

Vysoká škola ekonomická v Praze



Bakalářská práce

2008

Martin Babec

Vysoká škola ekonomická v Praze
Fakulta podnikohospodářská
Hlavní specializace: Podniková ekonomika a management



Název bakalářské práce:

Problematika legalizace horské cyklistiky v ČR

Vypracoval: Martin Babec

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Lubomír Zelený, CSc.

P r o h l á š e n í

Prohlašuji, že bakalářskou práci na téma
" Problematika legalizace horské cyklistiky v ČR "
jsem vypracoval samostatně.
Použitou literaturu a podkladové materiály
uvádím v příloženém seznamu literatury.

V Praze dne 10. prosince 2008

Podpis

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych rád poděkoval Ing. Lubomírovi Zelenému, CSc. za jeho cenné rady a připomínky při psaní této bakalářské práce. A organizaci Česká Mountainbiková Asociace o.s. za poskytnuté materiály a informace.

OBSAH

1.ÚVOD	6
2.TEORETICKÁ ČÁST	9
2.1 Historie a vznik mountainbikingu	9
2.2 Základní pojmy	11
2.3 Organizace zabývající se problematikou terénní cyklistiky.....	13
2.3.1 ČeMBA (Česká Mountainbikingová Asociace).....	13
2.3.2 IMBA (Mezinárodní asociace horské cyklistiky).....	15
2.4 Cyklistika a lesní dopravní síť	16
2.4.1 Dělení lesních cest podle dopravní důležitosti a účelu	17
2.4.2 Možné vzniklé situace na lesní cestě	19
2.5. Požadavky třech pilířů cyklistiky.....	21
3. PRAKTICKÁ ČÁST.....	23
3.1 SWOT analýza	23
3.2 Terénní cyklistika v cyklomapách	24
3.3 Základy budování rekreačních, přírodě blízkých cest.....	25
3.4 Jablonecký singletrek	29
3.4.1 Přípravy.....	29
3.4.2 Výstavba	29
3.5 Singletrek v zahraničí.....	30
3.5.1 Coed-y-Brenin	30
3.5.2 Projekt Welsh Mountain Bike Initiative	31
4. ZÁVĚR.....	32
5. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ.....	34
6. SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ A TABULEK.....	35
7. PŘÍLOHY	36

1. ÚVOD

Za téma bakalářské práce jsem si vybral problematiku rozvoje terénní cyklistiky, její legalizace a dalších aspektů souvisejících s pohybem v přírodě, ne pěšky, ale na horském kole. Sám jsem aktivní cyklista, ročně se účastním několika závodů horských kol, a po lesních cestách najedu tisíce kilometrů. Budoucnost horské, chceme-li terénní, cyklistiky mi tedy není lhostejnou. Cyklistika již není pouhým způsobem dopravy, pro mnoho lidí se stala také životním stylem.

Na základě informací Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR můžeme cyklistiku obecně dělit na dvě základní skupiny - dle motivace a z hlediska kompetencí^[1]:

Cyklistika jako forma dopravy spadá do oblasti dopravní obsluhy, je alternativou k dalším druhům dopravy. Jízdní kolo nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí, částečně řeší také dopravní obsluhu v regionech. Cyklisté nemají problém s hledáním parkovacích míst ani s dopravními kongescemi.

Rekreační cyklistika spadá z hlediska kompetencí pod resort místního rozvoje. Cykloturistika je vnímána jako ekonomicky dostupná alternativa trávení volného času, jde o druh cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků a současně minimálně zatěžuje životní prostředí. Nezbytnou součástí rekreační cyklistiky je rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury pro sportovně-rekreační činnosti.

Cyklistika se s počátkem nového tisíciletí stává stále oblíbenější rekreační aktivitou, je tomu tak po celém světě, Českou republiku nevyjímaje. „*Cyklistika v sobě dokáže spojit možnost pohybovat se v přírodě, udělat při jízdě něco pro své zdraví a ještě něco cestou vidět*“^[1]. Zjednodušeně řečeno o cyklistické dopravě předpokládáme, že je bezpečná a šetrná k životnímu prostředí. Na druhé straně od cykloturistiky očekáváme přispění k rozvoji regionů, neboť dokáže získat příjmy z cestovního ruchu.

Atraktivitu cykloturistiky si začal všímat také stát a podporuje ji. Oficiální podpora státní správy se však soustředila téměř výhradně na nenáročnou cykloturistiku zprvu využívající méně frekventovaných silnic, kde podpora cykloturistiky spočívala v instalování všem známých žlutých tabulek s obrázkem jízdního kola a číslem konkrétní trasy. Později však značení přešlo i na značně frekventovanou silniční komunikaci a jízda se stala nebezpečnou. Dnes se však krajinou vlní asfaltové cyklostezky, zejména v okolí měst a podél českých řek.

^[1] WWW stránky: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky [on-line].
Dostupný z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz>>

„Ve jménu cyklistiky se však tyto asfaltové „cyklodálnice“ budují i v horských oblastech a do jejich výstavby a plánování se investují nemalé finanční prostředky“^[2].

Situace přechází do extrémů v podobě asfaltování a rozšiřování cest s původně přírodním povrchem. Zde vystupuje kontrast s jednou z hlavních myšlenek cykloturistiky, s relaxací v přírodě a možností něco pěkného vidět. Cyklistům často přijde absurdní a vzbuzuje v nich rozpaky, když okolo sebe vidí několik metrů široký koberec hladkého asfaltu, táhnoucí se krajinou jako černý had. Lidé vyjíždí do přírody a chtějí ji také vidět, nikoli pouze točit pedály po asfaltu jako v městském parku. Mnoha lidem v České republice však přijde absurdní, že by cyklisté a ekologové mohli mít něco proti tak šetrné věci k životnímu prostředí, jakou je cyklostezka.

Naštěstí je i v naší zemi velká skupina cyklistů, bojující proti lití asfaltu na krásné pěšiny a cesty. Uvědomující si, že nemalé finanční prostředky protékající asfaltováním se dají použít lépe. Díky tomuto kontraproduktivnímu tvoření cyklotras, byla opomíjena celá oblast cyklistiky odehrávající se v lesích, jenž využívá lesních cest, stezek a pěšin, která je běžně nazývána terénní cyklistikou. Vznikla tak propast mezi rekreačním využitím lesů cyklisty a rekreační infrastrukturou v nich. Důsledkem je nejenom nespokojenost cyklistů, ale také problémy při správě lesa a ochraně přírody^[2].

Z těchto důvodů byla na jaře roku 2007 terénními cyklisty založena Česká Mountabiková Asociace (ČeMBA), která se snaží soustavně bránit jejich zájmy. Usiluje zejména o zachování práva cyklistů užívat krajiny jízdou po lesní a polní dopravní síti, zejména po přírodě blízkých cestách. ČeMBA vyjadřuje jasný nesouhlas se zbytečným asfaltováním krajiny pro předstírané potřeby cyklistiky a zasazuje se za stavbu přírodě blízkých rekreačních stezek^[3].

Hlavním cílem této práce bude přiblížení problematiky začleňování terénní cyklistiky na místa kam patří. Teoretická část nejprve nabídne informace o počátcích terénní cyklistiky. Obsáhne základní pojmy z oblasti terénní cyklistiky a seznámí se základními organizacemi působícími v této oblasti. Při její tvorbě bude hleděno na aktuální dění v této oblasti jak v ČR, tak i v zahraničí (zejména ve Spojených státech amerických a Velké Británii).

^[2] Hermová H., Rekreační cesty pro cyklisty: Východiska, důsledky a řešení [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://www.cemba.cz/publikace/hermova-h-rekreacni-cesty-pro-cyklisty.pdf>>

^[3] Kvasnička Kvasnička, T., Singltrek: Rekreační Stezky Pro Terénní Cyklistiku [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://www.cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Singltrek-Rekreacni-stezky-pro-terenni-cyklistiku.pdf>>

Praktická část řeší modelovou situaci výstavby prvního oficiálního českého singletreku v Jablonci nad Nisou, o jehož vznik se zasloužila právě ČeMBA. Dále obsáhne příklady řešení problémů terénní cyklistiky v zahraničí, zejména z Velké Británie, díky poskytnutým materiálům světoznámého návrháře lesních stezek Dafydd Davise.

Díky spolupráci s ČeMBou, která poskytla velké množství studijních materiálů a publikací, bude práce přínosem pro osvětu široké veřejnosti.

2. TEORETICKÁ ČÁST

2.1 Historie a vznik mountainbikingu

Fenomén horského kola spatřil světlo světa relativně nedávno, přesto hraje klíčovou roli v dnešní cyklistice a jejím vývoji. Vše kolem zrodu horské cyklistiky začalo ve státě Kalifornie na západním pobřeží Spojených států amerických. Pár sportovním nadšencům již nestačilo přepravovat se z bodu A do bodu B pouze po zpevněné asfaltové cestě.

Kořeny horské cyklistiky, často zvané MTB (zkratka anglického mountainbiking), však sahají i dále. Prvopočátkem MTB je i legendární vojenská jednotka Buffalo Soldiers, v srpnu roku 1896 najela více než tisíc kilometrů z Montany do Yellowstonu v rámci testování bicyklů pro americkou armádu, která plánovala nasadit „cyklojednotky“ v horském terénu. První náznaky horské cyklistiky v Evropě byly také ve Francii, kde skupina nadšenců z klubu Velo Cross Club Parisien brázdila předměstí Paříže na bicyklech s podivně širokými pneumatikami.

Všichni tito nadšenci a průkopníci nového sportu zaslouží uznání, ale pokud je brána horská cyklistika jako hnutí, pozornost znovu zamíří do Kalifornie. V oblasti zvané Marin County se na začátku sedmdesátých let začala upravovat jízdní kola pro použití v terénu. Mezi první konstruktéry patří Garry Fischer nebo Tom Ritchey.

V roce 1976 se konal první ročník sjezdového závodu horských kol zvaný Repack, proto je tento rok považován za zrod mountainbikingu. Stezka zvaná Cascade Canyon Fire Trail z vrcholu hory Mount Tamalpais v Marin County ve státě Kalifornie byla známá již řadě motocyklistů, přestože byla tato stará hasičská cesta uzavřena pro vjezd motorových vozidel. V roce 1973 se o ní, ze zadního sedla motorky, dozvěděl také budoucí organizátor závodu Charlie Kelly, který zde o pár let později uspořádal první ročník Repacku ^[4].

Dne 21.října 1976 se konalo první kolo sjezdu, vítězem se stal Alan Bonds ze San Anselma (viz.příloha č.1), který jako jediný při závodě nespádl, kompletní výsledky se však nedochovaly. Druhé kolo se jelo dne 26.října 1976 za účasti devíti závodníků (včetně dvou psů), nejrychlejším mužem byl Bob Burrowes s časem 4 minut 50 vteřin, nejrychlejším psem se stal Ariel v čase 7 minut a 30 vteřin ^[5].

^[4] Hofman K.: 30 let mountainbikingu. V-Press s.r.o., Praha 2006

^[5] Cyklistický magazín VELO. V-Press s.r.o. , Praha. ISSN: 1213-113009

Název Repack byl odvozen od nutnosti častého mazání zadního náboje jízdního kola (viz.příloha č.2), neboť při rychlém sjezdu docházelo při brzdění k jeho zahřívání. Celkem se tento závod konal čtyřadvacetkrát.

Zajímavým faktem bylo konání závodu až po ukončení sezóny v silniční cyklistice, od října do prosince (což klimatické podmínky v Kalifornii umožňovali) , neboť většina závodníků byla také elitními jezdci v pelotonu americké cyklistické federace.

Žádný jiný závod horských kol nedosáhl takového věhlasu. Na startovních listinách jsou nesmazatelně zapsány legendy horské cyklistiky a majitelé dnes největších a nejslavnějších firem vyrábějících cyklistické komponenty a MTB (horská) kola.

2.2 Základní pojmy

Singletrek - úzká přírodní stezka vinoucí se krajinou. Spojení plynulosti pohybu a stejnoměrné úrovně náročnosti jízdy díky vedení po vrstevnici. Vzhledem k promyšlenému profilu se jízda stává zábavnou. Singletrek je sdílenou stezkou, kde se setkávají různé skupiny uživatelů, cyklisté i pěší, kteří se vzájemně tolerují. Značná míra členitosti mimo jiné zajišťuje neobyčejnou bezpečnost jízdy a omezuje konflikty skupin uživatelů.

„Singletreky se začaly ve Spojených státech stavět už s příchodem horských kol. Jejich metodika je odvozena od způsobu, jakým se dřív stavěly stezky pro pěší a pro koně. Před necelými deseti lety je s velkým úspěchem začali pro cyklisty stavět velšští a skotští lesníci. Cesta o šířce do 1,8 metru má přírodní povrch, nesmí nikdy stoupat víc než polovinu sklonu spádnice a úsek trasy by nikdy neměl mít celkový sklon větší než 15%. Koruna stezky je celá zařízlá do svahu a mírně se v příčném směru sklání, aby odváděla vodu. Ve směru jízdy stezka často alespoň na krátký čas mění směr a sklon. To zabraňuje tomu, aby voda stékající po jejím povrchu nabrala rychlost způsobující erozi. Vinoucí se charakter cesty ale také reguluje rychlost, kterou se po ní cyklisté mohou pohybovat.“ [2]

MTB - z anglického mountain bike ,horské kolo, je to bicykl navržený speciálně pro jízdu mimo asfaltové povrchy. Jeho konstrukce umožňuje provoz zejména v horských oblastech a terénech mimo udržované stezky nebo cesty. Mezi základní znaky patří robustní rám z různých materiálů (hliník, ocel, karbon), široké pneumatiky speciálních vzorků, odpružení (přední, zadní) a v poslední době také hydraulické kotoučové brzdy. Nejčastější průměr kola je 26 palců, novým trendem se však stává rozměr 29 palců, větší průměr kola se vyznačuje lepším tlumením nárazů a lehčí průchodností terénem. Díky vývoji technologií a různorodým požadavkům terénních cyklistů se horská kola začala vzájemně značně odlišovat a dělit do skupin:

- a) cross country – závodní disciplína v lehčím terénu, kde je kladen důraz na rychlost
- b) enduro – středně těžký terén a vyšší míra zábavnosti, kola s větším rozsahem pružení
- c) freeride – podobný enduru, často provozován v parcích se speciálně navrženou trasou
- d) downhill – moderní disciplína, sjezd trati s velkým převýšením a množstvím skoků
- e) dirt-jump / street – často provozován ve městech na náhodných překážkách
- f) trial – důraz na náročnost a provedení zdolávání umělých/přírodních překážek

[2] Hermová H., Rekreační cesty pro cyklisty: Východiska, důsledky a řešení [on-line].
Dostupný z WWW: <<http://www.cemba.cz/publikace/hermova-h-rekreacni-cesty-pro-cyklisty.pdf>>

Cykloturistika ^[6] - je turistikou provozovanou na kole. Největší rozmach cykloturistika zaznamenala po rozšíření horských a trekových kol (Určené k delší jízdě po silnici nebo v nenáročném terénu. Vybaveno koly s velikostí 28 palců). Díky narůstající popularitě turistiky na kole v ČR vzniká velké množství cykloturistických oddílů a sdružení. Cestovní kanceláře se stále častěji zabývají touto oblastí a organizují „dovolené na kole“. Rozvoji cykloturistiky napomáhá stále větší počet cyklotras a cyklostezek, vznikajících kolem měst a obcí. Tento rozmach však přinesl také jedno negativum, přetlak cyklistů na značených turistických trasách často ústí v konflikty mezi turisty.

Cyklotrasa (cyklistická trasa) ^[6] - je trasa vyznačená orientačním značením pro cyklisty. Cyklotrasa nerozlišuje formu, může vést po obyčejné, málo frekventované komunikaci nebo zahrnovat cyklostezku či samostatný jízdní pruh pro cyklisty oddělený vodorovným dopravním značením. ^[6] V současné době je v ČR vyznačeno více než 24 000 km cyklotras ^[7].

Cyklostezka (stezka pro cyklisty) ^[6] - je vyhrazená samostatná komunikace speciálně vybudovaná pro cyklisty, oddělená od ostatní dopravy.

^[6] Zelený L., Osobní přeprava. ASPI, Praha 2007, ISBN: 978-80-7357-266-2

^[7] Obrazový atlas turistických cílů a cyklotras v ČR. Klub českých turistů, Praha 2005

2.3. Organizace zabývající se problematikou terénní cyklistiky

2.3.1 ČeMBA (Česká Mountainbikingová Asociace)

V roce 2007 vzniká v České republice organizace, která vyplnila prázdné místo v oblasti komunikace, osvěty a řešení problematiky terénní cyklistiky ČeMBA ^[11].

ČeMBA je neziskovou organizací s celorepublikovou působností, která sdružuje české terénní cyklisty a zastupuje jejich zájmy. Aktivně se podílí na vytváření lepších podmínek pro terénní cyklistiku v ČR, přičemž přináší prospěch široké veřejnosti. Její činnost je založena na kvalifikovaném a odborném přístupu. Důraz klade na odpovědné a ohleduplné chování k přírodě, lidem i majetku.

Její poslaní a činnost sama organizace charakterizuje jako ^[11]:

ČeMBA (Česká Mountainbikingová Asociace) je profesionálním a respektovaným partnerem pro spolupráci s úředníky, lesníky a ochranáři, tedy skupinami, které zásadně ovlivňují terénní cyklistiku. Trpělivě učí, že „bajkeři“ (skalní terénní cyklisté) nejsou pouze adrenalinoví šílenci, které je nejlepší co nejrychleji omezit, ale naopak představují důležitou, k přírodě citlivou a odpovědnou skupinu.

Zkušenosti ukazují, že osvěta je často účinnějším řešením než všechny zákazy a příkazy dohromady. Proto ČeMBA intenzivně propaguje zodpovědnost a ohleduplnost k přírodě, lidem a majetku. Zdůrazňuje, že mnohdy opomíjená základní lidská slušnost je nejlepším řešením problémů rekreace v přírodě.

Velký význam má propagace tzv. „Kodexu terénního cyklisty“ (viz.příloha č.3), který cyklisty vede k zodpovědnosti a ohleduplnosti k přírodě, lidem a majetku. Populární motto kodexu „Zpomal, usměj se, pozdrav“ je základem, na kterém stojí dobré vztahy mezi všemi návštěvníky lesa.

^[11] WWW stránky: Česká Mountainbikingová Asociace o.s. [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://www.cemba.cz>>

Mezi hlavní projekty patří:

Jablonecký singletrek ^[11]

V květnu 2008 ČeMBA na své náklady postavila první „opravdový“ singletrek v České republice. Ukázkový projekt realizovaný dobrovolníky ČeMBy vedl světový odborník na stavbu rekreačních stezek Dafydd Davis. Nyní již singletrek slouží obyvatelům Jablonce i širokého okolí jako příjemné zpestření v oblíbené rekreační lokalitě.

Údržba stezek ^[11]

Aktivní členové ČeMBy pečují o tradiční lesní chodníky ve svém okolí, které díky dlouhodobě zanedbané péči na mnoha místech smutně chátraly. Větve a stromy přes stezku, krvavé šrámy zanechávající trny přerostlého maliní nebo poškození stezky erozí jsou skutečnosti, které dokáží zkazit zážitek v každé lokalitě. Nyní si krásnější výlet do přírody můžete díky ČeMBě užít například v okolí Brna, Frýdku-Místku, v Posázaví, okolí Labe, Rychlebských horách i dalších lokalitách, které stále přibývají.

^[11] WWW stránky: Česká Mountainbiková Asociace o.s. [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://www.cemba.cz>>

2.3.2 IMBA (Mezinárodní asociace horské cyklistiky)

IMBA (International Mountain Bicycling Association - Mezinárodní asociace horské cyklistiky) byla založena v roce 1988 ve státě Kalifornie na západním pobřeží Spojených států amerických. Vznikla spojením klubů terénních cyklistů, zabývajících se problematikou kolem rozšiřujících se zákazů vjezdu kol na přírodě blízké cesty. Tito průkopníci IMBy věřili, že šíření osvěty mezi terénními cyklisty a propagace inovačních a komplexních řešení péče o terénní cesty má velkou budoucnost.

Zakladatelé IMBy si uvědomovali, že rostoucí hustota provozu na terénních cestách a zintenzivňující se konflikt mezi jejich uživateli je vlastně celosvětovým problémem. Z těchto důvodů vzniklo také jméno této organizace - Mezinárodní asociace horské cyklistiky.

Hlavním úkolem IMBy bylo vždy celosvětově chránit, vytvářet a zvyšovat kvalitu tras pro terénní cyklisty, šířit zodpovědnou terénní cyklistiku, podporovat dobrovolnické práce o terénní cesty, pomáhat správcům území s problémy ve spojení s přírodě blízkými cestami a zlepšovat vztahy mezi různými skupinami uživatelů těchto cest.

Dnes má IMBA členy ve všech padesáti státech severoamerické federace a v dalších čtyřiceti zemích celého světa. Členové IMBy ročně přispívají více než milionem hodin strávených na projektech zlepšování tras. Dodnes tito dobrovolníci vytvořili více než 8000 km nových tras po celém světě. Pod křídly této organizace je více než 32 000 jednotlivců, 400 klubů, 200 maloprodejců kol a 20 výrobců vybavení pro terénní cyklistiku ^[10]. Desatero zodpovědného cyklistického chování na cestách se stalo uznávaným kodexem.

Mezinárodní asociace horské cyklistiky pokračuje ve zlepšování podmínek terénní cyklistiky přes osvětu, budování tratí, podporu dobrovolníků, konzultace pro správu území, dotace a příspěvky pro zlepšování tras a celosvětové partnerství. IMBA hájí zájmy terénních cyklistů nejen uvnitř Spojených států amerických, ale také mimo ně. IMBA úzce spolupracuje s řadou lokálních, vládních i mezinárodních agentur.

^[10] WWW stránky: International Mountain Bicycling Association [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://www.imba.com>>

2.4 Cyklistika a lesní dopravní síť

Jak již bylo uvedeno, cyklistika má různé formy, které vyžadují odlišné druhy terénu a prostředí. Existuje velké množství lokalit a také jejich různě realizovaná podpora. S rozvojem rekreační a terénní cyklistiky v ČR je stále kladen větší důraz na výběr vhodných lokalit, které skrývají velký potenciál, neboť rekreační a terénní cyklistika jsou jedny z nejoblíbenějších volnočasových aktivit v České republice.

Lesní krajina je ideálním prostředím pro pěší turistiku, rekreační a terénní cyklistiku. Existuje mnoho důvodů proč je les příznivci těchto aktivit vyhledáván. Mezi nejvýznamnější patří pocit bezpečí, v lese není návštěvník ohrožován množstvím dopravních prostředků, jako je tomu na silničních komunikacích. Klid a čerstvý vzduch přispívají k pohybu, který je zde zdravější než kdekoliv jinde.

V ČR je vhodné členit nejpobulárnější formy cyklistiky do těchto kategorií ^[8]:

- dopravní cyklistika (městské cyklostezky)
- cykloturistika (např. vhodné komunikace LDS – 1L, 2L, 3L)
- terénní cyklistika (singletrek, přírodě blízké vrstevnicové stezky, které se přibližují lesním stezkám ve smyslu ČSN 73 6108 – Lesní dopravní síť)

Území České republiky je z 33,6 % celkové plochy území pokryto lesem a lesní půdou. Zalesněná plocha činí přibližně 2 652 941 ha ^[8]. Na této rozlehle ploše se nachází také 160 000 km lesní dopravní sítě s různou technickou úrovní komunikací a jejich vybavení. Pod lesní dopravní síť spadají všechny druhy komunikací a zařízení používané ke zpřístupnění a propojení lesních komplexů se sítí veřejných komunikací sloužících k dopravě dřeva a jiných produktů lesa, přepravě osob a materiálů v souvislosti s hospodařením v lesích, případně k jiným účelům. Hlavní a páteční část lesní dopravní sítě tvoří lesní odvozní cesty. ČSN 73 6108 – Lesní dopravní síť, dělí cesty dle prostorového uspořádání a dopravní důležitosti a účelu. Pro rekreační a terénní cyklistiku je velice významná právě ta část normy upravující plánování a navrhování rozšíření, při kterém by se mělo vycházet také z následujících dvou možností:

- z možnosti i jiných druhů dopravy, než je doprava lesnického provozu, např. dopravy rekreační
- z možnosti využití prvků lesní dopravní sítě k rekreačním a sportovním účelům.

^[8] Terénní cyklistika, sborník Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Terenni-cyklistika-v-Karlovicich-2007.pdf>>

2.4.1 Dělení lesních cest podle dopravní důležitosti a účelu ^[9]

a) lesní cesty 1. třídy:

Odvozní cesty umožňující svým prostorovým uspořádáním a technickou vybaveností celoroční provoz vozidel (za předpokladu zimní údržby). Vozovka z různých stavebních materiálů. Šířka jízdního pruhu je minimálně 3,0 m a volná šířka cesty 4,0 m. Maximální podélný sklon nivelety cesty je 10 %, v extrémních horských polohách na krátkých úsecích až 12 %, niveleta je pomyslná čára udávající výškové poměry a sklon dopravní cesty.

b) lesní cesty 2. třídy:

Odvozní cesty umožňující sezónní provoz vozidel. Podle únosnosti podložních zemin se povrch vybavuje provozním zpevněním nebo jednoduchou vozovkou s prашným povrchem. Šířka jízdního pruhu je minimálně 2,5 m a volná šířka cesty 3,5 m. Maximální podélný sklon nivelety by neměl přesáhnout hodnotu 12 %, závisí však na morfologii terénu, druhu podložních zemin, jejich únosnosti a druhu zpevnění povrchu.

c) lesní cesty 3. třídy:

Přiblížovací cesty sloužící k vývozu a přiblížování dřeva, sjízdné pro traktory a speciální vyvážecí a přiblížovací prostředky. V příznivých podmínkách je možný přejezd terénních vozidel. Volná šířka cesty je minimálně 3,0 m. Omezujícím faktorem je podélný sklon, únosnost podložních zemin a jejich náchylnost k erozi. Povrch může být zpevněn i nezpevněn. Technická vybavenost je omezená pouze na zpevnění povrchu, zlepšení podloží a na nutné odvodnění.

d) lesní cesty 4. třídy:

Přiblížovací cesty a přiblížovací linky, které slouží k soustředování vytěženého dřeva z porostu. Jsou vedeny zpravidla po spádnicích. Povrch je vždy nezpevněn, zpravidla se neodstraňuje ani vrchní organická vrstva. Zemní práce se vykonávají pouze ve výjimečných případech. Minimální šířka cesty 1,5 m; bez technické vybavenosti nebo jen s minimální technickou vybaveností (např. odvodnění).

^[9] ČSN 73 6108 – Lesní dopravní síť

e) lesní stezky:

Navrhují se s parametry vyhovujícími účelu, kterému mají sloužit (např. cyklistické nebo jezdecké stezky). Povrch trasy zpevněn i nezpevněn. V nestabilních terénních podmínkách musí být trasa zajištěná proti nepříznivým vlivům povrchové vody.

f) lesní pěšiny:

Navrhují se s maximálním využitím současných tras chodníků tak, aby zahrnuly turisticky zajímavá místa v oblasti. Maximální podélný sklon závisí na morfologii terénu a náchylnosti podložních zemin k poškození povrchovou vodou. Případné zajištění povrchu chodníků se vykonává výhradně z přírodních materiálů (např. kámen, dřevo).

Tabulka č.1 : Lesní dopravní síť v lesním hospodářství ČR ^[8]

Třída lesní cesty		Počet km	%	Hustota (m.ha ⁻¹)	Poznámka
Vlastníci lesa	1L	11 919,1			Lesní cestní síť (LCS) (odvozní cesty)
	2L	22 900,8			
Jiní vlastníci	1L, 2L	11 979,7			
Mezisoučet		46 799,6	29,25	18,00	cca ¼ z LDS (poměr 1:3,4)
	3L	41 700,4			Trvalé přibližovací cesty (dočasná LDS, upravený terén)
	4L	71 500			
Mezisoučet		113 200,4	70,75	42,67	
Celkem		160 000	100,00	60,67	LDS

Z tabulky je zřejmé, že z celkové délky 160 000 km lesní dopravní sítě tvoří její základ 46 800 km lesních odvozních cest. Základní kostra sítě je v průběhu roku lesním hospodářstvím ČR využívána na odvoz dřeva (adekvátními odvozními prostředky). Takovéto cesty jsou zároveň nejvhodnějšími pro klasickou cykloturistiku. Mají odpovídající technické parametry (sklon, odvodnění a jiné), jízdní pruh se šíří převážně tři metry a vedou přírodní krajinou.

^[8] Terénní cyklistika, sborník Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR [on-line].
Dostupný z WWW: <<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Terenni-cyklistika-v-Karlovicich-2007.pdf>>

Využití této sítě cest pro cyklotrasy záleží na legislativní úpravě a dohodě o jejich společném využívání, vyřešení majetkových a užívacích práv a případné úhrady nákladů na jejich přizpůsobení pro cyklisty, či opravy a údržbu těchto komunikací.

Další, pro cykloturistiku velmi vhodné cesty, z účelových komunikací jsou polní cesty, mající velmi podobné parametry jako cesty lesní. V rámci agrozortu, kam spadají polní a lesní cesty, se tedy nachází největší síť cest využitelných pro cykloturistiku a terénní cyklistiku.

„Pro terénní cyklistiku jsou vhodné především lesní stezky (evt. lesní pěšiny) tak jak je vymezuje ČSN 73 6108 – Lesní dopravní síť. Síť takových rekreačních cest je však vzhledem k rekreačnímu – turistickému a cyklistickému – využívání lesa v ČR řídká. Je také potřeba vypracovat metodiku navrhování, stavby a údržby takových přírodě blízkých stezek. Metodika, kterou přináší ČMBA, je v tomto ohledu velmi důležitým prvním krokem. Do budoucna však bude nezbytné dopracovat ji do technických doporučení, nejlépe přímo doplněním ČSN 73 6108 – Lesní dopravní síť. Postupně je třeba začít touto metodou zpřístupňovat les rekreantům. Rekreační přírodě blízké cesty jsou perspektivní především pro lesy zvláštního určení (hlavně v městských, příměstských lesích, rekreačních lesích, lázeňských lesích, a pod.), ve kterých nejsou podmínky omezeny zvláštní ochranou území a je možno očekávat zisk, nebo finanční přínos.“ [8]

2.4.2 Možné vzniklé situace na lesní cestě

Cyklisté mohou být při jízdě na vhodných komunikacích dopravní sítě ohroženi ostatní dopravou, na lesní a polní dopravní síti pak především odvozními soupravami, které odvázejí těžené dřevo. Při střetech cyklistů s nákladními vozidly na lesních a polních cestách je zapotřebí vysoké míry vzájemné tolerance. Pouze dobrý úmysl, obezřetnost a tolerance nemusí vždy stačit. Důležité je zahrnout i možné řešení škodných událostí, otázek pojištění a úhrad za potenciální úrazy.

Především v období probíhající těžby, přibližování a odvozu těžného dřeva by bylo kvůli bezpečnosti provozu vhodné stanovit časový harmonogram vstupu pro cyklisty tak, aby nebyl omezen lesní provoz, resp. vymezit některé dny (soboty, neděle) speciálně pro vstup cyklistů na tyto cesty [8].

[8] Terénní cyklistika, sborník Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Terenni-cyklistika-v-Karlovicich-2007.pdf>>

Pro cykloturistiku a terénní cyklistiku tedy v rámci komunikací lesní dopravní sítě vyhovují cesty tříd 1L, 2L a 3L, kterých je v České republice cca 90 000 km (viz. Tabulka č.1: Lesní dopravní síť v lesním hospodářství ČR). Pro terénní cyklistiku se však jeví vhodnější realizovat přírodě blízké stezky, podle metodiky organizace ČEMBA (tato metodika bude vysvětlena v praktické části práce). Ostatní komunikace nejsou vzhledem k neodpovídajícím technickým parametrům vhodné.

Cyklisté se při své návštěvě lesa často střetávají s lesníky, i když je tato skupina pracovníků relativně konzervativní, bude s nimi více než vhodné jednat o společném úspěchu a přínosech. Pokud se podaří lesníky přesvědčit a zodpovědět otázky ohledně získávání jiných než vlastních finančních zdrojů na podporu cyklistických projektů, mohou se terénní cyklisté těšit na postupné budování specifických cyklistických a přírodě blízkých cest v lesích zvláštního určení. Lesem zvláštního určení jsou zde myšleny hlavně městské nebo příměstské lesy, rekreační lesy, lázeňské lesy, a pod., kde nejsou podmínky omezeny zvláštní ochranou území a je zde možnost očekávat i finanční přínos.

2.5 Požadavky třech pilířů cyklistiky

Cyklistika musí být podporována komplexně, je tedy nutné zahrnout a respektovat všechny její formy. Jak bylo již uvedeno v úvodu této práce, v ČR se bohužel rozmohl jakýsi „všelák“ budování asfaltových cyklostezek. Cyklisté byli bez ohledu na příslušnost k dané formě bráni jako jedna skupina. Asfaltový povrch uvítají pouze dopravní cyklisté a malá část cykloturistů, pro ty ostatní je však asfalt nepřítelem, který je v rozporu s jejich požadavky a potřebami.

Neporozumění spojená s podporou cyklistiky v ČR jsou založena na třech oblastech^[12]:

- 1) na výše zmíněném nedostatečném rozlišování mezi třemi nejpobulárnějšími druhy cyklistiky - které se liší svým účelem: dopravní cyklistikou, cykloturistikou a terénní cyklistikou
- 2) na nejasném a zmateném vymezení pojmu cykloturistika
- 3) a na nepochopení povahy terénní cyklistiky - jejich zdrojů, jejich praktik a jejich potřeb

Tabulka č.2 : ČeMBA – Požadavky třech pilířů cyklistiky^[12]

	dopravní cyklistika	cykloturistika	terénní cyklistika
rychlost a efektivnost přesunu	++	0	- až --
nenáročný výškový profil trasy	++	- až +	- až --
přírodní povrch cesty	- až 0	- až ++	++
hravost a pestrost cesty	-	0 až +	++
tradiční turistické cíle	--	++	0 až +
lesní a krajinný zážitek	-	- až ++	++
fyzická náročnost	--	- až +	0 až ++
nároky na techniku ovládaní kola	--	- až +	- až ++

(--) vůbec nevyžaduje, (-) nevyžaduje, (0) neutrální, (+) vyžaduje, (++) nutně vyžaduje

^[12] ČeMBA – Požadavky třech pilířů cyklistiky [on-line]. Dostupný z WWW:
<http://www.cemba.cz/publikace/CeMBA_Pozadavky_trech_piliru_cyklistiky.pdf>

Dopravní cyklisté ^[12]

- přesun mezi sídly, do zaměstnání, úřadů a škol, ale i za zábavou a do rekreačních zón
- požadavek rychlého a minimálně namáhavého přesunu
- trasa nejkratší možnou cestou
- dopravně bezpečná trasa
- povrch cesty musí umožňovat efektivní přesun, v extravilánu není nezbytně nutné užít asfalt
- možnost bezpečného uložení kola
- další doprovodné služby zpravidla nejsou požadovány

Cykloturisté ^[12]

- přesun mezi turistickými zajímavostmi, přírodními a kulturními památkami, sídly a ubytovacími zařízeními
- trasy by měli umožňovat návrat k výchozímu bodu, nebo k fungující veřejné dopravě spolehlivě přepravující kola
- požadavek atraktivního, turisticky zajímavého prostředí, výhledy, zajímavá místa
- profil může být náročnější, pokud vede k turisticky zajímavému místu
- požadavek informací o prostředí a zajímavostech
- povrch cesty je lepší volit blízký přírodě, aby nenarušoval povahu turistického zážitku
- požadavek na stravovací a další doprovodné služby podél cesty

Terénní cyklisté ^[12]

- cílem přesunu není dostat se z místa na místo, ale radost z pohybu v přírodním prostředí
- požadavek na vizuálně a pohybově pestré přírodní stezky a cesty
- kombinace aktivního pohybu spojená s atraktivním přírodním prostředím, zajímavými místy a výhledy
- trasa je vedena především za účelem požitku z jízdy, měla by však propojovat zajímavé lokality
- profil trasy může plně využít všech možností krajiny
- povrch vždy přírodně blízký, pestré a členité vedení stezky a různé varianty obtížnosti cest, podobně jako u sjezdového lyžování
- požadavek na stravovací a další doprovodné služby ve výchozích bodech a přirozených místech odpočinku

^[12] ČeMBA – Požadavky třech pilířů cyklistiky [on-line]. Dostupný z WWW:
<http://www.cemba.cz/publikace/CeMBA_Pozadavky_trech_piliru_cyklistiky.pdf>

3. PRAKTICKÁ ČÁST

3.1 SWOT analýza

Silné stránky

Cyklistika je velice dostupnou sportovní aktivitou a díky tomu se řadí mezi nejrozšířenější sporty provozované v ČR. Terénní cyklistika je momentálně její největší hnací silou, neboť lidé se chtějí věnovat sportu v přírodě. Obecně podpora cyklistiky roste, dokazuje to řada připravovaných projektů pro její rozvoj, kterým se zabývá Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Je zde značná míra zapojení se do mezinárodní spolupráce, zejména v příhraničních oblastech.

Slabé stránky

Cyklistická doprava stále postrádá adekvátně propracovaný systém propagace. V ČR je stále značná míra nejasností ohledně správcovství, zodpovědnosti za údržbu turistických tras a jejich značení. Vysoká míra nehodovosti a krádeží. Nedostatečné průzkumy veřejnosti. Legislativa zabývající se touto problematikou je často nedořešena a v rozporu s potřebami cyklistů.

Příležitosti

Možnost pro rozvoj malého a středního podnikání v okolí cyklotras. Možnost čerpání dotací na projekty podporující ekologii, snížení emisního a hlukového zatížení přírodních oblastí. Propracovaný systém cyklotras a terénních stezek zvýší návštěvnost okrajových a nerozvinutých oblastí ČR a přinese ekonomický růst mikroregionů. Možnost spolupráce se sítí lesních a zemědělských cest.

Ohrožení

Nedořešená legislativa brzdící rozvoj cyklistiky, především terénní. Problematika správcovství a odpovědnosti za cyklotrasy působí negativně na krajinu a přírodu v chráněných oblastech. Riziko nekontrolovaného růstu cykloturistiky v určitých oblastech a konfliktů s místním obyvatelstvem. Negativní dopady na cyklistickou dopravu v rámci možných střetů a konfliktů s chodci, pěšími turisty a motoristy.

3.2 Terénní cyklistika v cyklomapách

Největší vydavatel cykloturistických map v ČR společnost SHOCart provedla v roce 2005 průzkum za přispění cca 3000 cyklistů. Výsledkem průzkumu byl mimo jiné také procentní podíl zastoupení vztahů cyklistů k již existujícím cyklomapám ^[8].

- 78 % cyklistů si plánuje vyjížďky podle mapy
- 72 % cyklistů uvedlo, že jezdí i mimo značené cyklotrasy a turistické značky
- 62 % cyklistů se zajímá o výlety pro trekingová kola.
- 55 % cyklistů se zajímá o výlety pro MTB

Z průzkumu je zřejmé, že nadpoloviční část cyklistů zajímá MTB (horská kola), tedy terénní cyklistika a vyhledávají pro svou zálibu často technické a náročné trasy, kde je spolupráce s kvalitní a podrobnou mapou důležitá.

Terénní cyklistika je populární právě díky silnému poutu s přírodou, také cyklomapy a průvodci musejí toto pouto chápat a podporovat. Společnost SHOCart tedy přistoupila při tvorbě cyklomap k novým principům (ukázka zpracované trasy pro terénní cyklistiku viz.příloha č.4) ^[8]:

- Rozlišení povrchu cest dle sjízdnosti.
- Odlišení cyklotras značených a neznačených (doporučených).
- Tipy na výlety lze zaměřit i na výkonnostně silnější skupiny (nejen „rodiny s dětmi“).
- Nabídnout více „terénních“ cest mimo stávající značené cyklotrasy.
- Značené i neznačené cyklotrasy v mapě musejí být uváděny v souladu s platnou legislativou.

Tabulka č.3 : Cyklotrasy v ČR ^[8]

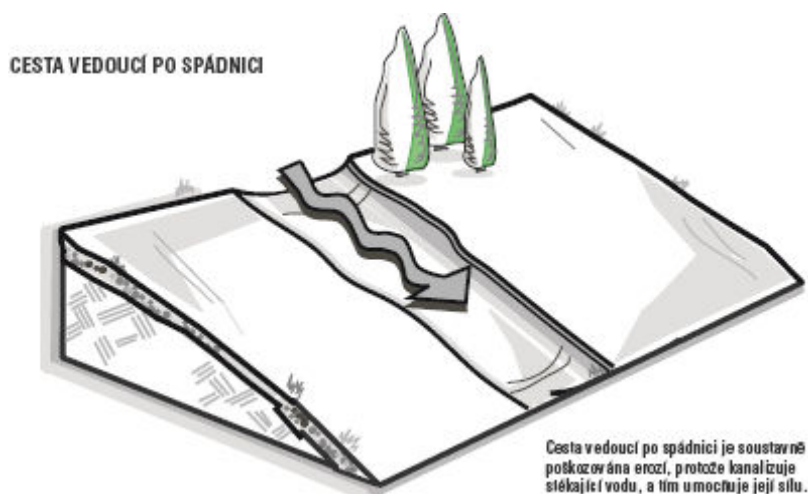
	Značené cyklotrasy	Doporučené cyklotrasy SHOCart
Silniční	38 017 km (90,3 %)	29 150 km (60,9 %)
Trek	3 597 km (8,5 %)	13 400 km (28,0 %)
MTB	475 km (1,1 %)	5 159 km (10,8 %)
jednosměrné MTB		130 km (0,3 %)
Celkem	42 089 km	47 839 km

^[8] Terénní cyklistika, sborník Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR [on-line].
Dostupný z WWW: <<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Terenni-cyklistika-v-Karlovicich-2007.pdf>>

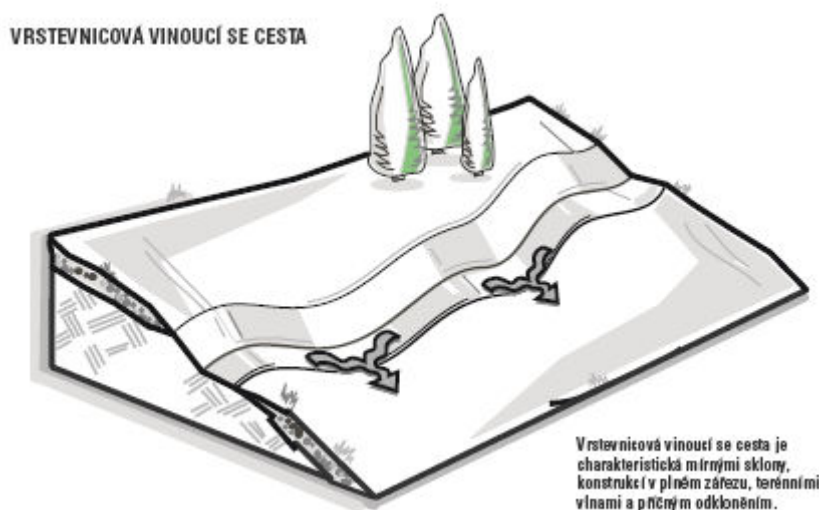
3.3 Základy budování rekreačních, přírodě blízkých cest

Jak již bylo uvedeno v teoretické části práce, cesty pro terénní cyklisty by pro maximální zážitek, bezpečnost a šetrnost k přírodě měly být speciálně a šetrně upraveny. Jako základní kostra rekreačních, přírodě blízkých cest existuje již vybudovaná lesní a zemědělská dopravní síť. Existující cesty však často postrádají atraktivitu a hravost, je tedy nutné zavést nové úseky, prodlužky a zkratky. Tyto úpravy však musí být dlouhodobě udržitelné nejen z hlediska ekologického ale také společenského.

Ekologická udržitelnost cest - v rámci ekologické udržitelnosti cest hraje klíčovou roli míra eroze a ekonomické náklady na zmírnění jejích následků, či její úplná eliminace. Existují dvě možnosti vedení cesty - vrstevnicová a po spádnicí. Vrstevnicová cesta je v případě minimalizace následků eroze vhodná. „*Vrstevnicová cesta traverzuje svah v mírných podélných sklonech a s mírným příčným sklonem.*“^[14]



Obrázek č.1:
(Cesta vedoucí po spádnicí)^[14]
© ČeMBA



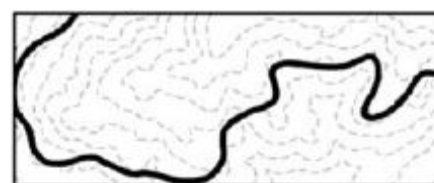
Obrázek č.2:
(Vrstevnicová vinoucí se cesta)^[14]
© ČeMBA

^[14] Kvasnička T., Singltrek: Rekreační stezky pro terénní cyklistiku [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Singltrek-Rekreacni-stezky-pro-terenni-cyklistiku.pdf>>

Společenská udržitelnost cest - v rámci společenské udržitelnosti je důležité vést cestu po vrstevnici. Správně upravená, vinoucí se vrstevnicová stezka dokáže sama regulovat rychlost cyklisty a omezit tak konflikt mezi návštěvníky.

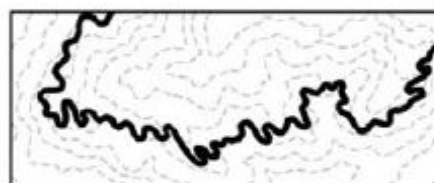
Rytmus stezky - každý návštěvník stezky se pohybuje rozdílnou rychlostí dle svého záměru, fyzických možností a vybavení, je tedy nutné podporovat správný rytmus jízdy či chůze. „*Vrstevnicové rekreační cesty mají tři základní typy rytmu – volný a plynoucí, těsný a technický, a smíšený.*”^[14]“

Volné a plynoucí – hladký povrch, širší stopa, delší výhledová vzdálenost, větší poloměr zatáček a minimum překážek. Vyhovují méně zdatným cyklistům, nebo vyznavačům rychlejší a méně technické jízdy.



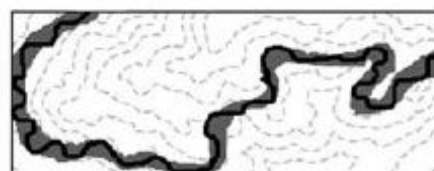
Volná a plynoucí cesta

Těsné a technické – hrubý povrch, úzká stopa, menší poloměr zatáček a množství přírodních překážek. Vyhovují zdatnějším jezdcům. Překážky umocňují zábavu a zážitek z jízdy. Členitost a překážky omezují rychlost a tím také uživatelský konflikt.



Těsná a technická cesta

Smíšené – kombinací obou předchozích typů. Širší stopa umožňuje bezpečné míjení uživatelů. Často se tyto stezky nacházejí v okolí měst a turisticky významných lokalit.



Cesty se smíšeným rytmem – užší stopa se vine širší cestní plání.

Obrázek č.3:
(Rytmus stezky)^[14]
© ČeMBA

Okruhy – vedle rytmu stezky je důležitá také skladba a návaznost okruhů. Správná skladba by měla návštěvníkům nabídnout různé obtížnosti vzhledem k jejich fyzickým a technickým možnostem. Zapojení např. naučného okruhu s tématickým zaměřením zvyšuje atraktivitu stezky a přiláká celou rodinu.

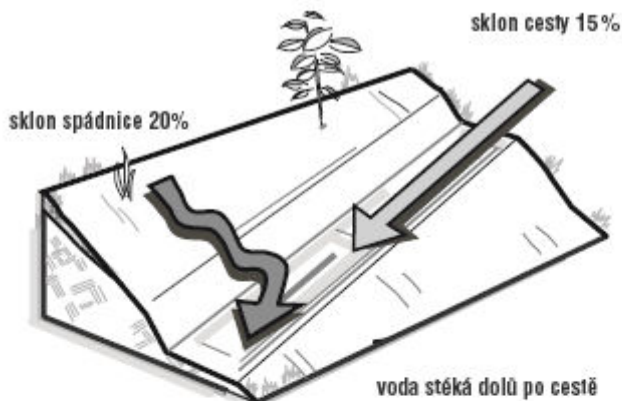
^[14] Kvasnička T., Singltrek: Rekreační stezky pro terénní cyklistiku [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Singltrek-Rekreacni-stezky-pro-terenni-cyklistiku.pdf>>

Sklon – správný sklon stezky je důležitý nejen pro dobrý rytmus a zážitek z jízdy, ale také pro dobrý odvod dešťové vody. Sklon se měří v procentech ^[14].

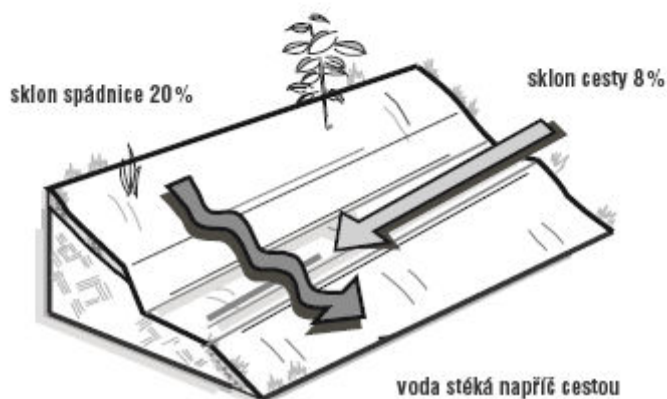
„Zásada poloviny“ – „Stopa cesty by neměla mít větší podélný sklon, než je polovina sklonu svahu/spádnice, kterou cesta traverzuje. ... Pro budoucí dobré odvodnění je proto třeba vždy znát sklon spádnice a vést cestu sklonem menším, než je jeho polovina. ... Konečný sklon ale záleží na řadě faktorů, mezi jinými na únosnosti půdy, srážkách, způsobu, kterým je cesta vedena, a na počtu uživatelů. Na holé skále lze zásadu poloviny porušit, sklon cesty může být větší. Úseky se zeminou mezi skalami je však často nutné zpevnit, aby se zabránilo erozi.“^[14]

Obrázek č.4:
(Zásada poloviny) ^[14]
© ČeMBA

CESTA PORUŠUJÍCÍ ZÁSADU POLOVINY

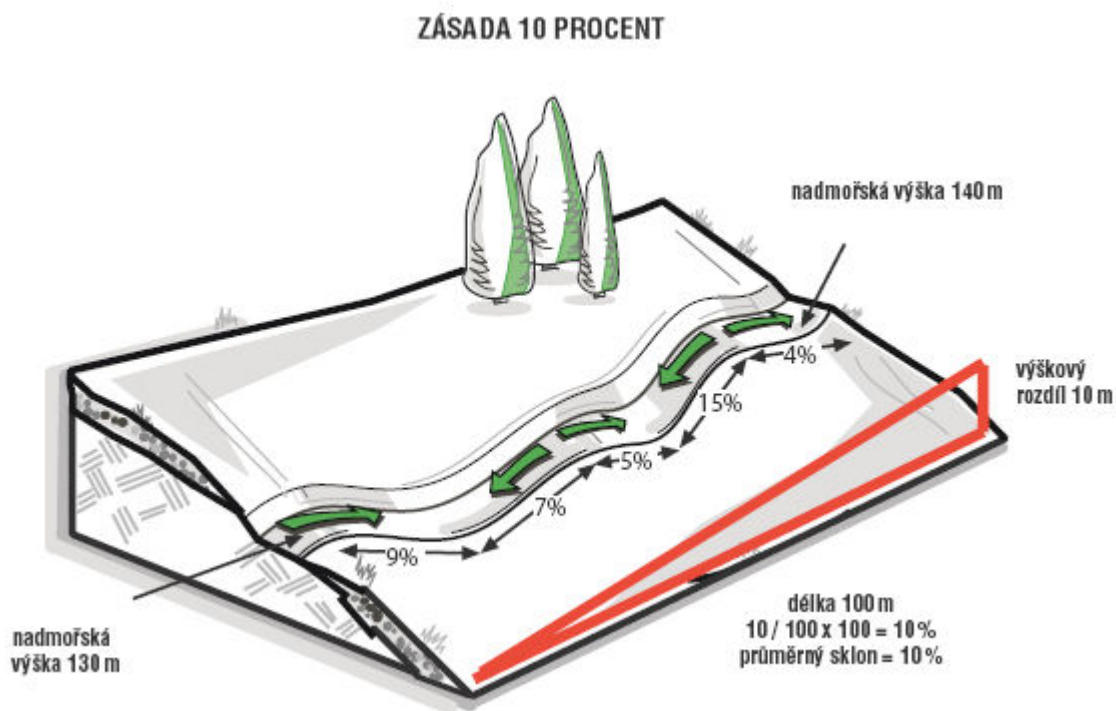


CESTA SPLŇUJÍCÍ ZÁSADU POLOVINY



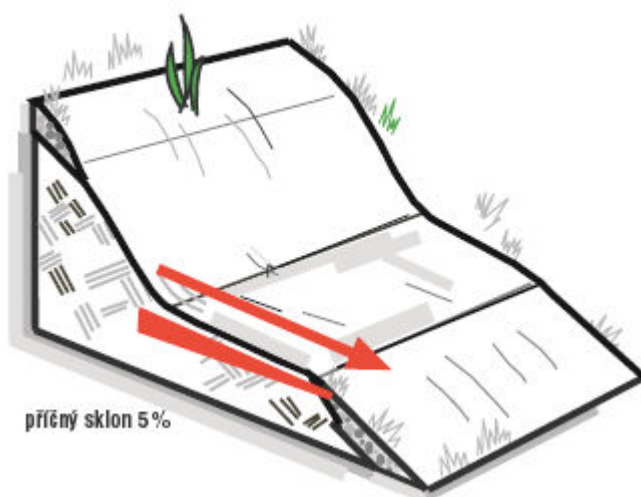
^[14] Kvasnička T., Singltrek: Rekreační stezky pro terénní cyklistiku [on-line]. Dostupný z WWW:
<<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Singltrek-Rekreacni-stezky-pro-terenni-cyklistiku.pdf>>

„**Zásada 10 procent**“ – pro dobrou udržitelnost cesty by neměl být celkový sklon vyšší než 10 procent ^[14].



Obrázek č.5:
 (Zásada 10 procent) ^[14]
 © ČeMBA

PŘÍČNÝ SKLON



Obrázek č.6:
 (Příčný sklon) ^[14]
 © ČeMBA

^[14] Kvasnička T., Singltrek: Rekreační stezky pro terénní cyklistiku [on-line]. Dostupný z WWW:
 <<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Singltrek-Rekreacni-stezky-pro-terenni-cyklistiku.pdf> >

3.4 Jablonecký singletrek

3.4.1 Přípravy

V květnu roku 2008 byl vybudován první „singletrek“ v České republice. Této výstavbě však předcházely rozsáhlé přípravy. Celý projekt „Jabloneckého singletreku“ je pod záštitou České Mountainbikingové Asociace. Není náhodou, že projekt vznikl právě v Jablonci nad Nisou, kde má tato organizace své sídlo.

První fází bylo opatření nezbytných povolení (viz.příloha č.5,6 a 7). ČeMBA nejprve podala žádost o povolení k CHKO Jizerské hory, na jejímž území Jablonecké Břízky leží. Povolení bylo uděleno a vyjádřená podpora vehnala novou sílu k výstavbě stezky. Bohužel nastalo několik komplikací ve vyjednávání s Lesy České republiky, s.p.. V tomto problému však vyšlo vstříc samotné město Jablonec nad Nisou, které vlastní část lesa v lokalitě Břízky, kde se ČeMBA rozhodla stavět. Podpora byla vyjádřena také lyžařskými kluby, které v současnosti areál Břízky využívají.

ČeMBA tedy vypracovala dokumentaci obsahující modelový projekt a metodiku singletreku. Tato dokumentace vznikla za přispění významného stavitele terénních stezek Angličana Dafydd Davise. Po návštěvě starosty města Jablonce nad Nisou byla naplánována terénní obhlídka. Při terénní obhlídce se ředitel odboru rozvoje, odborný lesní hospodář, zástupkyně odboru ochrany životního prostředí a státní lesní dozor rozhodli povolit pouze část projektu. ČeMBA jejich rozhodnutí akceptovala a souhlasila s výstavbou počáteční modelové části singletreku.

3.4.2 Výstavba

Jak již bylo uvedeno, na projektu Jabloneckého singletreku se podílel odborník na výstavu terénních tratí pro cyklisty, Dafydd Davis. ČeMBA financovala náklady jeho dopravy a pobytu v ČR z vlastních zdrojů, za pomoc si tento odborník neúčtoval žádný honorář, neboť je s projektem a jeho posláním plně ztotožněn.

ČeMBA poskytla 500 hodin prací na výstavbě stezky a veškerý potřebný materiál v podobě žulového kamení, dopravy, apod..

Zásluhou třiceti dobrovolníků byl první český singletrek vybudován během tří dnů. Výstavba probíhala pod dozorem Dafydd Davise a Tomáše Kvasničky (hlavní představitel ČeMBy).

V přílohové části uvádím několik fotografií, které zachycují klíčové momenty vzniku prvního českého singletreku (viz.příloha č.8).

3.5 Singletrek v zahraničí

Ideálním příkladem využití singletreku v praxi je Coed-y-Brenin singletrek a projekt Welsh Mountain Bike Initiative ve Walesu. Wales je země s omezenou autonomií rozkládající se na poloostrově na středozápadě Velké Británie. Má rozlohu přibližně 20 779 km². Od severu k jihu měří asi 274 km a od západu k východu asi 97 km.

3.5.1 Coed-y-Brenin

Lesní park ve Walesu, kde se tamní turistické centrum rozhodlo řešit pokles návštěvnosti neobvyklým způsobem. V roce 1994 ještě nikdo netušil takový vývoj terénní cyklistiky v této oblasti. Již zmiňovaný stavitel tratí pro horská kola, Daffyd Davis, dostal od místních správců lesa na starost projekt týkající se úpravy lesních stezek pro zvětšení míry atraktivity této oblasti. Místní lesníci však neměli tušení o potenciálu, který terénní cyklistika v místních lesích má. Daffyd Davis tedy začal budovat první tři stezky, dotace byly velice malé a na mechanizaci zdaleka nestačily. Práce se tedy ujala řada dobrovolníků bez honoráře. Krátce po výstavbě se stezky staly velice populární a všiml si jich také cyklistický tisk.

Do oblasti začali mířit mladí a rekreační cyklisté, kteří požadovali zábavu spojenou s jízdou na horském kole. Tehdejší vedení parku je vyslyšelo a upravovalo tratě dle jejich požadavků. Díky tomu byla návštěvnost v roce 2001 již přes 150 000 turistů oproti 16 000 v roce 1995^[8]. Díky rozvoji stezek pro terénní cyklistu přichází do oblasti ročně kolem 5 milionů liber. Odvážný krok budování singletreků se tedy v Coed-y-Brenin více než vyplatil. Zdejší ekonomický růst pomáhá rozvinout sektor služeb a region se tak stává bodem zájmu celoročně.

Projekt v Coed-y-Brenin poukázal na segmentovanou podobu terénní cyklistiky^[8] :

- **Zkušený terénní cyklisté:** fyzicky zdatní, spíše muži, zkušenosti s pohybem v divočině
- **Sportovní terénní cyklisté:** zdatní a technicky vyspělí jezdci, spíše muži, členové cyklistických klubů, zúčastňují se závodů, provozují také silniční cyklistiku
- **Sjezdaři/Freerideři:** spíše muži, specifické požadavky a nároky na povahu cest a terénu
- **Rekreační terénní cyklisté:** různě fyzicky zdatní, různě technicky vyspělí, za vyjížděkami jsou ochotni cestovat i větší vzdálenosti, jezdí ve skupinách, více žen

^[8] Terénní cyklistika, sborník Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Terenni-cyklistika-v-Karlovicich-2007.pdf>>

3.5.2 Projekt Welsh Mountain Bike Initiative

V rámci velšské cyklistické strategie Moving Up a Gear se začal tento projekt rozvoje singletreků rozvíjet. Na počátku stál výběr pěti rozdílných polesí, které dokážou nabídnout různorodé terény a uspokojit tak všechny skupiny návštěvníků. Základním stavebním kamenem bylo také strategické partnerství mezi velšskými státními a veřejnými lesy, velšskou agenturou cestovního ruchu, velšskou rozvojovou agenturou a místními samosprávami. Stávající síť stezek však neodpovídala požadavkům úzké stopy, členitosti a zábavnosti. Bylo tedy jasné, že pokud chce projekt uspět, musí se stezky upravit a vybudovat nové okruhy. Před realizátory projektu stálo velké množství práce. Díky zkušenostem z Coed-y-Brenin dobře věděli, že vynaložené úsilí přinese zisk v podobě zájmu návštěvníků. Pokud se podaří síť stezek dostatečně propracovat budou se návštěvníci pravidelně vracet a oblast si zamilují.

Vzniklo 300 km vyznačeného singletreku. Díky jednotlivým polesím tvoří různorodou síť, která uspokojí všechny skupiny návštěvníků. Nedílnou součástí této sítě bylo také budování doprovodné infrastruktury jako jsou parkoviště, občerstvení, obchody s cyklistickým vybavením, servisy jízdních kol, apod.. „*Pod záštitou Velšské agentury cestovního ruchu byla vytvořena značka Mountain Biking Wales, která je založena na zážitku ze singletreku.*”^[8] “

Marketingová podpora této oblasti je realizována pomocí propagačních tiskovin, webových stránek a v neposlední řadě také velkým množstvím sportovních a doprovodných akcí pořádaných přímo v polesích.

Welsh Mountain Bike Initiative není pouhým projektem rozvoje oblasti, je také průkopníkem v evropském singletreku. Místní průzkumy podávají cenné informace o této moderní formě cestovního ruchu a pomáhají ji rozvíjet v dalších částech Evropy. Díky tomuto projektu se místní turistická sezóna prodloužila téměř na celoroční.

„*Do Walesu díky přírodním cestám pro rekreační terénní cyklistiku přijíždí ročně 400 tisíc návštěvníků, kteří přinášejí 14 miliónů liber do místní ekonomiky.*”^[8] “

^[8] Terénní cyklistika, sborník Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Terenni-cyklistika-v-Karlovicich-2007.pdf>>

4. ZÁVĚR

V mé práci by měl být zřejmý zájem o cyklistiku jako celek. Cyklistika je však mnohem širší oblastí než se může zdát, není to pouze jízda na bezmotorovém dopravním prostředku se dvěma koly. Tato práce je věnována terénní cyklistice, jako její moderní formě a dle mého názoru i možné cestě budoucího vývoje. Před psaním bakalářské práce jsem se považoval za znalého v oblasti terénní a rekreační cyklistiky. Cyklistikou se závodně zabírám již několik let a představuje významnou roli v mém životě. Studium materiálů a hlubší analýza jejího vývoje mě však velice informačně obohatila. Do své práce jsem přenesl nové poznatky a vytvořil tak komplexní materiál zabývající se problematikou v oblasti rozvoje terénní cyklistiky.

Teoretická část práce seznamuje s počátky terénní cyklistiky, která vznikla ve státě Kalifornie. Cyklistům již nestačilo kolo jako dopravní prostředek, ale chtěli se při jízdě bavit a pořádat akce se sportovci stejného ražení. K pochopení vývoje terénní cyklistiky je také nutné ujasnění základních pojmů, jako je horské kolo a singletrek, které teoretická část obsahuje.

Osamocený terénní cyklista by se jen těžko pokoušel udávat směr vývoje v této oblasti, z těchto důvodů se začaly terénní cyklisté sdružovat do klubů a asociací, ze kterých ve Spojených státech amerických vznikla IMBA a v České republice ČEMBA. Díky větší vyjednávací síle těchto organizací má již zájem o vývoj terénní cyklisty a stezek pro ni určených svůj význam. Síť těchto stezek a cest je spravována z majoritní části státem. Bylo a je nutné jednat se státní správou v problematice vlastnických práv, legislativy a podpory rozvoje v této oblasti. Je důležité stanovit jasná pravidla při řešení vzájemných konfliktů návštěvníků a správců sítí cest.

V závěru teoretické části uvádím požadavky třech pilířů cyklistiky. Z tohoto materiálu, který vytvořila ČEMBA, jasně vyplývají požadavky třech základních skupin cyklistů a je vidět rozdíl mezi cyklistou dopravním a terénním.

Terénní cyklistika má vedle silných stránek také ty slabé a vedle velkých příležitostí jsou zde i značná ohrožení, proto jsem praktickou část práce začal SWAT analýzou terénní cyklistiky jako odvětví cestovního ruchu a dopravy.

Aby mohl člověk nasednout na své horské kolo a vydat se do přírody, musí vědět jakým směrem a za jakým cílem. Je tedy více než užitečné podívat se do mapy. Český cyklista má to štěstí, že mapové podklady jsou zde na vysoké úrovni. Společnost SHOCart usilovně pracuje na zdokonalování a zjednodušování mapové navigace pro terénní a rekreační cyklistiku v ČR (viz. příloha č.4).

Pokud má být v mapě dostatek cílů a tras pro cykloturistické a terénní výlety, musí být lesní a zemědělské sítě cest vhodně upraveny a členěny. V praktické části tedy uvádím základy metodiky pro budování a úpravu rekreačně, přírodně blízkých cest. Metodika se stále vyvíjí s měnícími se potřebami a požadavky návštěvníků těchto cest. Velkým přínosem v této oblasti je opět ČeMBA, která s pomocí zkušeného stavitele terénních tras Dafydd Davise, vybudovala první český singletrek v Jablonci nad Nisou, čímž přispěla k rozšíření možností sportovního využití v okolí města. Tato malá část lesní stezky, vybudovaná jako modelový příklad pro budoucí projekty, má pro vývoj terénní cyklistiky v České republice obrovský význam.

V České republice je terénní cyklistika na počátku svého vývoje, proto má práce zahrnuje také zahraniční zkušenosti a příklady dokončených projektů ve Walesu, který je mekkou evropského singletreku. Na příkladech projektu Welsh Mountain Bike Initiative je jasně vidět nejenom rozvoj míst, kde se může terénní cyklista věnovat svému koníčku, ale také značný nárůst návštěvnosti takto upravených oblastí, kde ekonomický přínos a rozvoj sektoru služeb přispívá k celkovému růstu regionů.

Cílem mé práce bylo přiblížit problematiku začleňování terénní cyklistiky na místa kam patří, obsáhnout základní pojmy z oblasti terénní cyklistiky a seznámit s organizacemi zde působícími. Při její tvorbě bylo hleděno na aktuální dění v této oblasti jak v ČR, tak i v zahraničí. Problematika terénní cyklistiky byla vymezena a z části zodpovězena v teorii. Zbývající otázky rozvoje, budování stezek a příkladu, že terénní cyklistika je opravdu plnohodnotnou oblastí cestovního ruchu a dopravy, byly zodpovězeny a vysvětleny na projektu Welsh Mountain Bike Initiative ve Velké Británii a pilotním modelu Jabloneckého singletreku v České republice.

Závěrem ještě jednou děkuji za poskytnuté informace a materiály České Mountainbikingové Asociaci a věřím, že si terénní cyklistika v České republice udrží své tempo vývoje a lidé se o ni dočtou nejen v mé práci ale také v tisku a bude se těšit stále většího zájmu veřejnosti který si bezpochyby zaslouží.

5. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

LITERATURA

- [4] Hofman K.: 30 let mountainbikingu. V-Press s.r.o., Praha 2006
- [5] Cyklistický magazín VELO. V-Press s.r.o. , Praha. ISSN: 1213-113009
- [6] Zelený L.: Osobní přeprava. ASPI, Praha 2007. ISBN: 978-80-7357-266-2
- [7] Obrazový atlas turistických cílů a cyklotras v ČR. Klub českých turistů, Praha 2005
- [13] DEKOSTER J., SCHOELLAERT U.: Cyklistika pro města : informace pro zástupce měst a obcí. Ministerstvo životního prostředí, Praha 2002. ISBN: 8072121979

ONLINE ZDROJE

- [1] WWW stránky: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://www.cyklostrategie.cz>>
- [2] Hermová H., Rekreační cesty pro cyklisty: Východiska, důsledky a řešení [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://www.cemba.cz/publikace/hermova-h-rekreacni-cesty-pro-cyklisty.pdf>>
- [3] Kvasnička, T., Singltrek: Rekreační Stezky Pro Terénní Cyklistiku [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://www.cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Singltrek-Rekreacni-stezky-pro-terenni-cyklistiku.pdf>>
- [8] Terénní cyklistika, sborník Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Terenni-cyklistika-v-Karlovicich-2007.pdf>>
- [10] WWW stánky: International Mountain Bicycling Association [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://www.imba.com>>
- [11] WWW stánky: Česká Mountainbiková Asociace o.s. [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://www.cemba.cz>>
- [12] ČeMBA – Požadavky třech pilířů cyklistiky [on-line]. Dostupný z WWW: <http://www.cemba.cz/publikace/CeMBA_Pozadavky_trech_piliru_cyklistiky.pdf>
- [14] Kvasnička T., Singltrek: Rekreační stezky pro terénní cyklistiku [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Singltrek-Rekreacni-stezky-pro-terenni-cyklistiku.pdf>>
- [15] WWW stránky: Clunkers.net [on-line]. Dostupný z WWW: <<http://www.clunkers.net>>
- [16] SCHKO JH Stanovisko k realizaci modelového singltreku v JBC [on-line]. Dostupný z WWW: <http://www.cemba.cz/upload/0800501_nas_prvni_singl/080318_SCHKO_JH_Stanovisko_k_realizaci_modelov%C3%A9ho_singltreku_v_JBC.pdf>
- [17] Stanovisko k realizaci modelového singlu [on-line]. Dostupný z WWW: <http://www.cemba.cz/upload/0800501_nas_prvni_singl/080422_Stanovisko_k_realizaci_modeloveho_singlu.pdf>
- [18] WWW stránky: Tvorba - singletreku [on-line]. Dostupný z WWW: <zdroj: <http://jabloneckysingl.cemba.info/category/tvorba-singletreku/>>

NORMY

- [9] ČSN 73 6108 – Lesní dopravní síť

6. SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ A TABULEK

OBRÁZKY

Obrázek č.1: (Cesta vedoucí po spádnici) ^[14]

Obrázek č.2: (Vrstevnicová vinoucí se cesta) ^[14]

Obrázek č.3: (Rytmus stezky) ^[14]

Obrázek č.4: (Zásada poloviny) ^[14]

Obrázek č.5: (Zásada 10 procent) ^[14]

Obrázek č.6: (Příčný sklon) ^[14]

TABULKY

Tabulka č.1: Lesní dopravní síť v lesním hospodářství ČR ^[8]

Tabulka č.2: ČeMBA – Požadavky třech pilířů cyklistiky ^[12]

Tabulka č.3: Cyklotrasy v ČR ^[8]

PŘÍLOHY

Příloha č.1: Alan Bonds při závodu Repack v roce 1976 ^[15]

Příloha č.2: Technické počátky terénních kol z roku 1976 ^[15]

Příloha č.3: Kodex terénního cyklisty ^[11]

Příloha č.4: Ukázka zpracované trasy pro terénní cyklistiku od společnosti SHOCart ^[8]

Příloha č.5: Stanovisko SCHKO Jizerské hory k realizaci modelového singletreku v
jabloneckých Břízkách ^[16]

Příloha č.6: Stanovisko vlastníka k realizaci modelové trasy rekreační stezky v jabloneckých
Břízkách ^[17]

Příloha č.7: Mapa modelové trasy rekreační stezky v jabloneckých Břízkách ^[17]

Příloha č.8: Stavba prvního singletreku v ČR č.1 ^[18]

Příloha č.9: Stavba prvního singletreku v ČR č.2 ^[18]

Příloha č.10: Stavba prvního singletreku v ČR č.3 ^[18]

7. PŘÍLOHY

Příloha č.1 ^[15]

Alan Bonds při závodu Repack v roce 1976.



Příloha č.2 ^[15]

Technické počátky terénních kol z roku 1976.



Kodex terénního cyklisty

V přírodě nejsme sami. Abychom v přírodě nekazili pěkné zážitky ostatním a ostatní je nekazili nám, ČeMBA propaguje dodržování Kodexu terénního cyklisty. Podstatou je zodpovědnost a ohleduplnost k přírodě, lidem a majetku.

1. Jezdi pouze po povolených cestách

Jestliže je cesta označena jako zakázaná, nepoužívej ji.

2. Nezanechávej stopy

Prizpůsob styl jízdy povrchu cesty tak, abys jej nepoškozoval. Jezdi jen po existujících cestách, nevytvářej nové. Nejezdi smykem. Nezanechávej po sobě odpadky.

3. Ovládej své kolo

Jezdi tak, abys dokázal zastavit na viditelnou vzdálenost. Všude můžeš někoho nebo něco potkat. Nepřeceňuj svou technickou a fyzickou zdatnost.

4. Dávej přednost ostatním

Upozorni ostatní, že kolem nich projíždíš. Při míjení dostatečně zpomal a je-li to z hlediska bezpečnosti nezbytné, zastav. Buď vstřícný a přátelský. Při míjení koní respektuj pokyny jezdce.

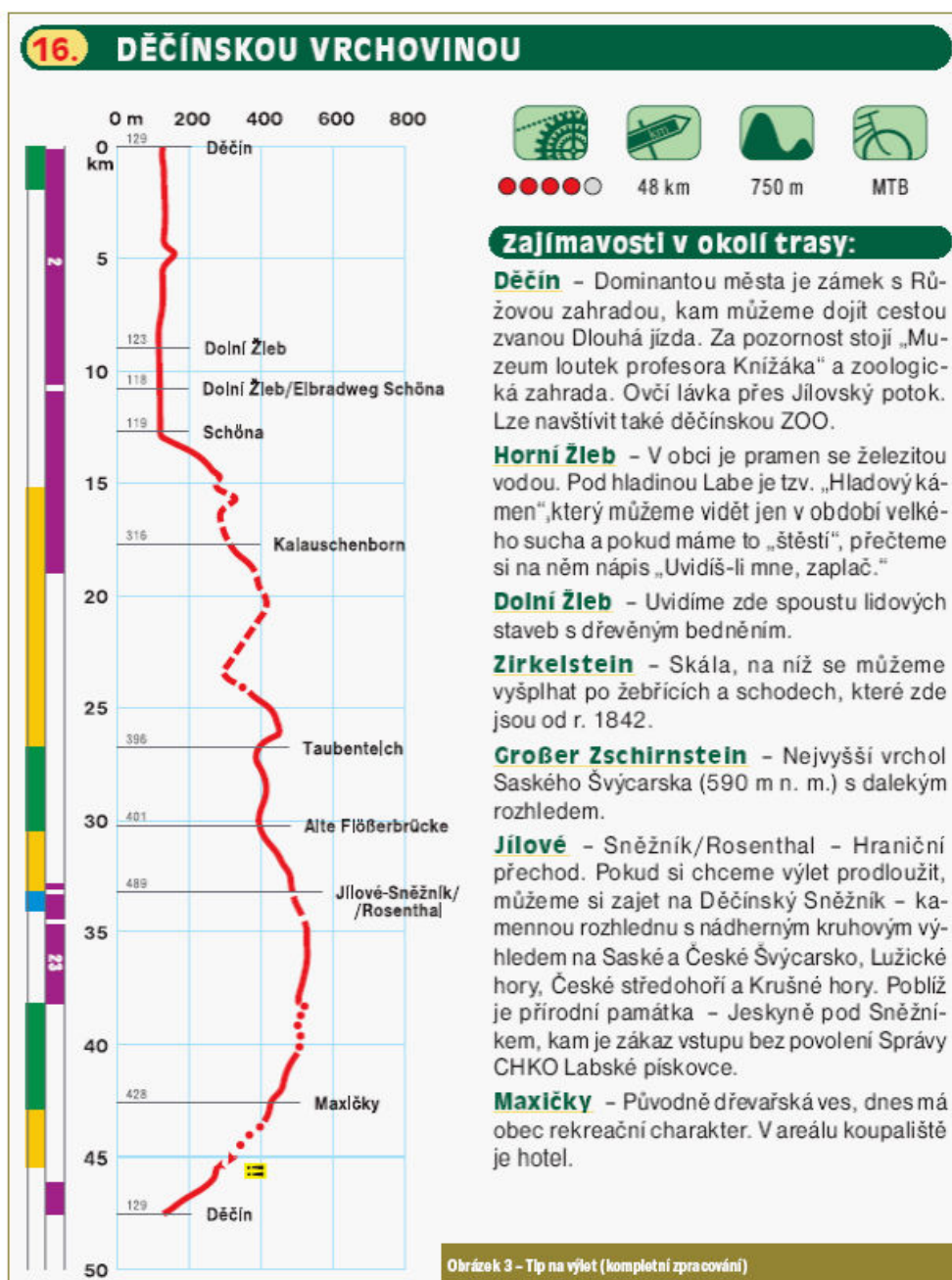
5. Buď ohleduplný ke zvířatům, rostlinám a majetku

Neplaš zvířata a dávej jim dostatek prostoru k úniku. Nenič rostliny. Nepoškozuj přírodní útvary a soukromý majetek. Zavírej brány ohrad. Nepoškozuj zemědělské kultury, zvláště před sklizní.

6. Jednej s rozmyslem

Jezdi s takovým vybavením, abys byl soběstačný. Předvídej nebezpečné situace a změny počasí. Používej přilbu.

motto kodexu: „Zpomal, usměj se, pozdrav“





Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
SPRÁVA CHRÁNĚNÉ KRAJINNÉ OBLASTI
JIZERSKÉ HORY

U Jezu 10
460 01 Liberec
tel.: 482 428 999, 606 658 221
fax: 482 428 998
jizhory@nature.cz

Česká mountainbiková asociace o.s.

pan Tomáš Kvasnička
Jablonec nad Nisou

VYŘIZUJE Hušek

V LIBERCI DNE 18.3.2008

Věc: Stanovisko k realizaci modelového „singltreku“ v jabloneckých Břízkách

Správa CHKO Jizerské hory je podrobně seznámena s aktivitami sdružení ČEMBA a s jeho záměry v oblasti rozvoje terénní cyklistiky a rámcově i s konkrétními záměry v regionu Liberecka a Jablonecka. Vnímá tuto činnost jako legitimní snahu o emancipaci terénní cyklistiky s ostatními segmenty cykloturistiky a dalšími tradičními způsoby rekreačního využití volné krajiny. Považuje tyto snahy za možnost určité pozitivní regulace současně živelně provozované terénní cyklistiky, vytvoření rámce zajišťujícího dlouhodobou ušnosť této aktivity v přírodním prostředí a zároveň alternativy pro rozvoj tvrdých forem cestovního ruchu, to vše s nezanedbatelným potenciálem pro ekonomický a sociální rozvoj území.

Podobné projekty jsou dosud známy pouze ze zahraničí. Pro úspěšnou realizaci v podmínkách České republiky je nezbytné otestovat a sladit aktivitu s naším právním prostředím a najít konsensus s vlastníky pozemků, orgány veřejné správy a ostatními uživateli území. Pro tento účel je nejvhodnější formou vytvoření modelového úseku singltreku, což je právě konkrétním záměrem situovaným do prostoru jabloneckých Břízek. Území v okolí jablonecké přehrady je dlouhodobě využíváno jako sportovní a rekreační zázemí města, lesy zde mají charakter lesů rekreačních a také ochrana přírody tento stav akceptuje a počítá s ním dlouhodobě ve svých strategických dokumentech (zonace CHKO, plán péče). Umístění modelového úseku singltreku do této lokality je v souladu se stávajícím využitím území a není v konfliktu se zájmy ochrany přírody a krajiny. Může být příspěvkem ke zvýšení rekreačního potenciálu území při zachování jeho přírodních hodnot, zejména tehdy, bude-li projektován jako multifunkční (pro sdílený provoz s ostatními uživateli) a stane-li se v budoucnu racionální součástí širší sítě podobných stezek pro terénní cyklistiku.

Správa CHKO Jizerské hory rozhodně podporuje záměr přípravy úseku singltreku v lokalitě Břízky a očekává na tomto případě získání mnoha praktických informací, které mohou dále posunout úvahy o možnostech a limitech terénní cyklistiky, a to nejen v chráněných územích. V této souvislosti považuje za zcela klíčový záměr vybudovat zmiňovaný úsek jako ukázkový pro potřebu plánovaného semináře o terénní cyklistice v lesích, který se uskuteční v červnu 2008 v Bedřichově v režii České lesnické společnosti.

Záměr je zcela v souladu s výstupy koncepčního jednání mezi Správou CHKO Jizerské hory a členy rady města Jablonec nad Nisou na podzim roku 2007.

Ing. Jiří Hušek

VEDOUcí SPRÁVY CHKO JIZERSKÉ HORY

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
Správa CHKO Jizerské hory
U Jezu 10
460 01 Liberec
-8-

Příloha č.6 ^[17]

Stanovisko vlastníka k realizaci modelové trasy rekreační stezky v jabloneckých Břízkách



MĚSTO JABLONEC NAD NISOU

MĚSTSKÝ ÚŘAD JABLONEC NAD NISOU
ODBOR ROZVOJE, ŘEDITEL ODBORU

OR/3976/39/2008/Ja

Vyřizuje: Ing. Libor Jakoubek

Dne: 22.4.2008

Česká Mountainbiková Asociace o.s.
Tomáš Kvasnička
Mechová 17
Jablonec nad Nisou

Věc: Stanovisko k realizaci modelové trasy rekreační lesní stezky v jabloneckých Břízkách

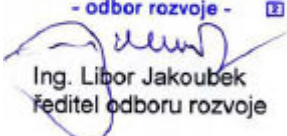
V zastoupení vlastníka lesních pozemků 2086/1 a 2053/2 k.ú. Mšeno nad Nisou souhlasíme s provedením modelové trasy rekreační lesní stezky.

Pro vybudování výše uvedené stezky byla předložena zjednodušená dokumentace (vzorové příčné řezy, trasování, zakreslení v situaci) a proběhlo místní šetření s prohlídkou trasy.

Na základě těchto podkladů lze modelovou trasu vybudovat ve zkrácené variantě. Trasa je zakreslena do situačního výkresu, který je nedílnou součástí tohoto stanoviska.

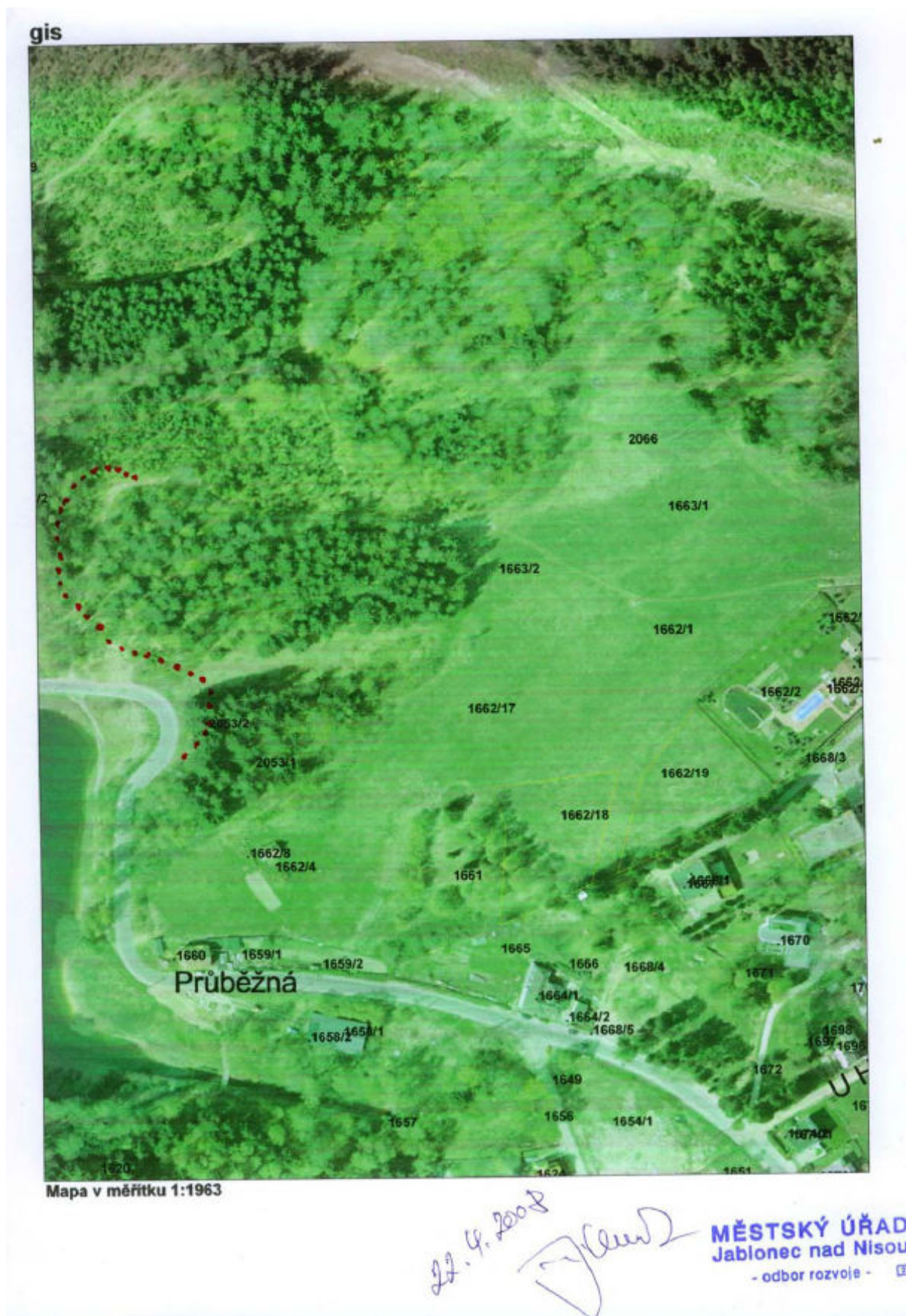
MĚSTSKÝ ÚŘAD
Jablonec nad Nisou

- odbor rozvoje -


Ing. Libor Jakoubek
ředitel odboru rozvoje

Obdrží :
OŽP MěÚ - zde
SSL - zde

Příloha č.7 ^[17]
Mapa modelové trasy rekreační stezky v jabloneckých Břízkách



Příloha č.8 ^[18]
Stavba prvního singletreku v ČR č.1



Příloha č.8 ^[18]
Stavba prvního singletreku v ČR č.2



Příloha č.8 ^[18]
Stavba prvního singletreku v ČR č.3

