *Analýza nákladů a výnosů* [online]. 2014, , 388-459 [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: <https://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwjSkPSMy-rLAhUBEJoKHQOSBVsqFgggMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.mvcr.cz%2Fsoubor%2Fanalyza-nakladu-a-vynosu-cba-pdf.aspx&usq=AFQjCNHOaOjXRZ1ugNNq2YQcLbdZ4nXgpQ&bvm=bv.118353311,d.bGs&cad=rja>
27. OECD. ROUNDTABLE: “REGIONAL POLICY AND TOURISM”. In: *OECD: Better policies for better life* [online]. Paříž, 2015 [cit. 2016-03-30]. Dostupné z: <https://www.oecd.org/cfe/tourism/1902552.pdf>
28. PEARCE, D.G., & SCHÄNZEL, H.A. (2013). Destinations: Tourists' perspectives from New Zealand. *International Journal of Tourism Research*, <http://dx.doi.org/10.1002/jtr.1955>.
29. PEARCE, David W, Giles ATKINSON a Susana MOURATO. *Cost-benefit analysis and the environment: recent developments*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development, c2006. ISBN 9264010041.
30. PEARCE, Douglas G. a Heike A. SCHÄNZEL. Destination management: The tourists' perspective. *Journal of Destination Marketing* [online]. 2013, 2(3): 137-145 [cit. 2015-07-21]. DOI: 10.1016/j.jdmm.2013.06.001. ISSN 2212571x. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S2212571X13000243>
31. PEARCE, Douglas G. a Heike A. SCHÄNZEL. Destination management: The tourists' perspective. *Journal of Destination Marketing & Management* [online]. 2013, 2(3), 137-145 [cit. 2016-03-30]. DOI: 10.1016/j.jdmm.2013.06.001. ISSN 2212571x. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S2212571X13000243>

32. PEARCE, Douglas G. a Heike a. SCHÄNZEL. Destinations: Tourists' Perspectives from New Zealand. *International Journal of Tourism Research* [online]. 2015, 17(1): 4-12 [cit. 2015-07-21]. DOI: 10.1002/jtr.1955. ISSN 10992340. Dostupné z: <http://doi.wiley.com/10.1002/jtr.1955>
33. PECHLANER, Harald a Paul TSCHURTSCHENTHALER. Tourism Policy, Tourism Organisations and Change Management in Alpine Regions and Destinations: A European Perspective. *Current Issues in Tourism* [online]. 2003, 6(6), 508-539 [cit. 2016-03-30]. DOI: 10.1080/13683500308667967. ISSN 1368-3500. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13683500308667967>
34. POON, Auliana. *Tourism, technology, and competitive strategies*. Wallingford: CAB International, c1993. ISBN 0851987516.
35. REINHOLD, Stephan, Christian LAESSER a Pietro BERITELLI. 2014 St. Gallen Consensus on destination management. *Journal of Destination Marketing & Management* [online]. 2015, 4(2), 137-142 [cit. 2016-03-31]. DOI: 10.1016/j.jdmm.2015.03.006. ISSN 2212571x. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S2212571X15000190>
36. RITA P., 2000. Web marketing tourism destinations, 2000, The 8th European Conference on Information Systems (ECIS), pp. 1096-1103.
37. RITCHIE, R. and RITCHIE, J., 2002. A framework for an industry supported destination marketing system. *Journal Of Tourism Management*, 23, pp. 493-454.
38. SHELDON, Pauline J. *Tourism information technology*. New York: CAB International, 1997. ISBN 0851991815.
39. SIEBER, Patrik. *Analýza nákladů a přínosů: metodická příručka* [online]. 2004 [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/3a86fbee-beab-48cb-8ad1-aa9ed89af9bc/1136372212-zpracov-n-anal-zy-n-klad-a-p-nos>
40. *Singltrek pod Smrkem* [online]. Jablonec nad Nisou: Singltrek, s. r. o., 2013 [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: <http://www.singltrekpodsmrkem.cz/>
41. SOUKOPOVÁ, Jana. *Nákladově-výstupové metody hodnocení (CMA, CEA, CUA)* [online]. 2011 [cit. 2016-03-31]. Dostupné z: https://is.muni.cz/el/1456/jaro2013/MPV_VZVP/um/33148301/Studijni_text_na_kladove_vystupove_metody_CMA_CEA_CUA.pdf
42. SUNLU U. Environmental impacts of tourism. In : Camarda D. (ed.), Grassini L. (ed.). *Local resources and global trades: Environments and agriculture in the Mediterranean region*. Bari : CIHEAM,2003. p. 263-270 (Options Méditerranéennes : Série A. Séminaires Méditerranéens; n. 57

43. Tourism Costs and Benefits. *Barcelona Field Studies Center: geographyfieldwork.com* [online]. Barcelona, 2013 [cit. 2016-03-30]. Dostupné z: <http://geographyfieldwork.com/TourismProsCons.htm>
44. UGURLU, Tugberk. Definition of Tourist / Who is Tourist, What is the Comprehensive Definition of Tourist ? In: *Tugberk Ugurlu* [online]. Cambridge, UK, 2010 [cit. 2016-03-30]. Dostupné z: <http://www.tugberkugurlu.com/archive/definition-of-tourist-who-is-tourist-what-is-the-comprehensive-definition-of-tourist>
45. UNCTAD, 2005. E-Tourism in Developing Countries: More Links, Fewer Leaks. 6. United Nations conference on trade and development.
46. UNEP. *Annual report 1999*. 1. Nairobi, 1999.
47. UNEP. Tourism three main impact areas. In: *UNEP: environment for development* [online]. Nairobi, 2015 [cit. 2016-03-30]. Dostupné z: <http://www.unep.org/resourceefficiency/Business/SectoralActivities/Tourism/TheTourismandEnvironmentProgramme/FactsandFiguresaboutTourism/ImpactsofTourism/EnvironmentalImpacts/TourismsThreeMainImpactAreas/tabid/78776/Default.aspx>
48. VANHOVE, Norbert. *The economics of tourism destinations*. 1st ed. Amsterdam: Elsevier, 2005. ISBN 0-7506-6637-4.
49. WANG, Y., 2008a. Collaborative Destination Marketing: Understanding the Dynamic Process. *Journal of Travel Research*, 47, pp. 151.
50. WESTERN CANADA MOUNTAIN BIKE ASSOCIATION. *Sea to Sky mountain biking economic impact study: Whistler report* [online]. Vancouver BC, 2015 [cit. 2016-05-05]. Dostupné z: http://www.whistlergravitylogic.com/ei_study_dec15.pdf
51. World Tourism Organization (2002), *Tourism highlights 2001*, UNWTO, Madrid
52. World Tourism Organization (2015), *UNWTO Annual Report 2014*, UNWTO, Madrid.
53. ZAHRADNÍK, David a Marek BANAŠ. *Monitoring návštěvnosti Singltreku pod Smrkem na trase „Nástupní“: Závěrečná zpráva pro rok 2013*. Dolaný, 2014 [cit. 2016-05-17].
54. ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012. ISBN 978-80-7201-880-2.

10 SEZNAMY

10.1 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Vztahy mezi DMO, DMS, poskytovateli služeb a potenciálními návštěvníky (Zdroj: vlastní návrh).....	15
Obrázek 2: Schéma "váhy" (Zdroj: vlastní návrh)	23
Obrázek 3: Postup zpracování CBA (Zdroj: mvcr.ez).....	24
Obrázek 4: Mapa stezek Singltrek pod Smrkem (Zdroj: singltrekpodsmrkem.cz) 30	
Obrázek 5: Ukázka značení stezek (Zdroj: google obrázky)	31
Obrázek 6: Zájmové (předmětné) území (Zdroj: vlastní návrh na základě mapových podkladů mapy.cz)	33
Obrázek 7: Turistická mapa oblasti (Zdroj: vlastní návrh na základě mapových podkladů z mapy.cz)	36
Obrázek 8: Mapa časů dojezdu (Zdroj: Vlastní návrh)	38
Obrázek 9: Mapa konkurenčních destinací (Zdroj: vlastní návrh)	41
Obrázek 10: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: Povědomí o destinacích stezek (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)	43
Obrázek 11: Mapa původu respondentů z ČR (Zdroj: vlastní návrh na základě dat z průzkumu mezi návštěvníky SpS).....	45
Obrázek 12: Mapa původu zahraničních respondentů (Zdroj: vlastní návrh na základě dat z průzkumu mezi návštěvníky SpS) pozn.: body v České republice značí zahraniční respondenty s trvalým bydlištěm na území ČR.....	45
Obrázek 13: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: Počet strávených nocí v destinaci SpS (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)	46
Obrázek 14: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: Singltrek jako důvod příjezdu do regionu (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)	47

Obrázek 15: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: Preference ostatních atrakcí v okolí (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS).....	47
Obrázek 16: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: (1) Preference formy pobytu, (2) cyklistická zdatnost uživatelů (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi uživateli SpS)	48
Obrázek 17: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: Motivy návštěvnosti SpS (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)	49
Obrázek 18: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: vnímání důležitosti doprovodných služeb (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)	51
Obrázek 19: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: preference občerstvení (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)	52
Obrázek 20: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: preference vlastností sítě stezek (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS).....	53
Obrázek 21: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: preference náročnosti stezek (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)	54
Obrázek 22: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: preference ubytování (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS)	55
Obrázek 23: Hodnocení respondentů průzkumu mezi návštěvníky SpS: případná preference ubytování (Zdroj: vlastní návrh na základě průzkumu mezi návštěvníky SpS).....	56
Obrázek 24: Postup analýzy (Zdroj: vlastní návrh na základě Kozumplíková et al., 2016)	57
Obrázek 26: Diskontované náklady a výnosy v jednotlivých letech životnosti projektu	64
Obrázek 26: Návrh propagačního štítku	68

10.2 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Druhy metod hodnocení projektů	21
Tabulka 2: Srovnání nákladově-výstupových metod. (Zdroj: Vlastní návrh podle Soukopová, 2011)	22
Tabulka 3: Dojezdové vzdálenosti osobním automobilem do Nového Města pod Smrkem	37
Tabulka 4: Cyklotrasy, vzdálenosti a časy dojezdu (Zdroj: vlastní návrh)	39
Tabulka 5: Determinace negativní a pozitivních dopadů projektu v realizační fázi	58
Tabulka 6: Determinace negativní a pozitivních dopadů projektu v provozní fázi	59
Tabulka 7: Determinace negativní a pozitivních dopadů projektu v poprovozní fázi	60
Tabulka 8: Determinace nákladů a výnosů projektu v realizační fázi	61
Tabulka 9: Determinace nákladů a výnosů projektu v provozní fázi	62
Tabulka 10: : Determinace nákladů a výnosů projektu v poprovozní fázi	63
Tabulka 11: Diskontované náklady a výnosy v jednotlivých letech životnosti projektu	64

Přílohy

PŘÍLOHA 1: DOTAZNÍK PRO NÁVŠTĚVNÍKY SINGLTREKU POD SMRKEM

SINGLTREK POD SMRKEM - dotazníkový průzkum

Vážení návštěvníci destinace Singltrek pod Smrkem, připravujeme novou destinaci stezek značky Singltrek - Singltrek Písecké hory. Abychom Vám v nové destinaci nabídli stezky, které se Vám budou líbit a služby, které budete chtít využít, chceme zjistit Vaše preference a Vaši spokojenost se stezkami Singltreku pod Smrkem, s doprovodnými službami Singltreku pod Smrkem a s nabídkou služeb v regionu.

Vaše názory jsou pro nás při tvorbě nové destinace nesmírně důležité, a pomohou zkvalitnit i Singltrek pod Smrkem. Výsledky dotazníku také poslouží ke zpracování diplomové práce na Fakultě regionálního rozvoje a mezinárodních studií Mendelovy univerzity v Brně.

Děkujeme a přejeme Vám další příjemné zážitky na stezkách.

Singltrek, s.r.o.

Mendelova univerzita v Brně

1. Jaké z následujících motivů Vás přivádí do destinace stezek Singltrek? *
U každé možnosti uveďte významnost motivu (od velmi významného po zcela nevýznamný).

	Velmi významný	Významný	Méně významný	Nevýznamný	Zcela nevýznamný
Kontakt s přírodou					
Trénink až závodění					
Zdravý pohyb					
Zážitky a adrenalin					
Přátelství/komunita					
Radost z pohybu					

2. Je Singltrek hlavním důvodem pro váš příjezd do regionu? * *(Vyberte jednu z následujících možností)*

- Ano
- Spíše ano (spolu s dalšími atraktivitami regionu)
- Spíše ne (návštěva Singltreku pod Smrkem je méně důležitá než jiné atraktivity regionu)
- Ne, mám jiný důvod

3. S kým na Singltrek nejčastěji jezdíte? * *(Vyberte jednu z následujících možností)*

- s partnerem
- s partnerem a dětmi
- s přáteli
- s kolegy
- sám
- jiné:

4. Kolik nocí v průměru v destinaci strávíte? * *(Vyberte jednu z následujících možností)*

- 1 noc
- 2 - 3 noci
- 4 - 7 nocí
- Více než 7 nocí
- Bez přenocování
- Žiji/pracuji tady

5. Jaké destinační síť stezek znáte a navštívíte? * *Pokud destinaci znáte, oznámte ji jako ve škole (1 - výborná, 5 - nedostatečná)*

	Neznám, nevím o ní	Vím o ní, ale nebyl/a jsem tam	Již jsem ji navštívil/a	Navštívím ji opakovaně
Rychlebské hory				
Cyklo Aréna Vysočina				

Bike Resort Valašsko					
Single Trails Bílá					
Trutnov Bílá					
Trailcenter Rabenberg					
Singltrek pod Smrkem					
Jiná:					
Jiná:					

7. Pokud jste s kvalitou některé z destinací níže obeznámen/a, označte ji známkou? * (jako ve škole 1= výborná až 5 = nedostatečná)

	1	2	3	4	5
Rychlebské hory					
Cyklo Aréna Vysočina					
Bike Resort Valašsko					
Single Trails Bílá					
Trutnov Bílá					
Trailcenter Rabenberg					
Singltrek pod Smrkem					
Jiná:					
Jiná:					

6. Přiřaďte, prosím, uvedeným doprovodným službám Singltreku pod Smrkem důležitost (Vaše preference).
Důležitost od 1 - nejméně důležitá do 10 - nejvíce důležitá

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Informační služby (stav stezek, mapy destinace, kam na výlet apod.)										
Parkování										
Občerstvení a stravování										
Ubytování v kempu										
Půjčovna kol										
Servis kol										
Myčka kol a sprchy										
Bajkový obchod										
Singltrek Campy (výukové kempy)										
Jeden den s lektorem (výukový program)										
Firemní akce										

7. Které další služby by podle Vás neměly u sítě stezek pro MTB chybět? * (Uveďte libovolný počet služeb, které byste očekávali a využívali)

.....
.....

8. Jaké vlastnosti sítě stezek pro MTB jsou pro Vás důležité? *
U každé vlastnosti uveďte její významnost pro Vás osobně (od velmi významné po zcela nevýznamnou)

	Velmi význam	Významná	Méně význam	Nevýznamná	Zcela nevýznam

	amná		amná		namná
Přehlednost sítě stezek					
Kvalita značení a map					
Rozsah sítě stezek (délka více než 50 km)					
Rozčlenění stezek do okruhů dle náročnosti					
Dlouhé zábavné sjezdy					
Cíl, ke kterému stezky vedou					
Zvlnění, houpačkový profil					
Absence nebezpečných terénních prvků					
Začlenění stezek do lesního prostředí					

Přítomnost náročných prvků					

9. Kdyby v nové destinaci mohly stezky v něčem vypadat jinak, co by to bylo?

10. Kdybyste měl/a na výběr ze všech níže uvedených možností ubytování, kterému typu ubytování byste dal/a přednost? * *Ohodnoťte možnosti známkou vyjadřující Vaši preferenci. 1 = nejvyšší preference; 5 = nejnižší preference*

	1	2	3	4	5
Stan nebo obytné auto v kempu v blízkosti nástupního místa					
Chatka v kempu v blízkosti nástupního místa					
Penzion se stravováním					
Ubytování v soukromí/apartmán					
Hotel					
Luxusní hotel s wellness službami					
Bez ubytování, dávám přednost jednodenním návštěvám					

11. Kde jste se ubytoval/a v destinaci Singltrek pod Smrkem? *

(Vyberte jednu z následujících možností)

- v Singltrek kempu
- v Singltrek Penzionu s restaurací U všech andělů
- v Novém Městě pod Smrkem
- v Jindřichovicích pod Smrkem
- v Ludvíkově pod Smrkem
- v Lázních Libverda
- v Raspenavě
- v Hejnicích
- ve Ferdinandově
- ve Frýdlantě
- jinde (mimo výše uvedené obce)

- o bez ubytování, jsem zde pouze na jeden den

12. Který z typů občerstvení je pro Vás nejdůležitější? * *Ohodnoťte možnosti známkou vyjadřující Vaši preferenci.*

1 = nejvyšší preference; 5 = nejnižší preference

	1	2	3	4	5
studená strava ke sbalení na vyjížďku					
teplá jídla v nástupním místě					
občerstvení v provozovně během vyjížďky					
restaurace v obci					
pivní zahrádka					
kvalitní káva					

13. Jaké jiné atrakce obecně preferujete a v okolí singltreku byste rád/a navštívil/a? * *Ohodnoťte možnosti známkou vyjadřující Vaši preferenci.*

1 = nejvyšší preference; 5 = nejnižší preference

	1	2	3	4	5
Jiné sportovní atrakce (lezecké stěny, bouldering, silniční kola, lodě/rafty)					
Wellness (lázně, bazén, sauna, koupaliště)					
Občerstvení, kavárny, restaurace					
Městské kulturní a historické památky, muzea,					

procházky po městě					
Hrady a zámky v okolí					
Divadlo, kino, hudební produkce, koncerty					
Obchody, obchodní centra					
Přírodní zajímavosti v okolí, rozhledny, naučné stezky					

14. Jaké jsou Vaše průměrné výdaje (osoba/den) na příkladu Singltreku pod Smrkem? * *(Odhadněte a uveďte částku v Kč)*

- o Náklady na cestu do regionu
= KČ
- o Služby poskytované v nástupním místě
= KČ
- o Občerstvení a stravování
= KČ
- o Ubytování
= KČ
- o Doprava v místě (bez cesty do regionu)
= KČ

15. Odhadněte celou částku za všechny dny, které jste zde strávil/a či strávíte.* *Napište přibližnou částku za celý pobyt v Kč.*

= KČ

16. Co se Vám vybaví, když se řekne "Singltrek"? *

.....
.....

24. Kolik km ročně přibližně na kole ujedete? km

25. Za jakého cyklistu se považujete? *(Vyberte jednu z následujících možností)*

- o Začátečník
- o Mírně pokročilý
- o Středně pokročilý
- o Zkušený cyklista

26. Kolik kol vlastníte?

27. Jaká je úhrnná cena kol, které vlastníte (součet jejich nákupní ceny?)

..... KČ

28. Na jakém typu kola jezdíte nejčastěji?
(Vyberte jednu z následujících možností)

- Městské kolo
- Silniční kolo
- Trekingové kolo
- MTB s předním odpružením
- MTB celoodpružené
- Jiné

29. Na jakých typech cest a stezek nejčastěji jezdíte?

(Vyberte jednu z následujících možností)

- Silnice
- Cyklostezky
- Značené cykloturistické trasy
- Lesní a polní cesty
- Úzké lesní pěšiny a stezky
- Bikeparky
- Destinace trailů a stezek
- Jiné

30. Jakou náročnost stezek Singltreku pod Smrkem máte nejraději?

(Vyberte jednu z následujících možností)

- zelenou
- modrou
- červenou
- černou

31. Uveďte, prosím, Vaše pohlaví.*

- Muž
- Žena

32. Uveďte, prosím, ročník Vašeho narození.*

Např. 1981, 2001

.....

33. Ze které země pocházíte? *

Napište stát:

.....

34. Uveďte, prosím, PSČ Vašeho bydliště.
PSČ

35. Uveďte, prosím, Vaše nejvyšší dokončené vzdělání.

- Základní
- Středoškolské bez maturity
- Středoškolské s maturitou či VOŠ
- Vysokoškolské

36. Zařadte, prosím, do níže uvedených kategorií, průměrnou výši Vašeho platu. *

- Méně než 14 000 Kč
- 15 000 – 24 000 Kč
- 25 000 – 34 000 Kč
- 35 000 – 44 000 Kč
- Více než 45 000 Kč
- Bez příjmu (dítě, student)

37. Abychom Vám mohli zaslat výsledky dotazníku, uveďte zde, prosím, Vaši e-mailovou adresu:

.....

PŘÍLOHA 2: DOTAZNÍK PRO OBYVATELE OBCÍ V OKOLÍ SINGLTREKU POD SMRKEM

Vážení obyvatelé obcí v blízkosti destinace stezek Singltreku pod Smrkem. V rámci výzkumu dopadu Singltreku na přílehlý region, bychom Vás poprosili o vyplnění tohoto krátkého dotazníku, který se týká Vašich zkušeností se Singltrekem pod Smrkem a s dopady jeho vybudování a provozování na Váš každodenní život. Výsledky dotazníku také poslouží ke zpracování diplomové práce na Fakultě regionálního rozvoje a mezinárodních studií Mendelovy univerzity v Brně.

Děkujeme za Váš čas.

Singltrek, s.r.o.

Mendelova univerzita v Brně

Využíváte lesní stezky Singltreku pod Smrkem?

Ano

Ne

Pokud ano, jezdíte na nich na kole nebo je využíváte i jako stezky pro pěší?

Ano

Spíše ano

Spíše ne

Pokud ano či spíše ano, na kolik si tohoto zlepšení obrazu a postavení obce ceníte?

..... Kč/měsíc

Ano

Spíše ano

Spíše ne

Pokud ano či spíše ano, na kolik si zvýšení atraktivity obce ceníte?

..... Kč/měsíc

Ano

Spíše ano

Spíše ne

Pokud ano či spíše ano, jakou částkou v Kč byste toto rozšíření či zlepšení ocenil/a?

Ano

Spíše ano

Spíše ne

Pokud ano či spíše ano, jakou finanční kompenzaci byste si za toto rušení představoval/a?

..... Kč/měsíc

Ano

Spíše ano

Spíše ne

Ne

Neumím posoudit

Jezdím po nich pouze na kole

Chodím po nich pouze pěšky

Někdy na kole a někdy pěšky

Došlo podle Vás po realizaci Singltreku pod Smrkem ke zlepšení obrazu a postavení obce v Libereckém kraji?

Ne

Neumím posoudit

Zvýšila se podle Vás atraktivita obce pro příjíždějící návštěvníky/turisty?

Ne

Neumím posoudit

Má podle Vás realizace stezek Singltreku pod Smrkem vliv na rozšíření či zlepšení nabídky služeb v obci.

Ne

Neumím posoudit

..... Kč/měsíc

Cítil/a jste se stavbou stezek Singltreku pod Smrkem nějak rušen/a?

Ne

Neumím posoudit

Cítíte se nyní při provozu centra a stezek Singltreku pod Smrkem v jakémkoli ohledu rušen/a?

Pokud ano či spíše ano, jakou finanční kompenzaci byste si za toto rušení představoval/a?

..... Kč/měsíc

Vadí Vám zvýšený pohyb turistů a cyklistů v obci?

Ano

Spíše ano

Spíše ne

Ne

Neumím posoudit

Pokud ano či spíše ano, jakou finanční částkou byste ocenil/a újmu za zvýšený pohyb turistů a cyklistů ve Vaší obci?

..... Kč/měsíc

Omezuje Vás provozování stezek Sigltreku pod Smrkem ve Vašem pohybu v lese?

Ano

Spíše ano

Spíše ne

Ne

Neumím posoudit

Pokud ano či spíše ano, jakou finanční částkou byste ocenil/a újmu způsobenou omezením pohybu v lese?

..... Kč/měsíc

Došlo podle Vás v obci k nárůstu cen služeb v přímé souvislosti s provozováním stezek Singltreku pod Smrkem (nárůst cen potravin, nárůst cen v restauracích, nárůst cen nemovitostí apod.)?

Ano

Spíše ano

Spíše ne

Ne

Neumím posoudit **Pokud ano či spíše ano, prosím uveďte, u které služby došlo ke**

zvýšení a odhadněte o kolik procent se cena služeb zvýšila.

Služba =
..... %

Služba =
..... %

Služba =
..... %

Identifikační znaky:

Pohlaví:

muž

žena

Věk:

Nejvyšší dosažené vzdělání:

Bez vzdělání

Základní

Střední bez maturity/vyučen(a)

Střední s maturitou a vyšší odborné

Vysokoškolské

Ekonomický status/současný stav:

Žák/žákyně student/ka

Nezaměstnaný/á

Zaměstnaný/Zaměstnavatel/ka,

(podnikatel/ka)

Mateřská nebo rodičovská dovolená

Důchodce

Obec vašeho současného/obvyklého pobytu?

.....

Jaký je váš vztah ke kolu/bicyklu?

(maximálně 2 odpovědi)

kolo nepoužívám

kolo používám příležitostně

Jsem aktivní cyklista/cyklistka

Změnil se váš vztah k cyklistice po vybudování stezek?

Ano, díky stezkám jsem začal jezdit více jezdit na kole

Ne, na kole jsem jezdil i předtím

Ne, ne stezky mě k cyklistice nepřivedly

PŘÍLOHA 3: STRUKTUROVANÝ DOTAZNÍK PRO PODNIKATELSKÉ SUBJEKTY

NÁZEV PODNIKU:

Strukturovaný dotazník:

1. Máte povědomí o singltreku pod smrkem?
2. Je vaše podnikatelská činnost přímo spojena s provozem singltreku pod smrkem?
3. Jaké vidíte příležitosti vyplývající z provozu singltreku pod smrkem pro váš podnik?
4. Uvědomujete si nějaké limity plynoucí z provozování singltreku pod smrkem?
5. Jsou mtb (horští) cyklisté důležitou cílovou skupinou pro vaše podnikání?
6. Zvýšila se návštěvnost vašeho zařízení po otevření areálu singltreku pod smrkem?
7. Změnila se struktura návštěvníků vašeho zařízení po otevření singltreku pod smrkem?
8. Bylo za potřebí provést změny ve vašem podnikání, abyste se více přizpůsobili novým návštěvníkům / mtb cyklistům?
9. Přinesly změny spojené se singltrekem pod smrkem nějaké změny v počtu zaměstnanců vašeho podnikání / zařízení?
10. Zvýšil se obrat a zisk vašeho podnikání/zařízení po vzniku singltreku pod smrkem, popř. Mohl/a byste konkretizovat, jaký byl váš obrat a zisk před vznikem singltreku pod smrkem a dnes?
11. Pokuste se odhadnout, kolika procenty se podílí návštěvníci singltreku pod smrkem na obratu a na zisku podniku?
12. Zvýšila se konkurence v oblasti vašeho podnikání v regionu v období po uvedení singltreku pod smrkem do provozu?
13. Jak by vypadalo vaše podnikání, kdyby singltreku pod smrkem neexistoval?
14. Spolupracujete se singltrekem pod smrkem v oblasti marketingu a spolupráce? Používáte k propagaci svého podnikání nějakým způsobem singltreku pod smrkem?
15. Vstupovali jste aktivně do počátečních jednání realizace singltreku pod smrkem?
16. Měli jste o přípravě a realizaci singltreku pod smrkem dostatek relevantních informací a byli jste o vzniku singltreku pod smrkem oficiálně informováni ze strany města?