

Singltrek jako fenomén rozvoje turismu v Česku

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Ondřej Konečný, Ph.D.

Vypracovala:

Kristýna Dohnálková

Brno 2017

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci: **Singltrek jako fenomén rozvoje turismu v Česku** vypracovala 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 vědoma, 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 o tom, 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

Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala mému vedoucímu Mgr. Ondřeji Konečnému, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a připomínky, které mi pomohly se zpracováním bakalářské práce. Dále bych chtěla poděkovat svojí rodině a přátelům za podporu během celého studia.

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá zhodnocením rozšíření produktu lesních stezek pro terénní cyklistiku, označovaných jako singltreky, na území České republiky. Teoretická část řeší relevantní pojmy jako je turismus, cykloturistika, terénní cyklistika a singltrek. Práce se zabývá teoretickým ukotvením marketingu, sloužící jako metodický podklad k vlastní části práce. V praktické části jsou na základě splnění nadefinovaných kritérií studovány lokality singltreků. Sledována je jejich dynamika a rozšíření dle znaků území (geografické hledisko) a dle marketingových nástrojů, které uplatňují provozovatelé daných singltreků (marketingové hledisko). Výsledky práce ukázaly patrné difference singltreků a bike parků. Realizaci většiny singltreků lze zaznamenat od roku 2013, a to více na Moravě. Jsou zpravidla umísťovány do přírodně atraktivního území a do blízkosti menších obcí.

Klíčová slova

singltrek, cykloturistika, geografie singltreků, marketing cestovního ruchu, stezky

Abstract

The aim of this Bachelor Thesis is regional distribution of trails for mountain biking in Czech Republic, usually called singletracks. Theoretical part deals with relevant terms, such as tourism, cycling, mountain biking and singletrack. Terms from marketing that serve as methodical content for practical part of thesis are mentioned as well. Practical part shows analysis of particular singletracks that meet defined criteria. Main focus is on their locations and dynamics, specifically from geographical and marketing point of view. Results of thesis showed differences between singletracks and bike parks. Majority of singletracks were built since 2013, more frequently in Moravian regions. Typically, they are located near less populated municipalities and in territories with high natural attractiveness.

Keywords

singletrack, bicycle touring, geography of singletracks, tourism marketing, trails

Obsah

1	Úvod a cíle bakalářské práce	8
2	Metodika zpracování	9
3	Teoretické ukotvení pojmů	11
3.1	Cestovní ruch	11
3.1.1	Faktory cestovního ruchu	12
3.1.2	Marketing cestovního ruchu	13
3.1.3	Destinace cestovního ruchu	15
3.2	Cykloturistika a její současná infrastruktura	17
3.3	Terénní cyklistika.....	19
3.3.1	Singltrek.....	20
4	Vybrané příklady podpory cykloturistiky a terénní cyklistiky	23
4.1	Strategická podpora cykloturistiky.....	23
4.2	Příklady podpory terénní cyklistiky v zahraničí	24
4.2.1	Příklady organizací podporující realizaci singltreků	25
5	Hodnocení singltrekových lokalit	28
5.1	Singltrek a bike park	28
5.2	Geografické hledisko.....	31
5.2.1	Charakteristika umístění.....	31
5.2.2	Přírodní komponenty potenciálu cestovního ruchu	33
5.2.3	Atraktivita a využití území z turistického hlediska	34
5.2.4	Stávající cyklistická infrastruktura lokalit.....	37
5.2.5	Dopravní dostupnost.....	39
5.3	Marketingové hledisko.....	43
5.3.1	Komparace produktů.....	43
5.3.2	Nastavení cen a financování.....	48

5.3.3	Propagace a komunikace.....	51
6	Závěr	55
7	Seznam použité literatury	57
7.1	Seznam tištěných zdrojů	57
7.2	Seznam elektronických zdrojů	58
A	Přílohy	68

1 Úvod a cíle bakalářské práce

Cykloturistika je jednou z nejpobulárnějších forem turistiky na našem území, jejíž význam stále více roste. V současné době v České republice existují různé typy cyklistické infrastruktury zahrnující sítě cyklostezek či cyklotras odlišné kategorie. Dále se realizují stále nové cyklostezky, které se obvykle budují s pevným, asfaltovým základem. Takto vyasfaltované stezky vedou nejrůznějším prostředím a představují několikamilionovou investici, i když se jedná o poměrně krátký úsek. Struktura stávající sítě cyklistické infrastruktury a jednotvárný postup budování nových tras působí dojmem, že cykloturistika dospěla ke svému maximálnímu potenciálu a nemá tak již co nabídnout. Hledají se proto nové způsoby, kam se dále v tomto odvětví posunout, a objevují se snahy nabídnout neotřelý produkt umožňující další rozvoj. Tímto produktem může být právě singltrek (anglicky singletrack), který uspokojuje požadavky cykloturistů, terénních cyklistů i dalších cílových skupin cyklistů.

Singltrek je obecně úzká cesta vinoucí se přirozeně krajinou tak, aby na ní mohl jet maximálně jeden cyklista, prošel chodec nebo jezdec na koni. Zpravidla vede lesním prostředím. V posledních letech jsou tyto stezky cíleně budovány do formy určitého produktu singltrekových center pro cyklisty, která zahrnují nejen stezky, ale řadu dalších služeb či aktivit s vlastními marketingovými nástroji, údržbou či odpovědností.

Singltrek má původ v USA v 70. letech 20. století. Do České republiky se tento typ stezek dostal teprve nedávno, ale momentálně zde zažívá velký rozmach, co se týče jeho budování a oblíbenosti. Stále více lidí se již nespokojí s asfaltovým povrchem a z terénního hlediska nenáročnými trasami vedenými souběžně s pozemními komunikacemi. Hledají nový způsob jízdy, více adrenalinu a jiný, lepší zážitek z jízdy na horském kole, a právě těmito atributy singltrek disponuje.

Z důvodu stále větší frekvence vzniku těchto typů stezek si práce klade za cíl zhodnotit rozšíření singltreků v Česku a kategorizovat je na základě geografického a marketingového hlediska. Práce bude studovat lokality jejich umístění dle relevantních znaků, například dle perifernosti či dostupnosti, existence v chráněných územích či turisticky atraktivních regionech. Z marketingového hlediska půjde hlavně o srovnání produktů, nastavení cen či formy zvolené komunikace a propagace.

2 Metodika zpracování

Ke splnění cíle této práce je třeba si nejprve vymezit základní pojmy, které s tématem práce souvisejí.

V první kapitole teoretického bloku jsou popisovány na základě rešerše odborné literatury pojmy turismus, cykloturistika či vybrané pojmy z oblasti marketingu cestovního ruchu. Dále práce objasňuje pojmy terénní cyklistika a singltrek, pro jejichž popis jsou použity zejména zdroje internetové.

Ve druhé kapitole jsou zachyceny již konkrétnější informace o podpoře cykloturistiky, terénní cyklistiky a jejich uplatnění v území. Využity jsou vybrané strategické dokumenty vlády ČR. Kapitola je rovněž doplněna příklady úspěšné podpory terénní cyklistiky. Všechny zdroje teoretické části jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V další kapitole se práce zabývá samotným hodnocením rozšíření singltreků. Aby se předešlo nesprávnému chápání hlavního pojmu, je nutno na úvod zmínit, že práce neřeší pouze stejnojmennou destinační značku *Singltrek*, ale pracuje s pojmem *singltrek* jako s českým ekvivalentem anglického slova *singletrack*. Ten má také stejný význam jako *singletrail*, poněvadž i zde je naplněn stejný účel použití stezek, a pod tímto názvem působí rovněž některé lokality stezek v Česku. V práci je také používáno pro tyto druhy stezek zkrácené označení *trail*, běžně rozšířené mezi MTB komunitami.

Z obecné definice singltreku naznačené v úvodu vyplývá, že takových stezek existuje na našem území vzhledem k prostupnosti české krajiny relativně velké množství. Pro účely práce jsou předmětem hodnocení ty singltreky, které splňují nadefinovaná kritéria:

- Mají oficiální charakter (tj. jsou legalizovány příslušnými orgány a vlastní potřebná povolení)
- Jsou účelově formovány do produktu singltrekových center, resortů (či usilují o naplnění této vize)
- Jsou vyznačené na mapových podkladech, případně v terénu

Lokality stezek, které daná kritéria nesplnily, jsou v textu přesto u vybraných hledisek okrajově zmiňovány v souvislosti s důrazem na jejich odlišné atributy.

Lokality, které kritéria naplnily, lze hodnotit na základě využití dvou stěžejních hledisek, a to geografického (kapitola 5.2) a marketingového (kapitola

5.3). Sledované znaky lokalit stezek jsou detailněji zkoumány v dílčích kapitolách u obou hledisek. Samotnému hodnocení stezek dle hledisek předchází identifikace hlavních odlišujících znaků singltrekových lokalit a lokalit bike parků.

U geografického hlediska jsou sledovány difference v umístění jednotlivých stezek. Zde je zhodnoceno, jestli území, ve kterém se singltreky nacházejí, disponují odlišnými či společnými atributy, jako je přírodní a turistická atraktivita, ekonomický potenciál, stávající cyklistická infrastruktura či dopravní dostupnost. Dílčí kapitoly marketingového hlediska konkrétněji vycházejí ze základní struktury marketingového mixu, srovnávána je zde nabídka produktů, nastavení cen a financování či komunikační mix.

Při hodnocení stezek na základě geografického hlediska byly jako hlavní zdroje dat použity Mapy.cz, Geoportál ČÚZK, Český statistický úřad a Atlas cestovního ruchu České republiky. Informace v marketingovém hledisku byly získány především na základě rešerše internetových zdrojů, zejména webových stránek hodnocených singltreků, které jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů. Sběr informací proběhl také v rámci elektronické komunikace s některými hodnocenými lokalitami singltreků, a to formou e-mailů či dotazů na sociálních sítích. Vybrané informace z obou hledisek byly převedeny do přehlednějších tabulek, z nichž jsou poté hodnoceny a srovnávány zjištěné výsledky, které navíc doplňují rozšiřující informace.

Závěrečná kapitola představuje shrnutí dosavadních zjištění, prostřednictvím kterých se ověří, zda byl hlavní cíl práce úspěšně splněn.

3 Teoretické ukotvení pojmů

3.1 Cestovní ruch

Podobně jako u ostatních definic je poněkud složité zpracovat jednotnou definici cestovního ruchu. Termín cestovní ruch a turismus jsou také často považovány za synonyma z důvodu anglického překladu „tourism“. Je třeba poznamenat, že turismus nemá stejný význam jako turistika. Turistika je ve zkratce komplex činností spojených s aktivním pohybem a pobytem v přírodě. Liší se od cestovního ruchu tím, že udržuje rovnováhu mezi poznávací a fyzickou složkou. Naproti tomu hlavní složkou cestovního ruchu je poznávání nových míst, nároky na fyzickou složku jsou více potlačeny. (Ondráček, Hřebíčková, 2007)

Jedna z prvních definic cestovního ruchu jako teoretické disciplíny je spojena se jmény švýcarských vědců Krapfa a Hunzikera. Tito autoři ji zformovali na začátku 40. let 20. století a podle nich jde o „soubor vztahů a jevů, které vyplývají z pobytu na cizím místě, přičemž cílem pobytu není trvalé usídlení nebo výkon výdělečné činnosti.“ (Kotíková, 2013, s. 15)

Za povšimnutí stojí dle Kotíkové také definice turismu vytvořená v roce 1978 v Československu profesorem Gúčkem, kdy „cestovní ruch je formou uspokojování potřeb reprodukce fyzických i duševních sil člověka, ke kterému dochází mimo běžné životní prostředí a ve volném čase.“ (Kotíková 2013, s. 16) Autorka se pozastavuje nad tím, že tato definice se nesnaží popsat turismus pouze jako jev, ale zdůrazňuje i potřeby, které jsou během turismu naplňovány, a tímto způsobem prezentuje moderní přístup blízký marketingovému pojetí.

Nejjasnější představu o vymezení turismu a dalších souvisejících pojmů přinesla Mezinárodní konference o statistice cestovního ruchu uspořádaná Světovou organizací cestovního ruchu (UNWTO) v Ottawě v roce 1991. UNWTO za turismus neboli cestovní ruch považuje „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo své trvalé bydliště, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávat výdělečnou činnost v navštíveném místě.“ (Foret, 2014, s. 13)

Konkrétnější formulace cestovního ruchu uvádí řada autorů na základě různých typologií. Dle publikace Konečného (2013) můžeme turismus obecně dělit na formy a druhy.

Forma vychází z uspokojení určitých potřeb účastníka turismu. Do základních forem lze zařadit:

- Rekreační turismus (pěší turistika, cykloturistika, lyžování, vodní sporty...)
- Kulturní turismus
- Lázeňský turismus
- Kongresový a veletržní turismus

Mezi specifické formy turismu patří například:

- Agroturistika
- Cykloturistika
- Venkovský cestovní ruch
- Vinařský cestovní ruch

O druhu mluvíme tehdy, když je při členění zdůrazněno určité hledisko, například:

- Místo realizace
- Způsob a organizace zabezpečení služeb
- Velikost skupiny
- Délka účasti
- Časový rytmus

O realizaci těchto forem či druhů na určitém území rozhodují faktory turismu.

3.1.1 Faktory cestovního ruchu

Ryglová a kol. (2011) rozděluje faktory do tří základních kategorií. První skupinu představují lokalizační faktory, mezi něž se řadí především přírodní podmínky (klíma, terén, vodní poměry, fauna, flóra a další) a dále společenské atraktivity (například památky, slavnosti, zvyky, gastronomie). Podle autorky právě lokalizační faktory do velké míry určují, jaký druh turismu se bude na území rozvíjet, a také vymezují prezentaci dané turistické oblasti a její odlišování vůči konkurenci. Konečný (2013) dodává, že existence příznivých lokalizačních faktorů ještě nemusí znamenat, že budou patřičně využity pro rozvoj turismu v území.

Do druhé skupiny řadíme realizační faktory, které umožňují dosažení a využití dané oblasti a naplnění jejího turistického potenciálu. Zjednodušeně jde o to, jestli a čím se turista do oblasti dostane a zda bude mít patřičné zázemí. Patří sem úroveň a kvalita dopravy a infrastruktura služeb nazývaná také jako materiálně-technická základna. (Ryglová a kol., 2011)

Poslední skupinou jsou selektivní (či stimulační) faktory související se spotřebitelským chováním. Ty vyjadřují, zda může turismus v oblasti vůbec existovat, jestli do oblasti turisté budou chtít jezdit a v jakém počtu. Díky jejich znalostem lze účinněji provádět například marketingovou segmentaci. Tyto faktory se dělí na objektivní a subjektivní. Do objektivních faktorů řadíme faktory politické, demografické, ekonomické a administrativní. Subjektivní faktory se vymezují na základě psychologických faktorů, pomocí nichž působí na rozhodování spotřebitelů. Klíčové role zde hraje reklama, propagace, zkušenost a dobrá pověst destinace. Do těchto faktorů lze tudíž řadit obchodní praktiky, oblast řízení a management destinace. (Ryglová a kol., 2011)

3.1.2 Marketing cestovního ruchu

Pro účely praktické části práce budou vymezeny vybrané pojmy z oblasti marketingu cestovního ruchu, které slouží jako metodický podklad ke zhodnocení rozšíření singltreků a jejich kategorizaci, mimo jiné právě na základě marketingového hlediska, které se bude odrážet od struktury marketingového mixu.

Obecnou představu o marketingu uvádí Foret (2010, s. 10), podle kterého může být chápán „jako souhrn nástrojů a postupů, s jejichž pomocí se snažíme zvýšit pravděpodobnost úspěš na trhu, dosáhnout na něm svých cílů.“ Jedním z nejdůležitějších nástrojů je marketingový mix, který obsahuje vše, co firma či organizace potřebuje k tomu, aby uspěla na trhu a uspokojila své zákazníky.

Marketingový mix v základní podobě se skládá ze čtyř komponentů, kterým se zkráceně říká 4P, dle počátečních písmen anglických názvů:

- product (produkt)
- price (cena)
- place (místo, distribuce),
- promotion (propagace).

K úspěchu marketingového mixu je třeba provázané fungování všech jeho prvků a neméně důležitá je i přesná znalost cílových zákazníků. (Foret, 2010)

Dle Jakubíkové (2009) se v cestovním ruchu přiřazují k základním prvkům dodatečně:

- people (lidé),
- packaging (balíčky služeb)

- programming (tvorba programů)
- partnership (spolupráce)
- processes (procesy)
- political power (politická moc)

Produkt

Produkt je hlavní prvek marketingového mixu. Dle Vystoupila a kol. (2007) lze produkt v cestovním ruchu definovat jako souhrn dílčích služeb, které jsou nabízeny pod společným názvem. Pro produkt turismu je též charakteristické, že dochází k propojování jeho hmotných (např. ubytovací zařízení) a nehmotných (atmosféra prostředí) částí.

Obecně se rozlišují tři vrstvy produktu, které vyčlenili Kotler a Armstrong. Jádro produktu značí užitek, který zákazníkovi přináší, ať už se jedná o vyřešení určitého problému či splnění přání. Vlastní produkt je shrnutím vlastností, které od něho zákazník vyžaduje, a mezi jeho znaky patří vyhotovení, kvalita či styl. Rozšířený produkt pak zahrnuje doplňkové služby a užitky, které zákazník získává s jeho nákupem. (Jakubíková, 2009)

Cena

Cena jako jediný prvek z marketingového mixu přináší výnosy. Cenu obecně ovlivňují především výše a struktura nákladů, nabídka konkurence či úroveň poptávky. (Ryglová a kol., 2011)

Distribuce

Distribuce zajišťuje zpřístupnění produktu či služby konečnému zákazníkovi. Proces distribuce je u služeb cestovního ruchu jiný než u výrobků. Výrobky lze přímo dopravit k zákazníkovi a jejich cesta od výroby ke spotřebiteli je jednodušší. Turistické služby lze využívat jen v místě jejich produkce a cesta k zákazníkovi se uskutečňuje pomocí složitějších distribučních cest, které se dělí na přímé a zprostředkované. (Ryglová a kol., 2011)

Propagace

Propagace vyjadřuje marketingovou komunikaci, jejímž cílem je seznámit případné zákazníky s produktem či službou, vzbudit v nich zájem a iniciovat je k zakoupení. Konkrétní propagační nástroje určité firmy tvoří komunikační mix. Mezi velké skupiny nástrojů propagace lze řadit reklamu, podporu prodeje, vztahy s veřejností, osobní prodej a přímý marketing. V komunikačním mixu představuje nejzákladnější složku reklama. Ryglová a kol. (2011) dále zmiňuje, že v dnešní době stále převažují její klasické formy, například prospekty, katalogy, noviny, mapy či reklama v rozhlasu a televizi. Mezi nezbytnosti patří internetová reklama, která nabývá stále větší důležitosti především díky velkému množství výhod. Oproti dalším formám je levnější a přes internet může poskytovatel služeb rychle a aktuálně měnit informace pro zákazníky. Důležitá je také možnost oboustranné komunikace poskytovatele se zákazníkem.

Z rozšířeného marketingového mixu, který je typický pro služby a turismus, má hlubší význam pro tuto práci položka partnerství a spolupráce. Pod těmito pojmy si lze představit činnost různých subjektů, které sledují společné cíle a mají stejný zájem na tom, aby se v určitém území rozvíjel turismus a služby s ním spojené. (Jakubíková, 2012)

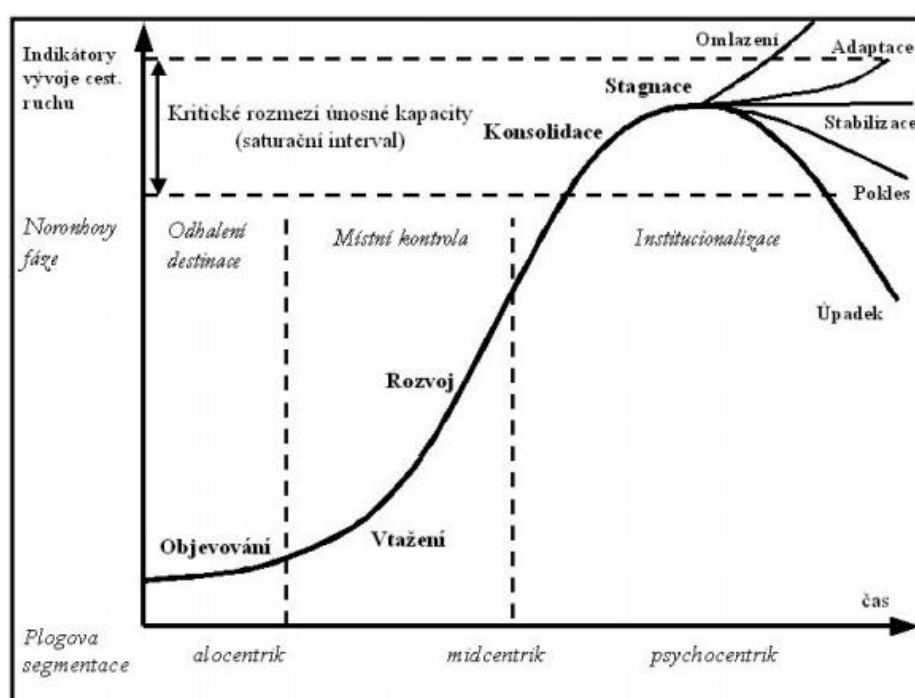
Dle Jakubíkové patří právě turismus k oblastem výrazně závislým na kvalitní spolupráci různých subjektů. Například při tvorbě zajímavého produktu v méně navštěvovaném regionu je spolupráce subjektů předpokladem úspěchu. Podněcovateli spolupráce bývají často lidé, kteří věří v úspěch, jsou zapálení pro věc a mají schopnost vtáhnout ostatní jedince do spolupráce. To je ostatně i častý předpoklad vzniku singltreků, u kterých je spolupráce nutná pro jejich realizaci a fungování. V mnoha případech jsou často realizátory singltreků „nadšenci“, kteří věří v daný cíl a jsou také iniciátory spolupráce. Více o této problematice je uvedeno v kapitole 4.2.1.

3.1.3 Destinace cestovního ruchu

Důraz na spolupráci je kladen rovněž v destinacích cestovního ruchu. V obecné rovině je destinace chápána jako oblast v regionu, pro kterou je typická určitá aktivita cestovního ruchu, a kterou turisté hojně navštěvují. Dle marketingového hlediska je destinace produktem turismu. Pro rozvoj destinace je třeba úspěšně řídit tento produkt, a to pomocí destinačního

managementu, který zajišťuje zmíněnou spolupráci subjektů v destinaci. Subjektem, který tento management uvádí do praxe, jsou destinační společnosti. (Hospodářská komora ČR [online], 2009)

Pro objasnění rozvoje určité destinace se používá koncepce životního cyklu destinace. S její pomocí lze přesněji popsat dosavadní vývoj turismu v destinaci, jeho příčiny, a také předpokládaný rozvoj destinace do budoucna. Pásková (2012, s. 95) zmiňuje, že dynamický charakter modelu životního cyklu destinace je užitečný zejména pro geografy zabývající se vývojem turismu v určitých lokalitách, neboť model bere v potaz časový i prostorový vývoj odvětví turismu a jeho vliv na fyzické a sociální prostředí destinace.



Obr. 1 Životní cyklus destinace
Zdroj: Pásková, 2009

V první fázi životního cyklu (objevování) do destinace zavítá jen malý počet návštěvníků a dochází k prvnímu formování destinačního produktu. Ve druhé fázi (vtažení) v souvislosti s postupným zvyšováním návštěvnosti místní obyvatelé začínají podnikat ve službách, které jsou primárně určeny pro návštěvníky destinace. Rovněž je patrný blízký kontakt návštěvníků a místních obyvatel, začíná se realizovat propagace cestovního ruchu. Cestovní ruch je také více organizovaný než v první fázi a v destinaci se začíná projevovat sezónnost. S nástupem další fáze (rozvoje) se podnikatelská aktivita místních v oblasti turismu a kontakt

s návštěvníky utlumuje, některá menší zařízení (zejména ubytovací, stravovací) jsou vytlačena většími a modernějšími objekty, většinou vlastněny externím subjektem. Původní atraktivita území, na kterých je destinace založena, jsou intenzivně komercializovány, často také doplněny o uměle vytvořenou atraktivitu. Typickým atributem této fáze je masová forma turismu, v sezóně je počet návštěvníků vyšší než počet místních obyvatel. V nadcházející fázi (konsolidace) se zpomaluje tempo růst návštěvnosti, cestovní ruch je pro destinaci hlavním odvětvím, co se týče generování příjmů i zaměstnanosti. Rovněž zde působí četné pobočky mezinárodních ubytovacích i stravovacích řetězců a celkově narůstá turistická infrastruktura, která tvoří dominantní charakter území destinace. Průběh předposlední fáze (stagnace) do jisté míry předurčuje, jaká varianta nastane ve fázi poslední (viz obrázek č. 1). Počet návštěvníků zde dosahuje maxima, avšak snižuje se průměrná délka pobytu a útrata turistů. Únosná kapacita destinace je naplněna, od tohoto bodu dále jsou změny v destinačním prostředí považovány za nežádoucí. Dochází k zastarávání destinace, stále si však drží stálou image. Ubytovací kapacity již nejsou maximálně využity, jádrem návštěvníků se stává zavedená klientela. Místní obyvatelé k návštěvníkům zaujímají negativní postoj, přínosy z turismu se snižují a naopak se zvyšují nežádoucí dopady návštěvnosti na životní prostředí destinace. (Pásková, 2009)

Pásková (2009) se ve své dizertační práci pokusila na území ČR vymezit 10 destinačních typů cestovního ruchu, dle vybraných kritérií. Pro účely této práce budou zmíněny jen 2 vybrané typy související s cykloturistikou, případně terénní cyklistikou. Jedná se o destinaci typu turistiky v přírodně hodnotných oblastech, kde dominantní atraktivitu představují zajímavé či vzácné přírodní výtvořiny či oblasti. Pro tento typ destinace je typická forma turismu právě cykloturistika, dále pěší turistika, ekoturismus, rybářský turismus či vodní turistika. Druhou vybranou destinací je destinace horského typu, kde je převažující atraktivitou horská krajina, terén a klima vhodné pro formy turismu, jako je horská turistika, lyžařský turismus či cykloturistika.

3.2 Cykloturistika a její současná infrastruktura

Vymezení cykloturistiky, její specifika a provázanost s jinými pojmy jsou chápány odlišně, proto se dělení v některých případech různí dle autora. Ryglová a kol. (2011) řadí cykloturistiku do specifických forem cestovního ruchu, Mourek (2011) ji dále rozlišuje jako druh cyklistiky společně s cyklodopravou a sportovně-

rekreační cyklistikou (do níž patří silniční a terénní cyklistika). Kolektiv autorů VŠE (2007) uvádí, že cykloturistika bývá často zařazována do šetrných forem cestovního ruchu společně s agroturistikou, ekoturistikou a dalšími formami. Ondráček a Hřebíčková (2007) pak v rámci cykloturistiky i cyklistiky vymezují základní kategorie, a to rekreační cyklistiku, hobby cyklistiku a vlastní cykloturistiku. Rekreační cyklistika je forma cyklistiky související primárně se zdravotní složkou této pohybové činnosti, je úzce spojena s cykloturistikou. Do hobby cyklistiky patří dle autorů MTB sportovní jezdci, z nichž ti nejzdatnější přecházejí do registrované výkonnostní cyklistiky. Vlastní cykloturistika jako jediná z uvedených kategorií splňuje tři základní složky turistiky - pohybovou, odborně technickou a poznávací.

Cykloturistika je v současnosti v České republice stále více oblíbená, avšak v porovnání s evropským měřítkem stojí teprve na začátcích svého vývoje. Tomu odpovídá i stav infrastruktury pro cykloturisty obecně. Dle Vystoupila (2011) problém spočívá v nerovnoměrné hustotě tras a mnohdy špatném vedení po frekventovaných silnicích či rozbitých účelových komunikacích. Jízda na kole může být realizována i přesto, že se v území nenachází žádná specifická cyklistická infrastruktura. S její existencí se ovšem výrazně zvyšují pozitivní ekonomické a rozvojové efekty a také se jedná o prostředek, který může zvýšit a udržovat návštěvnost určité lokality.

Infrastruktura pro cyklisty může být rozdělena do dvou základních kategorií, a to jsou cyklotrasy a cyklostezky. Cyklostezka je komunikace označená příslušnou dopravní značkou, po které mohou jezdit pouze jezdci na kole. Pravidla silničního provozu umožňují používání cyklostezek také dalším skupinám, například in-line bruslařům. (Mourek, 2011)

Cyklotrasa může být využívána všemi účastníky silničního provozu, tedy nejen cyklisty. Vede po silnicích i účelových komunikacích a je značena žlutými směrovými tabulkami s černými piktogramy. (Vystoupil, 2011)

Vystoupil rovněž uvádí další kategorii, a tou jsou trasy cykloturistické, „které vedou převážně po horších účelových komunikacích, tedy po polních a lesních zpevněných cestách“. (s. 101) Tímto typem se označují i trasy procházející územím chráněných krajinných oblastí a národních parků.

Ke specifickým kategoriím tras můžeme řadit stezky greenways a EuroVelo. Zelené stezky neboli greenways jsou dle Nadace Partnerství „trasy, komunikace nebo přírodní koridory, využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci.“ EuroVelo jsou trasy vytvořené

Evropskou cyklistickou federací a jsou vedené napříč členskými státy Evropské unie. V současnosti působí pod touto certifikací 15 cyklotras. (Mourek, 2011, s. 44)

Obecně se certifikace nemusí vztahovat jen na určité trasy, ale i na subjekty tvořící infrastrukturu turistickou, zejména poskytující stravovací a ubytovací služby. Zde je relevantní uvést certifikační systém „Cyklisté vítáni“, který v současnosti představuje trend v oblasti služeb cestovního ruchu. Tato celonárodní certifikace spadá rovněž pod agendu Nadace Partnerství. Subjekty, které splnily podmínky certifikace, tak nabízejí specifické služby pro cyklisty, například možnost umytí a odstavení kol, přizpůsobenou nabídku stravy, prodej cykloturistických map a další. (Cyklisté vítáni [online], 2017)

3.3 Terénní cyklistika

Po ukotvení předcházejících a souvisejících pojmů se bude práce zaměřovat na specifičtější druh cyklistiky. Podle Mourka (2011) je terénní cyklistika taková cyklistika, při níž cyklisté využívají svá horská kola mimo vozovky, v terénu, a lze ji dle autora řadit do rekreační cyklistiky.

Dle Kvasničky (Cyklistika v lesních majetcích, 2008) je podstatou terénní cyklistiky radost z pohybu v přírodním prostředí po vizuálně a pohybově pestrých přírodních stezkách. Touto vlastností se odlišuje od cykloturistiky, jejíž podstatou je přesun mezi turistickými zajímavostmi vedený atraktivním prostředím.

Terénní cyklisté tak nevyrazí na kolo jen z důvodu intenzivní fyzické aktivity, nýbrž si rovněž chtějí užít jízdu v atraktivním přírodním prostředí. Nepřesný je také podle Kvasničky předpoklad, že terénní cyklisté vždy vyžadují a vyhledávají jízdu v nebezpečném, kamenitém či kořenitém terénu. Terénní cyklisté si naopak mohou užít jízdu i v méně náročném terénu, nejvíce na stezkách, které jsou vhodně řešeny, jsou zajímavé a nabízejí dobrý zážitek z jízdy. Uvedené nepřesnosti přispívají k mnohdy nesprávnému chápání tohoto druhu cyklistiky. Terénní cyklistika má přitom velký potenciál v rozvoji rekreačního zázemí obcí, lesnických služeb a aktivního cestovního ruchu postaveného na pobytu v přírodě. (Cyklistika v lesních majetcích, 2008)

Jedna z podmínek rozvoje této aktivity je zmiňovaná cyklistická infrastruktura. Česká republika disponuje potenciálem pro rozvoj terénní cyklistiky, neznamená to však, že se vyskytují dobré podmínky pro její provozování, spíše naopak. V lesích, kde se tato aktivita převážně realizuje, můžeme sice nalézt velkou síť různých typů lesních cest, ty ale většinou slouží pro

lesnické účely, mají nevyhovující stav (podléhají erozi, jsou prudké, často rozbité průjezdy lesní techniky), a tak je pro cyklistiku vhodný pouze zlomek těchto cest. Pro uspokojení potřeb terénních cyklistů je řešením budování rekreačních, přírodě blízkých a pestrých stezek neboli singltreků. Nejenže poskytují jedinečný zážitek z jízdy, jsou také produktem cestovního ruchu, díky kterému při vhodných podmínkách mohou vydělávat celé turistické oblasti. (Cyklistika v lesních majetcích, 2008)

3.3.1 Singltrek

Singltrek (anglicky singletrack) je obecně úzká stezka, po které cyklisté s horskými koly jezdí v jednom směru. Obvykle se vine kolem přírodních bariér, například stromů, kamenů či keřů. Ve srovnání se silnicí či cestou, singltrek více splyne s okolním prostředím, je nenáročný na údržbu a jeho povrch je tvořen z přírodních materiálů propouštějících vodu. (IMBA Canada, [online])

Jedním z důležitých přínosů singltreků je určitá šetrnost k životnímu prostředí v porovnání s asfaltově řešenými cyklostezkami, kdy singltreky vyžadují minimální zásah do přírodního prostředí. (Kozumplíková a kol., 2016).

Významný je také ekonomický přínos. Dle Slavíka (Cyklistika v lesních majetcích, 2008) může na existenci stezek profitovat celé území, jelikož mohou být produktem cestovního ruchu. Náklady na stavbu jsou minimální v porovnání se stavbami asfaltových cyklostezek, údržba singltreků je také levnější.

Singltreky poskytují výjimečný zážitek pro cyklisty, kteří si mohou autenticky užívat okolní přírody při jízdě na stezkách. Od cyklisty však vyžadují jistou koncentraci na jízdu a schopnost ovládat kolo na terénním povrchu. Na stezky může vyrazit každý cyklista se základními zkušenostmi, jen je nezbytné přizpůsobit rychlost svým možnostem, aby se předešlo případným úrazům. Traily mají většinou odstupňovanou obtížnost, tudíž je potřeba si hlídat také tuto skutečnost. Velká výhoda tkví v tom, že stezky jsou zacílené na všechny skupiny cyklistů, jak začátečníky, tak rodiny s dětmi i zkušené bikery. V dané oblasti je většinou vybudováno několik trailů s různou obtížností, které tak zabraňují možným střetům a konfliktům mezi uživateli. (Kozumplíková a kol., 2016)

Ke správnému vymezení pojmu je třeba doplnit, že kromě českého překladu „singltrek“ existuje navíc v ČR registrovaná ochranná známka „Singltrek“. Samotný termín byl v roce 2007 vytvořen Tomášem Kvasničkou, který jako první přinesl do Česka myšlenku úzkých stezek pro terénní cyklistiku. Od roku 2012 se na termín váže ochranná známka, pod níž vznikají projekty stezek i celých center

po celé České republice. Nejznámějším a modelovým příkladem je Singltrek pod Smrkem v Jizerských horách a Cyklopark Podhůra. (Singltrek [online], 2015)

Singltrek má dále stejný význam jako singletrail, protože i zde je naplněn stejný účel použití stezek. Pod tímto názvem působí například síť singletrailů Moravský kras nedaleko Brna či Ostravský singletrail.



Obr. 2 Stezka typu singltrek (lokalita Singletrail Moravský kras)

Zdroj: Vlastní fotografie

Singltrek (i terénní cyklistika) má původ ve Spojených státech amerických, zhruba v 70. letech 20. století. Z počátku využívali příznivci terénní cyklistiky již existující, polozapomenuté úzké stezky, většinou lokalizované v horských oblastech. Postupem času se začaly budovat stezky nové, jejichž plánování, realizaci a často i údržbu zajišťovala Mezinárodní mountainbiková asociace (IMBA), prosazující zájmy terénní cyklistiky. S její pomocí také v různých koutech USA vznikaly stezky, které mohly být označovány jako produkt cestovního ruchu. (Singltrek pod Smrkem [online], 2013)

K rozvoji stezek v evropském měřítku a k integraci do produktu turismu došlo až díky průkopnické práci Dafydd Davise, který začal budovat v roce 1995 první destinaci pro terénní cyklistiku se singltreky v britském Walesu, konkrétně v Coed Y Brenin. Destinace se stávala čím dál více populární a byla navštěvována různými cílovými skupinami cyklistů, od začátečníků po profesionální bikery. Uživatelé stezek oceňovali jejich zábavnost, plynulost a infrastrukturu nástupního místa

(parkoviště, půjčovna kol, sprchy, občerstvení aj.). Díky úspěchu Coed Y Brenin začaly vznikat nejen po Velké Británii sítě těchto destinací se singltreky. Pod dozorem zkušeného Dafydd Davise ve spolupráci s Tomášem Kvasničkou začal též v Česku v roce 2008 vznikat projekt podobné destinace: Singltrek pod Smrkem, inspirovaný velšským protějškem. (Singltrek pod Smrkem [online], 2013)

4 Vybrané příklady podpory cykloturistiky a terénní cyklistiky

4.1 Strategická podpora cykloturistiky

Podpora cykloturistiky je ukotvena některými strategickými dokumenty. Třebaže Česká republika disponuje příznivými předpoklady pro rozvoj cykloturistiky, kvalita cyklistické sítě je na nižší úrovni. Z tohoto důvodu je podpora v současné dokumentaci zakotvena například v Konceptci státní politiky cestovního ruchu ČR 2014-2020. Jednou z priorit koncepce je zkvalitnění nabídky cestovního ruchu, do které se řadí i opatření „výstavba a modernizace základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu.“ Aktivita, která bude opatření naplňovat, je mimo jiné také podpora infrastruktury pro rozvoj nemotorové dopravy, přesněji se jedná o „budování cyklo a in-line stezek, singletracků...“ Pro rozvoj cykloturistiky je důležité dle koncepce také budování integrovaných sítí stezek a možnosti propojení s dálkovými trasami.

Podobné aktivity pro naplnění opatření měla minulá koncepce pro roky 2007-2013, která si uvědomovala nedostatky cyklistické sítě, a proto podpora rozvoje infrastruktury byla velmi výrazná. U koncepce z let 2007-2013 je již známé přesnější rozdělení podpory do jednotlivých oblastí. Celkem se v prioritní oblasti č. 2 „rozšiřování a zkvalitňování infrastruktury a služeb cestovního ruchu“ uskutečnilo 1969 projektů s finanční dotací kolem 33 420 milionů, což představovalo největší podíl na všech programech podpory cestovního ruchu.

Na současnou Konceptci státní politiky cestovního ruchu 2014-2020 navazuje a z jejího usnesení vychází Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020 (Cyklostrategie). Mezi základní cíle patří „zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury.“ Stávající finanční podpora může pocházet ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), jehož výše poskytnutých prostředků postupně narůstala. Pro představu v roce 2001 fond poprvé uvolnil prostředky na výstavbu infrastruktury ve výši pouze 12 mil. Kč a celkem podpořil 7 akcí. V roce 2009 bylo již podpořeno 74 akcí s dotacemi 266 mil Kč. V rozmezí let 2001-2012 byly podpořeny projekty v hromadné výši 1 349 mil. Kč. Další možnost financování je ze strukturálních fondů EU, ze kterých putují prostředky na podporu projektů cyklistické dopravy a také cykloturistiky a bikování (především jízdy na horském kole v terénu po jednostopých cestách, tj.

singltrecích). Finanční částka podpory z fondů EU se k roku 2011 pohybovala okolo 3 miliard Kč.

Za zmínku stojí další cíl Cyklostrategie, a to je podpora rozvoje cykloturistiky skrze projekt „Česko jede“. Projekt si klade za cíl vytvořit celonárodní značku pro cykloturistiku a poskytovat informace domácím i zahraničním cyklistům v regionech České republiky na webových stránkách i pomocí tištěných publikací. Projekt bere v potaz i terénní cyklisty, na webu si totiž mohou uceleně pro každý kraj ČR zobrazit, jaký potenciál pro terénní cyklistiku kraj nabízí. Projekt spolupracuje s mnoha partnery, kterými jsou například agentura CzechTourism, Asociace cykloměst, Nadace Partnerství, České dráhy, a. s. a další.

V souvislosti se spoluprací se projekt „Česko jede“ v roce 2011 podílel na zpracování významného cyklo a in-line průzkumu, který byl první svého druhu v ČR. Zadavatelem průzkumu byla agentura CzechTourism. O potřebě tohoto typu průzkumu se mluvilo již řadu let a podnětem byla i jeho existence v řadě zemí s vyspělým cykloturistickým trhem (Francie, Německo), kde jsou pravidelné průzkumy chování a potřeb cykloturistů běžné. Český průzkum si za cíl kladl zjistit nejen chování a potřeby segmentu cykloturistů, ale i bikerů a in-line bruslařů.

Průzkum definoval cykloturisty jako osoby jezdící na výlety či vyjížděky po zpevněných cestách a bikery jako osoby využívající náročnější terénní trasy (singltreky, lesní cesty). 83,3 % dotazovaných byli cykloturisté, 5,8 % bikeři, vymezena byla další skupina cykloturistů a zároveň bikerů (10,9 %). Na otázku „Na kole vyjždím...“ vyplynulo, že nejvíce populární je tedy u nás rekreační cykloturistika (osoby vyjíždějící na výlety po zpevněných cestách), které se věnuje 42,5 % dotazovaných, terénní cyklistice potom 7,6 %. Výsledky průzkumu též ukázaly, že nejčastějším typem kol v domácnostech aktivních cykloturistů a bikerů jsou horská kola. (CzechTourism [online], 2011)

4.2 Příklady podpory terénní cyklistiky v zahraničí

Cykloturistice je věnována značná pozornost, zároveň je podporována a řízena strategickými dokumenty. Z předchozí podkapitoly vyplynulo, že terénní cyklistika je rovněž zmíněná v Koncepci státní politiky cestovního ruchu 2014-2020 a také v Cyklostrategii pro léta 2013-2020. V současné době je ovšem v Česku podporována v menší míře oproti cykloturistice, třebaže zájem ji provozovat stoupá stále větším tempem.

Prokazatelné pozitivní výsledky přináší podpora terénní cyklistiky v zahraničí. Jednak je to pozitivní ekonomický efekt, ale také zvýšení atraktivnosti území, a tím i zvýšení návštěvnosti. Rozsáhlé sítě stezek lze najít například v USA nedaleko měst Moab v Utahu, Grand Junction a Fruita v Coloradu. V Evropě se tento typ stezek rozšířil nejprve do Velké Británie a Irska, kde existují úspěšné lokality Afan Valley (Wales), Castlewellan Mountain Bike Trails v Severním Irsku či 7Stanes ve Skotsku. (Kozumplíková a kol., 2016)

Úspěšný rozvoj území skrze budování stezek lze ilustrovat na dalším příkladu britského Walesu, kde v oblasti Coed Y Brenin Forest Park vznikla v roce 1994 síť singltreků. Před její realizací vykazovala lokalita v severním Walesu nízkou návštěvnost kolem 12 tisíc turistů za rok. Postupem času po zbudování a dalším rozšiřování stezek se návštěvnost v roce 2000 zvýšila až na 150 tisíc turistů. Také lokalita 7Stanes ve Skotsku patří mezi úspěšné a umístila se mezi dvacet neoblíbenějších turistických destinací Skotska. Jedná se o rozsáhlé centrum stezek s doprovodnými službami, kde je roční počet návštěvníků přibližně 400 tisíc a jejich průměrné výdaje v této destinaci se pohybují kolem 9 milionů liber za stejné období. (Kozumplíková a kol., 2016)

Jako příklad tuzemské destinace terénní cyklistiky s mezinárodním významem, která by se mohla rovnat se zahraničními protějšky, je Singltrek pod Smrkem. Tato destinace obdržela navíc jako jedna z mála v Evropě bronzovou certifikaci IMBA Ride Centre. Mimo singltrekových stezek se zde nachází i propracované zázemí pro cyklisty, destinace provozuje vlastní ubytování, stravování, servis a půjčení kol, lektorství a další služby, které budou představeny v kapitole 5. (Kozumplíková a kol., 2016)

4.2.1 Příklady organizací podporující realizaci singltreků

Důkazem stoupající oblíbenosti terénní cyklistiky i singltreků je početná působnost různých komunit, spolků či neziskových organizací, které podporují terénní cyklistiku a mnohdy s pomocí dalších dobrovolných nadšenců budují nové stezky v lokalitách napříč Českou republikou. V těchto spolcích či organizacích působí lidé, kteří mají zájem na tom, aby se v určitých lokalitách budovaly stezky typu singltrek, i když se jedná o dlouhodobou a náročnou záležitost. Jednak je náročná z hlediska samotného budování stezek, také ovšem z pohledu různých jednání se zúčastněnými stranami, vlastníky pozemků či veřejností, která jsou nutná pro schválení, a tedy legalizaci stezek.

Jako příklad takového snažení může sloužit začínající projekt „Čertovy stezky“ realizovaný stejnojmennou neziskovou organizací, která sdružuje příznivce terénních stezek a prosazuje jejich budování v krajině okolo Nového Jičína poblíž Beskyd (Moravskoslezský kraj). Jejich vizí je budovat traily s obtížností pro začátečníky i pokročilé, které poskytují zábavnou jízdu a splynou s přírodou, což představuje podstatu singltreků. Některé stezky již vybudovány byly a celý projekt prochází schvalovacím procesem. Na budování stezek se mimo jiné podílejí dobrovolníci z řad cyklistů, kteří tyto stezky chtějí aktivně využívat. Zájemci mohou vyjádřit podporu prostřednictvím peněžního daru, díky kterému může být zajištěn další rozvoj stezek. (Čertovy stezky [online], 2015)

Za velmi významného aktéra podpory singltreků může být považována Česká Mountainbiková Asociace (ČeMBA). Tato nezisková organizace je protějškem organizace IMBA. ČeMBA vznikla v roce 2007 v důsledku absence jakékoliv organizace, která by jednala se státem, místními orgány, lesníky a dalšími institucemi a prosazovala zájmy terénní cyklistiky. Organizaci je připisováno autorství hned několika významných a jedinečných projektů, například vybudování Singltreku pod Smrkem, který se inspiroval osvědčenými postupy ze zmiňovaného Walesu. Mezi další zajímavé projekty patří Bajková školka, která učí děti aktivnímu pohybu na kole, dále pak asociace pořádá různé dobrovolnické lokální údržby lesních stezek a zasazuje se o zachování a trvalé udržování historických lesních stezek, které jsou lidmi stále vyhledávány a využívány. (ČeMBA [online])

Nově vzniklou zastřešující organizací, která by mimo jiné měla hájit zájmy terénních cyklistů, je od začátku roku 2016 Česká cyklofederace (CZCF). Inspirací pro její vznik se stala působnost Evropské cyklistické federace. Na ustanovující schůzi se setkaly různé neziskové organizace podporující jak městské cyklisty, cykloturisty, tak i terénní cyklisty. Na schůzi byl stanoven cíl této organizace, který spočívá především v nabídnutí cyklistům různého zaměření jakési společné základny, která jim bude užitečná v případě realizace námětů na zlepšení situace v jejich okolí. Mezi pravidelné činnosti CZCF bude zařazena výměna zkušeností s partnerským zahraničními organizacemi v Německu a Rakousku. CZCF je teprve na svém začátku, tudíž se může jen odhadovat, jaký vliv bude mít na situaci ohledně terénní cyklistiky a její infrastruktury. (Cykloserver [online], 2016)

Častým partnerem organizací zaměřených na realizaci singltreků je státní podnik Lesy ČR, který je velmi důležitým aktérem, poněvadž většina stezek by bez podpory Lesů ČR nemohla být realizována. Na lesních státních pozemcích totiž

některé stezky vedou. Lesy ČR si jsou vědomy trvalého zvyšování významu rekreační funkce lesa a také berou do budoucna v potaz dynamické změny ve využívání jednotlivých rekreačních aktivit, konkrétně zvyšující se popularitu přírodě blízkých stezek. Proto je v dokumentu Program 2020 - Zajištění cílů veřejného zájmu u LČR (2011) uvedena jako jeden z cílů „Obnova a údržba lesních cest pro cykloturistiku a budování singltrekových tras“. Podnik by měl ve vhodných lokalitách podporovat výstavbu singltrekových tratí, a to ve spolupráci s dalšími organizacemi, například ČEMBOU, Klubem českých turistů, místními obecními úřady či sportovními kluby, což se také momentálně děje.

5 Hodnocení singltrekových lokalit

Následující část se bude zabývat zhodnocením rozšíření singltreků na území České republiky za použití vybraných hledisek. Pro účely práce jsou hodnoceny ty singltrekové lokality, které splnily požadovaná kritéria uvedená v metodice. Celkem se jedná o 14 lokalit.

- | | |
|--------------------------|--------------------------------|
| 1. Cyklo aréna Vysočina | 8. Lipovské stezky |
| 2. Bike Arena Vsetín | 9. Beskydské traily |
| 3. Cyklopark Mysločovice | 10. Singletrail Moravský kras |
| 4. Cyklopark Podhůra | 11. Ostravský singletrail |
| 5. Rychlebské stezky | 12. Single trails Dolní Morava |
| 6. Singltrek pod Smrkem | 13. SingleTrails Bílá |
| 7. Trutnov trails | 14. Trail park Klínovec |

Poslední tři uvedené lokality se od ostatních odlišují tím, že se svými parametry spíše přibližují bike parkům, avšak převažují v nich singltrekové stezky. Bike parky hodnoceny nebudou, je ovšem na místě jejich přesnější vymezení vůči singltrekovým lokalitám. Jsou totiž rozdílné hned v několika aspektech.

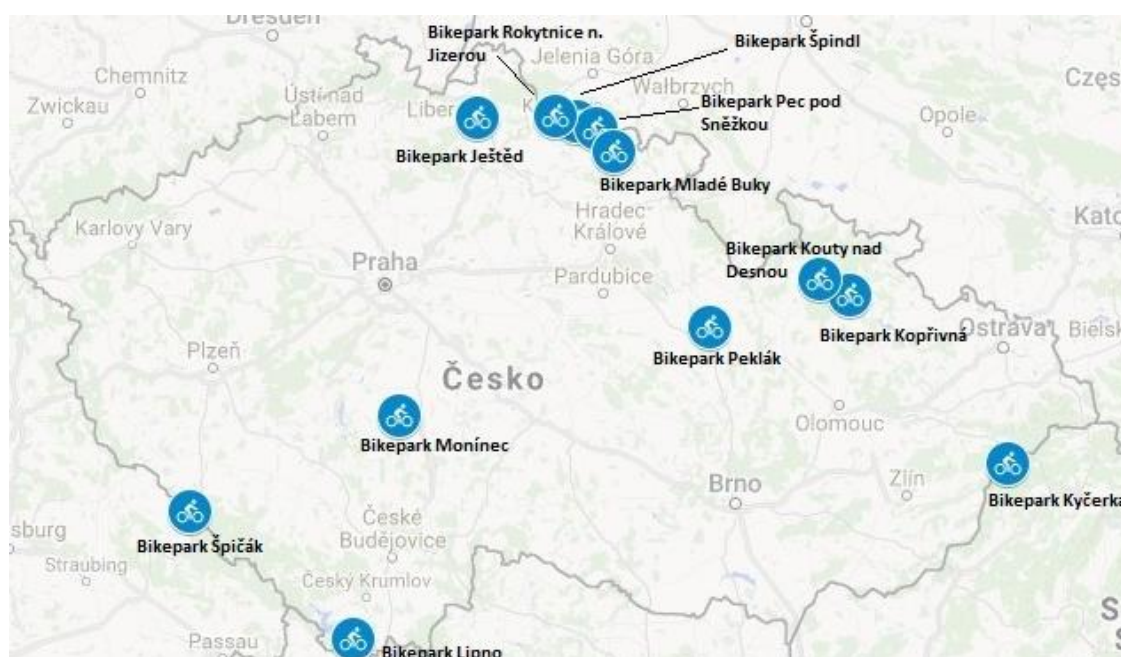
5.1 Singltrek a bike park

Bike parky jsou areály, které se v drtivé většině nacházejí v horských oblastech, vysoce turisticky navštěvovaných. Jejich lokaci a názvy lze vidět na obrázku č. 3., který ukazuje již jejich první odlišnost, a tou je větší dominance umístění bike parků v Čechách, než na Moravě. U singltrekových lokalit je tato situace opačná, neboť více než polovina lokalit se nachází na Moravě.

V bike parcích se obvykle nachází stezky typu downhill či freeride se sjezdovým charakterem. Tyto typy tratí jsou především určeny pro zkušenější bikery vyhledávající adrenalin. Součástí areálů mohou být další speciální tratě (pumptrack, slopestyle), ale i stezka typu singltrek, která je oproti typickým tratím v bike parcích méně náročná. Na nástupní místo tratí se cyklisté-bikeři dostanou pomocí zpoplatněné lanovky nebo na některých místech si cestu na vrchol mohou na kole „vyšlapat“. Naopak velké množství singltreků má okružový charakter, tedy

stejně nástupní a výstupní místo. Tyto stezky nejsou projektovány jen sjezdově, typická je i absence lanovky, vzhledem k tomu, že síť stezek se nenachází jen v horských oblastech. Okruhový charakter také není podmínkou, stezky na sebe mohou různě navazovat a překrývat se. Příklady trasování stezek v bike parcích a singltrekových center jsou uvedeny v příloze 1 a 2.

Odlišnost bike parků a singltrekových center spočívá také v celkové délce tratí. Stezky v bike parcích mají obecně kratší délku, vzhledem k menšímu území a sjezdovému typu tratí. Délka jedné trati se pohybuje většinou v průměru od 1 do 3 km, existují ale i mnohem kratší či delší trasy, záleží na lokaci bike parku i stupni obtížnosti trasy. Singltreky mohou mít rozsáhlejší charakter, začínají svojí délku zhruba od 3 km a výše. Mezi lokality s největšími sítěmi singltreků patří Singltreky pod Smrkem, se souhrnnou délkou kolem 80 km, dále pak Rychlebské stezky (60 km). Průměrná délka ostatních větších sítí singltreků se pohybuje v rozmezí 20-30 km, v těch malých je možno nalézt trasy celkově do 14 km.



Obr. 3 Lokality s výskytem bike parků v ČR

Zdroj: Vlastní zpracování s využitím Google My Maps

Bike parky a singltreky se také různí v ceně za jejich užívání. Vstup na singltreky není zpoplatněn, jezdci je mohou využívat, kolikrát chtějí. Stezky v bike parcích zpoplatněny jsou, poněvadž součástí bike parku je lanovka, která dováží k nástupnímu místu stezek. Za využití lanovky si parky účtují v průměru od 300 do 400 Kč za bodové jízdné, tedy celkem 5 jízd (nejmenší počet). Další výše cen se

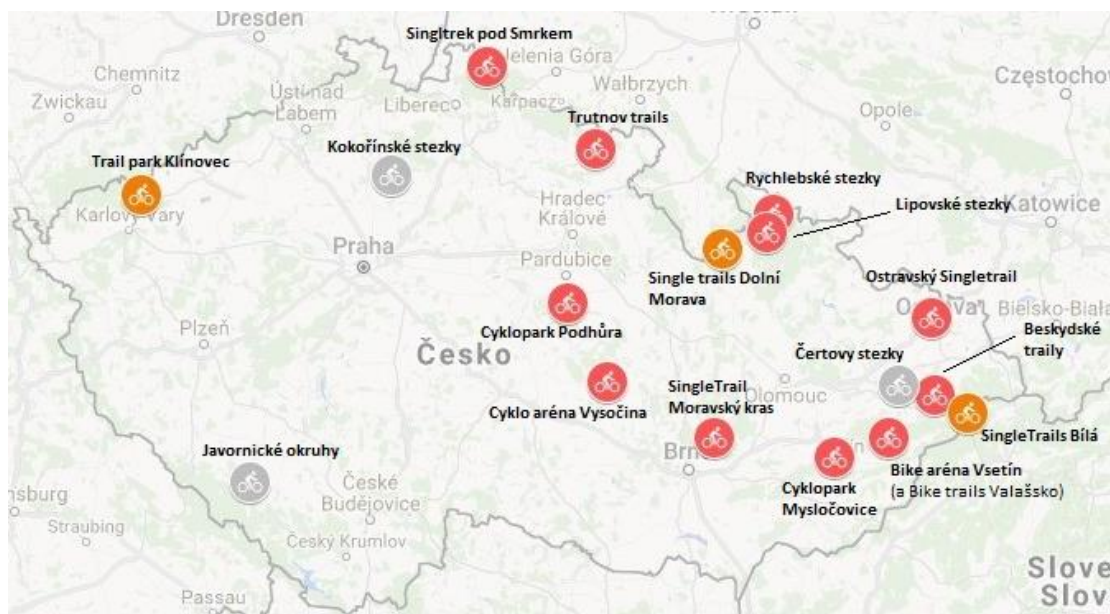
odvívá od stanoveného časového intervalu nebo vyššího počtu jízd v rámci bodového jízdového. S provozem lanovky se pojí také pevná denní otevírací doba bike parků. Ta je uzpůsobena s ohledem na začátek zimní sezóny, neboť stezky v bike parcích jsou součástí horských areálů či se v jejich blízkosti nacházejí. Zpravidla se otevírají v květnu či později dle podmínek (červen, červenec) a uzavírají na konci října, přičemž jsou přesně stanoveny i provozní hodiny a provoz lanovky. U stezek v typických singltrekových centrech by žádná otevírací doba stanovená být neměla v souladu se zásadou obecného užívání lesa, která bude probírána v kapitole 5. 3. 1.

V souvislosti s lokalizací bike parků v horských areálech jsou patrné difference v podnikatelských subjektech, které je provozují. Zatímco u bike parků jsou provozovateli větší obchodní společnosti vlastníci celý areál (s ručeným omezeným a akciové společnosti), singltreková centra jsou obvykle provozována neziskovými organizacemi (sdružení, spolky) či obcemi, na jejichž katastrálním území se stezky nacházejí. Účel uvedených organizací je tedy velmi rozdílný.

Bike parky jsou také na rozdíl od singltrekových center v Česku budovány delší dobu. Nejstarší oficiální bike park byl zbudován již v roce 2002 ve Špindlerově mlýně. První singltreky byly v ČR realizovány v roce 2009, kdy vznikly dvě nejstarší lokality.

5.2 Geografické hledisko

5.2.1 Charakteristika umístění



Obr. 4 Lokality s výskytem singltreků v ČR

Zdroj: Vlastní zpracování s využitím Google My Maps

Z hlediska nejobecnějšího rozdělení patrného z obrázku č. 4, v umístění zkoumaných lokalit převažuje Morava, pouze 4 ze 14 lokalit jsou koncentrovány v Čechách, jedna lokalita pak na Vysočině. Celkem 9 ze 14 krajů České republiky má zastoupení hodnocených lokalit, přičemž 3 singltrekové sítě se nacházejí jen v Moravskoslezském kraji. Dvakrát se lokality stezek vyskytují v kraji Olomouckém, Pardubickém a Zlínském.

Více než polovina lokalit je umístěna nedaleko obcí nebo v obcích, které mají malý počet obyvatel nepřesahující hranici 4 tisíc. Tuto podmínku splňuje 8 lokalit. Blízko populačně větších center jsou situovány Bike aréna Vsetín, Cyklo aréna Vysočina (Nové Město na Moravě), Cyklopark Podhůra (Chrudim), Trutnov trails, Beskydské trailly (Frenštát pod Radhoštěm) a Ostravský singletrail. Počet obyvatel se zde pohybuje v rozmezí od 10 do 30 tisíc. Velikost tedy oproti největším městům České republiky není značná.

Jak výše uvedené populační rozčlenění dokazuje, bude v lokalizaci stezek hrát velký význam venkovský prostor, a proto je na místě si ho patřičně vymezit. Lokality jsou rozděleny na základě metodiky vymezení venkovského prostoru dle

Perlína ([online], 2009), kdy se u České republiky na úrovni SO ORP vycházelo z hustoty zalidnění (limit 150 obyv./km²) a výsledkem byly tři typy regionů:

- převážně venkovské
- významně venkovské
- významně městské

Na základě těchto kritérií se 6 lokalit vyskytuje v převážně venkovských regionech, 6 lokalit ve významně venkovských regionech a pouze 2 hodnocené oblasti ve významně městských. Výsledky tak značí určitou perifernost lokalit, která se také u některých lokalit projevuje v dalších parametrech.

Perifernost některých lokalit může naznačovat, že území, kde se stezky nachází, nemusí vždy vykazovat ekonomickou sílu. Na otázku ekonomické aktivity si lze odpovědět pomocí jednoho z ekonomických ukazatelů, a tím je podíl nezaměstnaných osob v obcích, kde se lokality nacházejí. Dle ČSÚ, v období let 2014 až 2016 vykazovaly 2 oblasti vysokou nezaměstnanost v porovnání s průměrem České republiky a také v porovnání s vyšší ukazatele lokalit ostatních. Paradoxně se jedná o oblasti, kde jsou umístěna největší singltreková centra - Rychlebské stezky (Černá Voda) a Singltrekk pod Smrkem (Nové Město pod Smrkem), která se rovněž nachází v periferních regionech. Na vyšších hodnotách ve sledovaných letech se pohybovaly také Vsetín (Bike aréna Vsetín) a Nové Město na Moravě (Cyklo aréna Vysočina). Bílá, Jáchymov (Trail park Klínovec) a Dolní Morava se vyznačovaly proměnlivostí hodnot ukazatele, tj. s pozitivním i negativním vývojem v závislosti na sledovaném roce. Nízká nezaměstnanost je typická pro lokality v blízkosti větších měst. Mezi obce s výskytem singltreků s dlouhodobě nízkou nezaměstnaností patří například Chrudim (Cyklopark Podhůra), Frenštát pod Radhoštěm (Beskydské traily), Jedovnice (Single trail Moravský kras) či Hlučín (Ostravský singletrail).

Stezky jsou tedy budovány v území s různou ekonomickou situací, neplatí zde pravidlo, že jsou umísťovány pouze v regionech, které jsou ekonomicky silné. Naopak jejich realizace v ekonomicky slabších oblastech může být přínosem v podobě zvýšeného turistického zájmu a z toho plynoucí další benefity, například podpora místního podnikání, zvýšení zaměstnanosti, zlepšení turistické a základní infrastruktury a podobně. Každé místo, kde se daná lokalita nachází, má svá specifika. To se týká i přírodních poměrů v území, které ovlivňují lokaci stezek i jejich provedení.

5.2.2 Přírodní komponenty potenciálu cestovního ruchu

Přírodní poměry jsou velmi důležitým lokalizačním faktorem cestovního ruchu, zvláště pak reliéf krajiny. Pro aktivitu ježdění na singltrecích je významné vertikální členění reliéfu, které je spojeno s nadmořskou výškou, tedy například zda se lokalita nachází v nížině, pahorkatině, hornatině apod.

Většina stezek se nachází v oblastech s vyšší nadmořskou výškou, terén je členitý a výškový profil je zde rozmanitější než v nížinách, což umožňuje plánovat pestřejší stezky. Vyšší poloha ovšem není podmínkou pro správný singltrek, zcela jistě může být budován i v nížinách. Lokality Ostravský singletrail, Mysločovice a Podhůra se nacházejí v nejnižších polohách ze zkoumaných lokalit s nadmořskou výškou zhruba od 200 do 300 m. Podhůra a Mysločovice mají zároveň nejmenší celkovou délku stezek. To by mohlo souviset buď s jejich relativně krátkou dobou provozování, nebo s urbanizovaným či zemědělským charakterem okolí. V Trail parku Klínovec a Single trails Dolní Morava jsou stezky položeny nejvýše, nástupní místa jsou na vrcholech se 1244 m n. m. na Klínovci a 1099 m n. m. na Dolní Moravě. Převýšení kolem 400 m lze pohodlně překonat lanovkou, která zajišťuje vstup na stezky.

Většina zkoumaných lokalit se dle podkladů Vystoupila a kol. (2006) nachází v územích, kde je vysoká či nadprůměrná přírodní atraktivita. To dokládá i fakt, že 8 ze 14 vymezených lokalit je koncentrováno v chráněných územích, která jsou sama o sobě známkou zvýšené přírodní atraktivity. Konkrétně se jedná o výskyt 6 singltrekových sítí v chráněných krajinných oblastech (dále jen CHKO), z toho Singltrek pod Smrkem byl v CHKO projektován jen částečně, stezky jsou rozsáhlé a zasahují i do míst mimo toto území. 2 lokality jsou umístěny v přírodních parcích. Dále 4 skupiny stezek sice v chráněných územích zbudovány nejsou, ale nacházejí se v jejich blízkosti. To navíc potvrzuje, že budování stezek se soustřeďuje blízko přírodních atraktivit či do území, která jsou určitým způsobem zajímavá. Jde o Bike arénu Vsetín, která se nachází těsně za hranicemi CHKO Beskydy, Singletrail Moravský Kras (u hranic CHKO Moravský Kras, částečně stezky v přírodním parku), Trutnov trails (CHKO Broumovsko) a Rychlebské stezky (CHKO Jeseníky). Lipovské stezky, které jsou položeny jen 20 km jižně od Rychlebských stezek, již součástí CHKO jsou.

V území nepodléhající ochraně se nachází Cyklopark Mysločovice a Ostravský singletrail, jedná se o urbanizované oblasti. Trail park Klínovec se sice nachází v Krušných horách, není ale také zahrnut do žádného stupně ochrany. Budování

stezek tedy nedoprovázela různá omezení či regulace spojená s umístěním do chráněných území.

Přírodní podmínky i atraktivita se řadí do lokalizačních faktorů turismu, o nichž byla řeč v části teoretické. Do jisté míry určují, na kolik bude určité území pro turisty lákavé a jaká forma turismu se bude na území rozvíjet.

Tab. 1 Členění lokalit dle chráněných území a geomorfologie

Lokalita	Chráněné území	Geomorfologický celek
Cyklo aréna Vysočina	CHKO Žďárské vrchy	Hornosvratecká vrchovina
Bike aréna Vsetín	-	Hostýnsko-vsetínská hornatina
Cyklopark Mysločovice	-	Vizovická vrchovina
Cyklopark Podhůra	CHKO Železné hory (částečně)	Železné hory
Rychlebské stezky	-	Rychlebské hory
Singltrek pod Smrkem	CHKO Jizerské hory	Jizerské hory
Trutnov trails	-	Krkonošské podhůří
Lipovské stezky	CHKO Jeseníky	Rychlebské hory
Beskydské traily	CHKO Beskydy	Podbeskydská pahorkatina
Singletrail Moravský kras	Přírodní park Rakovecké údolí (částečně)	Drahanská vrchovina
Ostravský singletrail	-	Nízký Jeseník
Single trails Dolní Morava	Přírodní park Králický Sněžník	Králický sněžník
Single Trails Bílá	CHKO Beskydy	Moravskoslezské Beskydy
Trail park Klínovec	-	Krušné hory

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat Geoportálu ČÚZK [online] a serveru mapy.cz [online]

5.2.3 Atraktivita a využití území z turistického hlediska

Mezi sítě stezek, které patří do území s převažující horskou formou rekreačního turismu lze řadit většinu lokalit, vzhledem k jejich umístění. Jsou to například Rychlebské a Lipovské stezky, Single trails Dolní Morava, Trail park Klínovec, Beskydské traily a další.

Příměstskou formou rekreace se vyznačují území, do nichž spadá Ostravský singletrail, Cyklopark Mysločovice, Podhůra či Single trail Moravský kras. Právě poslední zmíněná lokalita se nachází jen 27 km od Brna, tudíž pravděpodobně vybízí místní obyvatele k návštěvě tohoto singltrekového centra. Ostravský singletrail se nachází mezi městským obvodem Ostravy – Hošťálkovice a obcí

Bobrovníky (spadající pod nedaleké město Hlučín) a nabízí perfektní příležitost k trávení volného času městským obyvatelům. Na rozdíl od stezek v Moravském krasu se zatím nejedná o singltrekové centrum a postupně usiluje o naplnění této vize. Za povšimnutí stojí fakt, že největší Praha ani její široké okolí nedisponuje žádným singltrekovým centrem stezek, její obyvatelé tak vyhledávají jiné dostupné lokality. Dle šetření v rámci studie Kozumplíkové a kol. (2016) v lokalitě Singltrek pod Smrkem bylo zjištěno, že návštěvníci těchto stezek přijíždějí nejvíce právě ze Středočeského kraje a Prahy. Určitou návštěvní možnost nabízejí nehodnocené Kokořínské stezky, umístěné zhruba hodinu cesty severně od Prahy. Tyto stezky ovšem z hlediska produktové nabídky a provedení tras nelze srovnávat s těmi v Novém Městě pod Smrkem.

Již byla zmíněna přírodní atraktivita hodnocených lokalit. S touto atraktivitou je také úzce spojena atraktivita z pohledu samotných turistů, kteří do lokalit zavítají. Na základě návštěvností obcí, kde se singltreky nacházejí, je možno odpovědět na otázku, zda jsou budovány v území více či méně turisticky navštěvovaných. Sledovány byly roky 2013 až 2015, tedy období, kdy vznikla většina (12) stezek.

Mezi nejvíce navštěvovaná území dle ČSÚ patřila Dolní Morava, kde jsou umístěny Single trails Dolní Morava. Dále pak Jáchymov (Trail park Klínovec) a Bílá (SingleTrails Bílá). Jedovnice (Single trail Moravský kras) a Nové Město na Moravě (Cyklo aréna Vysočina), Lipová-lázně (Lipovské stezky) či Trutnov (Trutnov trails) vykazovaly rovněž dlouhodobě vyšší návštěvnost. Do průměrně turisticky navštěvovaných území lze řadit Vsetín (Bike aréna) či Frenštát pod Radhoštěm (Beskydské traily). Naopak mezi nejméně navštěvované patřilo Nové Město pod Smrkem, u něhož se nachází největší síť singltreků v Česku, a také Chrudim (Cyklopark Podhůra). Pro 3 lokality nebyly údaje o návštěvnosti k dispozici, jednalo se o obec Černá Voda, Mysločovice a Hlučín. Mezi Hlučínem a Ostravou se nachází Ostravský singletrail, tudíž je návštěvnost mnohonásobně vyšší jak u ostatních lokalit, díky Ostravě.

Vzhledem ke krátké působnosti většiny stezek není možné dávat do souvislosti vznik stezek a vývoj návštěvnosti v daném území. Navíc u dvou nejstarších lokalit (Singltrek pod Smrkem a Rychlebské stezky) je problém nedostupnosti údajů návštěvnosti až do roku 2009, kdy vznikly, pravděpodobně kvůli nedostatečným ubytovacím kapacitám v území.

Dle výše uvedených skutečností lze odhadnout, že na rozdíl od bike parků pro singltreky neplatí „pravidlo“ jejich umísťování do oblastí vysoce turisticky

atraktivních a navštěvovaných. Výjimku tvoří lokality stezek v Bílé, Jáchymově a Dolní Moravě, které jsou součástí horských areálů a charakterem na hranici mezi bike parky a singltreky.

Singltreky mohou být účinným nástrojem, jak prodloužit pobyt v určitém území, poněvadž některé stezky disponují rozsáhlejší sítí trailů, které jsou více časově náročné a na jejich projetí jeden den nestačí (záleží také na schopnostech cílových skupin cyklistů). Stejně tak může jejich existence v území podporovat rozvoj podnikání, zejména v oblasti ubytovacích, restauračních zařízení či maloobchodu, kdy se uživatelé stezek při návštěvě rozhodnout využít některé z nabízených služeb či produktů v území.

Nutno rovněž zmínit, že návštěvnost samotných stezek je obtížné zachytit a dlouhodobě monitorovat. Vychází z odhadů a je možná jen v případě některých lokalit stezek, které navíc používají různou metodiku. Například na Rychlebských stezkách se pohybovala odhadovaná návštěvnost stezek v roce 2014 kolem 45 000 cyklistů a v roce 2013 přibližně 30 – 35 000 (Kozumplíková a kol., 2016).

Odhady návštěvnosti stezek existují také u Singltreku pod Smrkem, prováděné hned dvěma zainteresovanými stranami. Pravidelný monitoring návštěvnosti pomocí automatického počítadla si nechává zpracovávat Nové Město pod Smrkem, nezávisle na provozovateli stezek. Provozovatel Singltreku pod Smrkem však disponuje svými vlastními odhady skrze jinou metodiku, poněvadž vyjadřuje námitky směřující ke špatnému umístění počítadla. Nenachází se přímo na singltrecích, nýbrž na obousměrné trase (nutno dělit číslo dvěma), na kterou rovněž nemusí návštěvníci singltreků vůbec najet. V roce 2015 tedy zaznamenalo počítadlo kolem 81 000 průjezdů v obou směrech jízdy, zatímco odhadovaný monitoring návštěvnosti provozovatele byl zhruba 45 000 cyklistů. V roce 2016 klesl počet průjezdů na přibližně 78 000, přičemž odhady provozovatelů počítaly se zhruba 50 000 cyklisty, údaje z počítadla je tedy nutno dělit dvěma. (Monitoring návštěvnosti za roky 2015/2016, Trail Hunter[online])

Zajímavá je aktuálnější odhadovaná statistika Single trailu Moravský kras, jehož stezky jsou v provozu teprve od května roku 2016, a které za tento necelý rok navštívilo přibližně 35 000 cyklistů (Blanenský deník [online], 2016). Za tak krátkou existenci se již může rovnat s projekty stezek dlouhodobě působícími.

Třebaže návštěvnost hodnocených stezek nelze zatím přesněji zmapovat, a tím pádem dávat do souvislosti s dalšími ukazateli, je na příkladech zmíněných tří lokalit možno ilustrovat rychle stoupající zájem o tento typ stezek v Česku.

5.2.4 Stávající cyklistická infrastruktura lokalit

K funkcím stávající cyklistické infrastruktury mimo jiné patří propojování různých atraktivních míst na území ČR. Pro lokality singltreků je tato stávající síť důležitá, neboť umožňuje, aby se případní návštěvníci mohli na stezky dopravit na kole bez použití automobilové, železniční či jiné dopravy. Rovněž si lze udělat představu o tom, zda jsou realizované projekty stezek součástí již husté a propracované cyklistické sítě, či jejich zbudování představovalo významné navýšení stávající infrastruktury v okolí.

Dá se říci, že všechny hodnocené lokality jsou napojeny na určitý typ cyklistické infrastruktury. Většinou se jedná o cyklotrasy, ze kterých se lze přímo připojit na stezky. Z tabulky č. 2 je patrné, že převažují cyklotrasy IV. třídy (čtyřmístné značení), tedy lokálního charakteru. Lokalitami stezek vedou také i cyklotrasy vyšších III. a II. tříd, s regionálním či nadregionálním významem (třímístné a dvómístné číslo).

V tomto ohledu je specifická Cyklo aréna Vysočina, neboť k lokalitě vede pouze jedna cyklotrasa III. třídy, jinak se v okolí nachází spíše trasy turistické a místně značené trasy. Vysočina se obecně řadí mezi regiony s nižší hustotou cyklotras (Vystoupil a kol., 2006), a tak právě stezky v Cyklo aréně mohou být významným přínosem, s celkovou délkou kolem 30 km. Větší hustotou této infrastruktury se vyznačují ty lokality, které jsou umístěny v horských oblastech, tedy Trail park Klínovec, SingleTrails Bílá a Dolní Morava. Právě přes Single trails Dolní Morava vede nejvíce cyklotras. Samotná oblast je vysoce turisticky atraktivní s mnoha zajímavostmi, tudíž disponuje i propracovanou cykloturistickou infrastrukturou. Za těmito třemi lokalitami se může řadit Single trail Moravský kras, přes který vedou tři cyklotrasy, a jehož širší okolí je také turisticky atraktivní.

V případě příměstských center stezek, jako jsou Cyklopark Podhůra a Mysločovice, je doprava k nástupnímu místu možná i po asfaltových cyklostezkách, kde to umožňuje jejich lokace poblíž města a obce.

Ke specifickým typům cyklotras se řadí již představené Eurovelo či greenways. Tyto trasy některými lokalitami stezek prochází či vedou v jejich blízkosti, a doplňují tak celkovou infrastrukturu či mohou přispívat ke zvýšené návštěvnosti samotných singltreků. Lokalita, ve které je přímo vedena trasa těchto typů, je obec Lipová-lázně, kde se nacházejí Lipovské stezky. Jedná se o trasu EuroVelo 9 Balt-Jadran a na našem území prochází přes Jeseníky, Olomouc, Brno a dále jižní Moravou do Vídně. Výhodnou pozici má také Ostravský singletrail, který se nachází mezi cyklotrasami Greenways Krakov-Morava-Vídeň a EuroVelo 4:

Trasa Střední Evropou. Dále lze okrajově zmínit 3 singltrekové lokality, v jejichž okolí se dálkové trasy také nacházejí. Jde o Single Trail Moravský kras (Greenway), Cyklo arénu Vysočina (EuroVelo 4) a Cyklopark Mysločovice (EuroVelo 4).

Tab. 2 Přehled cyklotras a subjektů s certifikací „Cyklisté vítáni“ v oblasti výskytu singltreků

Lokalita	Napojení na cyklotrasy č.	Počet subjektů s certifikací "Cyklisté vítáni"
Cyklo aréna Vysočina	103	1
Bike aréna Vsetín	6118 - 6121	0
Cyklopark Mysločovice	5034	0
Cyklopark Podhůra	4179 - 4185 - 4111	0
Rychlebské stezky	6046 - 6047	1
Singltrek pod Smrkem	3006 - 3018	1
Trutnov trails	22 - 4091	3
Lipovské stezky	53 - 6044	2
Beskydské traily	6195	3
Singletrail Moravský kras	507 - 5077 - 5081	2
Ostravský singletrail	5 - 6185	1
Single trails Dolní Morava	4361 - 6267 - 6273 - 6269	5
SingleTrails Bílá	6180 - 6176 - 6182	1
Trail park Klínovec	23 - 2005 - 2011	1

Zdroj: Vlastní zpracování na základě serveru mapy.cz [online] a Cyklisté vítáni [online]

Existence cyklotras v lokalitách není jediný zohledňovaný aspekt při návštěvě singltreků. Velký důraz je kladen i na vstřícnost okolních podnikatelských subjektů k cyklistům, zejména restaurací či ubytovacích zařízení, které mohou cyklisté navštívit. Ne každé zařízení je však k cyklistům tolerantní. Určitý standard kvality služeb a vstřícného chování reprezentují ta zařízení, která obdržela certifikaci „Cyklisté vítáni“ (viz tabulka č. 2). Působení certifikovaných zařízení v blízkosti hodnocené lokality umožňuje spojení kvalitní turistické infrastruktury s cyklistickou, a tím větší důvod k návštěvě než například lokality, v jejichž blízkosti se žádná certifikovaná zařízení nenacházejí.

V 11 ze 14 lokalit působí alespoň jedno zařízení s certifikací „Cyklisté vítáni“, které se nachází v obci, kde jsou singltreky lokalizovány. V obci Mysločovice, kde je umístěn stejnojmenný Cyklopark, nepůsobí zařízení s certifikací. Obec se ovšem

nachází v blízkém zázemí měst Otrokovice a Zlín, kde již certifikace působí. V Novém Městě na Moravě, u kterého je umístěna Cyklo aréna, se nachází pouze jeden certifikovaný podnikatelský subjekt. Restaurace či ubytovací zařízení s certifikací lze nalézt spíše v okolních malých obcích (Zubří, Vlachovice, Fryšava). U Single trails Dolní Morava se nachází nejvíce stravovacích a ubytovacích zařízení, které jsou všechny součástí horského areálu Dolní Morava relax & sport resort.

Pro větší centra (Singltreky pod Smrkem či Rychlebské stezky) bylo určeno místo certifikace tam, kde se nachází jejich nástupní místo či základna. U těchto dvou lze nalézt rovněž certifikovaná zařízení, které navíc doplňují ubytovací a stravovací služby samotných provozovatelů stezek. Ty jsou sice bez certifikace, avšak určeny primárně pro návštěvníky stezek (předpoklad nabídky služeb pro cyklisty). V širším okolí působí také další restaurace či penziony, které si uvědomují významnost singltrekových center, a tak je i jejich nabídka přizpůsobena požadavkům cyklistů, ovšem v různé kvalitě, která nebyla sjednocena certifikací.

Kolo jako způsob dopravy ke stezkám využívají především návštěvníci z nedalekého okolí. Často mají stezky větší než jen lokální význam, a jelikož se většinou jedná o periferní lokality blízko sídel s menším množstvím obyvatel, bývají využity jiné formy dopravy.

5.2.5 Dopravní dostupnost

Automobilová dostupnost

Osobní automobil je v případě některých lokalit stezek nejlepším a nejrychlejším způsobem dopravy, zvláště u více periferních oblastí. Vzhledem k většímu počtu hodnocených stezek bylo zvoleno hned několik kritérií dostupnosti, jež představují vybraná města ČR. Jednotlivá města byla vybrána také z toho důvodu, že singltreky nemají pouze zmiňovaný lokální význam, ale v případě větších center i regionální a národní význam. Návštěvníci stezek tak mohou přijíždět z celé České republiky. Dostupnosti každé lokality lze vidět v tabulce č. 3.

Nejhůře dostupné z krajských měst jsou lokality Rychlebských a Lipovských stezek nacházející se v Olomouckém kraji, konkrétně v jeho nejsevernější části. Nedaleko zmíněných lokalit působí stezky Single trails Dolní Morava, umístěny v severním výběžku Pardubického kraje u hranic s Polskem, do kterých trvá cesta

také velmi dlouho. Obecně u těchto 3 lokalit lze zmínit, že se vyznačují špatnou dostupností z krajských center i největších měst ČR. Časové i dojezdové vzdálenosti z krajských měst jsou u ostatních stezek výrazně kratší, neboť se orientačně pohybují od 20 minut do 1 hodiny. Nejlepší dostupnost vykazují ty lokality, které plní funkci příměstských center stezek (Cyklopark Podhůra, Mysločovice, Ostravský singletrail). Singletrail Moravský kras těží z blízkosti města Brna, od kterého je vzdálen jen zhruba 30 km. Z Prahy je dostupnost do všech lokalit nejhorší v porovnání s Brnem či Ostravou, protože žádná z hodnocených stezek se nenachází v jejím širším okolí. Jak již bylo řečeno, lidé z Prahy a Středočeského kraje nejvíce navštěvují nejznámější lokalitu Singltrek pod Smrkem, která je ve srovnání s ostatními lokalitami blízká. Z Prahy za zhruba stejnou časovou vzdálenost lze také navštívit Cyklo arénu Vysočina, která se nachází asi 40 minut jízdy od napojení na dálnici D1. Za 2 hodiny lze z Prahy navštívit i Trutnov trails či Cyklopark Podhůra. Ty ale nejsou celkovou délkou ekvivalentní stezkám v Novém městě pod Smrkem ani v Cyklo aréně Vysočina. Záleží na ochotě cestovat do takto vzdálených lokalit, třebaže je v nich možnost ježdění omezena jen na několik kilometrů.

Tab. 3 Automobilová dostupnost do lokalit s výskytem singltreků

Lokalita	Nejbližší krajské město	Nejbližší město nad 200 tisíc obyvatel (Praha, Brno, Ostrava)	Dostupnost z Prahy
Cyklo aréna Vysočina	Jihlava (47 km - 54 min)	Brno (86 km - 1:12 h)	166 km - 2 h
Bike aréna Vsetín	Zlín (42 km - 47 min)	Ostrava (73 km - 2 h)	340 km - 3:30 h
Cyklopark Mysločovice	Zlín (13 km - 23 min)	Brno (83 km - 1:10 h)	297 km - 2:50 h
Cyklopark Podhůra	Pardubice (22 km - 23 min)	Praha (140 km - 1:30 h)	-
Rychlebské stezky	Olomouc (125 km - 2 h)	Ostrava (120 km - 2:43 h)	249 km - 3:15 h
Singltrek pod Smrkem	Liberec (39 km - 43 min)	Praha (146 km - 1:45 h)	-
Trutnov trails	Hradec Králové (54 km - 56 min)	Praha (165 km - 2 h)	-
Lipovské stezky	Olomouc (110 km - 1:45 h)	Ostrava (118 km - 2:40 h)	257 km - 3:20 h
Beskydské traily	Ostrava (55 km - 49 min)	-	369 km - 3:40 h
Singletrail Moravský kras	Brno (27 km - 39 min)	-	234 km - 2:30 h
Ostravský singletrail	Ostrava (12 km - 20 min)	-	378 km - 3:35 h
Single trails Dolní Morava	Olomouc (89 km - 1:30 h)	Brno (164 km - 2:12 h)	217 km - 2:55 h
SingleTrails Bílá	Ostrava (52 km - 43 min)	-	380 km - 4 h
Trail park Klínovec	Karlovy Vary (22 km - 23 min)	Praha (143 km - 1:55 h)	-

Zdroj: Vlastní zpracování s využitím podkladů serveru mapy.cz [online]

Vlaková dostupnost

Další možnost dopravy na stezky je i prostřednictvím železniční dopravy. České dráhy, a. s. vycházejí vstříc cyklistům a nabízejí možnost přepravy kol v jejich soupravách. Kromě toho nabízejí i další rozšiřující služby, jako půjčovnu kol (na vybraných stanicích), speciální cyklovlaky, ale například i tipy na cyklovýlety po celém Česku. V tabulce č. 4 je zachycena dostupnost vlakové dopravy v jednotlivých lokalitách a časová a dojezdová vzdálenost od železničních stanic do lokalit.

Většina stezek je lokalizována v přiměřené dojezdové vzdálenosti od nejbližších stanic, tedy jen pár kilometrů a několik minut. U určitých lokalit lze ovšem vidět poněkud horší časovou i dojezdovou vzdálenost, která již není komfortní a na jejíž zdoání by cyklista vynaložil větší úsilí, než na stezky samotné.

Železniční doprava je v mnoha lokalitách omezenější (například Rychlebské a Lipovské stezky, Single trails Dolní Morava). I přesto, že se v okolí stezek nachází

železniční trať se stanicí, pravidelnost a frekvence spojů není dostatečná, nejedná se totiž o důležité železniční uzly, nýbrž o menší stanice v odlehlejších obcích. Je proto vhodnější zvolit automobilovou dopravu s ohledem na pohodlnost cestování. Lepší dostupností se vyznačují stezky umístěné nedaleko větších měst (Trutnov trails, Cyklo aréna Vysočina,...).

Tab. 4 Vlaková dostupnost do lokalit s výskytem singltreků

Lokalita	Nejbližší stanice	Vzdálenost do lokality
Cyklo aréna Vysočina	Nové Město na Moravě	2,5 km - 13 min
Bike aréna Vsetín	Vsetín	4,7 km - 19 min
Cyklopark Mysločovice	Tlumačov	6,4 km - 31 min
Cyklopark Podhůra	Slatiňany	3,8 km - 17 min
Rychlebské stezky	Žulová	6,1 km - 31 min
Singltrek pod Smrkem	Nové město pod Smrkem	1,7 km - 10 min
Trutnov trails	Trutnov	1,4 km - 8 min
Lipovské stezky	Lipová-lázně	1,3 km - 6 min
Beskydské trailly	Frenštát pod Radhoštěm	3,1 km - 27 min
Singletrail Moravský kras	Blansko	16,5 km - 1:20 h
Ostravský singletrail	Ostrava-Třebovice	3,6 km - 32 min
Single trails Dolní Morava	Červený potok	6,6 km - 40 min
Single Trails Bílá	Velké Karlovice	20 km - 2:16 h
Trail park Klínovec	Ostrov nad Ohří	11,6 km - 1:10 h

Zdroj: Vlastní zpracování s využitím podkladů serveru mapy.cz [online]

Do velké míry je pohodlnost dopravy vlakem ovlivněna tím, z jaké vzdálenosti se za stezkami vyjíždí. S velkou vzdáleností je spojeno více přestupů, riziko nenávaznosti vlaků či menší frekvence spojů. Menší vzdálenost zaručuje větší komfortnost cestování.

Hodnocená dopravní dostupnost může být řazena na pomezí hlediska geografického a marketingového, neboť vykazuje souvislost s distribucí, což je jedna ze základních položek marketingového mixu.

5.3 Marketingové hledisko

5.3.1 Komparace produktů

U hodnocených lokalit lze nalézt odlišnosti v nabízeném produktu. Ten nemusí představovat pouze produkt stezek, nýbrž řadu dalších rozšiřujících aktivit a služeb, o nichž bude pojednáno v této podkapitole. Z teoretické části budou využity definice tří vrstev produktu, a to jádro produktu, vlastní (základní) a rozšířený produkt.

Jádro produktu stezek bude u všech lokalit podobné. Lze si ho nadefinovat například jako zážitek z jízdy na kole po druhově pestrých stezkách v přírodním prostředí. Vlastní či základní produkt představují samotné stezky typu singltrek. U stezek v horských areálech tvoří základní produkt také lanovka často nezbytná ke vstupu na traily (Single trails Dolní Morava, SingleTrails Bílá, Trail park Klínovec). U některých lokalit mohou být do této vrstvy produktu řazeny i odlišnější formy tratí, například pumptrack (pumptrek), který se společně se singltreky vyskytuje poměrně často, stejně tak ho můžeme nalézt v bike parcích. Pumptrack je uzavřená kruhová dráha s klopenými zatáčkami a boulemi, na které cyklista nemusí používat pedály, a pohybuje se pouze pomocí vlastních pohybů a „pumpováním“ tak překonává nerovnosti na trati. Je vhodný pro začátečníky i zkušené jezdce, je kratší než singltreky. Může také sloužit jako tréninkový okruh před samotným vstupem na singltreky. Pumptrack lze vyzkoušet například u lokalit Singltrek pod Smrkem, Cyklopark Podhůra či Singletrail Moravský kras. Jeho podobu je možno vidět v příloze 4.

Každá lokalita stezek má také rozličný počet stezek a stupňů náročnosti, které dotváří konečnou podobu základního produktu. Nejdelší sítí stezek disponuje nejstarší lokalita Singltrek pod Smrkem, dále pak Rychlebské stezky a Cyklo aréna Vysočina. Příměstská centra či pilotní projekty stezek mají délku výrazně kratší. Pro srovnání, neklasifikované lokality Javornických okruhů a Kokořínských stezek nabízí zhruba 300 km tras, které netvoří jen singltreky, ale i cyklotrasy, různé polní a lesní cesty či asfaltové cesty. Takové trasy pak na sebe navazují do podoby okruhů, z tohoto důvodu se také nevymezuje celková délka pouze těch částí, které jsou stezkami typu singltrek.

Úrovně obtížnosti stezek se ve většině lokalit pohybují od 3 základních úrovní a výše. Nejnižší úroveň je přizpůsobena rodinám s dětmi a méně zdatným cyklistům. Některé lokality nabízejí i malý okruh přímo pro nejmenší, například Cyklo aréna Vysočina (Baby trail) či Single trails Dolní Morava (Sloní trail). Cyklo

aréna Vysočina nabízí také společně se Singltrekem pod Smrkem stezky pro handicapované cyklisty a vozíčkáře, které též patří do nejnižší úrovně obtížnosti. Střední úroveň je optimální pro zkušenější cyklisty, kteří si s kolem umějí poradit, stezky také obsahují více terénních vln, oblouků či klopených zatáček. Nejvyšší stupeň obtížnosti je určen zejména pro pokročilé a zkušené jezdce s výrazným klesáním i stoupáním a větším počtem terénních nástrah. Stezky se mohou dělit i do dalších rozšiřujících úrovní a obvykle je lze nalézt ve větších singltrekových centrech, se 4 nebo 5 úrovněmi. Tam, kde se nachází pouze jedna stezka je také jedna úroveň. Je ovšem koncipována tak, aby si jízdu na ní užili nezkušení jezdci a rodiny s dětmi, ale i pokročilí a zdatní bikeři, kterým může trasa sloužit jako zahřívací či odpočinkový okruh.

Tab. 5 Počet trailů, jejich celková délka a úrovně obtížnosti

Lokalita	Počet trailů – celková délka	Počet úrovní obtížnosti
Cyklo aréna Vysočina	6 – 30 km	5
Bike aréna Vsetín	8 – 13,5 km	4
Cyklopark Mysločovice	1 – 2,5 km	1
Cyklopark Podhůra	2 – 1,7 km	2
Rychlebské stezky	12 – 60 km	4
Singltrek pod Smrkem	12 – 80 km	4
Trutnov trails	6 – 12 km	4
Lipovské stezky	5 – 8 km	3
Beskydské traily	1 – 3 km	1
Singletrail Moravský kras	3 – 28,5 km	3
Ostravský singletrail	12 km	Nespecifikováno
Single trails Dolní Morava	2 – 4,6 km	2
SinglleTrails Bílá	2 – 5,5 km	2
Trail park Klínovec	4 – 22 km	4

Zdroj: Vlastní zpracování na základě rešerše informací z webových stránek hodnocených lokalit

Jednotlivé obtížnosti v lokalitách naznačují, na které cílové skupiny se lokalita převážně zaměřuje. Lokalita pouze s jednou stezkou bude lákat především začátečníky či rodiny s dětmi, zatímco více stezek má předpoklad pro to, aby lokalitu navštívilo více cílových skupin cyklistů zároveň. Počet obtížností ovšem

není ekvivalentní právě jedné cílové skupině. Rychlebské stezky se například orientují spíše na zkušenější cyklisty, kteří zdatně ovládají kolo v terénu. Opačného zaměření jsou Lipovské stezky, které jako alternativu k těžším Rychlebským stezkám nabízejí nenáročné traily pro méně zdatné jezdce a rodiny s dětmi.

Mnoho lokalit se neomezuje pouze na nabídku základního produktu stezek, nýbrž disponuje i rozšířeným produktem zahrnujícím další doprovodné služby a aktivity, jako je občerstvení, půjčovna a servis kol a další. Tyto služby jsou nabízeny v rámci rozšířeného produktu a tedy vykonávány samotnými provozovateli stezek, nikoliv externími subjekty. Řada lokalit má jistě ve svém okolí například občerstvení s posezením, které mohou návštěvníci stezek využívat, do následující tabulky ovšem zahrnuto není právě z vlastnického důvodu. Tento fakt je rozhodující pro pozdější část práce, neboť některé doprovodné služby jsou zdrojem financí provozovatelů stezek. Typické služby, které singltrekové lokality nabízejí, jsou uvedené v následující tabulce č. 6.

Tab. 6 Nabídka doprovodných služeb singltrekových center

Lokalita:	Základna	Půjčovna kol	Servis kol	Mytí kol	Občerstvení/ restaurace	Ubytování	Bike shop	Lektorské programy/ bike kempy
Cyklo aréna Vysočina	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne	Ano	Ano
Bike aréna Vsetín	Ne	Ano	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ano
Cyklopark Mysločovice	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
Cyklopark Podhůra	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
Rychlebské stezky	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Singltrek pod Smrkem	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Trutnov trails	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne	Ne	Ano	Ano
Lipovské stezky	Ano	Ano	Ano	Ne	Ne	Ne	Ano	Ano
Beskydské traily	Ano	Ne	Ne	Ne	Ano	Ano	Ne	Ne
Singletrail Moravský kras	Ano	Ano	Ano	Ne	Ano	Ne	Ano	Ne
Ostravský singletrail	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
Single trails Dolní Morava	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne
Single Trails Bílá	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne	Ano	Ne
Trail park Klínovec	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano

Zdroj: Vlastní zpracování na základě rešerše informací z webových stránek lokalit a elektronické komunikace

Zatímco v některých lokalitách se nachází pouze stezky, jiné nabízí rozmanitější celkový produkt. Příkladem může být největší a nejstarší lokalita Singltrek pod Smrkem, která kromě výše uvedených služeb poskytuje i další užitečné služby jako úschovnu zavazadel, převlékárny či sprchy, které přispívají k většímu komfortu při návštěvě. Kromě toho, že je přímo v centru umístěn obchod s cyklistickými potřebami, Singltrek provozuje i vlastní e-shop (Trail shop). Pro firmy a kolektivy jsou nabízeny teambuildingové akce, pomoc při údržbě stezek je

vítána na pravidelných brigádách a zlepšit si jízdu v terénu na kole je možno na jednodenním či víkendovém výukovém programu (Jeden den s lektorem, Singltrek Camp). Jako jedna z mála lokalit nabízí i možnost ubytování ve vlastním kempu či penzionu. Kemp je rovněž provozován Rychlebskými stezkami, další typ ubytování již pouze zprostředkovávají na svých webových stránkách. Další zajímavá lokalita, která nabízí ubytování, jsou Beskydské traily. Prozatím se jedná o pilotní projekt jediné stezky, která je provozována obcí Trojanovice, na jejímž katastrálním území trail leží. Obec je také provozovatelem nově zrekonstruované restaurace a hotelu, který se nachází přímo u stezky, plní mimo jiné funkci základny či nástupního místa. Tato koncentrace různých turistických aktivit je pro obec výhodná jak z hlediska zvýšení turistického potenciálu v oblasti, tak i z hlediska příjmů plynoucích z provozování restaurace a hotelu. Ubytovat se lze též u Single trails Dolní Morava a Trail parku Klínovec přímo v horských areálech. Kromě stezek tyto resorty nabízejí celou řadu dalších atraktivit, jak v létě i v zimě, ubytovací kapacity se tudíž dají očekávat.

Ostatní lokality nemají v rámci svého produktu ubytování zahrnuto a pouze toto ubytování zprostředkovávají nebo se jedná o spolupráci a partnerství různých subjektů. Například Lipovské stezky nabízejí ubytování v přilehlém Wellness & Relax Resortu Helios, který je partnerem stezek a společně s obcí Lipová-lázně se na budování lokality finančně podílel.

Neobvyklé spojení s další aktivitou zajišťují Rychlebské stezky, které jako jediná lokalita v rámci svého produktu nabízejí kromě singltrekových okruhů i okruhy boulderové. Bouldering je druh lezení na menších skalních blocích, balvanech či lezeckých stěnách, bez jištění jen pár metrů nad zemí. Díky spojení těchto dvou aktivit vznikl v území jedinečný produkt v rámci celé ČR. Kromě samotných boulderových okruhů jsou na základně Rychlebských stezek poskytovány zápůjčky boulder vybavení. Se singltreky má bouldering společné i to, že se jedná o stále více populární sportovní aktivitu.

Samozřejmostí u všech lokalit je možnost parkování, ať už se jedná o speciálně vyhrazená parkoviště pro návštěvníky či málo kapacitní parkovací místa. Automobil je často nejrychlejší typ dopravy vzhledem k umístění lokalit. Výhodou oproti ostatním lokalitám mají zmíněné stezky nacházející se v horských areálech, jelikož zde působí horská služba, která v případě úrazu nejen na stezkách může poskytnout rychlejší pomoc.

Součástí produktu může být i netradiční činnost, která k singltreům neodmyslitelně patří a umožňuje ji většina lokalit. Jedná se o brigády na stezkách,

konkrétně podílení se na jejich údržbě, úklidu, rozšiřování, opravě před otevřením či uzavřením stezek a jiných specifických činností. Je to dobrovolná činnost, za níž se neposkytuje honorář z odvedené práce. Zúčastnit se brigády může každý zájemce a kromě hlavního účelu má brigáda také společenský charakter, nesoustřeďuje se tedy pouze na práci na stezkách. Práce na brigádách jsou výhodné, neboť přinášejí finanční ulehčení v souvislosti s údržbou stezek.

Velmi důležité jsou brigády pro začínající stezky, a také pro stezky spravované neziskovými organizacemi, jako jsou různé spolky či sdružení, pro něž může být získání finančních prostředků na zaplacení pracovní síly obtížné.

Tab. 7 Provozovatelé stezek

Lokalita	Provozovatel	Rok otevření
Cyklo aréna Vysočina	Nové Město na Moravě	2014
Bike aréna Vsetín	Technické služby města Vsetína p. o	2014
Cyklopark Mysločovice	Václav Utinek	2013
Cyklopark Podhůra	Městské lesy Chrudim s. r. o	2014
Rychlebské stezky	Rychlebské stezky o. s.	2009
Singltrek pod Smrkem	Singltrek pod Smrkem o. p. s.	2009
Trutnov trails	Trutnov trails z. s.	2014
Lipovské stezky	Rychlebské stezky o. s.	2015
Beskydské traily	Obec Trojanovice	2014
Singletrail Moravský kras	Singletrail Moravský kras z. s.	2016
Ostravský singletrail	Sportovní klub Bobr	2015
Single trails Dolní Morava	Sněžník a. s.	2014
SingleTrails Bílá	SKI Bílá – Služby s. r. o.	2013
Trail park Klínovec	Skiareál Klínovec s. r. o.	2016

Zdroj: Vlastní zpracování na základě rešerše informací z webových stránek lokalit a elektronické komunikace

Pod neziskovými organizacemi bylo zbudováno a je provozováno 7 stezek, v ostatních lokalitách stezky mohou provozovat samotné obce nebo obchodní společnosti (uvedené v tabulce č. 7). Pro SingleTrails Bílá, Dolní Morava a Trail park Klínovec nejsou dobrovolné brigády typické. Jsou totiž součástí větších areálů s širokou nabídkou služeb a provozovány velkými společnostmi. Účel těchto společností je primárně dosáhnout určitého zisku, čímž se liší od neziskových

organizací (či provozovatelů - obcí). Obchodní společnosti mají rovněž odlišné další funkce i strukturu, což může být také jedním z důvodů absence brigád.

Jak již bylo zmíněno v souvislosti se srovnáním bike parků, singltreky nemají stanovenou pevnou denní otevírací dobu. Nacházejí se v lesním prostředí a jejich užívání musí být v souladu s legislativou České republiky (Zákon č. 289/1995 Sb. „o lesích“, § 19 odstavec 1), proto vstup na ně by měl být bez omezení v rámci zásady obecného užívání lesa. Například singltrekové centrum pod Smrkem na webových stránkách legislativu zmiňuje a respektuje ji, stezky jsou přístupné denně po celý rok. Omezená otevírací doba se pojí pouze s doplňkovými službami, jako je občerstvení, informační centrum atd. Platí zásady, že není doporučováno na singltreky jezdit v noci či za špatného počasí, kdy je jízda na stezkách nebezpečná. Zakotvená legislativa je i v provozním řádu Cykloparku Podhůra u Chrudimi, kde jsou stezky otevřeny po celý rok. Rychlebské stezky, Trutnov trails či Cyklo aréna Vysočina uvádí, že stezky jsou zpravidla od listopadu do dubna uzavřeny a neudržují se. Vstupu cyklistů na stezky nicméně v souvislosti s legislativou nemohou bránit, pouze žádají o respektování této zimní přestávky. Singletrail Moravský kras v návštěvním řádu přímo zakazuje vjezd na tratě za extrémního morka, náledí nebo sněhu. Stezky jsou sice nesjízdné či jejich sjezd je vysoce nebezpečný, bránit zákazem vstup je však kontrastní se zásadou obecného užívání lesa.

5.3.2 Nastavení cen a financování

V souvislosti s obecným užíváním lesa za vjezd na singltreky není stanoveno vstupné, jsou k dispozici bez limitu pro všechny. Uživatelé stezek si během své návštěvy však mohou platit dle svého uvážení za zmiňované doprovodné služby (občerstvení, půjčovna kol, kemp,...), které mohou či nemusí být vlastněny provozovateli stezek. Tak jako každá cyklostezka či trasa, i singltrek vyžaduje určitou pravidelnou údržbu a finance na její provedení. Jelikož vypadává výnos ze vstupů na trails, jsou právě doprovodné služby provozovatelů jedním ze způsobů získání části financí na údržbu či případné rozšíření stezek.

Typickým centrem stezek vytvářející příjmy jsou nástupní místa (resp. základny), kde jsou soustředěny doprovodné služby. V nástupním místě jsou také prodávány různé upomínkové a reklamní předměty (Trutnov trails, Single trail Moravský kras,...), které pomáhají zvýšit příjmy a navíc přispívají k větší propagaci lokalit. V 10 lokalitách je přítomna půjčovna kol vhodných na sjezd tratí. Jejich půjčovná cena se liší od typu, kvality kola či velikosti rámu, a pohybuje se

v rozmezí od 350 do 950 Kč. Často se také u stezek objevuje možnost mytí kol a některé lokality poskytují tuto službu zdarma, například Trail park Klínovec či Rychlebské stezky. Možnost ubytování ve vlastních zařízeních již tak častá není a v současnosti je typická pro větší zavedené lokality či horské areály (výjimka – Beskydské traily). Ubytování lze pořídit v Singltreku pod Smrkem a také Rychlebských stezkách. U těchto stezek je nejlevnější ubytování formou kempování a ceny se nijak zvláště neliší, kalkulace na jednu osobu se stanem a autem nepřesáhne 200 Kč. Komfortnější ubytování nabízí Singltrek pod Smrkem, a to ve vlastním penzionu, kde se ceny pohybují od 350 Kč na osobu za noc. Dále poskytují ubytování Single trails Dolní Morava a Trail park Klínovec, jelikož jsou součástí větších areálů s horkými chatami, penziony či apartmány, kde jsou ceny vyšší.

V nástupním místě u stezek nebo elektronicky přes internet si lze sjednat různé výuky ježdění na stezkách, individuální lekce či vícedenní kempy vyučované profesionály. Tyto lektorské služby se pak obvykle shrnují pod názvem Bike škola (u Trutnov trails Bike academy) a jejich cena je víceméně srovnatelná. Například u stezek, které umožňují výukové kempy, zájemci zaplatí okolo 2000 Kč na stanovené 2 dny. Singltrek pod Smrkem se svou nabídkou vyniká, neboť ve vyšší ceně zhruba 2 500 Kč je zajištěno ubytování v kempu a další doprovodný program i mimo čas strávený na stezkách, například přednášky či videokoučing.

Dále lze odlišit 3 lokality (Trail parku Klínovec, SingleTrails Bílá a Single trails Dolní Morava), ve kterých se ke stezkám dopravuje zpoplatněnou lanovkou, a lze tedy získat z návštěvy stezek určitý příjem. Nejnižší cena za jednosměrnou jízdenku lanovkou se platí v areálu Bílá a činí 70 Kč (dospělí). Tato částka je polovina ceny za stejný typ jízdenky v ostatních dvou lokalitách, ve kterých návštěvníci platí 140 až 150 Kč za jednu jízdu. SingleTrails Bílá navíc nabízí i možnost výjezdové trasy na start stezek v délce 4 km, což je finančně výhodnější pro uživatele stezek, časově a fyzicky již méně s přihlédnutím k opětovnému sjezdu tratí a vyzkoušení dalších.

Mimo nabídku doprovodných služeb se provozovatelé zaměřují také na jiný způsob získání prostředků, a tím je přímá finanční podpora od zainteresovaných subjektů. Na přispívání se často spoléhají stezky provozované neziskovými organizacemi, ať už se jedná o připravované, začínající stezky či stezky ve výstavbě.

Podpora se uskutečňuje také skrze příspěvky členů těchto neziskových organizací, kteří se poté podílejí na veškerém dění kolem stezek, a v určitých

lokalitách jsou jim nabízeny i různé benefity. Singletrail Moravský kras zřídil na podporování lokality vlastní sportovní klub, kdy po obdržení členství a zaplacení příslušného poplatku je možno čerpat slevu 10 % na služby a produkty na základně u stezek, zúčastňovat se cyklistických závodů, společných tréninků či participovat na otevírání a uzavírání stezek. Crowdfundingovou cestou se rozhodli jít provozovatelé Trutnov trails na serveru Hithit, kde zveřejnili projekt s potřebnou finanční částkou na dostavbu stezky (Kozí trail), který byl úspěšně dokončený, navíc i s větší částkou, než která byla stanovena jako hranice úspěšnosti (125 000 Kč). Trutnov trails jako jediné z lokalit zatím využili služeb Hithitu. Jedná se o vzorový příklad nového, ale stále více populárního crowdfundingu, kterým by se další stezky mohly inspirovat při jejich budoucích záměrech. Velmi sofistikovaný systém podpory mají Rychlebské stezky, které za příspěvky dle výše nabízejí slosování o ceny, reklamní předměty stezek, celodenní půjčení horských kol či soukromé projížďky s realizátorem stezek. Jistou výjimkou je Singltrekk pod Smrkem, který jako silná značka více dbá na nabídku dalších služeb, a jejich využití bikery podpoří rozvoj stezek spíše, než přímá finanční podpora, jejíž nabídku a podmínky na svých webových stránkách neuvádí.

Jednou z výhod singltreků je jejich nižší nákladovost na stavbu. I tak se ovšem jedná o významný objem finančních prostředků pro organizace snažící se uskutečnit tento záměr. Finanční podpora na jejich zbudování plyne od různých subjektů. Především jsou to zmiňované Lesy ČR, příslušné kraje a také obce, na jejichž území se traily nachází. Tyto subjekty se finančně nepodílí pouze na jejich počáteční stavbě, nicméně i během provozu, na údržbě stezek či případném rozšiřování. Kraje jako významné přispěvatele měly například Rychlebské stezky, Trutnov trails či Singletrail Moravský kras. Z finančních prostředků obce se realizovaly například Beskydské traily.

Některé projekty stezek byly spolufinancovány Evropskou unií v rámci Regionálních operačních programů. Jedná se o projekty zbudování Cyklo arény Vysočina (ROP Jihovýchod), Lipovských stezek či Bike arény Vsetín (ROP Střední Morava). Projekt Singltreku pod Smrkem byl také dotován EU, ovšem v rámci Programu přeshraniční spolupráce Česko – Polsko. U těchto příkladů finance z EU pokryly většinu nákladů na stavbu a obvykle se jednalo o etapovitou realizaci. Podpora z EU byla zajišťována rovněž u Trail parku Klínovec a Single trails Dolní Morava.

Jako ukázka konkrétního finančního vyčíslení stavby singltreků může sloužit projekt Cyklo arény Vysočina. Náklady na vybudování arény s 30 km stezek se

pohybovaly kolem 15,5 milionů korun (s dotací od EU je výši 13,1 milionů). V porovnání s náklady na stavbu cyklostezek je tato hodnota velmi nízká, kdy za stejnou částku (15,5 milionů) se může zrealizovat pouze pár kilometrů asfaltové cyklistické stezky.

Lokality stezek mezi sebou také spolupracují a podporují se, zejména v oblasti projektování stezek či předávání zkušeností (Rychlebské stezky – Trutnov trails, Singltrekk pod Smrkem – Cyklopark Podhůra). Spolupráce, v rámci které probíhá i vzájemná propagace, se uskutečňuje s dalšími subjekty, jimiž mohou být navíc známé značky kol a cyklistického příslušenství, ubytovací či restaurační zařízení a další.

5.3.3 Propagace a komunikace

Pro singltrekové lokality je nejdůležitějším nástrojem komunikačního mixu podle všeho reklama v podobě webových stránek a sociálních sítí, prostřednictvím kterých je zajišťována efektivní komunikace provozovatelů stezek s veřejností. Zatímco webové stránky vyžadují náklady na jejich vytvoření a umožňují spíše jednosměrnou komunikaci, sociální sítě toto spojení doplňují opačným směrem, a dávají tak možnost lidem kontaktovat lokality a komunikovat s nimi i v reálném čase. Další velké pozitivum je jejich nulová nákladovost na vytvoření. Internet samotný se stává čím dál více výrazným prostředkem pro komunikaci a řada lokalit si tuto skutečnost uvědomuje. Některé lokality (Ostravský singletrail, Cyklopark Mysločovice) oficiální web nemají, a tak využívají pouze sociální sítě pro komunikaci a poskytování informací, což je dostatečné vzhledem k tomu, jak rychle aktualizace informací na sítích probíhají. Obecně všechny stezky tedy disponují buď oficiálními stránkami, nebo profilem na sociálních sítích. Ve většině případů mají zařízené obě možnosti komunikace.

Oficiální webové stránky většiny lokalit jsou přehledné a snáze se v nich lze orientovat, bývají často aktualizovány o nové informace, mají propracovaný linkbuilding a webový design. Součástí webového designu bývá obvykle logo stezek, které se nevyskytuje jen ve virtuálním prostředí, ale lze ho také nalézt v místě lokalit, na různých propagačních materiálech, suvenýrech a podobně. Loga přispívají k větší propagaci, odrážejí činnosti lokalit a jsou jejich vizitkou. Podobně jako u kvality webových stránek, loga většiny stezek se vyznačují dobrou úrovní. Příklady některých lze vidět na obrázku č. 5. Jsou umístována rovněž na různé reklamní předměty či suvenýry, které některé z lokalit nabízejí v nástupním místě. Typickým příkladem mohou být trička či drobné předměty, jako náramky nebo

odznaky. Příjmy z prodeje pak putují na údržbu, nové budování trailů či na úhradu provozu nástupního místa.

Výše uvedené hodnocení marketingových nástrojů není typické pouze pro zavedená centra stezek, nýbrž i pro začínající projekty, například nehodnocené Čertovy stezky. Pro ty je důležité ze začátku správně informovat a zvýšit povědomí veřejnosti, a to právě kvalitní webové stránky, sociální sítě i zapamatovatelné logo umožňují a představují tak dobrý start.



Obr. 5 Vizualní prezentace vybraných lokalit - logo

Zdroj: Čertovy stezky [online], Single trail Moravský kras [online], Rychlebské stezky [online], Singltrek pod Smrkem [online], Cyklo aréna Vysočina [online], Trutnov trails [online]

Efektivní využívání internetu při komunikaci lze spojovat s tím, že v Česku jsou singltreky poměrně novou záležitostí, tj. nepředpokládá se používání zastaralých forem komunikace. Navíc se jedná o fenomén, který byl úspěšně přejat ze zahraničí. Více než polovina lokalit v Česku vznikla v posledních 5 letech a zkušenosti nejen s budováním stezek, ale i marketingové zkušenosti byly převzaty z úspěšných zahraničních projektů (viz například Dafydd Davis a Singltrek pod Smrkem).

Dokladem úspěšnosti českých center může být i označení prestižní zahraniční ochrannou známkou modelových stezek IMBA Ride Centres, kterou obdržely vybrané lokality. Jedná se o Singltrek pod Smrkem a Rychlebské stezky, u nichž probíhala zahraniční spolupráce a zkušený dozor na tvorbě stezek. Tyto stezky pak řetězově předávají zkušenosti při realizaci dalších tuzemských projektů stezek, čímž zajišťují určitý standard kvality jejich provedení.

Propagace singltrekových lokalit může být rovněž uskutečňována nejen skrze vlastní web, ale také pomocí webových stránek institucí, které zajišťují organizaci cestovního ruchu v území či v určité destinaci. Na krajské úrovni organizaci zajišťují kraje, které například zřizují krajské centrály cestovního ruchu či webové turistické portály. Dále mohou propagaci zprostředkovávat destinační společnosti, většinou pokrývající menší zájmová území (regionální úroveň). Mezi lokality s intenzivní propagací na těchto webových portálech patří Cyklo aréna Vysočina, která se může řadit mezi hlavní turistické cíle území a je zmiňována v propagačních materiálech. Prezentována je na krajské úrovni (web Vítejte na Vysočině) i na regionální úrovni, skrze destinační společnost Koruna Vysočiny. Významnou propagací se rovněž vyznačuje Singletrail Moravský kras, který se za velmi krátkou dobu působení umístil mezi TOP 10 turistických cílů oblasti Moravský kras a okolí. Trail park Klínovec a SingleTrails Bílá jsou uváděny na hlavních stránkách webových turistických průvodců krajů Karlovarského a Moravskoslezského. Zajímavý projekt vznikl pod Centrálou cestovního ruchu Východní Morava, která kromě klasického turistického portálu zřídila navíc web „Východní Morava na kole“, zaměřující se v první řadě na cykloturistické cíle, mezi něž patří i lokalita Bike arény Vsetín. Naopak mezi lokality, které na webových stránkách krajů ani destinačních společností příslušného území nikde uváděny nebyly, se řadí lokality menšího významu i délky, například Ostravský singletrail, Beskydské traily či Cyklopark Mysločovice.

Poslední položka základní struktury marketingového mixu je distribuce. Ve zkratce řeší, jak nejlépe přiblížit produkt zákazníkovi. V případě produktu stezek práce dosud zkoumala spíše druhou stranou distribuce, a tím je dostupnost. Hodnocena zde byla dopravní dostupnost či například dostupnost informací na webových stránkách. Dalším hodnoceným atributem může být dostupnost přímo v lokalitách stezek, respektive jak snadná je orientace na stezkách.

Všechny lokality jsou po trasách značeny a disponují zároveň i mapovými podklady s vyznačenými singltreky v tištěné či elektronické podobě. Výjimkou je Ostravský singletrail, jehož stezky zatím značeny nejsou, avšak je k dispozici mapa, na které jsou stezky zaznačeny.

V rámci mapové aplikace SmartMaps je možno si do mobilních telefonů, tabletů či navigací stáhnout cykloturistické mapy, jejichž součástí jsou i singltreky. Na SmartMaps si lze vyhledat všechny hodnocené stezky. Pro online zobrazení v zařízeních je tato aplikace bezplatná, avšak uživatelé si mohou zaplatit offline verzi map, která zajišťuje neomezený přístup i bez připojení k síti. V rámci

partnerství či spolupráce značky s některými lokalitami mají návštěvníci stezek určité benefity. SmartMaps je partnerem například Singltreku pod Smrkem, který jako jediná lokalita nabízí offline stažení mapy všech stezek centra zdarma.

V mapách od SmartMaps jsou zaznamenány i další užitečné informace (vzdálenosti, popis tras, obtížnost...), které usnadňují orientaci, aktualizují polohu a umožňují naplánovat cyklovýlet. Kromě toho aplikace dále disponuje i pokročilejšími funkcemi, jako databází restaurací, horských chat či odeslání textové zprávy v nouzové situaci, a představuje tak výhodu oproti klasickým tištěným mapám.

6 Závěr

Singltrek je úzká jednosměrná stezka obvykle situovaná do lesního prostředí, která je určena především pro cyklisty s horskými koly. V posledních letech jsou v Česku takové stezky záměrně budovány jako formy produktu singltrekových center v určitém území.

Singltrekové lokality se diferencují od bike parků, i když si jsou nabízeným produktem blízké a pro některé možná snadno zaměnitelné. Rozdíly jsou patrné zejména v typickém místě jejich realizace, provedení a délce tras, ceně či otevírací době.

První singltreky se v Česku začaly budovat od roku 2009, kdy vznikly dvě nejstarší lokality. Ty také v současnosti představují špičková centra, která se v čase postupně zdokonalovala, a mohou tak konkurovat i protějškům v zahraničí. Největší boom budování těchto stezek lze však zaznamenat až od roku 2013, kdy vzniklo 12 lokalit. Celková délka singltreků se zatím v ČR pohybuje od 2 km do 80 km v jedné lokalitě. Dá se říci, že trailly tak mohou mít rozsáhlý charakter. Jestliže nejsou umístěny v areálu s vymezenými hranicemi, je jejich případné rozšiřování méně limitováno územím, kde se nacházejí. Zpravidla jsou projektovány do podoby okruhů, které na sebe různě navazují. Jednotlivé stezky pak nabízejí rozličný stupeň obtížnosti, jejich užívání není zpoplatněno, s ohledem na respektování zásady obecného užívání lesa.

Větší frekvence výskytu stezek je patrná na Moravě, kde je lokalizováno 9 ze 14 hodnocených lokalit. Singltreky jsou také často umísťovány do blízkosti menších obcí. Stezky se mohou nacházet jak v ekonomicky silných regionech, tak i slabších, kde naopak jejich lokace může být příležitostí pro rozvoj. Obdobná situace platí i co se týče turistické atraktivity, tedy že stezky nejsou projektovány pouze tam, kde je vysoká turistická návštěvnost. Naopak většina stezek se vyznačuje lokalizací v územích vykazující určitý stupeň přírodní atraktivity. Buď jsou přímo umístěné v chráněných územích, nebo v těsné blízkosti jejich vymezených hranic.

Všechny stezky jsou napojeny na určitý typ stávající cyklistické infrastruktury. Hustota této infrastruktury se různí v závislosti na typu území, ve kterém stezky leží. Odlišuje se také dopravní dostupnost lokalit stezek v závislosti na jejich perifernosti, která je u mnoha lokalit výrazná.

Provozovatelé stezek nabízejí kromě samotných singltreků i doprovodné služby pro cyklisty, které bývají zdrojem příjmů pro financování údržby stezek a dalších rozvojových aktivit. Jedná se například o půjčovnu kol, servis, myčku kol, občerstvení, bike shop, ubytování či lektorské služby. Takové služby jsou pak soustředěny kolem výchozího bodu stezek, které je označováno jako základna či nástupní místo. Nabídka provozovatelů se různí podle lokality a většinou se rozvíjí také v závislosti na tom, jak dlouho stezky fungují.

Důvody stále větší frekvence realizace a podpory singltreků lze hledat v jejich četných pozitivích. V první řadě představují nový produkt cykloturistiky (potažmo terénní cyklistiky) v ČR, který v zahraničí úspěšně funguje již delší dobu. Poskytují jiný, zábavnější zážitek z jízdy a jsou určeny prakticky všem, kteří ovládají jízdu na kole. Singltreky nepředstavují velkou zátěž pro životní prostředí a náklady na jejich realizaci jsou v porovnání s cyklistickými stezkami výrazně nižší. Prostřednictvím jejich existence lze oživit méně známé či méně turisticky navštěvované území. Úskalím, které předchází jejich stavbě, může být otázka financování. V tomto ohledu je kladen velký důraz na partnerství a spolupráci s dalšími subjekty i veřejným sektorem. Výstavba stezek byla ve většině případů spolufinancována příslušnými kraji či obcemi, na jejichž území stezky prochází, 6 lokalit bylo navíc spolufinancováno EU. Dalším úskalím vzniku stezek je časová a byrokratická náročnost spojená s nutností legalizace jejich stavby. Iniciátoři stezek často musí čelit četným jednáním s dotčenými úřady či zajistit si několik povolení, zejména od majitelů pozemků, na kterých jsou stezky plánovány.

Do budoucna lze předpokládat další realizaci těchto stezek, neboť již v současnosti se plánuje rozšíření několika stávajících lokalit (Singletrail Moravský kras, Cyklopark Podhůra,...), a dále vznik zcela nových, například v česko-polském pohraničí Orlických hor (Singletrack Glacensis) nebo v Krkonoších (Singltrek Benecko). Frekvence vzniku stezek tak svědčí o novém fenoménu, který může naplňovat potenciál cestovního ruchu v území v podobě nového produktu terénní cyklistiky i cykloturistiky.

Otázkou ovšem je, při jakém počtu stezek nebude produkt singltreků ztrácet na své jedinečnosti, vzhledem ke stále větší četnosti jejich realizace. To by se rovněž mohlo odrazit na rozdílech v kvalitě, údržbě, problémech ve financování, a obecně by mohlo nastat riziko ohrožení celkové udržitelnosti projektů stezek.

7 Seznam použité literatury

7.1 Seznam tištěných zdrojů

- FORET, Miroslav. *Cestovní ruch v regionálním rozvoji: Tourism in regional development*. I. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2014, 107 s. ISBN 978-80-7509-049-2.
- FORET, Miroslav. *Marketing pro začátečníky*. 2., aktualiz. vyd. Brno: Computer Press, 2010, 178 s. ISBN 978-80-251-3234-0.
- JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada, 2009, 288 s. ISBN 978-80-247-3247-3.
- KOLEKTIV AUTORŮ VŠE. *Venkovský cestovní ruch, jeho specifika a podmínky pro rozvoj*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj v ČR, 2007, 123 s. ISBN 80-245-1159-2.
- KONEČNÝ, Ondřej. *Agroturistika a venkovská turistika: venkovský cestovní ruch v České republice*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2013, 136 s. ISBN 978-80-7375-738-0.
- KOTÍKOVÁ, Halina. *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Praha: Grada, 2013, 208 s. ISBN 978-80-247-4603-6.
- KOZUMPLÍKOVÁ, Alice, a kol. *Studie proveditelnosti záměru projektu Singltrek Písecké hory*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2016.
- Mimoprodukční funkce lesa - cyklistika v lesních majetcích*. Praha: Česká lesnická společnost, 2008, 80 s. ISBN 978-80-02-02034-9.
- MOUREK, Daniel. *Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice*. Praha: CzechTourism, 2011, 129 s. ISBN 978-80-87560-00-6.
- ONDRÁČEK, Jan a Sylva HŘEBÍČKOVÁ. *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita, 2007, 123 s. ISBN 978-80-210-4443-2.
- PÁSKOVÁ, Martina. *Environmentalistika cestovního ruchu. Czech Journal of Tourism*, 2012, roč. 1, č. 2, s. 77-113.
- PÁSKOVÁ, Martina. *Udržitelnost rozvoje cestovního ruchu*. 2. vyd. Hradec Králové: Gaudeamus, 2009, 298 s. ISBN 978-80-7435-006-1.

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

VYSTOUPIL, Jiří, a kol. *Atlas cestovního ruchu České republiky*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2006, 157 s. ISBN 80-239-7256-1.

VYSTOUPIL, Jiří, ŠAUER, Martin, a kol. *Geografie cestovního ruchu České republiky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011, 315 s. ISBN 978-80-7380-340-7.

7.2 Seznam elektronických zdrojů

Beskydské traily [online]. Trojanovice: 2014 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://www.beskydsketraily.cz/>

Cyklisté vítáni [online]. Nadace Partnerství, 2017 [cit. 2017-03-17]. Dostupné z: <http://www.cyklistevitani.cz/uvod.aspx>

Cyklo a in-line průzkum: závěrečná zpráva [online]. Praha: CzechTourism, 2011 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: http://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=487415&n=cyklo-a-in-line-pruzkum-zaverecna-zprava

Cyklo aréna Vysočina [online]. Nové Město na Moravě: 2014 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://www.vysocina.bike/singletracky/>

Cyklopark Mysločovice. In: *Facebook* [online]. 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <https://cs-cz.facebook.com/Cyklopark-Myslo%C4%8Dovice-cz-472016029505884/>

Cyklopark Podhůra [online]. Městské lesy Chrudim, s. r. o., 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://lesychrudim.cz/rekreacni-lesy-podhura/cyklopark-podhura/>

ČeMBA [online]. Česká Mountainbiková Asociace, z. s. [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://cemba.eu/o-nas-20>

Čertovy stezky [online]. Čertovy stezky, z. s., 2015 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://www.certovystezky.cz/>

České bikeparky [online]. 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://www.ceskebikeparky.cz/bikeparky/>

- Česko jede [online]. CzechTourism, 2017 [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/>
- Geomorfologické jednotky. Geoportál ČÚZK [online]. 2010 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://geoportal.cuzk.cz/Geoprohlizec/default.aspx?wmcid=9590>
- GREGOR, František, David ZAHRADNÍK a Marek BANAŠ. *Monitoring návštěvnosti Singltreku pod Smrkem na trase „Nástupní“ – závěrečná zpráva za rok 2015* [online]. Monitoring návštěvnosti s. r. o., 2016 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: http://www.nmps.cz/aktuality/2016/SingltrekNMpS_ZZ_2015.pdf
- HALFAR, Jan, David ZAHRADNÍK a Marek BANAŠ. *Monitoring návštěvnosti Singltreku pod Smrkem na trase „Nástupní“ – závěrečná zpráva za rok 2016* [online]. Monitoring návštěvnosti s. r. o., 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: http://www.nmps.cz/aktuality/2017/MN_SingltrekNMpS_zprava_2016.pdf
- Historie bajkování po stezkách. *Singltrek pod Smrkem* [online]. Singltrek, s. r. o., 2013 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://www.singltrekpodsmrkem.cz/o-singltreku/historie-bajkovani-po-stezkach/>
- HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČR. *Destinační společnosti v ČR* [online]. 2009 [cit. 2017-03-17]. Dostupné z: http://www.socr.cz/file/1510/44_destinacni-spolecnosti-v-cr.pdf
- CHARVÁT, Jan. Singletraily v okolí Jedovnic zatím projelo 35 tisíc lidí. Lákají i cizince. In: *Blanenský deník* [online]. 2016 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: http://blanensky.denik.cz/zpravy_region/singletraily-v-okoli-jedovnic-zatim-projelo-35-tisic-lidi-lakaji-i-cizince-20161112.html
- Javornické okruhy [online]. 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://www.javornickeokruhy.cz/index.html>
- Kokostezky [online]. Kokořínské stezky z. s., 2016 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://www.kokostezky.cz/>
- Koruna Vysočiny [online]. Destinační společnost Koruna Vysočiny, 2017 [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: <http://www.korunavysociny.cz/>
- KVASNÍČKA, Tomáš. *Singltrek: rekreační stezky pro terénní cyklistiku* [online]. [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://www.rr-strednimorava.cz/uploads/procurements/5357/t-singltrek-rekreacni-stezky-pro-terenni-cyklistiku.pdf>

- LESY ČR, s. p. *Program 2020: zajištění cílů veřejného zájmu u LČR* [online]. 2011 [cit. 2017-01-22]. Dostupné z: <http://www.lesy-cr.cz/volny-cas-v-lese/program-2020-lesu-ceske-republiky/Documents/Program-2020-web.pdf>
- Mapy.cz [online]. Praha: Seznam.cz, a. s., 2017 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014 – 2020* [online]. 2013 [cit. 2017-01-22]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/dac4627c-c5d4-4344-8d38-f8de43cec24d/Koncepce-statni-politiky-cestovniho-ruchu-v-CR-na-obdobi-2014-2020.pdf?ext=.pdf>
- MOUREK, Daniel a Radka ŽÁKOVÁ. Neziskové organizace zakládají Českou cyklofederaci. In: *Cykloserver* [online]. 2016 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/aktuality/?a=30003726>
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020* [online]. 2013 [cit. 2017-01-22]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>
- Ostravský Singletrail. In: *Facebook* [online]. 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <https://cs-cz.facebook.com/Ostravsk%C3%BD-Singletrail-1457853154449128/>
- PERLÍN, Radim. Vymezení venkovských obcí v Česku. In: *Deník veřejné správy* [online]. 2009 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6384068>
- Projekty EU. *RISY: Regionální informační servis* [online]. 2016 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu>
- Rozvoj a cestovní ruch. *Moravskoslezský kraj* [online]. [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: http://www.msk.cz/rozvoj_kraje/index.html
- Rychlebské stezky - Lipovské stezky* [online]. Rychlebské stezky, o. s., 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://www.rychlebskestezky.cz/cs/>
- Single trails Dolní Morava* [online]. Dolní Morava: relax & sport resort, 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://www.dolnimorava.cz/single-trails>
- Singletrail Moravský kras* [online]. Singletrail Moravský kras, z. s., 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://singlekras.cz/>

- SingleTrails Bílá* [online]. SKI Bílá, 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://www.skibila.cz/cs/singletrails/>
- Singltrek pod Smrkem* [online]. Singltrek, s. r. o., 2013 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://www.singltrekpodsmrkem.cz/>
- Singltrek pod Smrkem: trailových lokalit přibude. *Trail Hunter* [online]. 2016 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://www.trailhunter.cz/singltrek-pod-smrkem-trailovych-lokalit-pribude-rozhovor/>
- Specialized Bike Resort Valašsko* [online]. 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://www.trails.cz/>
- The importance of singletrack. *IMBA Canada* [online]. [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://www.imbacanada.com/resources/trail-building/importance-singletrack>
- TOP 10 turistických cílů: Moravský kras a okolí. *Jihomoravský kraj* [online]. [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: <http://www.jizni-morava.cz/top-10-turistickych-cilu-2>
- Trail Park Klínovec* [online]. Skiareál Klínovec s. r. o., 2015 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://trailpark.cz/>
- Trutnov trails* [online]. Trutnov trails z. s., 2017 [cit. 2017-04-07]. Dostupné z: <http://trutnovtrails.cz/>
- Veřejná databáze: Cestovní ruch – počet hostů. *Český statistický úřad* [online]. 2015 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=uziv-dotaz#k=1&pvokc=43&uroven=70&w=>
- Veřejná databáze: Uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce a podíl nezaměstnaných osob - územní srovnání. *Český statistický úřad* [online]. 2016 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky&katalog=30853>
- Vítejte na Vysočině: turistický průvodce* [online]. Vysočina Tourism, p. o. [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: <http://www.region-vysocina.cz/>
- Východní Morava na kole* [online]. Centrála cestovního ruchu Východní Moravy [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: <http://www.vmnakole.cz/cs/>

- VYSTOUPIL, Jiří, Andrea HOLEŠINSKÁ a Martin ŠAUER. *Vymezování destinace a formulace jejích charakteristik a organizace cestovního ruchu v destinaci* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2007 [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/656473c9-3527-4007-aafd-b09f029ea418/GetFile2_3.pdf
- Živý kraj – oficiální průvodce Karlovarským krajem* [online]. Karlovarský kraj, 2012 [cit. 2017-04-22]. Dostupné z: <http://www.zivykraj.cz/cz/>

Seznam obrázků

Obr. 1	Životní cyklus destinace	16
Obr. 2	Stezka typu singltrek	21
Obr. 3	Lokality s výskytem bike parků v ČR	29
Obr. 4	Lokality s výskytem singltreků v ČR	31
Obr. 5	Vizuální prezentace vybraných lokalit - logo	52

Seznam tabulek

Tab. 1	Členění lokalit dle chráněných území a geomorfologie	34
Tab. 2	Přehled cyklotras a subjektů s certifikací „Cyklisté vítáni“ v oblasti výskytu singltreků	38
Tab. 3	Automobilová dostupnost do lokalit s výskytem singltreků	41
Tab. 4	Vlaková dostupnost do lokalit s výskytem singltreků	42
Tab. 5	Počet trailů, jejich celková délka a úrovně obtížnosti	44
Tab. 6	Nabídka doprovodných služeb singltrekových center	45
Tab. 7	Provozovatelé stezek	47

Seznam zkratek

ČEMBA	Česká mountainbiková asociace
CZCF	Česká cyklofederace
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IMBA	Mezinárodní mountainbiková asociace
MTB	Mountain bike
ROP	Regionální operační program
SO ORP	Správní obvod obcí s rozšířenou působností
UNWTO	Světová organizace cestovního ruchu

Seznam příloh

Příloha 1: Ukázka mapy s vyznačenými singltreky (Cyklo aréna Vysočina)	68
Příloha 2: Příklad mapy s trasováním stezek v bike parcích (Bikepark Špičák)	69
Příloha 3: Logo certifikace „Cyklisté vítání“	69
Příloha 4: Stezka typu pumtrack (Singletrail Moravský kras)	70
Příloha 5: Sumarizační tabulka vybraných parametrů singltrekových lokalit	70