

Univerzita Hradec Králové
Fakulta informatiky a managementu
Katedra rekreologie a cestovního ruchu

Nové trendy v CR

Využití potenciálu povodí řeky Orlice pro packrafting

Bakalářská práce

Autor: Barbora, Neškudlová
Studijní obor: Management cestovního ruchu

Vedoucí práce: Mgr. David Chaloupský, Ph.D.

Hradec Králové

duben 2023

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně a s použitím uvedené literatury.

V Hradci Králové dne 24.4.2023

vlastnoruční podpis

Barbora Neškudlová

Poděkování:

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Davidu Chaloupskému, Ph.D. za metodické vedení a příhodné připomínky k získání správného směru potřebného k vypracování této práce. Poděkování neodmyslitelně patří i mému okolí, které se mnou mělo trpělivost a bylo mi psychickou podporou.

Anotace

Cílem práce je zaměřit se na popsání a zařazení packraftingu do cestovního ruchu, s hlavním cílem zjištění jeho potenciálu na povodí řeky Orlice. Dílčím cílem je přesné vymezení zkoumaného území, zjištění podmínek pro sjízdnost daných toků a nalezení takových atraktivit, které jsou dostupné díky využití benefitů packraftu. Výzkum je založen na kvalitativní strategii, za použití sekundárních zdrojů v podobě literatury a online webových stránek. Dohledané informace jsou doplněny o zkušenosti jednoho z informátorů, se kterým byl veden polostrukturovaný rozhovor. Těmito způsoby získané informace jsou dále analyzovány a na jejich základě vznikly návrhy tří produktů cestovního ruchu v podobě tras na toku jak Divoké, tak Tiché Orlice. V závěru práce je zhodnocen potenciál packraftingu na vymezeném území, doplněn o doporučení dalšího předmětu zkoumání pro toto téma.

Klíčová slova: cestovní ruch, packraft, Divoká Orlice, Tichá Orlice

Annotation

Title: New trends in tourism - the potential of the Orlice river for packrafting

The aim of the Bachelor thesis is to describe and include packrafting in the tourism, with the main objective of finding out its potential in the Orlice River basin. The sub-objective is to define the exact area under study, to identify the conditions for the navigability of the given streams, and to find such attractions that are available thanks to the use of packraft benefits. The research is based on a qualitative strategy, using secondary sources in the form of literature and online websites. The information found is supplemented by the experiences of one of the informants, with whom a semi-structured interview was conducted. The information gathered through these methods is further analyzed and based on this information, three tourism products in the form of routes on both the Divoká and the Tichá Orlice rivers

are proposed. The thesis concludes with an assessment of the potential of packrafting in the defined area, supplemented by the recommendation for further research on the topic.

Key words: tourism, packraft, the Divoká Orlice river, the Tichá Orlice river

Obsah

1	Úvod.....	1
2	Cíl práce a metodika zpracování	2
2.1	Cíl práce.....	2
2.2	Výzkumná otázka	2
2.3	Metodika zpracování.....	2
3	Teoretická východiska	3
3.1	Cestovní ruch	3
3.1.1	Definice cestovního ruchu.....	3
3.1.2	Terminologie cestovního ruchu	5
3.1.3	Druh a forma cestovního ruchu	7
3.2	Sportovní cestovní ruch.....	8
3.2.1	Pasivní sportovní ruch.....	8
3.2.2	Aktivní sportovní ruch.....	9
3.3	Packrafting.....	10
3.3.1	Co je packraft.....	10
3.3.2	Historie packraftingu	11
3.3.3	Benefity packraftingu.....	12
3.3.4	Vybraní výrobci packraftů.....	13
3.3.5	Modely trupu packraftů	14
3.3.6	Volitelné funkce k trupu packraftu	16
3.3.7	Nafouknutí packraftu	18
4	Praktická část.....	19
4.1	Potenciál povodí Orlice pro packrafting.....	19
4.2	Vymezení území.....	21
4.2.1	Divoká Orlice	22

4.2.2	Tichá Orlice	24
4.3	Vybrané atraktivity	27
4.3.1	Kostel Nanebevzetí Panny Marie v Neratově.....	27
4.3.2	Pevnost Hanička.....	29
4.3.3	Zemská brána	30
4.3.4	15 km po Divoké Orlici – Memoriál Václava Břízy.....	32
4.3.5	Litice nad Orlicí.....	32
4.3.6	Zámek Potštejn	34
4.3.7	Zámek Doudleby	34
4.3.8	Nový zámek Kostelec nad Orlicí.....	35
4.3.9	Zámek Častolovice.....	36
4.3.10	Kolostezky na Choceňsku	36
4.4	Návrh využití packraftingu.....	38
4.4.1	Horní tok Divoké Orlice.....	38
4.4.2	Zámky na České Loiře	39
4.4.3	Bikerafting na Tiché Orlici	41
5	Shrnutí výsledků.....	44
6	Závěry a doporučení	46
7	Seznam použité literatury.....	47
8	Přílohy	51
8.1	Přepis prvního rozhovoru s Martinem Lipinou.....	51
8.2	Přepis druhého rozhovoru s Matyášem Olšarem	53

Seznam obrázků

Obr. 1 - Rozdělení účastníků CR podle jejich vlastní motivace. Zpracováno podle PÁSKOVÉ (2012).....	5
Obr. 2 – Klasifikace účastníků. Zpracováno podle CR. CHADWICK (1987).....	6
Obr. 3 - Geografická klasifikace ve vztahu k danému státu. Zpracováno podle ZELENKY a PÁSKOVÉ (2012).....	7
Obr. 4 – Základní packraft. GLASER (2021).....	15
Obr. 5 – Packraft do divoké vody. GLASER (2021).....	15
Obr. 6 – Packraft s průtočnou podlahou. GLASER (2021).....	16
Obr. 7 – Packraft s úložným prostorem. GLASER (2021).....	17
Obr. 8 – Nafouknutí packraftu podle Guide Mekong. MEKONG (2021).....	18
Obr. 9 - Tok Divoké Orlice a železniční trať. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)	20
Obr. 10 – Tok Tiché Orlice a železniční trať. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)	20
Obr. 11 – Znázornění povodí Orlice. ČERNÝ (2022).....	21
Obr. 12 - Tok Divoké Orlice. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023).....	22
Obr. 13 – Úseky Divoké Orlice a jejich obtížnost. Vlastní zpracování podle raft.cz (2023).....	22
Obr. 14 – Tok Tiché Orlice. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023).....	24
Obr. 15 – Vyznačení trasy mezi Orlickým Záhořím a Neratovem. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023).....	27
Obr. 16 – Martin Lipina se svou ženou při sjíždění úseku Zemské brány na packraftu. LIPINA (2017).....	31
Obr. 17 – Litický oblouk. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023).....	32
Obr. 18 – Mapa vyznačených tras z projektu Kolostezky. Kolostezky.cz (2023).....	37
Obr. 19 - Navržení trasy Zemská brána – pevnost Hanička a zpět. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023).....	39
Obr. 20 - Trasa mezi „zámky na České Loiře“. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023).....	41

Obr. 21 – Úsek Tiché Orlice mezi Kerharticemi po soutok s Divokou Orlicí. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)	42
Obr. 22 Cyklotrasa z Jablonného nad Orlicí do Mladkova přes Suchý vrch. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)	43

1 Úvod

V rámci cestovního ruchu se neustále objevují nové trendy a způsoby jak, případně za čím, vycestovat ze svého obvyklého místa působení nebo i za hranice své komfortní zóny. Díky moderní době, neomezeným možnostem či neustále se vyvíjejícím technologiím se vše inovuje a jinak tomu není ani mezi vodáky.

Vodáctví má v České republice mnohaletou tradici a mezi nejznámější cíle pro tuto aktivitu se řadí například řeky Berounka, Sázava, Vltava, Ploučnice a málokdo se vydá na pramenité toky Orlice. Symbolikou pro volbu povodí Orlice sehrála svou roli Univerzita Hradec Králové, která se nachází poblíž soutoku Labe a právě Orlice.

Jedním z hlavních předmětů zkoumání v této bakalářské práci je i téma packraftingu. Jedná se o trend posledních let, který je nejvíce známý v Kanadě, na Aljašce a na Novém Zélandu. Bohužel na území České republiky není tento pojem tolik známý a široká veřejnost mnohdy ani neví, co si pod ním představit. S tím souvisí i absence poskytovaných informací v českém jazyce, která by napomohla k propagaci nebo pochopení, o co se vlastně jedná.

Účelem práce je proto přiblížit packrafting jako takový a zařadit jej do cestovního ruchu. V rámci praktické části je zkoumán potenciál packraftingu na méně vodácky vytížených tocích Divoké a Tiché Orlice. Součástí je hledání atraktivit v okolí toků přístupných vlastní silou do 5 km a jejich následné popsání v historickém kontextu a podstatu jejich unikátnosti.

2 Cíl práce a metodika zpracování

2.1 Cíl práce

Cílem bakalářské práce je zjištění potenciálu povodí řeky Orlice pro packrafting. Dílčím cílem je navržení konkrétního produktu cestovního ruchu zaměřeného na packrafting.

2.2 Výzkumná otázka

Jaký potenciál má povodí řeky Orlice pro cestovní ruch v rámci packraftingu?

2.3 Metodika zpracování

Bakalářská práce je zpracována pomocí kvalitativní strategie. Využívá kombinaci sekundárního a primárního výzkumu. V teoretické části je definována problematika cestovního ruchu a bližší specifikace sportovního cestovního ruchu, do kterého je zařazeno i hlavní téma této práce, tedy packrafting. V praktické části jde především o zmapování toku řek Divoké a Tiché Orlice a jejich bezprostředního okolí s potenciálním využitím v rámci packraftingu. Následně byly vytvořeny 3 návrhy tras s využitím packraftu. Pro veškerý popis uvedených tras a jejich bližšího popisu včetně uvedených kilometrů je primárně využívána online stránka mapy.cz.

Pro primární výzkum byla použita metoda polostrukturovaného rozhovoru se dvěma informátory. První rozhovor proběhl formou online rozhovoru, kdy otázky směřovaly na obecné pochopení problematiky packraftingu, jelikož informátor měl minimální zkušenosti s vymezeným úsekem zkoumání. Jeho výpovědi proto v práci nebyly využity. Druhý rozhovor byl veden osobně s informátorem žijícím ve zkoumané oblasti, z toho důvodu byl dotazován více k praktickému využití packraftu na toku vymezených řek. Z tohoto rozhovoru a po krátké diskuzi s informátorem vyplynulo doplnění jednoho navrhovaného produktu cestovního ruchu. Informace získané z rozhovorů byly následně analyzovány, nicméně na práci měly minimální dopad. V závěru práce bylo potvrzeno splnění stanoveného cíle a odpovězeno na výzkumnou otázku.

3 Teoretická východiska

3.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch je bezpochyby významnou součástí ekonomické i společenské sféry dnešního světa. Jedná se o způsob uspokojování potřeb, které nemohou být uspokojeny v místě obvyklého pobytu (Zelenka a Pásková, 2012). Každý jedinec má k pohybu za hranice (místa obvyklého pobytu, komfortní zóny, svých fyzických i psychických možností) jinou motivaci, a to ať vnitřní či vnější. Může se proto jednat například o touhu vyzkoušet něco nového nebo propojit sportovní výkon s poznáním nových míst, a to i z jiné perspektivy (ze sedla kola, z koňského sedla, z perspektivy vodní turistiky, výhledy ze skalního lezení a mnoho dalších). Dle autorů Výkladového slovníku pro CR se v rámci cestovního ruchu jedná o mobilitu, která dle nich označuje veškerý pohyb osob v prostoru. Ta se dále dělí na migraci a cirkulaci. Součástí cirkulace je pak cestovní ruch.

3.1.1 Definice cestovního ruchu

Definování cestovního ruchu je problematické z několika důvodů. Jak uvádí Zelenka a Pásková (2013), cestovní ruch je komplexní a z mnoha hledisek prolínající se jev bez pevně stanovených hranic. Uvádějí, že je ovlivněn narůstající mobilitou lidí, která je motivovaná uspokojováním potřeb, jako je využití volného času k rekreaci, cestování a poznávání. Dále sem řadí uspokojování sociálních a kulturních potřeb, nebo poznávání přírodních a antropogenních atraktivit.

Problematikou definování cestovního ruchu se zabývá například i Kotíková (2013). Ta v knize rozlišuje rozdíl mezi cestováním a cestovním ruchem jako takovým. Zatímco cestování jsou podle ní cesty spojené s pobytem na jiném místě, než je místo obvyklého působiště, kterým se rozumí místo trvalého bydliště. Tak je cestovní ruch vnímán jako masový jev, který je doprovázený doplňkovými službami poskytovanými specializovanými organizacemi, mezi které můžeme řadit například ubytování, stravování, dopravní infrastrukturu, zábavné programy apod. (Kotíková, 2013).

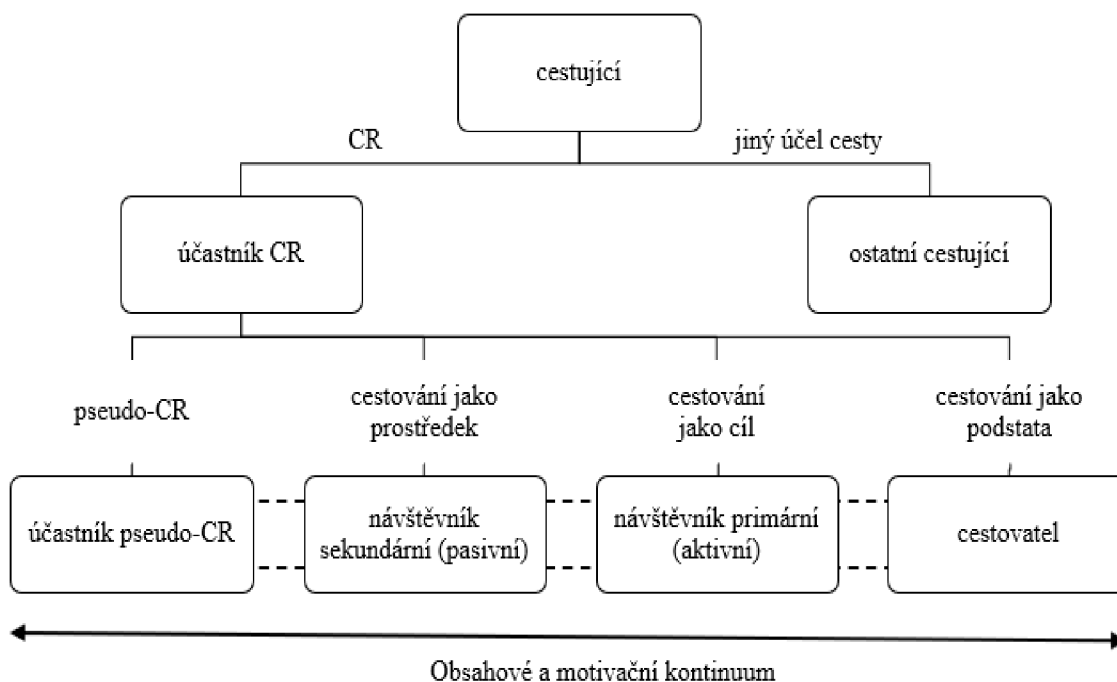
Oba výše uvedené zdroje zmiňují oficiální definici cestovního ruchu Světové organizace cestovního ruchu (UNWTO) z roku 1993 v následujícím znění „*Cestovní ruch představuje činnost lidí, spočívající v cestování a pobytu mimo místo jejich obvyklého pobytu po dobu kratší jednoho roku za účelem využití volného času, obchodu a jinými účely*“ (Kotíková, 2013, str. 16). Kotíková (2013) ji ale popisuje jako definici určenou pro zpřehlednění a sjednocení mezinárodní statistik v cestovním ruchu. Tím se shoduje s tvrzením autorů Zelenky a Páskové (2012) a vyzdvihuje jejich definici, kde je cestovní ruch vnímán jako komplexní jev týkající se jak účastníků CR (tzn. poptávky), tak cílového místa destinace CR a poskytovatelů služeb (tzn. nabídky). Kotíková (2013) dále doplňuje, že se na cestovní ruch nedá pohlížet pouze podle uvedené definice UNWTO, ale že se musí zohlednit i skutečnost, že je cestovní ruch důležitou součástí ekonomiky a významným společenským fenoménem.

Díky rozmanitosti definice cestovního ruchu lze pohlížet na tuto problematiku z mnoha směrů a za dobrého odůvodnění sem lze zařadit cokoli, co v lidech rozproudí touhu k pohybu do atraktivnějších destinací jejich zájmu. Lze sem proto zařadit i packrafting, který je níže v této práci popsán mnohem podrobněji. V zájmu podpory cestovního ruchu je pro nadšence tohoto sportu, kteří jsou nuceni k pohybu za atraktivními vodními toky, vytvořit komunitu turistů využívající i další infrastruktury cestovního ruchu. K tomu může dopomoci i fakt, že se o tomto sportu začne více hovořit a jeho výhody se tak dostanou do povědomí širší veřejnosti. Nicméně s tím souvisí i úskalí přehlcení některých destinací, kde pak vzniká prostor pro zapracování na managementu udržitelného cestovního ruchu v rámci packraftingu.

3.1.2 Terminologie cestovního ruchu

Autoři Výkladového slovníku cestovního ruchu (Zelenka a Pásková, 2012) upozornili na překážky ve výkladu pojmů spojené s cestovním ruchem v České republice v porovnání s přístupem k výkladům podle UNWTO a zpracovatelů evropských norem. Hned v úvodu uvádí problematiku výkladu nejzákladnějších pojmů, kterými jsou cestující, návštěvník a turista.

Jak lze vidět z Obr. 1 pojem cestující je nadřazený pojmu návštěvník. Podle Zelenky a Páskové (2012) pak definice cestujícího (angl. traveler) zní následovně „jedná se o účastníka cestovního ruchu, který cestuje se silnou motivací objevovat, poznávat, procítit a prožít.“ (Zelenka a Pásková, 2012, str. 81)



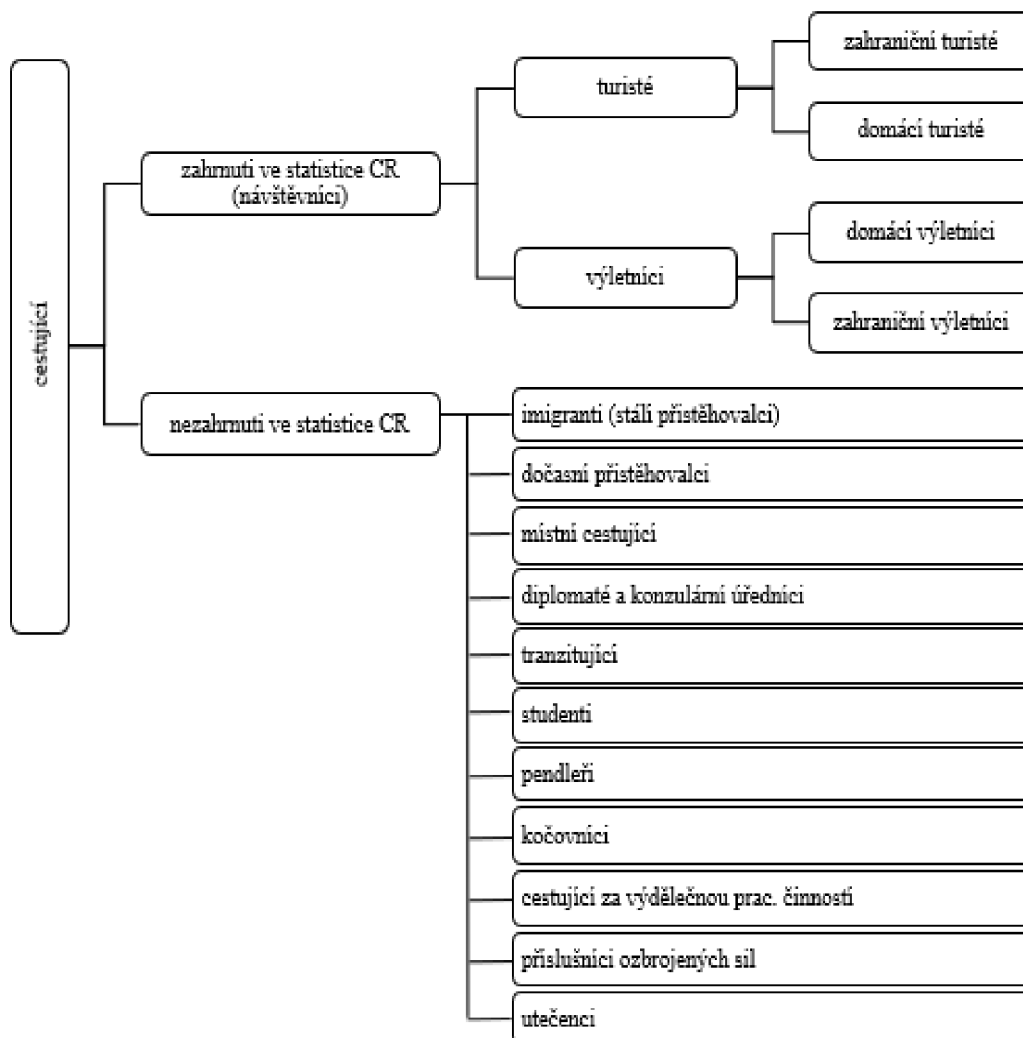
Obr. 1 - Rozdělení účastníků CR podle jejich vlastní motivace. Zpracováno podle PÁSKOVÉ (2012)

Návštěvník (angl. visitor) je podle pojetí UNWTO nejobecnějším vymezením účastníka cestovního ruchu (Zelenka a Pásková, 2012). Ten je ve Výkladovém slovníku cestovního ruchu na str. 372 blíže definován jako „*jakákoliv osoba, která cestuje do jiného místa, než je místo jejího běžného pobytu na dobu nepřevyšující 12 po sobě jdoucích měsíců, přičemž motivací pro cestu není výdělečná činnost v tomto místě*“.

Zelenka s Páskovou (2012) pak návštěvníky dále dělí podle délky pobytu v daném místě na:

- turisty (angl. overnight visitor, tourist) – dočasní návštěvníci, kteří se v daném místě zdrží alespoň 24 h za účelem využití volného času a využijí ubytovací zařízení, tzn. že na místě přespí
- výletníky (angl. day visitor) – dočasní návštěvníci, kteří se v daném místě zdrží méně než 24 h, tedy bez přenocování

Výše popsané definice turisty a výletníka lze vidět graficky na Obr. 2 – Klasifikace účastníků. Zpracováno podle CR. CHADWICK (1987). Hlavním kritériem pro toto grafické zobrazení je pak skutečnost, zda je účastník cestovního ruchu zahrnut (či nikoliv) ve statistice cestovního ruchu.

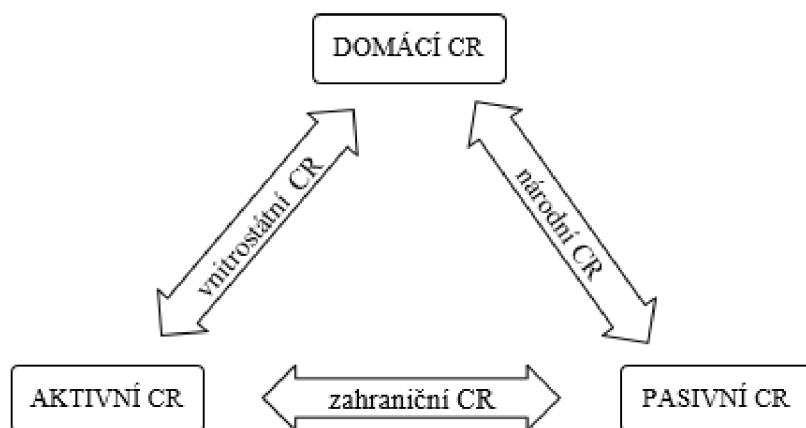


Obr. 2 – Klasifikace účastníků. Zpracováno podle CR. CHADWICK (1987)

3.1.3 Druh a forma cestovního ruchu

Nastává otázka, co vše lze tedy zařadit jako součást cestovního ruchu. Pro lepší přehlednost Zelenka s Páskovou (2012) rozdělili cestovní ruch na druhy a formy CR. Podle nich forma cestovního ruchu vychází z návštěvníků neboli se jedná o vnitřní motivaci návštěvníka. Řadí sem např. ekoturismus, etnický, kongresový, poznávací, prožitkový, přírodní, rekreační, religiozní, sportovní, wellness apod. Narozdíl od toho druhy cestovního ruchu jsou podle Zelenky a Páskové (2012) ovlivněny vnějšími faktory, tzn. že nejsou dané návštěvníkem. Autoři je pak třídí podle nejvíce používaných kritérií, kterými jsou: délka trvání, rozložení během roku, teritoriální rozmístění, vliv na životní prostředí, hromadnost apod. Jak již bylo nastíněno výše v definici CR, vše, co se týká tohoto odvětví je ošemetné, proto je i zde dobré předpokládat, že se formy s druhy cestovního ruchu různě prolínají a pohled na situaci není jednoznačný.

Druhy cestovního ruchu lze podrobněji roztrždit podle geografické klasifikace ve vztahu k danému státu (Zelenka a Pásková, 2012). Podle autorů zde hrají roli termíny jako domácí cestovní ruch, zkr. DCR (obyvatelé daného státu cestují na jeho území mimo místo jejich obvyklého pobytu), aktivní cestovní ruch, zkr. ACR (označovaný taky jako příjezdový cestovní ruch, jelikož je realizovaný cizinci, kteří překročí hranice jiného státu, než ve kterém je místo jejich obvyklého pobytu) a pasivní cestovní ruch, zkr. PCR (výjezdový cestovní ruch je pak realizovaný obyvateli za hranicemi státu, ve kterém mají místo svého obvyklého pobytu). Vztahy mezi jednotlivými pojmy lze přehledněji vidět na Obr. 3.



Obr. 3 - Geografická klasifikace ve vztahu k danému státu. Zpracováno podle ZELENKY a PÁSKOVÉ (2012)

3.2 Sportovní cestovní ruch

Jedná se o formu cestovního ruchu, kdy jsou jejími účastníky diváci nebo aktivní sportovci různých druhů indoorových i outdoorových, letních či zimních sportů, soutěží, závodů nebo sportovních masových událostí (Zelenka a Pásková, 2012).

3.2.1 Pasivní sportovní ruch

Pasivní cestovní ruch lze tedy popsat tak, že účastníci této formy CR mají k mobilitě za hlavní motivaci účast na sportovních akcích jako diváci. To je například velmi populární mezi fanoušky fotbalových či hokejových týmů. Ti jsou pak schopni dojíždět na zápasy konané jak v rámci České republiky, tak ale i v rámci Evropy (v případě že se jejich oblíbený tým dostane na mistrovství světa apod. tak není pochyb o tom, že i v rámci světa).

Mezi největší masové sportovní akce, které přilákají statisíce lidí, lze bezpochyby řadit Olympijské hry, mistrovství světa ve fotbale, poháry ve sjezdovém lyžování, Australian Open, Super Bowl, závody Formule 1 a mnoho dalších. Tyto významné sportovní události se v posledních letech dostávají do zorného pole kritiky v rámci udržitelného cestovního ruchu. Pro uspořádání je potřeba mnohdy vystavět speciální sportovní zázemí, které daný sport vyžaduje (např. fotbalové stadiony; v minulém roce (tj. r. 2022) zdvihlo velkou vlnu kontroverze a kritiky MS ve fotbale pořádaném v Kataru, kde se objevilo podezření o korupci a údajně se porušila lidská práva při výstavbě stadionu (Šelong, 2022)). U toho se ale nekončí, při celosvětové soutěži je potřeba vystavět i zázemí pro sportovce a jejich podpůrné týmy. Ubytovací jednotky se však např. při Olympijských hrách v posledních letech staví tak, aby se po skončení daly prodat jako byty, apartmány apod. Vystavěná sportoviště se pak snaží v dané zemi využívat sportovní týmy, případně slouží jako sídlo pro konference či koncerty. Jsou však i předmětem cestovního ruchu. Důkazem toho může být Japonské město Nagano, kde v roce 1998 zvítězila reprezentace hokejového týmu České republiky na zimních Olympijských hrách. Pro většinu populace nezajímavé místo, pro Čechy místo národní hrdosti.

3.2.2 Aktivní sportovní ruch

Aktivní sportovní ruch je činnost účastníků CR, kdy je jejich hlavní motivací k cestování, mimo místo svého obvyklého pobytu, výkon sportovní aktivity, a to nejčastěji v přírodě za účelem jejího poznání (Zelenka, Pásková, 2012). Podle Šauera a kol. (2015) se pak jedná o pobyt ve vhodném prostředí spojený se sportovními výkony, ke kterým se předpokládá určitá fyzická zdatnost. Díky těmto definicím je zjevné, že packrafting je řazen do aktivního sportovního ruchu.

Mezi účastníky aktivního sportovního ruchu můžeme řadit návštěvníky s motivací rekreace a poznání. Rekreaci pak Zelenka a Pásková (2012) definují jako využití volného času k regeneraci fyzických i duševních životních sil účastníků. Dále uvádí, že součástí rekreace může být mimo jiné i aktivní pohyb. Pod ním si lze představit např. turistiku. Ta je pak podle nich vysvětlována jako aktivní pohyb vlastní silou. Bližší klasifikace mnohdy vychází ze samotné terminologie. Podle Zelenky a Páskové (2012) se sem řadí pěší turistika, horská turistika, vysokohorská turistika, cykloturistika, silvoturistika (pohyb v prostředí lesů a jejich poznávání, může být součástí pěší turistiky, trampingu či tábornictví), vodácká turistika apod.

Díky obtížnosti definování cestovního ruchu zde lze uvést překryv dvou forem CR. A to sportovního a dobrodružného cestovního ruchu. Ten je charakteristický neexistencí pevně daného programu, neočekávaností a nabíráním nových zážitků a zkušeností (Zelenka a Pásková, 2012). Jako typické aktivity autoři uvádí horolezectví, alpinismus, vysokohorskou turistiku, skialpinismus, packrafting atd. Také uvádí, že dobrodružný turismus je rostoucím tržním segmentem v cestovním ruchu. Zelenka a Pásková (2012) neopomíjí nutnost zajištění přiměřené bezpečnosti, kvalitní připravenost organizátorů i účastníků a volbu vhodného vybavení. Sportovního instruktora definují Zelenka a Pásková (2012) jako osobu, která vyučuje a trénuje specifické sporty, na které musí mít příslušnou kvalifikaci. Kvalifikace je podle autorů individuální pro každý sport, nicméně obecně lze tvrdit, že je pro její získání potřeba podstoupit odpovídající vzdělání, trénink, školení a zkoušku na základě které je licencován k výkonu své práce.

3.3 Packrafting

Díky zaměření této bakalářské práce je v následující kapitole podrobně popsána problematika packraftingu. Nejdříve je uvedeno, co si pod pojmem packraftu lze představit pohledem čtyř autorů. Ten je vzápětí doplněn o historii samotného plavidla a tím pádem i to, za jakými účely packraft vznikl. Stěžejní podkapitolou pro praktickou část jsou benefity packraftingu. Protože existuje několik aspektů jeho využití, následuje historie prvních značek vyrábějící packrafty v dnešní podobě a dále jsou uvedeny typy nejčastějších konstrukcí lodí. Díky různorodosti vodních toků jsou v nabídce 3 základní typy trupů, které si dále může každý při koupi personalizovat pro záměr svého využití, a to díky volitelným funkcím. Z důvodu, že pro toto téma nebylo nalezeno dostatek zdrojů v českém jazyce, je stavba a historie packraftingu rozepsána více podrobně pro ucelení přehledu o momentálně nabízených možnostech plavidla.

3.3.1 Co je packraft

Mehl (2021) jej popisuje jako prostředek radostné svobody, resp. malou loď, kterou jde vzít kamkoliv a ona zas na oplátku otevře dveře kdekoliv pro další poznávání v rámci vodních toků. V článku Bethea a Solomon (2015) je packraft popsán jako malá gumová loď, která se dá sbalit o velikosti stanu, díky čemuž se vejde do batohu a je tak předurčena k cestování v divoké přírodě. Müller (2012) doplňuje, že se jedná o ultralehkou stabilní nafukovací loď jejíž váha se pohybuje v rozmezí 3-5 kilogramů. Vyvrací podobnost ke klasickým nafukovacím lodím. Dále Müller (2012) popisuje, že je packraft menší, lehčí, a přesto odolává živlům v podobě písku, soli, slunce i mrazu. Z tohoto popisu, a i z překladu anglického názvu vychází, že se jedná o sbalitelný raft.

Výše uvedení autoři se shodují, že packraft nabízí jedinečné plánování tras na mapě i díky modře vyznačeným „trasám“, kterými pravděpodobně myslí vodní toky. Mehl (2021) tuto myšlenku popisuje tak, že dříve při plánování tras přítomnost toků, resp. modrých linek na mapě, pokládal za překážky. Po objevení packraftingu to pro něj však představuje nové možnosti tras a s nadšením v textu vyjadřuje, že je lze dokonce propojovat.

3.3.2 Historie packraftingu

Ačkoliv se zdá, že se jedná o novinku na trhu není tomu tak. Historie packraftingu sahá do 40. let 19. století (Mehl, 2021). Přesněji je v knize popsán počín poručíka britského námořnictva Sira Petera Halketta z roku 1843. Ten údajně vytvořil nafukovací loď pro jednu osobu, kterou se dalo plout a když bylo třeba jít po souši, dala se vyfouknout a obléct jako kabát (Mehl, 2021). Stavba lodi podle tohoto popisu měla 4 vzduchové komory a vážila 3,4 kilogramů, zdvojená vycházková hůl posloužila jako násada na pádlo a deštník byl využit jako plachta. Müller (2012) ve svém článku objasňuje, že toto plavidlo mělo významnou roli při hledání přeživších z neúspěšné Franklinovi expedice, která měla za cíl najít Severozápadní průjezd, tedy obeplout Ameriku ze severu. Před použitím při expedicích v Kanadské Arktidě Halkett loď testoval na řece Temži a na otevřeném moři (Mehl, 2021). Mehl (2021) dále zmiňuje, že navzdory úspěšnosti svého vynálezu Sir Halkett nikdy nezískal žádnou podporu, díky které by se tento první prototyp packraftu stal dostupným pro běžné použití. Sir Halkett podle Mehl (2021) zrealizoval i druhý model, který byl navržen pro dvě osoby a po vyfouknutí se dal sbalit do batohu.

Další zmínka o nafukovacích sbalitelných raftech je z let 1946-1950, kdy byly tyto lodě nalezeny jako přebytek v amerických armádních skladech letadel z druhé světové války, kdy měly sloužit jako vybavení pro přežití (Bethea a Solomon, 2015).

První komerční počín si packraft tehdejší podoby užil v roce 1952, kdy se Dick Griffith vydal se svou ženou Isabelle na expedici, kde se kombinací chůze a plutí po divoké vodě dopravili z USA do Barranca del Cobre v Mexiku (Mehl, 2021). K této cestě využili právě zbylé nafukovacích rafty z armády (Mehl, 2021). Příběh Griffithových je prvním důkazem o expedici pomocí packraftu v USA, nicméně v článku Bethea a Solomon (2015) je uvedeno, že podobná expedice se odehrála i na Tasmánské řece Franklin. Další posuny ve výrobě packraftů nastaly v 70. a 80. letech 20. století, kdy byly vytvořeny packrafty na klidnou vodu, a to jak na Aljašce, tak v Tasmánii (Bethea a Solomon, 2015). Mehl (2021) uvádí jako výrobce American Safety, Sherpa a Curtis Designs.

Svou nejvýznamnější designovou revolucí si packraft prošel na začátku 21. století (Mehl, 2021). O tu se postarala Sheri Tingey ve své garáži na Aljašce, kde tím vznikl první výrobce packraftů dnešní podoby s názvem Alpaca Raft. Podle knihy *The packraft handbook* byl jejím cílem vytvořit packraft lehce sbalitelný do batohu, díky kterému bude zas o něco snazší přístup do divočiny. Dále je v knize uvedeno, že z tohoto redesignu profitují manufaktury v rámci celého světa a v době jejího vydání (rok 2021) bylo na světě přes 30 výrobců packraftů. Každý z nich nabízí různé specifické aplikace pro vyhovění téměř všech požadavků. Nicméně všichni výrobci se shodují na základní myšlence, chtějí packrafty vyrábět co nejlehčí, co nejvíce skladné a zároveň zachovat kvalitu, díky které lodě zvládnou i divoké řeky.

3.3.3 Benefity packraftingu

Jak již vychází ze samotné definice packraftu, nebo z jeho historie, jedná se o lehkou (obvykle v rozmezí 2-5 kg) a sbalitelnou loď. To vede k předpokladu, že se díky ní lze dostat i na méně přístupná (např. pro osobní automobil, nebo pro plastové kánoe) či na dosud neprobádaná místa. Vždy záleží na výrobcu a zvoleném typu packraftu.

Packrafting se dá kombinovat i s jinými sporty. Jak již bylo zmíněno, v počátcích byl kombinován především s chůzí. V dnešní době tím může být horská turistika po úzkých pěšinách vedoucích co nejbližší k prameni, respektive k co nejvýše položenému bodu na řece, který je splavný. Další kombinací je skialpinismus. Zatímco člověk využívá benefitů skialpů, packraft si nese na zádech v batohu. Když dojde ke splavnému toku, lyže se pomocí stahovacích pásek přidělají na boky raftu. Mehl (2021) doporučuje podložit lyže například klacíkem pro ochranu packraftu před ostrými hranami, a tím je packraft připraven na plavbu. Obdobným způsobem se dá packrafting kombinovat s cyklistikou. Většinou jsou preferovaná horská kola, která se na plavbu musí přizpůsobit. Většinou stačí oddělení kol z rámu, někdy je však potřeba oddělení i pedálů. Takto rozložené kolo se zajistí pomocí stahovacích pásek na přední lodi. Kombinace packraftu s kolem se stala natolik populární, že má v anglickém jazyce vlastní označení – bikerafting (Žďánský, 2021).

S packraftem lze podniknout i vícedenní cesty. Záleží na zvoleném modelu lodi, ale existují i takové, co mají možnost otevření pomocí tzv. TiZipu. V praxi to funguje tak, že po vybalení packraftu z batohu se otevře tento vodotěsný zip (TiZip). Do vnitřku lodě (tím je na mysli komora lodě) se vloží nepotřebné vybavení při plavbě (které je potřeba dobře zafixovat, aby při splouvání svým pohybem nerozhazovalo packrafterovo těžiště), zip se zavře a až poté se packraft začne nafukovat. Pokud tato možnost packraftu chybí, je vybavení uloženo do nepromokavých vaků a ty jsou k lodi připevněny za kovová oka, která jsou k tomu určena.

Další výhodou, kterou zmiňuje Cochrane (Mensjournal.com) ve svém článku je, že packrafty jsou ideální jak pro začátečníky, tak i pokročilé. Zmiňuje, že díky své stabilitě udržují i nováčky v bezpečí, zatímco se učí (třeba i na divoké vodě). Podtrhuje benefit sbalitelnosti zmínkou o tom, že je mnohem lehčí cestovat s packraftem než s plastovou lodí, jelikož se mnohem snadněji vejde do kufru auta, nebo lze jednoduše projít přes check-in na letišti. I v jejím seznamu nechybí výhoda multi-sportovního využití. K lyžím a kolu přidává i propojení s lezením po skálách. Dále si pochvaluje jednoduchost přenosu přes špatně sjízdné pasáže, opět díky lehkosti a sbalitelnosti. Hned k tomuto bodu přidává, že je její packraft extrémně odolný. Uvádí příklad ze sjezdu řeky v Mexiku, kde nechyběla divoká voda s ostrými kameny i mělkými pasážemi a její packraft je i přesto nadále v použitelném stavu.

3.3.4 Vybraní výrobci packraftů

Alpacka Raft je první značkou vyrábějící packrafty dnešní podoby. Pochází z Aljašky a v roce 2000 ji založila Sheri Tingey (Mehl, 2021). První vážný konkurent pro Alpacka Raft se objevil roku 2014 (Wolber, 2022). Jeho název je Kokopelli Packraft a vznikl ve státě Colorado. Autor uvádí, že se Kokopelli stalo cenově zajímavějším díky outsourcingu do Číny a omezením nabídky zákaznickému přizpůsobení. Zároveň pro svoji propagaci tento výrobce využil sílu sociálních médií a zapojil do svých mediálních projektů packraftery, kteří ve vzájemné spolupráci jejich packrafty propagovali mezi lidmi se stejnými zájmy.

Rok 2015 se podle Wolbera (2022) nesl v duchu klonů Alpaca Raft. Mezi ně zařadil značky Nortik (původem z Ruska) a Koaro (původem z Nového Zélandu). Nejblíže k původním packraftům se však přiblížila Čínská značka s názvem MRS. Přes původní klopýtnutí, jako třeba používání nekvalitních ventilků obdobných těm u hraček do bazénu, se staly packrafty MRS extrémně podobnými těm od Alpaca Raft a některé recenze se dokonce nesly v duchu „skoro stejně tak dobré jako původní věc“ (Wolbera, 2022).

Poslední zmíněnou značkou packraftů je Mekong vyráběný ve Francii. Výrobci se na svých webových stránkách (mekongpackraft.com) reprezentují jako jediní výrobci packraftů v Evropě. Idea o založení podle webu vznikla na základě vlastních zkušeností a touze vytvořit dostatečně silnou a velkou loď, která unese výbavu na několikadenní cestu po řece (včetně kola). Jako zakladatel se prezentuje Olivier, který začal na svém prvním packraftu pracovat v roce 2018.

3.3.5 Modely trupu packraftů

Následující část je zobecněna a k popisu modelů packraftů slouží převážně obecný popis v knize The Packraft Handbook od autora Luc Mehl (2021). Jak již bylo zmíněno v předchozí, záleží, na jaké aktivity si člověk packraft pořizuje. Rozpětí se pohybuje od nejjednodušších modelů bez přidaných vychtávek v hmotnosti od 1 kg, po packrafty z tužších materiálů pro sjezd divočejších vod s přídatným vybavením.

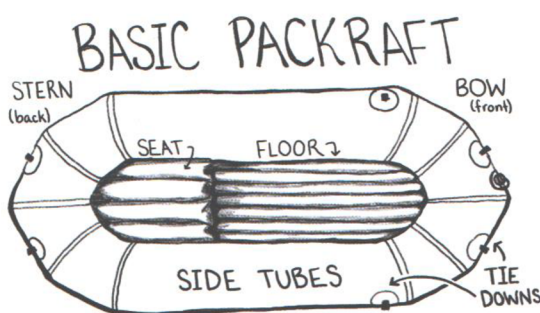
Mehl (2021) na úvodu zmiňuje, že důležitým aspektem pro výběr je šíře trupu packraftu, která ovlivňuje stabilitu lodi. Vysvětluje to tak, že čím širší trup loď má, tím více je stabilní. Nicméně pojí se s tím i nevýhoda, která se dá z logického uvažování předpokládat. Čím širší trup, tím pomalejší packraft pak na vodě je. Šíře dává velký význam stabilitě, jelikož se tím snižuje převrácení lodě ve vodě. Uvádí také, že dražší modely packraftů nabízejí propracovanější verze, kde je výhodou lépe řešené těžiště.

3.3.5.1 Základní packraft

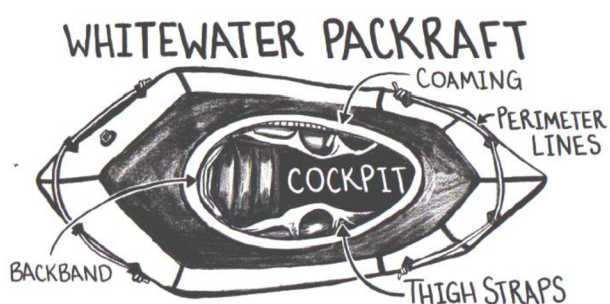
Jak lze vidět na Obr. 4 je první packraft opravdu jednoduchým a základním modelem. Podle Mehl (2021) je určen pro uživatele na klidných stojatých vodách (přehrady, jezera), jako jsou rodiny s dětmi, rybáři, lovci, packrafteri cestující se psem, nebo s kolem, případně ti, co se chtějí s váhou dostat co nejnižší. Za největší výhody Mehl (2021) považuje cenovou dostupnost, ultralehké varianty (od 1 kg), otevřený kokpit (výhoda jednoduchého nástupu/výstupu; nevýhoda častého zastavování pro vylévání nabrané vody).

3.3.5.2 Packraft do divoké vody

Dalším v pořadí na stupnici je model pro užití v divoké vodě (Obr. 5). Jedná se o dražší model, a to především díky použití kvalitnějších materiálů, náročnějšímu designu trupu a konstrukci lodi. Asymetričnost přední a zadní části packraftu podle Mehl (2021) napomáhá ke snížení odporu vody, dále k lepšímu ovládnutí a vyvážení optimální pozici vodáka vzhledem k těžišti.



Obr. 4 - Základní packraft. GLASER (2021)



Obr. 5 - Packraft do divoké vody. GLASER (2021)

3.3.5.3 Packraft pro dva

Někteří výrobci nabízejí i model packraftu pro dvě osoby (Mehl, 2021). Dále autor shrnuje, že obdobně jako u packraftů pro jednoho se model pro dvě osoby vyrábí od nejzákladnější varianty na jednoduché vody po ty, které se dají využít pro expedici případně do divoké vody. Tvrdí, že průměrně se váha packraftu pro dva pohybuje kolem 4,5 kg. Na rozdíl od packraftu pro jednoho se ten pro dva ovládá pomocí jednostranného pádla a role posádky jsou rozděleny na háčka a zadáka (každý z nich pádluje na jedné straně plavidla), nemusí tomu tak však být pokaždé, některé tandemové packrafty se dají ovládat i pomocí oboustranného pádla (se dvěma listy).

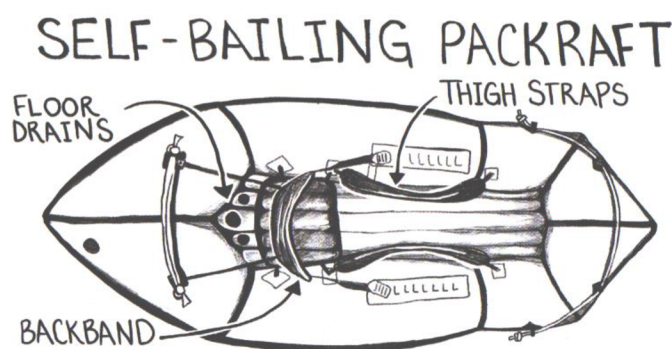
Mezi výhody sdílení lodě mezi dvěma osobami zahrnuje rozdělení váhy, sdílení zásob jídla, možnost odpočinku od pádlování, ale také větší stabilitu v divoké vodě. Nevýhody tandemového packraftu podle Mehl (2021) závisí na designu a tvaru. Za největší rozdíl oproti packraftu pro jednoho považuje rychlost, kterou packraft pro dva díky svému prodlouženému tvaru nabere mnohem větší. K velikosti se podle něj váže i větší odolnost proti odporu vody a větru. Dodává, že packrafty pro dva se většinou nevyrábí s krycí zástěrou, tudíž jsou uživatelé více vystavováni větru, dešti i cákající vodě.

3.3.6 Volitelné funkce k trupu packraftu

Výše popsané modely si každý zákazník může u většiny výrobců dále individuálně nakonfigurovat. Mezi možnostmi se řadí volba průtočného dna, připnutí krycí zástěny, vodotěsný zip pro přepravu věcí nebo samotnou velikost packraftu.

3.3.6.1 Průtočná podlaha

Mehl (2021) tuto možnost popisuje jako packraft s průtočnou podlahou. Hlavní výhodou tohoto modelu tedy je, že během jízdy není potřeba neustále vylévat vodu z paluby, protože sama odteče tomu určenými otvory znázorněnými na Obr. 6 jako „*floor drains*“. Dodává, že aby vodák zůstal v suchu, je v modelu přidán nafukovací sedátko. Dále je zmíněno, že průtočná podlaha se většinou nedoplňuje možností připnout krycí zástěru. Díky tomu se při nárazovitém zatopením a následnému odporu může packraft stát pomalejším.



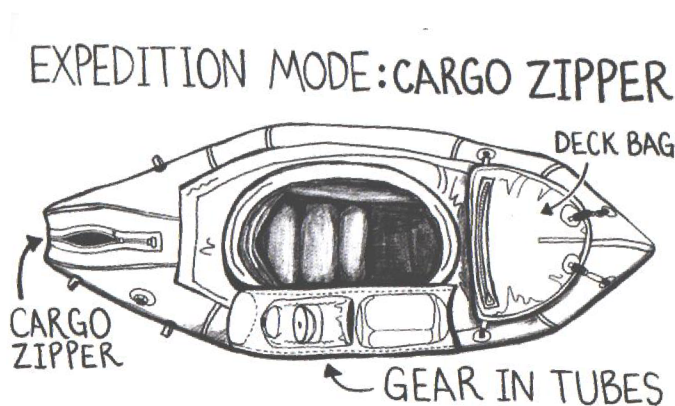
Obr. 6 – Packraft s průtočnou podlahou. GLASER (2021)

3.3.6.2 Krycí zástěra

Již výše zmíněná krycí zástěra, mezi vodáky známá především jako špricdeka (angl. spraydeck), je další možností v konfiguraci packraftu. V nabídce jsou 3 variace, a to: bez možnosti špricdeky, s trvalou, nebo oddělovací špricdekou. Jedná se o flexibilní překryt z pružného a vodotěsného materiálu, který brání vniknutí vody dovnitř paluby. V případě na pevně dané špricdeky může být nástup a výstup do lodi obtížný. Využívá se především, aby byl vodák co nejvíce chráněn před studenou cákající vodou. Krycí zástěra se podle Mehl (2021) nosí pod záchranou vestou a k lodi se přiděluje pomocí suchého zipu a gumy. Při volbě této oddělovací varianty je packraft multifunkční a lze ho využít v jakémkoliv ročním období a na různých obtížnostech sjížděné vody.

3.3.6.3 Velikost packraftu

Někteří výrobci nabízejí svým zákazníkům různé velikosti svých packraftů, a to vzhledem k vodákově výšce a váze. Každý výrobce na svých stránkách uvádí i tabulky s danými parametry. Mehl (2021) shrnul ve své knize základní tip pro ty, kterým v tabulkách vychází něco mezi. Opět upozorňuje na zvážení priorit a svých očekávání, co od packraftu očekává a jak s ním hodlá nakládat. Tento tip spočívá v tom, že by se vodák měl rozhodnout pro menší velikost, pokud se chystá na divočejší vody a chce se dostat s váhou vybavení co nejnižší. Zatímco těm, kteří chtějí podnikat dlouhé cesty na vodě třeba i s více vybavením (věci na přespání, bikerafting apod.), doporučuje vybrat větší velikost pro dostatečný komfort.



Obr. 7 – Packraft s úložným prostorem. GLASER (2021)

3.3.6.4 Úložný prostor

Tato varianta je již vysvětlována v kapitole Benefity packraftingu na straně 12. Úložný prostor vznikne přímo v komorách lodi, a to díky využití vodotěsného zipu nazývaného jako TiZip k vidění na Obr. 7 (známý i jako Fly zip, Cargo zip apod.) (Žďánský, 2021).

3.3.7 Nafouknutí packraftu

Všichni vybraní výrobci pro tuto bakalářskou práci (Alpacka, Kokopelli, MRS, Mekong) mají obdobný postup při nafukování packraftu. Názorná ukázka je k vidění na Obr. 8, která je použita z brožury výrobce Mekong k zakoupenému packraftu.

Nejčastěji se jedná o postup s využitím přiloženého vaku, který má na jednom konci shodný ventil k danému modelu packraftu, druhý konec je otevřený. Do otevřeného konce stačí pouhé vdechnutí, případné „nabrání“ vzduchu např. díky větru. Po naplnění vaku následuje vtlačení nabraného objemu vzduchu do packraftu. Tento postup se opakuje přibližně 10 minut a k úplnému nafouknutí je potřeba využití 2-3 vdechů z plic. Mehl (2021) upozorňuje, že při nižších teplotách (vody i vzduchu) je potřeba packraft po chvíli dofouknout a ideální rozpětí tlaku v lodi se má pohybovat mezi 0,09 – 0,1 Bar. S tím souvisí i situace opačná, tedy při vyšších teplotách (to se naopak má trocha vzduchu upustit). Dále v knize uvádí, že je o kamarády vždy postaráno, pokud se někdo objeví s elektrickou pumpou, díky které je packraft nafouknutý během chvílky. Nicméně tento postup je popsán spíše s nadsázkou a je uvedeno, že jde spíše o raritu. Přece jen se jedná o nadstandard vykoupný větší hmotností v přenášeném vybavení.



Obr. 8 – Nafouknutí packraftu podle Guide Mekong. MEKONG (2021)

4 Praktická část

4.1 *Potenciál povodí Orlice pro packrafting*

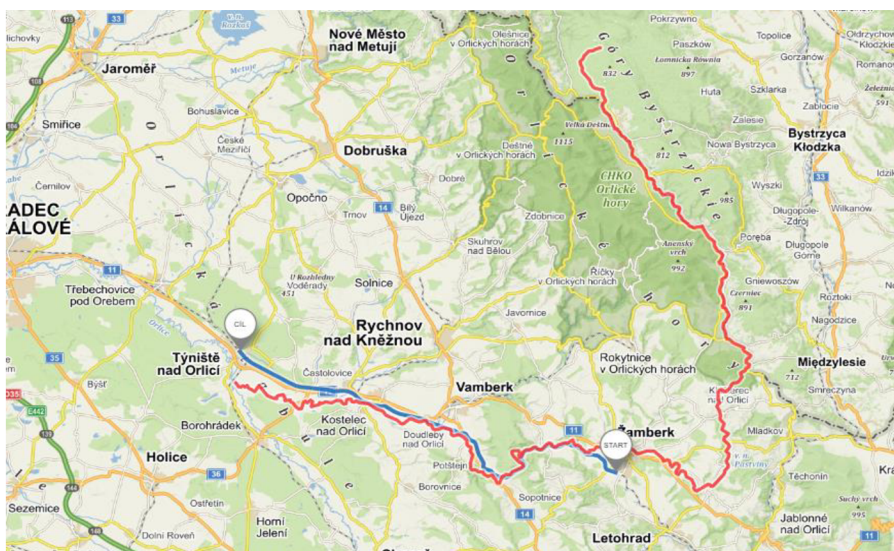
Potenciálem pro cestovní ruch se již zabýval RNDr. Jan Bína, CSc. a s kolektivem ve své práci (2001) rozděluje potenciál pro cestovní ruch do několika kategorií. Zjednodušeně lze říci, že si potenciál destinace rozdělili do třech kategorií, které nadále bodově hodnotili a určovali jejich potenciál pro dané území, konkrétně pak na území obcí. Kategorie rozdělili na: potenciál přírodního charakteru pro zvolené sportovní aktivity, historické a kulturní atraktivity a na kulturní, sportovní či jiné akce které jsou v dané destinaci pořádány (Bína a kol., 2001). V jejich práci je potenciál brán velmi obsáhle a hodnotí zde široký okruh zdrojů potenciálu, a to v rámci území celé České republiky. Tuto práci v roce 2010 Bína aktualizoval a do rozsahu zkoumání přidal několik dalších aspektů (např. délka infrastruktury jak pro individuální, tak i hromadnou dopravu, zahrnutí dalších památek – technické, vojenské, židovské, pivovarský nebo vinařský věhlas, délku břehů a vodních ploch, délka vodních toků vhodných ke splouvání).

V rámci téma této bakalářské práce nelze striktně dodržovat výše zmíněná kritéria. Jedná se o specifické území, které nelze bodově hodnotit stejným způsobem jako Bína a kol. I přesto jistá inspirace z vymezení z jejich pojetí plynula. Konkrétně pak v následujících bodech: zjištění podmínek splavnosti Divoké a Tiché Orlice na packraftu, vyhledání specifických kulturních a historických atraktivit v okolí do 5 km a snaha o nalezení pravidelně se konajících akcí na těchto řekách.

Výše zmíněné atraktivity byly vybírány na základě osobních zkušeností a poznatků autorky práce, doplněné o tipy jejího blízkého okolí. Na to navazovalo hledání zajímavostí podle mapy.cz, pročítání tipů na výlety nebo článků z oblasti řek a prostudováním knihy Tam, kde plynou Orlice (Uhlíř, 2008). Při sběru dat bylo průběžně promyšleno propojení s packraftingem, kdy za přední benefity byla považována jeho nízká váha, perfektní skladnost a kombinovatelnost s jinými sporty.

Při splouvání řek pomocí jiných plavidel nastává jedna palčivá nevýhoda a tou je složitá logistika, jak se s lodí dostat proti proudu řeky na počáteční místo plavby. Mnohdy je zapotřebí využít pomoc někoho jiného. Této nepříjemnosti se lze s packraftem jednoduše vyhnout, protože díky skladnosti s ním lze cestovat veřejnou dopravou. V tomto případě se nabízí využití železnice.

Lemování toků těchto dvou řek železnicí lze vidět na Obr. 9 a Obr. 10, kdy je mezi body Start a Cíl modrou barvou zobrazena železniční trať a červenou barvou toky řek. Dalším nabízejícím se benefitem packraftu je ve vymezeném území kombinace s horským kolem. Obdobně jako železniční tratí jsou totiž toky lemovány cyklostezkami případně cyklotrasami.



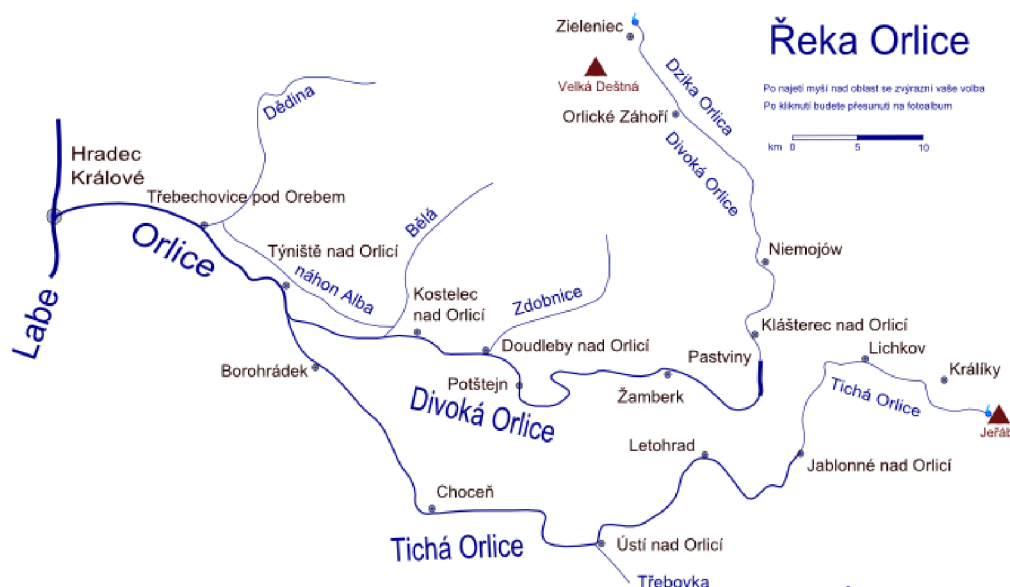
Obr. 9 - Tok Divoké Orlice a železniční trať. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)



Obr. 10 - Tok Tiché Orlice a železniční trať. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)

4.2 Vymezení území

V souvislosti s názvem této bakalářské práce je potřeba více upřesnit rozsah zkoumaného území. Povodí je „označení pro území, ze kterého veškerý povrchový odtok odtéká sítí vodních toků k učenému místu vodního toku“ (mvcr.cz, 2023). Pokud je tedy cílem práce zaměřit se na povodí Orlice, lze z Obr. 11 vidět, že se převážně jedná o dva hlavní toky (Divoká a Tichá Orlice), které jsou zároveň i hlavními prameny pro toto povodí. Těsně před obcí Albrechtice nad Orlicí se toky těchto řek spojují v řeku Orlici, která se v Hradci Králové vlévá do Labe. Dále lze z obrázku vidět, že součástí povodí jsou i menší přítoky (např. Třebovka, Zdobnice, Bělá...).

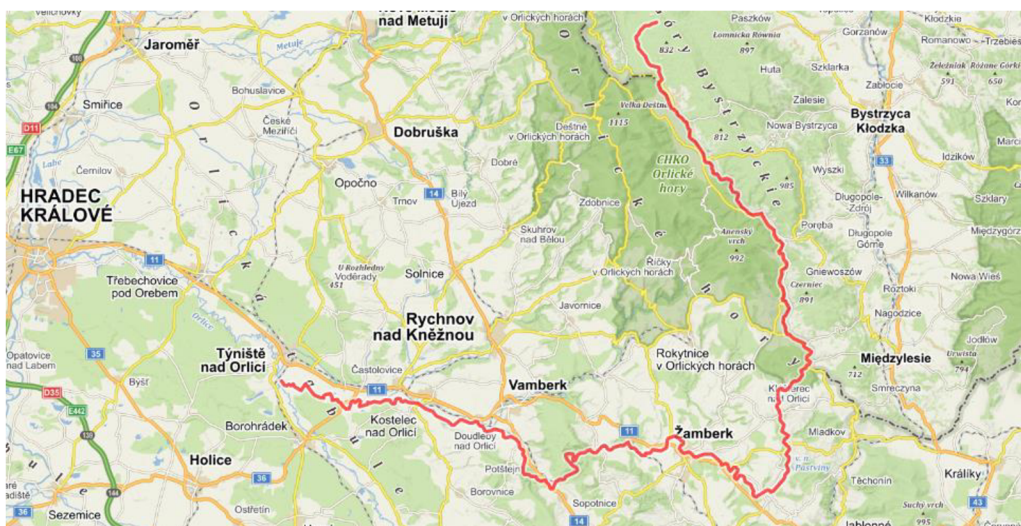


Obr. 11 – Znázornění povodí Orlice. ČERNÝ (2022)

Pro účely práce byl však vybrán pouze tok Divoké a Tiché Orlice, a to z předpokladu, že Orlice (úsek mezi Albrechticemi nad Orlicí a Hradcem Králové) již nebude pro packrafting tolik atraktivní. Tento předpoklad byl potvrzen následujícími aspekty. Jedním z aspektů bylo zjištění, že na Orlici již potenciál využití pro vodní turistiku je splněn v rámci půjčoven lodí a organizování například i vodáckých kurzů pro školy. S tím souvisí i obtížnost vody v tomto úseku, která je klasifikována jako ZWC, což podle webu raft.cz (2023) značí mírně proudící vodu. To, že je takto jednoduchá voda neatraktivní pro packraftery bylo potvrzeno i ve druhém rozhovoru. Nicméně jednalo se o subjektivní pohled a například pro začátečníky s tímto vodním sportem může být úsek naopak atraktivní.

4.2.1 Divoká Orlice

Podle Uhlíře (2008) má Divoká Orlice své jméno od 15. století a její název se měnil pouze podle jazyka státu, kterému dané území náleželo. Vyměnila tedy německé označení Erlitz, polské Worlicze až po dnešní, české, Orlice (Uhlíř, 2008). Uhlíř (2008) dále ve své knize objasňuje, že území svůj název dostalo díky tomu, že mezi vzniklými pohořími kroužili orli a jejich mohutnější samice byly inspirací pro název jak řeky Orlice, tak Orlických hor. Divoká Orlice pramení na polské straně v horských rašeliništích Czarne bagno a Topielisko v nadmořské výšce 800 m a její tok je dlouhý téměř 100 km (hkregion.cz, 2023). Dále web hkregion.cz (2023) uvádí, že od soutoku s Černým potokem tvoří státní hranici s Polskem v délce téměř 30 km, jak lze vidět na Obr. 12.



Obr. 12 - Tok Divoké Orlice. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)

Raft.cz (2023) dělí Divokou Orlici do 3 částí, a to na horní, střední a dolní. Jednotlivé úseky s jejich obtížností si lze prohlédnout na Obr. 13.

Tok	Úsek	Říční km	Obtížnost vody
Horní	Trčkov – Zemská brána	94,9 – 69,0	WW I+
	Zemská brána – Klášterec n. Orl.	69,0 – 64,0	WW II+
Střední	Klášterec n. Orl. – přehrada Pastviny	64,0 – 56,9	ZWA
	hráz – Litice n. Orl.	56,9 – 34,6	WW I-
	Litice n. Orl. - Potštejn	34,6 – 25,9	WW II-
Dolní	Potštejn – soutok s Tichou Orlicí	25,9 – 0,0	ZW

Obr. 13 – Úseky Divoké Orlice a jejich obtížnost. Vlastní zpracování podle raft.cz (2023)

Horní tok Divoké Orlice je podle webu raft.cz (2023) sjízdný pouze v období na jaře, konkrétně v období března a dubna, protože je koryto řeky závislé na tání sněhu. Horní tok je dále rozdělen na dva úseky, a to z Trčkova po Zemskou bránu (limit pro sjízdnost min. 35 cm) a od Zemské brány do Klášterce nad Orlicí (minimum vody pro sjízdnost 40 cm) (raft.cz, 2023). Dále jsou na webu přiloženy tabulky, které ukazují, kolik dní v daném měsíci mělo koryto řeky dostatek vody pro sjízdnost. Opět jsou dané údaje rozděleny podle rozdělených úseků a uvedená data jsou shromažďována v období mezi lety 2018–2023. Pro oba úseky vychází nejlépe měsíc březen (raft.cz, 2023). Horní tok je doporučen zkušenějším vodákům a dá se splout za jeden den. Šířka koryta se pohybuje mezi 6-8 m a na trase není žádný jez, pouze plynulý rychlý proud a několik peřejí (raft.cz).

Úsek z Trčkova byl v průměru sjízdný v březnu 7 dní. V některých letech měl úsek z Trčkova podle raft.cz (2023) i více jak 5 dní sjízdných v zimních a podzimních měsících (leden, únor, říjen–prosinec). Od dubna – září jsou v průměru vypočítány 1-2 dny, nicméně tabulka je v tomto prostoru v převaze s nula dny, a proto je předpokládáno, že se jednalo o přívalové deště, které byly dost ojedinělé a týkaly se převážně let 2020-21.

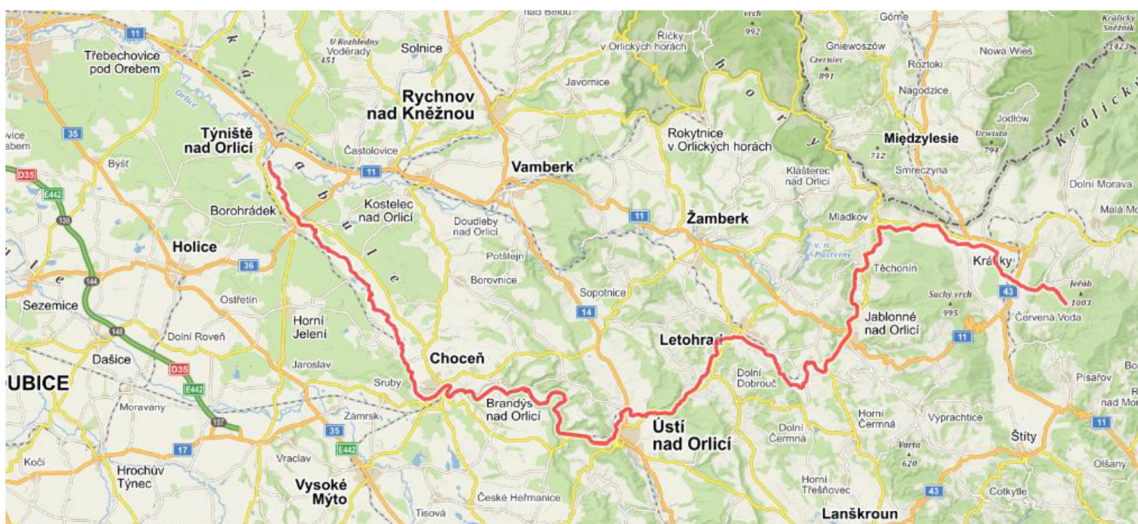
Úsek od Zemské brány byl v měsíci březnu sjízdný v průměru všech šesti let 9 dní (raft.cz, 2023). Obdobně jako u předchozího úseku bylo pár dní v zimních a podzimních měsících, zatímco letní měsíce (květen-září) mají převahu nula dní ale i zde jsou výjimkou roky 2020-21 (raft.cz, 2023).

Střed toku je rozdělen na tři úseky a těmi jsou: z Klášterce nad Orlicí po Pastvinskou přehradu, od přehrady po Litice nad Orlicí a mezi Liticemi a Potštejnem (raft.cz, 2023). Pro všechny tři úseky je stanoven minimální limit vody na 60 cm a velkou roli zde hraje vypouštění Pastvinské přehrady, kdy je potřeba alespoň 12 m³/s (raft.cz, 2023). Ve statistice splavných dní je zahrnut úsek od Pastvinské přehrady, kdy na tom jsou v průběhu let 2018-23 nejlépe první tři měsíce v roce a v roce 2020 tomu tak bylo i v červnu, červenci, říjnu a listopadu kdy bylo téměř pokaždé 10 sjízdných dní (raft.cz, 2023).

Dolní tok je označen Divoké Orlice z Potštejna po soutok s Tichou Orlicí a její náročnost je klasifikována jako ZW, což znamená mírně proudící tok bez překážek a peřejí (raft.cz, 2023). I dolní tok se rozděluje a jedná se o úsek do Kostelce nad Orlicí, který má dostatek vody pro splutí do léta (minimum vody pro sjízdnost stanoveno na 25 cm) a od Kostelce nad Orlicí po soutok s Tichou Orlicí (minimum 20 cm), který je sjízdný celoročně (raft.cz, 2023). První úsek má v průměru sjízdnost nad 25 dní za měsíc v období od prosince do května, data byla sbírána v letech 2018-23, a následující měsíce průměr neklesá pod 10 dní měsíčně (raft.cz, 2023). Poslední úsek Divoké Orlice má od prosince do června meziročně v průměru plný počet dní z měsíce dostatek vody, ve zbytku roku průměr za posledních 6 let neklesá pod 18 sjízdných dní měsíčně (raft.cz, 2023). Statistika proto potvrzuje, že je dolní úsek splavný téměř celoročně. Koryto řeky je v tomto úseku značně širší (12-15 m) a je ideální pro začátečníky (raft.cz, 2023).

4.2.2 Tichá Orlice

O označení toku Orlitze je podle Uhlíře (2008) důkaz v mapě z roku 1665. Tichá Orlice (Obr. 14) pramení na západním úbočí vrchu Jeřáb v nadmořské výšce 760 m z lesní studánky a její tok je dlouhý 102 km (Uhlíř, 2008). Web raft.cz (2023) dodává, že Tichá Orlice je splavná v délce 91 km. Obdobně jako Divoká Orlice, i Tichá Orlice je rozdělena na tři úseky (horní, střední, dolní).



Obr. 14 – Tok Tiché Orlice. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)

Horním úsek Tiché Orlice má dostatek vody v korytě na jaře, nebo po deštích. Tento úsek se dělí na část z Lichkova do Mladkova (minimum vody pro splutí je 45 cm, optimum je 80 cm) a na úsek z Mladkova do Jablonného nad Orlicí (minimum 50 cm, optimum 70 cm) (raft.cz, 2023). Oba úseky jsou v obtížnosti WW II (úsek do Mladkova i WW III, úsek z Mladkova spíš WW I-II) a celkově horní tok je označen za nejkrásnější část Tiché Orlice (raft.cz, 2023). I u Tiché Orlice jsou uvedené tabulky s průměrným počtem sjízdných dní na jednotlivé měsíce v roce nasbírané v horizontu posledních šesti let (2018-2023). Úsek z Lichkova je sjízdný málo dní v roce a nejvíce příhodným měsícem pro sjezd je únor, výjimkou je rok 2020, kdy je v červnu uvedeno sjízdných 9 dní a v říjnu 4 dny (raft.cz, 2023). Jinak tomu není ani v úseku z Mladkova do Jablonného nad Orlicí. I zde je nejvíce příhodným měsícem pro sjezd únor, v letech 2018-19 byl ještě lepší měsíc březen, a i zde se projeví (nejspíše) velké deště v červnu 2020 (raft.cz, 2023).

Střední tok má dva úseky rozdělené na ten z Jablonného nad Orlicí do Kunčic s obtížností WW I (minimum 30 cm, optimum 45) a ten z Kunčic do Ústí nad Orlicí v obtížnosti WW I – ZW se stejně stanoveným minimem a optimem vody v korytě (raft.cz, 2023). Na webu raft.cz je uvedeno, že nejnebezpečnější úseky jsou právě na středním toku. Konkrétně se jedná o 5 kolmých jezů vystavěných kvůli regulaci vody v Jablonném nad Orlicí, kde autor přehledu doporučuje se celému úseku vyhnout a přenést své plavidlo až za toto město (raft.cz, 2023). Dalšími krizovými body na úseku jsou dva jezy v průjezdu Ústím nad Orlicí (raft.cz, 2023). Statistiky na úsek z Letohradu do Ústí nad Orlicí ukazují, že ho průměrně lze sjet téměř každý den v prvních třech měsících v roce, v dubnu je průměrně sjízdný 20 dní a následující měsíce se sjízdnost v průměru pohybují kolem 14-15 dní za měsíc (raft.cz, 2023). Nejhůře je na tom v průměru listopad s 9 sjízdnými dny, nicméně prosinec má v průměru 20 sjízdných dní (raft.cz, 2023). Nejlépe na tom byl úsek v roce 2021, kdy téměř všechny měsíce ukazují nad 27 sjízdných dní, tedy kromě října a listopadu, kde se sjízdnost pohybovala kolem 6 dní za měsíc (raft.cz, 2023). Obdobně dobře na tom byl rok 2020, kde bylo sucho naopak před létem (duben-květen) (raft.cz, 2023).

Řeka je od Ústí nad Orlicí podle webu raft.cz (2023) sjízdný většinou celoročně. I zde je tok rozdělen na dva úseky s jiným stanoveným minimálním limitem vody. Pro sjetí úseku z Chocně do Korunky je minimum vody 32 cm a úsek z Korunky po soutok s Divokou Orlicí má minimum vody 25 cm (raft.cz, 2023). Dolní úsek Tiché Orlice má obtížnost klasifikovanou jako ZW, tzn. mírně proudící tok bez překážek a peřejí (raft.cz, 2023).

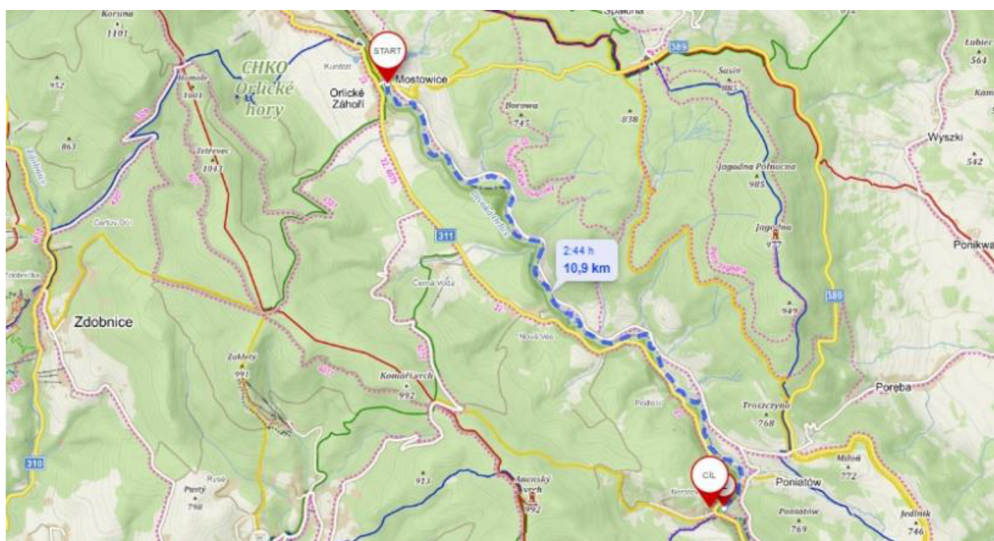
Uvedené statistiky sjízdnosti obou řek ukazují, že je před cestou důležité pozorovat stavy vody a dodržení minimální doporučené hodnoty protékající vody. Jak u Divoké, tak Tiché Orlice platí, že jsou horní toky závislé především na jarním tání sněhu. U středních toků obou řek závisí na srážkách, proto je doporučeno vázat se na předpověď počasí a při vícedenních deštích je vyšší pravděpodobnost sjízdnosti. Nicméně střední tok Divoké Orlice je velmi ovlivněn Pastvinskou přehradou. Dolní toky obou řek ukazují téměř celoroční sjízdnost, proto jsou tyto úseky nejméně náročné na plánování cesty a lze na ně vyrazit téměř kdykoliv.

4.3 Vybrané atraktivity

V následující části jsou popsány vybrané atraktivity v oblasti toků Tiché a Divoké Orlice v dostupné vzdálenosti 5 km. Jednotlivá místa jsou popsána z historického hlediska a jejich vývoje do současné doby. Je uvedeno umístění a dostupnost v souvislosti s toky již zmiňovaných řek. Veškeré informace týkající se uvádění vzdálenosti v kilometrech, případně názvů či barev označených tras jsou použity z online nosiče mapy.cz. V rámci sekundárního výzkumu bylo zjištěno, že v takto vymezeném území se nachází zdroje s potenciálem jak historického, tak přírodního potenciálu a byla nalezena i jedna pravidelně opakující se akce na toku Divoké Orlice.

4.3.1 Kostel Nanebevzetí Panny Marie v Neratově

Na pravém břehu Divoké Orlice se po necelých 11 km od nástupního místa v Orlickém Záhoří nachází pohraniční vesnička nesoucí název Neratov (Obr. 15). Při vylodění nad jezem na 79,3 km Divoké Orlice od soutoku s Tichou Orlicí, je Kostel Nanebevzetí Panny Marie vzdálen 350 m po žluté turistické značce s názvem Hřebenovka.



Obr. 15 – Vyznačení trasy mezi Orlickým Záhořím a Neratovem. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)

Neratov se stal na počátku 60. let 17. století vyhledávaným poutním místem. Důvodem je pravděpodobně zjevení Panny Marie, které měl ve snu rokytnický farář Christov Florian Blausius Grick kdy základě svého snu nechal vyhotovit dřevěnou

sošku (Zakopal, 2020). Autor dále zmiňuje, že byly této sošce přičítány četné zázraky a lidé ze širokého okolí za ní chodili prosit o pomoc. Navíc se zvěstovalo, že místní pramen vyvěrající u kostela je léčivý a díky tomu v Neratově vznikly i malé lázně (Zakopal, 2020).

Kostel Nanebevzetí Panny Marie se začal stavět v roce 1723 a to z důvodu, že jeho dřevěný předchůdce přestal stačit zájmu stovek poutníků (Zakopal, 2020). Zakopal (2020) dále popisuje, že tento nový, tzv. barokní chrám byl pravděpodobně vystavěn podle plánů G. B. Alliprandiho, nebo někým z jeho blízkého okolí. Jeho půdorys je ve tvaru kříže a je netradičně situován severo-jižně, díky čemuž v poledne na Boží hod vánoční dopadají sluneční paprsky přímo na svatostánek (Zakopal, 2020). Kostel po druhé světové válce vyhořel v důsledku střely od jednoho z vojáků Rudé Armády (Zakopal, 2020). Autor článku dále popisuje historii kostela, kdy se dvakrát vyhnul demolici na důsledek zanedbávání v komunistickém režimu. Po roce 1989 se však příběh kostela nese v duchu několika rekonstrukcí a v roce 1922 se ho podařilo zapsat na seznam kulturních památek (Sdružení Neratov, 2019). Například v roce 2006 byl kostel nově zastřešen, kdy se prostor střechy nad oltářem nechal prosklený, aby připomínal historii kostela, poutní atmosféru a bohoslužby pod širým nebem (Zakopal, 2020). Poslední rekonstrukce byla provedena roku 2018, kdy se obnovil původní barokní vzhled průčelí kostela (Sdružení Neratov, 2019). Poslední rekonstrukce je podle webu Sdružení Neratov v plánu v nejbližší budoucnosti a momentálně probíhá (tzn. r. 2023) sbírka na rekonstrukci skleněné střechy, kterou vlivem povětrnostních podmínek začalo do chrámu zatékat. Dále je na tomto webu uvedeno, že díky výroku pana faráře Josefa Suchára „*Na co kostely, které jsou zavřené.*“ je kostel v Neratově otevřen stále a všem.

Nicméně Kostel Nanebevzetí Panny Marie není jediným unikátem, který se v Neratově nachází. Díky iniciativě pana faráře Josefa Suchára a rodinám Němcových a Malíkových vzniklo 11. září 1992 nestátní, nepolitické a nezávislé společenství Sdružení Neratov (Sdružení Neratov, 2019). Jejich cílem je obnovení kdysi vysídlené poutní vesničky se záměrem pomáhat a poskytovat zázemí mentálně a zdravotně postiženým lidem. Sdružení na svém webu uvádí, že

v současné době zaměstnává téměř 250 lidí (z toho více než 160 s nějakým druhem postižením). Díky této iniciativě může Neratov poskytovat stravovací, ubytovací či úklidové služby (Sdružení Neratov, 2019). Mimo zmiňovaný kostel tu lze v současné době navštívit např. obchod, pivovar či kavárnu. Sdružení Neratov na svém webu zmiňuje i školu pro děti s postižením, chráněné dílny a následně i pořádání vánočních a velikonočních jarmarků. Na jarmarcích se podílejí obdobné spolky z okolí a tyto akce mají za účelem integrovat lidi s postižením mezi běžnou populaci (Sdružení Neratov, 2020).

4.3.2 Pevnost Hanička

Z Neratova vede nejbližší trasa k další popisované atraktivitě. Nynější muzeum Hanička se nachází necelých 5 km od toku Divoké Orlice. Modře značená turistická trasa, která je zároveň shodná s bílou cyklistickou trasou, je nejkratší možností, jak se k této atraktivitě od řeky dostat.

Hanička je dělostřelecká pevnost, která patří do systému předválečného hraničního opevnění budovaného v letech 1935-38 na obranu před Německem (pevnost-hanicka.ceskehory.cz, 2023). Hanička byla v roce 2007 vyhlášena za technickou kulturní památku. Podle webu hanicka.cz (2023) se tato stavba skládala ze šesti povrchových objektů, které byly v podzemí mezi sebou propojeny téměř 1,5 km chodeb a sálů, které se používaly pro skladování zásob a munice. Protože se pevnost nachází na území bývalých Sudet, které byly po podepsání Mnichovské dohody připojeny k Německu, byla Hanička v říjnu 1938 bez boje předána zástupcům německé armády (hanicka.cz, 2023). Následovala smutná historie této stavby. Německé dělostřelectvo zkoušelo kvalitu železobetonu a trénovalo zde, jak úspěšně ostřelovat opevnění na svých hranicích s Francií (hanicka.cz, 2023). Podle webu byla pevnost roku 1975 zabrána tehdejším resortem Federálního ministerstva vnitra, které zde provedlo řadu úprav a snažilo se o zbudování samostatně fungujícího protiatomového krytu. Od roku 1995 je Hanička ve správě města Rokytnice v Orlických horách, které zde provozuje muzeum (hanicka.cz, 2023). Toto muzeum je v provozu o víkendech (v květnu, září a říjnu) a v letních měsících

(červen-srpen) každý den v týdnu vyjma pondělí a k dispozici jsou prohlídky celého komplexu včetně podzemních chodeb (hanicka.cz, 2023).

Hraniční opevnění bylo podle Čermáka (2008) budováno po vzoru Francie, která začala s výstavbou svého železobetonového opevnění již v roce 1929. Čermák (2008) doplňuje, že hlavním úkolem pevnostní linie bylo zastavení prvního překvapivého útoku nepřítele a umožnění mobilizace záloh. V článku jsou československé objekty rozděleny na lehké a těžké opevnění. Podle Čermáka (2008) se těžké opevnění skládalo ze samostatných srubů a dělostřeleckých tvrzí a v porovnání s lehkým opevněním se jednalo o mnohem odolnější a více ozbrojené stavby. V plánu bylo vybudování 13 dělostřeleckých pevností, a to pouze na severovýchodní hranici (Čermák, 2008).

4.3.3 Zemská brána

Uhlíř (2008, str. 28) popisuje ve své knize Zemskou bránu jako „nejdramatičtější, nejromantičtější, nejúchvatnější a nejkrásnější úsek na Divoké Orlici a Orlic vůbec.“ Zakopal (2020) upřesňuje, že se jedná o skalnatý úsek Divoké Orlice, který po 30 km jejího toku přestává tvořit státní hranici mezi Českou republikou a Polskem. Díky balvanovitému úzkému řečišti, které je lemováno několik set metrů rulovými skalami řeka na tomto místě působí jako vstupní brána do Čech (Zakopal, 2020). K celkovému dojmu brány podle Zakopala (2020) napomáhá i kamenný most, který v letech 1901-03 vybuvovali čeští a italští kameníci. K mostu dodává, že byl do dnešní podoby zrekonstruován v roce 2004 v důsledku kompletní rekonstrukce silnice II/311. Od kamenného mostu začíná naučná stezka Zemská brána, která pokračuje po modré turistické značce asi 3 km směrem na Klášterec nad Orlicí (Zakopal, 2020).

V roce 1987 bylo údolí Divoké Orlice u Zemské brány vyhlášeno přírodní rezervací o rozsahu 88,22 ha (Zakopal, 2020). Do tohoto území se podle Zakopala (2022) zahrnuje celý lesnatý komplex s lesními porosty na svazích, přilehlé louky i samotné balvanité řečiště, kde břehy lemují nápadité skalní útvary (např. jeskynní výklenky, skalní výchozy, aj.).

Se skalnatými útvary se pojí příběh historicky doložené postavy Ledříčka, který je označován jako český Jánošík, protože stejně jako on bohatým bral a chudým dával (Lucka, 2008). O několik desítek metrů dál po toku Divoké Orlice se totiž nad pravým břehem nachází jeskyňka, kde legendární zbojník Ledříček žil v první polovině 19. století za neustálého pronásledování téměř 20 let (Zakopal, 2020).

Úsek Zemské brány se na Divoké Orlici nachází na 69 km proti proudu od soutoku s Tichou Orlicí, tzn. 22 km od nástupního místa v Orlickém Záhoří (11 km od Neratova). Podle webu raft.cz (2023) je úsek od Zemské brány do Klášterce nad Orlicí sjízdný v jarním období do dubna, jeho obtížnost je klasifikována na WW II+ (při VV i WW III+) a minimální limit pro sjetí je 40 cm.

Podle článku Lipiny (2017) je opravdu vzácnost vychytat správnou dobu na sjetí tohoto úseku, nicméně je natolik krásný a zábavný, že si ho se svou ženou v „den D“ sjeli opakovaně (Obr. 16). Ve svém článku Lipina (2017) dokonce popisuje, že v jarním období, kdy v tomto úseku není mnoho lidí, si dokonce připadali opět jak v Kanadě či na Aljašce.



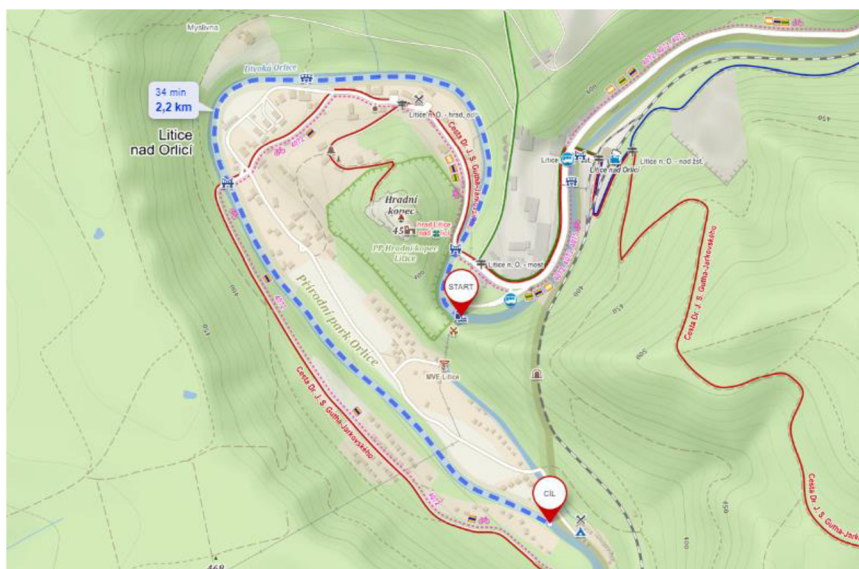
Obr. 16 – Martin Lipina se svou ženou při sjíždění úseku Zemské brány na packraftu. LIPINA (2017)

4.3.4 15 km po Divoké Orlici – Memoriál Václava Břízy

Podle dostupných informací se jedná o vodácký závod s bohatou tradicí, který se koná už od roku 1941 a to každou první květnovou sobotu (sportorlice.wz.cz). Letošní ročník podle stránek akce připadá na datum 6. 5. 2023 a jedná se již o 53. ročník. Peška (2022) doplňuje, že není mnoho závodních terénů, které by umožňovaly propojení závodů raftingu i pramic, a proto je tento závod na Divoké Orlici unikátní. Trať je podle Peška (2022) v obtížnosti WW II a závod začíná zhruba na 55 km Divoké Orlice. Konkrétně se jedná o úsek z Nekoře do Žamberku a obvykle se závodí od 12 h–14 h, kdy je koryto řeky uzavřeno pro veřejnost. Petr (2022) svým článkem doplňuje, že se jedná každoročně o oblíbenou příležitost ke splutí této řeky, kdy je jistota, že v danou sobotu bude v korytě dostatek vody pro splutí a jako bonusem bývá (ovšem po předešlé domluvě) i přístupnost druhého nejkrásnějšího úseku této řeky – Litického oblouku. Díky odpoledním závodům totiž bývá z Pastvinské přehrady vypouštěno dostatek vody již od ranních hodin a koryto řeky je tak celé dopoledne přístupné veřejnosti (Petr, 2022)

4.3.5 Litice nad Orlicí

Druhým nejkrásnějším úsekem Divoké Orlice je podle webu raft.cz (2023) Litický oblouk. Jedná se o úsek zobrazen na Obr. 17, a to od Litického jezu po přítok náhonu z elektrárny. Při dostatečném průtoku vody (minimálně 60 cm), je obtížnost vody klasifikována na WW II (raft.cz, 2023).



Obr. 17 – Litický oblouk. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)

Jak již napovídá přítomnost vodní elektrárny, má tento úsek ještě o to méně sjízdných dní v roce. Petr (2009) navazuje na výhodu vypouštění Pastvinské přehrady v souvislosti se závody 15 km po Divoké Orlici, která v ranních hodinách závodu vypouští cca 12 kubíků vody. Dále ve svém článku tvrdí, že lze úsek mezi Bohousovou a Potštejnem stihnout i 2x. Neodmyslitelnou podmínkou je proto nejen pro Petra (2009) odstavení Litické elektrárny. Pro ty, kteří se chtějí přejetému úseku (za vyššího průtoku i s houpavými vlnami) vyhnout, má Petr (2009) ve svém článku fotodokumentaci trasy pro přenesení svého plavidla.

„Myší díra“ je štola vytesaná koncem 17. století z důvodu odvodu vody z Divoké Orlice při povodních k ochraně zabydleného údolí pod hradem (Vladin, 2013). Podle Vladina (2013) došlo v roce 1931 k úpravě štoly a následovala výstavba vodní elektrárny. Podle článku Mikulecké (2012) se jednalo o první plně automatickou elektrárnu v Československu. Nynějším majitelem hydroelektrárny je Povodí Labe (Vladin, 2013).

Třetím stěžejním objektem z Obr. 17 je samotný Hrad Litice, ke kterému lze dojít po červené turistické trase od silničního mostu na 34 km Divoké Orlice. Hrad je od tohoto mostu vzdálen necelý kilometr. První písemná zpráva o Liticích je z roku 1316, kdy rod Půticů ze západních Čech mimo hradů v Chocni, Kostelci a Potštejně vybudovali i tento hrad (npu.cz, 2023). Podle npu.cz (2023) je stavba významným počinem Jiřího z Poděbrad, kdy se z Litic za jeho působení v 15. století stala jedna z nejpřednějších pevností v Čechách. Mikulášovi z rodu Bubnů nepřístupný hrad nevyhovoval a raději nechal v okolí postavit zámecká sídla (Žamberk a Doudleby nad Orlicí), na kterých pobýval mnohem raději (npu.cz, 2023). Roku 1681 byl podle webu (npu.cz, 2023) hrad zcela opuštěn, nicméně i přesto byly snahy o údržbu a zamezení jeho úpadku. Od roku 1815 byl hrad s přilehlým panstvím ve vlastnictví rodu Parishů, kterým byl v roce 1948 majetek konfiskován, a celá rodina následně emigrovala do Kanady (npu.cz, 2023). V současné době je hrad ve vlastnictví státu. V roce 1993 ihned po návratu hradu do vlastnictví Parishů ho syn Karla Paríše státu opět přenechal (npu.cz, 2023). Hrad je v provozu od května do září, kdy jsou k dispozici komentované okruhy s průvodcem, ale i bez něj (npu.cz).

4.3.6 Zámek Potštejn

Zámek Potštejn je od nástupního (výstupního) místa na 25,8 km Divoké Orlice vzdálen necelých 400 m a cestou k zámku se míjí cukrárna a místní pivovar Clock. Historie zámku v Potštejně je úzce spjatá s hradem a vesnicí jako takovou (zamekpotstejn.cz). V roce 1746 koupil celé potštejnské panství Jan Ludvík Chamaré, a protože potřeboval důstojné panství přímo v městečku, přestavěl komplex hospodářského dvora na jednopatrovou pozdně barokní čtyřkřídlou stavbu (zamekpotstejn.cz). Rod Chamaré vymřel po meči a svatbou dědičky se dostává panství do rodu Dobřenských (zamekpotstejn.cz). Ti byli majiteli panství až do roku 1945, kdy jim bylo panství na základě dekretů prezidenta Edvarda Beneše zabaveno (zamekpotstejn.cz). Web dále uvádí, že v letech 1945-06 se zámek pronajímal velvyslanectví Velké Británie. Mezi lety 1949-1989 zámek vlastnilo Revolučního odborového hnutí neboli ROH, kdy prostory údajně utrpěly značnou újmu (zamekpotstejn.cz). Zámek se údržby dočkal až roku 2004, kdy byl prodán do soukromého vlastnictví manželům Nováčkovým (zamekpotstejn.cz).

V současné době zámek nabízí prohlídku historických interiérů s výkladem, nebo hrané prohlídky, které jsou k dispozici od května do června a v září o víkendech, v letních měsících (červenec-srpen) každý den v týdnu kromě pondělí (zamekpotstejn.cz). Součástí areálu je zámecký park a nabídka ubytování v zámeckých pokojích (zamekpotstejn.cz).

4.3.7 Zámek Doudleby

Zámek v Doudlebách nad Orlicí je od toku Divoké Orlice vzdálen necelých 500 m a ideálním výstupním místem se zdá být levý břeh u silničního mostu na 20,3 km. Stavba zámku byla dokončena roku 1590 v renesančním stylu, kdy sloužil jako letní lovecké sídlo pro rod Bubnů z Plzeňska (zamek-doudleby.cz). Vnitřní prostory zámku nemají žádné chodby a větší stavební úpravy proběhly v letech 1670-1690 (zamek-doudleby.cz). Na webu zámku doplňují, že se jednalo o úpravy v rané barokní době, kdy se zevní sgrafita zakryla omítkou a v areálu byly postaveny hospodářské budovy. Raritou tohoto zámku je především to, že od výstavby až po současnost zámek je i nadále ve vlastnictví rodu Bubnů (kromě tedy doby totalitního

režimu) (zamek-doudleby.cz). Na stránkách se uvádí jako unikátnost tohoto zámku právě sgrafita, která jsou i na sedmi metrových komínech. Dále vyzdvihují nástropní malby, nebo emblémy ve třech sálech. Dodávají, že v areálu zámku je park v anglickém stylu. K dispozici jsou prohlídky zámeckých interiérů, navštívit lze například i Muzeum přírodovědy a venkova nebo Babiččin dvoreček, kde chovají běžná hospodářská zvířata českého venkova (zamek-doudleby.cz). Areál je podle aktuálních stránek veřejnosti otevřený v dubnu, květnu a říjnu o víkendech (soboty a neděle), a od června do září v týdnu od úterý do neděle.

4.3.8 Nový zámek Kostelec nad Orlicí

Tento zámek je od toku Divoké Orlice vzdálen necelých 900 m a ideální výstupní místo se nachází u silničního mostu na 15,4 km na levém břehu. Zámek v Kostelci nad Orlicí byl postaven v empírovém stylu v letech 1829-1833 pro hraběte Josefa Kinského, jehož rodu panství od roku 1796 patřilo (zamekkostelecno.cz). Stejně jako již výše zmíněné zámky i tento v Kostelci přešel roku 1949 do vlastnictví státu, kdy o něj nebylo patřičně postaráno ba naopak. Stal se sídlem několika zemědělských institucí, a nakonec byl přejmenovaný na Výzkumný ústav pro chov prasat (zamekkostelecno.cz). Dále je na stránkách zámku uvedeno, že v roce 1979 se zámku ujalo Krajské středisko státní památkové péče a ochrany přírody v Pardubicích, které provedlo základní záchranné práce. V letech 1996-2008 byl exteriér i interiér podroben velmi náročnou rekonstrukcí, tentokrát již opět ve vlastnictví rodiny Kinských (zamekkostelecno.cz). Na webu také uvádí, že v roce 2012 byl zámek poprvé otevřen veřejnosti díky vytvoření expozice „Život v Biedermeieru“, kde je součástí prohlídky i Zrcadlový sál, který slouží i k pořádání hudebních koncertů (zamekkostelecno.cz). Součástí areálu je i park, kdy autoři webu tvrdí, že je chráněn v kategorii přírodní rezervace původně pak k ochraně ptactva. Z historie parku se lze také dočíst vliv a benefity nivní půdy a dřívějšího ramene Divoké Orlice. I tento zámek je pro veřejnost otevřen v dubnu a říjnu o víkendech a od května do září každý den, kromě pondělí (zamekkostelecno.cz).

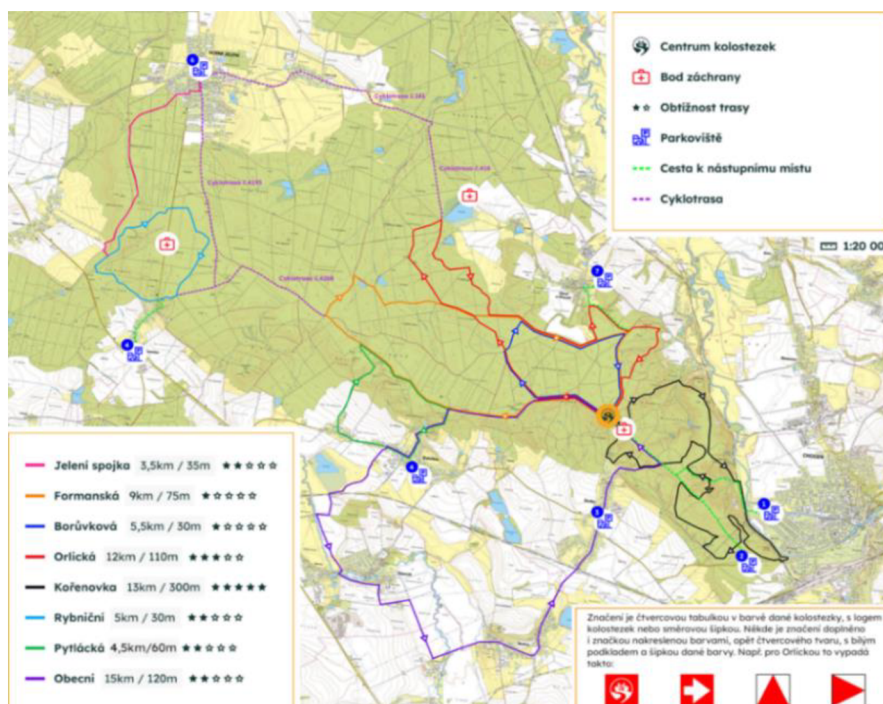
4.3.9 Zámek Častolovice

Ideální je propojení návštěvy jak zámku v Kostelci nad Orlicí, tak zámku v Častolovicích. Zámky jsou od sebe vzdáleny 1,5 km nejkratší trasou podél silnice 11, případně 1,8 km po zelené turistické trase. Historie zámku v Častolovicích sahá do 13. století, kdy na jeho místě stála vodní tvrz, kde se mezi vlastníky objevují známá jména jako Jiří z Poděbrad, Vilém z Pernštejna či Rudolf II. (zamek-castolovice.cz). Jeho přestavba na renesanční zámek proběhla na popud Jana Bedřicha z Oppersofdu v letech 1588-1615 (zamek-castolovice.cz). Na stránkách zámku je dále doplněno, že v druhé polovině 19. století byl zámek z části přestavěn do novogotického slohu a byl založen anglický park. Nicméně na začátku 20. století byly téměř všechny prvky novogotiky odstraněny, aby opět vynikla původní renesanční podoba (zamek-castolovice.cz). Obdobně jako předchozí zámky byl i tento v roce 1948 zkonfiskován státem a původním vlastníkům z rodu Sternbergových byl navrácen roku 1992 (zamek-castolovice.cz). Konkrétně pak současné majitelce Dianě Phipps Sternbergové, která na zámku žije a pracuje na jeho správě. Ideou paní majitelky je vytvoření prostoru, který působí svým klidem a nejedná se tak pouze o muzeum historické doby, ale o prostory k žití a využívání věcí moderního života (zamek-castolovice.cz). Součástí areálu je růžová zahrada (200 druhů růží, ideální k návštěvě je měsíc červen), obora s bílými daňky, vodní zahrada s rozmanitými druhy vzácných rostlin, minizoo, zahradní altán Gloriet, nádvoří s kavárnou a restaurací, galerie a nechybí ani komentované prohlídky interiérů (zamek-castolovice.cz). Otevírací doba zámku není momentálně na webu dostupná, nicméně je předpokládán obdobný provoz jako u předchozích zámků.

4.3.10 Kolostezky na Choceňsku

Tento projekt se nachází zhruba na 25 km toku Tiché Orlice u města Choceň. Započal v březnu 2021, kdy bylo u Pardubického kraje zažádáno o dotaci pro vytvoření značení a nainstalování informačních tabulí (kolostezky.cz, 2021). Od dubna 2022 se trasy začaly postupně značit a na dalším rozšiřování tohoto projektu se neustále pracuje (kolostezky.cz, 2022).

Trasy jsou vyznačeny převážně po lesních cestách, na které má přístup i široká veřejnost, a proto je kladen důraz na všímavost a zodpovědnost vzhledem ke svému i cizímu bezpečí (kolostezky.cz, 2023). Momentálně je k dispozici 8 tras, které jsou k vidění na Obr. 18.



Obr. 18 – Mapa vyznačených tras z projektu Kolostezky. Kolostezky.cz (2023)

Nejbližše k toku Tiché Orlice je podle Obr. 18 černá trasa s názvem Kořenovka a délkou 13 km, která je na stránkách Kolostezky.cz (2023) popsána jako technicky nejnáročnější (5 hvězdiček) z dosavadně nabízených. Pro její zdolání je potřeba mít již předešlé zkušenosti a dostatečnou fyzickou (kolostezky.cz) Co se týče ostatních tras, je poměrně jedno, na kterou se vydat. Většina z nich začíná v centru Kolostezek na kopci s názvem Čertův Dub a jejich obtížnost se pohybuje na škále pěti hvězdiček (1*=nejjednodušší, 5*=nejobtížnější) na prvních dvou obtížnostech, tzn. že některé jsou vhodné i pro ty nejmenší cyklisty (kolostezky.cz, 2023).

4.4 Návrh využití packraftingu

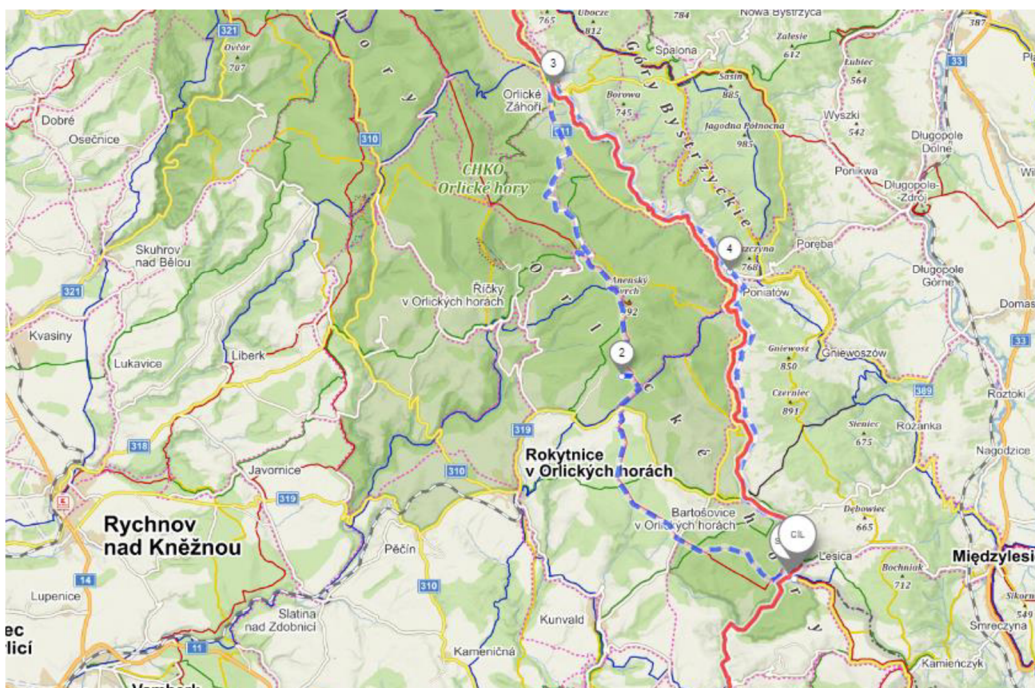
V následující kapitole jsou popsány konkrétní návrhy tras po Divoké či Tiché Orlici. Trasy jsou koncipovány pro využití packraftu, díky kterému lze propojit vodáctví s nalezenými atraktivitami. Konkrétně se jedná o dva návrhy propojení packraftu s bicyklem. Třetí návrh zahrnuje propojení packraftu s chůzí a poznávání historických památek. Veškeré uvedené informace týkající se popisu tras a jejich vzdáleností jsou čerpány z online nosiče mapy.cz.

Zároveň nutno podotknout, že trasy jsou naplánovány s použitím veřejné dopravy, převážně té železniční. Nicméně jednotlivé úseky lze navštívit i v rámci individuální dopravy. Představa je následující: za předpokladu, že bikerafting nelze provozovat na vodách WW II a divočejší, jsou toky vymezených řek ideální k zaparkování automobilu u nástupního místa, splout požadovaný úsek na packraftu společně s bicyklem a po cyklotrasách lemující oba toky řek se vrátit zpět ke svému vozu.

4.4.1 Horní tok Divoké Orlice

Jak je již v teoretické části popsáno, jeden z benefitů packraftu je i propojení s jiným sportem. Protože horní tok Divoké Orlice nenabízí takovou dostupnost spoji hromadné dopravy a zcela zde chybí železniční síť, je navržena následující trasa propojující cyklistiku a packrafting s využitím parkoviště u Zemské brány.

Výchozím i cílovým bodem trasy je parkoviště u Zemské brány. První etapa se nese v duchu cyklistiky, která je naplánována na 24 km a pokračuje po značené červené cyklistické trase až na parkoviště Mezivrší. Cestou se míjí několik pýchotných srubů, bunkrů a jiných pozůstatků hraničního opevnění, a to včetně muzea Tvrz Hanička. Lze si udělat i 500 m zajižd'ku na rozhlednu Annu na Anenském vrchu, ze které je výhled na Žamberecko, Králický Sněžník, Rychnovsko a samozřejmě i Orlické hory. Z parkoviště Mezivrší je trasa dále plánována po žluté cyklistické trase až do Orlického Záhoří k mostu, který představuje hraniční přechod mezi Českou republikou a Polskem.



Obr. 19 - Navržení trasy Zemská brána – pevnost Hanička a zpět. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)

Od tohoto místa začíná druhá etapa naplánované trasy, která je dlouhá 22 km. Jedná se o splouvání Divoké Orlice od hraničního přechodu, resp. od mostu zmiňovaného výše až po počátek úseku Zemské brány. Řeka je na Obr. 19 zvýrazněna červenou barvou. Podle raft.cz (2023) a uvedené kilometráže jsou na trase pouze 2 jezy a oba by měly být sjízdné, nicméně nelze na to spoléhat a je důležité zhodnotit stav vody a vlastní zkušenosti. Cestou lze zastavit ve vesničce Neratov, která na svou odlehlost skýtá nejednu unikátnost.

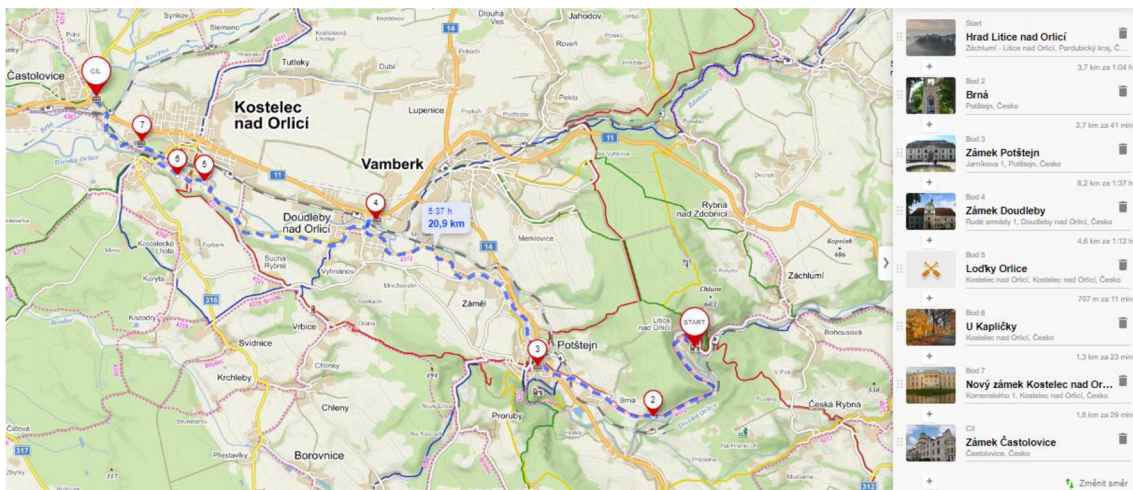
4.4.2 Zámky na České Loři

Podle Smutného (2020) se úseku mezi Žamberkem a Týništěm nad Orlicí díky nevídanému výskytu zámků a hradů v České republice přezdívá „Česká Loira“. Dále Smutný (2020) popisuje, že mezi jednotlivými zastávkami se lze jednoduše pohybovat vlastním vozidlem, nicméně zmiňuje i dobrou dostupnost železničními spoji a mimo jiné vybízí i k víkendovému pochodňáku, protože jednotlivé památkové objekty jsou od sebe v docházkové vzdálenosti. Když se na plánování tras pohlédne podle Mehla (2021) popisovaném v teoretické části a vezme se v potaz, že modře vyznačené vodní toky nejsou překážkou ale příležitostí, dá se z teoretického hlediska tento úsek propojit packraftingem.

Z Obr. 20 lze vidět, že Divoká Orlice je převážně na pravém břehu lemovaná železniční tratí a na levém břehu ji převážně lemuje žlutá turistická trasa. Proto milovníci historie a zámecký parků mohou svou vášeň jednoduše, díky packraftu, propojit i s vodáctvím.

Počáteční bod trasy je naplánován ze železniční zastávky v Liticích nad Orlicí, s tím, že je splavný úsek do Kostelce nad Orlicí po Divoké Orlici dlouhý 20,4 km. Prvním bodem na Obr. 20 je Hrad Litice. Zde jsou dvě možnosti trasy, buď za dostatku vody pokračovat přes Litický oblouk a k hradu se vrátit, nebo hned po vystoupení z vlaku navštívit hrad a packraft nafouknout až na 32 km řeky. Následuje 6 km splavný úsek do Potštejna, kde je možnost prohlídky zámku vzdáleného od toku řeky 400 m. Po návratu na řeku se pokračuje 5,5 km do Doudleb nad Orlicí, kde je trasa k zámku dlouhá 500 m. Poslední splavný úsek je dlouhý téměř 4 km s možností návštěvy zámku v Kostelci nad Orlicí. Všechny zámky jsou v bezprostřední blízkosti řeky a mezi zámek v Kostelci nad Orlicí a v Častolovicích již není potřeba znovu připravovat packraft, jelikož jsou od sebe vzdálené necelé 2 km a lze tak od jednoho k druhému dojít pěšky.

V mapě je bodem 6 označen Autokemp Orlice, který se nachází v Kostelci nad Orlicí 2 km před zámek. Podle oficiálních stránek kempu (autokemporlice.cz) je jeho využití možné každoročně od dubna do poloviny října a nabízí 60 míst na spaní v chatkách, nebo plácek se 70 místy, a to buď pro stany nebo karavany. Necelý kilometr dál po toku Divoké Orlice se nachází ještě jedna možnost přespání ve vlastním stanu, nebo na turistické ubytovně v tábořišti RampaSportu (rampasport.cz). Tuto trasu lze proto pojmout jako víkendový výlet, s přespáním v Kostelci nad Orlicí. Další den je možné ve splouvání pokračovat po meandrující Divoké Orlici a v Týništi nad Orlicí předsednout na vlak. Případně výlet zakončit v Kostelci nad Orlicí a k přepravě využít místní železniční stanici.



Obr. 20 - Trasa mezi „zámky na České Loři“. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)

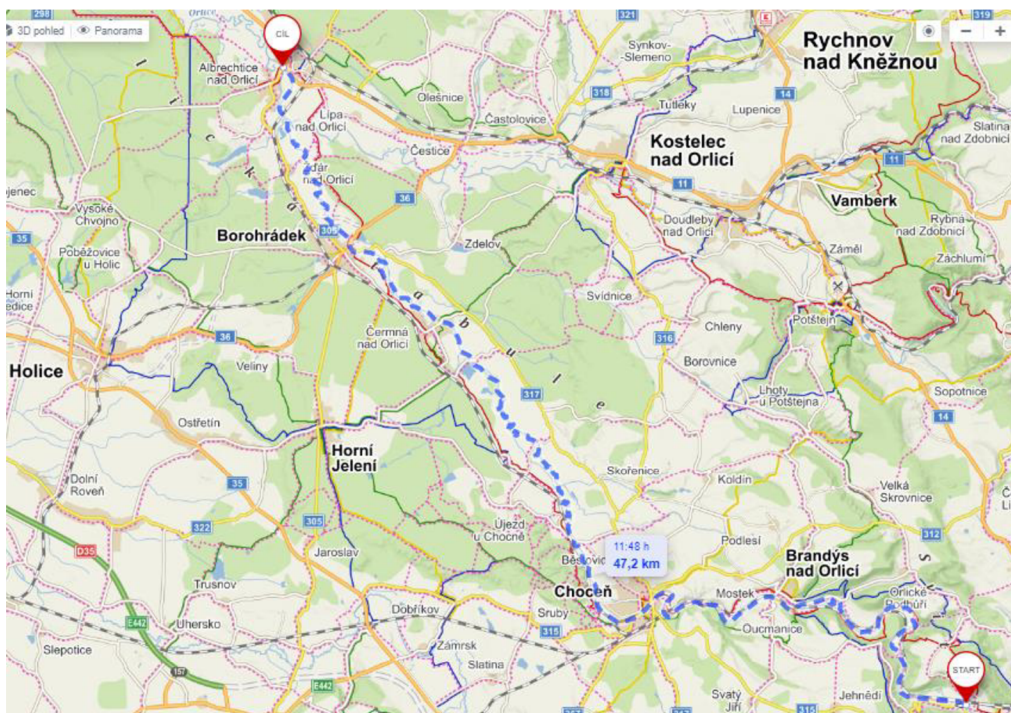
4.4.3 Bikerafting na Tiché Orlici

Dalším návrhem pro využití packraftingu, tentokrát v rámci toku Tiché Orlice, je propojení packraftu s cyklistikou. Jak již napovídá název řeky, její tok je o poznání klidnější oproti Divoké Orlici. Hlavní nalezenou atraktivitou v okolí toku Tiché Orlice je nově vytvořený projekt s názvem Kolostezky na území města Chocně. Proto je pozornost tohoto návrhu především soustředěna na propojení packraftingu s těmito traily.

Z předpokladu, že je jízda na kole rychlejším způsobem dopravy, než splouvání řeky je možnost individuální změny trasy podle osobních preferencí. A to především díky benefitům, které packraft nabízí a zároveň díky faktu, že Tichá Orlice je ve vybraném úseku lemovaná cyklostezkou. Z informací vodáckého zápisníku na webu raft.cz, kam přispívají vodáci svou osobní zkušenost ze splouvání řek, vyšlo najevo, že oblíbeným úsekem je převážně Letohrad – Brandýs nad Orlicí nebo různé variace začátku a konce v rozmezí mezi Chocní a soutokem s Divokou Orlicí.

Návrh bikeraftingu (úsek řeky k vidění na Obr. 21) na Tiché Orlici je proto následující: počátek plavby v Kerharticích, kde je nástupní bod na 46,1 km a je vzdálený od železniční stanice Ústí nad Orlicí necelé 2 km. Následuje 10 km úsek splavný po řece až před Brandýs na Orlicí, kde je výstup plánovaný poblíž silničního

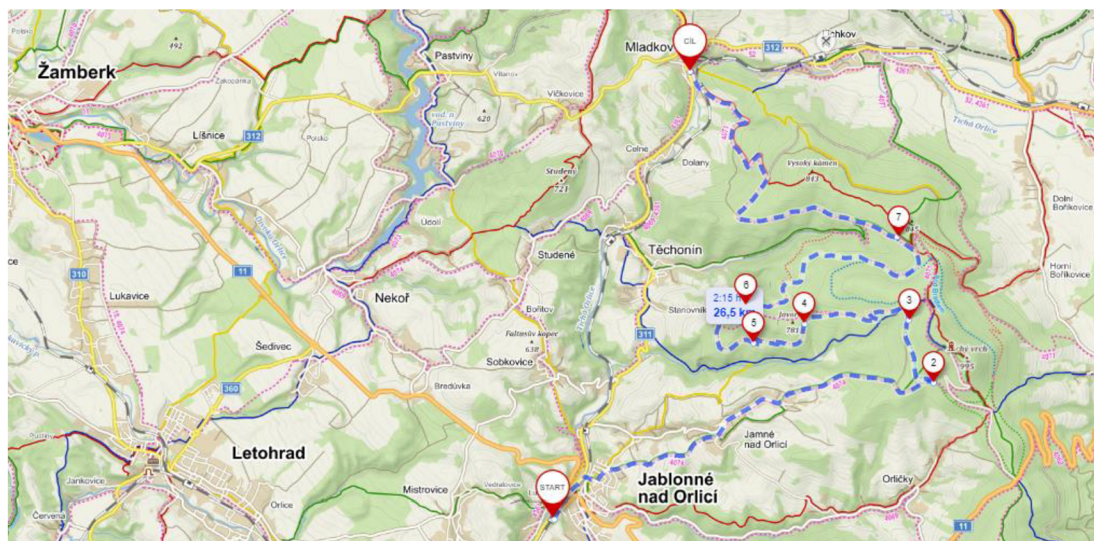
mostu na 35,9 km Tiché Orlice. Následuje etapa na kole, která je dlouhá 12 km a cílem tohoto úseku je vrchol Čertova dubu, kde začíná většina tras z projektu Kolostezky. Zde je ponechán prostor pro individuální výběr z 8 nabízených tras. Tento úsek byl zvolen na kole především díky faktu, že je před, a i ve městě Choceň, zvýšený výskyt jezů.



Obr. 21 – Úsek Tiché Orlice mezi Kerharticemi po soutok s Divokou Orlicí. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)

Po zdolání trailů v rámci projektu Kolostezky je plánována třetí etapa opět v rámci splouvání řeky na packraftu. Ideálně se pak nabízí jako poslední trailů využít ty s názvem „Kořenovka“, nebo „Orlická“ a to z důvodu, že se nachází nejbližší k řece. Nástupní bod se pro třetí etapu nachází na 26,3 km. Jedná se o úsek mezi Chocní a Albrechticemi nad Orlicí v délce 27,5 km, kde řeka meandruje. Vzhledem k pomalu proudící vodě je předpoklad splavné doby poměrně dlouhý, proto si ho lze zkrátit přestupem na vlak již v Čermné nad Orlicí, nebo v Borohrádku. Je však i možnost absolvovat pouze dvě etapy v jeden den a přestupy na vlak zvolit individuálně, jelikož vlaky zde jezdí téměř v hodinových intervalech.

Po jednom z vedených rozhovorů vyplynul další návrh na propojení Tiché Orlice s cyklistikou. Informátor, který v oblasti řeky žije uvedl, že obdobným způsobem lze využít traily v lesích pod Suchým vrchem. I přes to, že dále uvedené atraktivity jsou vzdálené od toku řeky 6 km, byl návrh zahrnut. V návaznosti na to byla vytvořena trasa z Jablonného nad Orlicí. Počátkem je vlakové nádraží v Jablonném nad Orlicí, následuje výstup pod Suchý vrch, kde se lze napojit na síť trailů s názvem SinglTrek Suchák (suchak.singtrek.cz, 2023). Dále cestou do Mladkova k toku řeky lze navštívit dělostřeleckou Tvrz Bouda, případně vidět jiné pozůstatky po hraničním opevnění budovaného mezi lety 1935-1938, které je blíže popisovaného v souvislosti s pevností Hanička. Tento úsek (Obr. 22), ke kterému je potřeba horské kolo, je dlouhý téměř 27 km. Následuje splouvání řeky v úseku mezi Mladkovem a Jablonným nad Orlicí dlouhý téměř 8 km. Konec trasy je však uveden již u vlakové zastávky v Jamném nad Orlicí, a to z toho důvodu, že přes Jablonné nad Orlicí je vybudováno 5 jezů, které jsou obtížně splavné (raft.cz, 2023). Horní úsek Tiché Orlice však již není sjízdný celoročně, jako ten z Ústí nad Orlicí, ale pouze při jarním tání sněhu, nebo po vydatnějších deštích.



Obr. 22 Cyklotrasa z Jablonného nad Orlicí do Mladkova přes Suchý vrch. Vlastní zpracování podle mapy.cz (2023)

5 Shrnutí výsledků

Sekundárním výzkumem bylo zjištěno, že řeky Divoká i Tichá Orlice mají potenciál pro využití packraftingu v rámci cestovního ruchu. V okolí jejich břehů se nachází jak historicky, tak i přírodně zajímavá místa. Na toku Divoké Orlice se i pravidelně koná vodácká akce, která s sebou nese výhodu v podobě přesně daného data, kdy bude v jednom ze žádaných úseků dostatek vody v korytě řeky.

Nicméně nejen z tohoto tvrzení vyplývá problematika plánování tras spojených se splouváním vymezených toků. Analýzou dat se ukázalo, že dostatek vody v korytě je v průběhu roku nestálý, a proto je při plánování nutné pozorovat předpověď počasí a za příslibu vícedenních dešťů neváhat, a v co nejbližší době vyrazit k tokům těchto řek. Horní toky obou řek jsou splavné převážně v období jarního tání sněhu (únor-březen), případně nárazově po vydatnějších deštích. Zatímco střední tok Divoké Orlice je ovlivněn vypouštěním Pastvinské přehrady, střední tok Tiché Orlice má v průměru dostatek vody pro sjízdnost nejvíce mezi prosincem-květnem. Dolní toky obou řek jsou pak sjízdné téměř celoročně.

Mezi hlavními benefity packraftu, které se dají nejvíce využít v okolí těchto toků, se ukázala jeho nízká váha a velká skladnost, díky které lze packraft s veškerým vybavením pohodlně převážet veřejnou dopravou. Tomu jde naproti fakt, že toky kopíruje železniční trať, na které vlaky jezdí v téměř 1,5hodinových intervalech a břehy řek jsou od železničních stanic dostupné do několika set metrů. S tím se pojí i využití skladnosti a objevování již zmiňovaných historických památek v podobě hradu a zámků.

Jako další benefit packraftu pro využití ve vymezeném území se ukázal bikerafting. Obdobně jako je to s přítomností železnice, tak je to i s cyklotrasami podél břehů. Převážně u horního toku Divoké Orlice se nabízí k poznávání pohraničí s Polskem či podhůří Orlických hor v rámci cyklistiky s následným splutím tohoto úseku na packraftu. V rámci toku Tiché Orlice je v úseku mezi Letohradem a Chocní vybudována cyklostezka a lze zde proto využít mimo železnici i dopravu k řece

vlastní silou v podobě cyklistiky a být tak nezávislí na potřebě využití automobilu. Jako hlavní atraktivita byla poblíž tohoto toku nalezena dvě území s vybudovanými trasami pro sjezd na horských kolech, a tím se nabízí propojení těchto dvou zálib.

Analýzou poskytnutých informací od informátorů z vedených rozhovorů vyplynulo, že jejich primárním zdrojem pro vyhledávání svých tras volí spíše osamělá místa, kde díky packraftu zažívají volnost a nezávislost. Proto jim více atraktivní přišli návrhy převážně s propojením packraftu a bicyklu, jelikož to více odpovídá charakteru jejich obvyklých tras. Návrh o propojení packraftu s návštěvou zámku, případně pozůstatků pohraničního opevnění jim přišlo zajímavé, nicméně shoda proběhla v tom, že to není jejich zálibou, a proto by osobně tyto návrhy neuskutečnili. Pro více objektivní pohled by proto bylo potřeba více názorů od packrafterů znalé vymezeného území, nebo alespoň od těch, kteří tento sport provozují s méně expedičním podtextem. Bohužel nejspíš kvůli finanční náročnosti pořízení vybavení je tato komunita v okolí povodí Orlice prozatím velmi malá.

6 Závěry a doporučení

Ze shrnutí výsledků zkoumání vyplývá, že toky Divoké a Tiché Orlice potenciál pro cestovní ruch v rámci packraftingu mají. Potenciál je zde především díky přítomnosti železniční tratě, historických i přírodních atraktivit a možnostech propojení packraftingu s cyklistikou. Tím je splněn cíl práce a zároveň je zodpovězena výzkumná otázka, která byla zaměřena na to, jaký konkrétní potenciál povodí řeky Orlice má v rámci využití packraftingu. Díky navržení třech tras na vymezených tocích s propojením poznávání nalezených atraktivit za využití packraftu byl dodržen i dílčí cíl práce.

V období měsíců únor až duben lze propojit nalezené atraktivity (Muzeum Hanička, Neratov, Zemská brána) na horním toku Divoké Orlice. Obdobně tomu je i na horním toku Tiché Orlice, kde je v nabídce propojení packraftingu se SinglTreky na Suchém vrchu a možností navštívení pozůstatků pohraničního opevnění včetně Tvrze Bouda. V rozmezí měsíců březen–červen lze na středním toku Divoké Orlice vyrazit na trasu poznávání „zámků na České Loire“, které jsou turistům zpřístupněny o víkendech. Ve stejném rozmezí měsíců je splavný i střední tok Tiché Orlice, na který navazuje návrh bikeraftingu s propojením Kolostezek na Choceňsku. Nicméně vlivem faktorů nestálosti dostatku vody v korytech je plánování tras trochu obtížnější v časovém horizontu. Je nutno sledovat předpověď počasí a jednat operativně bez většího rozmýšlení.

Nejspíše i díky finanční nákladnosti pořízení vybavení, které se pohybuje v desítkách tisíc korun českých, nebyla nalezena širší komunita packrafterů. Proto se nabízí návrh o vytvoření půjčovny packraftů po vzoru sousedních států (např. Rakousko – packrafteurope.com), který by podpořil vznik komunity packrafterů. Dolní toky obou řek bývají splavné téměř celoročně a jedná se o jednoduchou vodu ideální pro začátečníky. V případě zájmu o technicky náročnější úseky, se lze hromadnou dopravou posunout výše, tedy proti proudu. Zajímavým doplňkem by pak mohlo být poskytování kurzů se základy bezpečnosti a jízdy na packraftu, ke kterým se nabízí využití například prostředí Pastvinské přehrady.

7 Seznam použité literatury

- [1] 15 km po Divoké Orlici, Nekoř – Žamberk. Sportorlice.wz.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: <http://www.sportorlice.wz.cz/15kmpodivokeorlici/>
- [2] Autokemp Orlice. Autokemporlice.cz [online]. [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: <https://www.autokemporlice.cz/>
- [3] BETHEA, Ch.; SOLOMON, Ch. *A brief histor of the packraft: The versatile watercraft goes way back*. Outsideonline.com [online]. 28.04.2015 [cit. 2023-01-20]. Dostupné z: <https://www.outsideonline.com/outdoor-adventure/exploration-survival/brief-history-packraft/>
- [4] BÍNA, J. a kol.; *Hodnocení potenciálu cestovního ruchu na území ČR: Úkol B.-II.2*. Uur.cz [online]. Brno, 2001 [cit. 2023-04-10]. Dostupné z: <https://www.uur.cz/media/dysbz0t4/01-2001-hodnoceni-potencialu-cr-zprava.pdf>
- [5] BÍNA, J.; *Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice* Uur.cz [online]. Brno, 2010 [cit. 2023-04-10]. Dostupné z: <https://www.uur.cz/media/3tzhuiwz/00-2010-aktualizace-potencialu-cr-zprava.pdf>
- [6] COCHRANE, A. *6 Reasons Why Your Next Excursion Should Be in a Packraft*. Mensjournal.com [online]. [cit. 2023-01-15]. Dostupné z: <https://www.mensjournal.com/adventure/reasons-next-excursion-packraft/>
- [7] ČERMÁK, L. *Československé opevnění*. Bunkry.cz [online]. 2008 [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: <https://www.bunkry.cz/clanek/1180>
- [8] ČERNÝ, V. *Řeka Orlice – fotografie*. Reka-orlice.sije.cz [online]. 2022 [cit. 2023-04-10]. Dostupné z: <https://reka-orlice.sije.cz/>
- [9] Doudlebský zámek. Zamek-doudleby.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: <https://www.zamek-doudleby.cz/cs/historie/doudlebsky-zamek.html>
- [10] Historie tvrze Hanička. Hanicka.cz [online]. [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: <http://www.hanicka.cz/historie-tvrze>
- [11] Historie zámku. Zamekpotstejn.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.zamekpotstejn.cz/cs/historie-zamku>
- [12] Hodnocení obtížnosti. Raft.cz [online]. 2023 [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: <https://www.raft.cz/obtiznost.aspx>

- [13]CHADWICK, P. A. 1987. *Concepts, definitions and measures used in travel research*. In: J.R. B. Ritchie and C. R. Goeldner (eds) *Travel Tourism and Hospitality Research*. New York: John Wiley
- [14]KOTÍKOVÁ, H.; *Nové trendy v nabídce cestovního ruchu*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2013. ISBN 978-80-247-4603-6
- [15]LIPINA, M. *Jarní Divoká Orlice na packraftech*. Padler.cz [online]. 2017 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.padler.cz/jarni-divoka-orlice-na-packraftech/>
- [16]LIPINA, M., informátor č. 1, packrafter [telefonický hovor]. Jablonné nad Orlicí, 29.3.2023
- [17]LUCKA. *Naučná stezka Zemská brána*. Naucnoustezkou.cz [online]. 2008 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.naucnoustezkou.cz/zemska-brana>
- [18]MEHL, L.; GLASER S. K.. *The Packraft Handbook: an instructional guide for the curious*. Seattle: Mountaineers books, 2021. ISBN 978-1-68051-602-9.
- [19]MEKONG. *Guide*. Mekongpackraft.com [online]. 2021 [cit. 2023-01-22]. Dostupné z: <https://www.mekongpackraft.com/wp-content/uploads/2021/10/Manual-Mekong.pdf>
- [20]MIKULECKÁ, Š. *Unikátní vodní elektrárna oslavila osmdesátku*. Deník.cz [online]. 2012 [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: https://orlicky.denik.cz/zpravy_region/unikatni-vodni-elektrarna-oslavila-osmdesatku-20120402.html
- [21]MÜLLER, O. *Packrafting – pádlování na (ultra)lehko*. Svetoutdooru.cz [online]. 26.07.2012 [cit. 2023-01-20]. Dostupné z: <https://www.svetoutdooru.cz/packrafting-padlovani-na-ultralehko/>
- [22]NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV. *Litice: oficiální webová prezentace státního hradu*. npu.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://hrad-litice.cz/cs>
- [23]Nocleh na vodáckém tábořišti. Rampasport.cz [online]. [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: <https://www.rampasport.cz/pujcovna/>
- [24]O Novém zámku v Kostelci nad Orlicí. Zamekkostelecno.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: <https://www.zamekkostelecno.cz/zamek/o-zamku>
- [25]OLŠAR, M., informátor č. 2, packrafter [ústní sdělení]. Jablonné nad Orlicí, 4.4.2023
- [26]PETR. *Litický oblouk*. Raft.cz [online]. 2009 [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: https://www.raft.cz/Clanek-Liticky-oblouk.aspx?ID_clanku=1001

- [27]PETR. *Podrobnosti k akci 15 km po Divoké Orlici*. Raft.cz [online]. 2022 [cit. 2023-03-28]. Dostupné z: https://www.raft.cz/Clanek-Podrobnosti-k-akci-15-km-po-Divoke-Orlici.aspx?ID_clanku=2393
- [28]Pevnost Hanička. Pevnost-hanicka.ceskehory.cz [online]. [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: <https://pevnost-hanicka.ceskehory.cz/>
- [29]Povodí: Vodní hospodářství. Mvcr.cz [online]. 2023 [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/povodi.aspx>
- [30]Řeka Divoká Orlice – kilometráž. Raft.cz [online]. [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: https://www.raft.cz/cechy/divoka.aspx?ID_reky=5&kilo=kilom
- [31]Řeka Divoká Orlice. Raft.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: https://www.raft.cz/cechy/divoka.aspx?ID_reky=5
- [32]Řeka Divoká Orlice: Orlické hory a Podorlicko. Hkregion.cz [online]. 2023 [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: <https://www.hkregion.cz/dr-cs/100517-reka-divoka-orlice.html>
- [33]Řeka Tichá Orlice. Raft.cz [online]. 2023 [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: https://www.raft.cz/cechy/ticha.aspx?ID_reky=18
- [34]SDRUŽENÍ NERATOV, z.s. *Kostel Nanebevzetí Panny Marie*. Neratov.cz [online]. 2019 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.neratov.cz/navstivte-neratov/pro-poutniky/kostel/>
- [35]SDRUŽENÍ NERATOV, z.s. *O nás*. Neratov.cz [online]. 2019 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.neratov.cz/o-nas/>
- [36]SMUTNÝ, J. *Na cestě po šlechtických sídlech v údolí Divoké Orlice aneb České zámky na Loiře*. Reflex.cz [online]. 2020 [cit. 2023-03-27]. Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/lide-a-zeme-evropa-cesko-a-slovensko/103379/na-cestech-po-slechticky-ch-sidlech-v-udoli-divoke-orlice-aneb-ceske-zamky-na-loire.html>
- [37]ŠAUER, M., VYSTOUPIL J., HOLEŠINSKÁ A. a kolektiv. *Cestovní ruch: Učební text*. Brno, 2015. Masarykova univerzita.
- [38]ŠELONG, V. *MS fotbal 2022 v Kataru vrcholí. Kompletní program a výsledky finálového víkendu*. Sport.cz [online]. 18.12.2022 [cit. 2023-01-14]. Dostupné z: <https://www.sport.cz/clanek/fotbal-ms-katar-2022-program-vysledky-skupiny-3263089>
- [39]UHLÍŘ, L. *Tam, kde plynou Orlice*. Rychnov nad Kněžnou: UNIPRINT, s.r.o., 2008. ISBN 978-80-254-2073-7
- [40]Vítejte na stránkách SinglTrek Suchák. Suchak.singltrek.cz [online]. 2023 [cit. 2023-04-16]. Dostupné z: <https://suchak.singltrek.cz/>

- [41]VLADIN. "Myší díra" v Liticích nad Orlicí. Turistika.cz [online]. 2013 [cit. 2023-03-29]. Dostupné z: <https://www.turistika.cz/mista/mysi-dira-v-liticich-nad-orlici/detail>
- [42]Who are we? Mekongpackraft.com [online]. [cit. 2023-01-15].
Dostupné z: <https://www.mekongpackraft.com/en/qui-sommes-nous/>
- [43]WOELBER, P. *Packrafting: An online introduction*. Winterbear.com [online]. červen 2022 [cit. 2023-01-15]. Dostupné z: <https://winterbear.com/learn/packrafting/2002-2018-the-great-blow-up/>
- [44]ZAKOPAL, R. *Kostely v Orlických horách – Kostel Nanebevzetí Panny Marie v Neratově (1723-1730)*. Orlickehory.net [online]. 2020 [cit. 2023-03-27].
Dostupné z: <http://www.orlickehory.net/kostely.htm#neratov>
- [45]ZAKOPAL, R. *Neratov*. Orlickehory.net [online]. 2020 [cit. 2023-03-27].
Dostupné z: <http://www.orlickehory.net/mista/neratov.htm>
- [46]ZAKOPAL, R. *Zemská brána*. Orlickehory.net [online]. 2020 [cit. 2023-03-27].
Dostupné z: <http://www.orlickehory.net/mista/zemskabrana.htm>
- [47]Zámek Častolovice. Zamek-castolovice.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-28].
Dostupné z: <https://www.zamek-castolovice.cz/zamek/>
- [48]Zažádali jsme o dotaci. Kolostezky.cz [online]. 2021 [cit. 2023-04-04].
Dostupné z: <https://kolostezky.cz/2021/03/20/zazadali-jsme-o-dotaci/>
- [49]ZELENKA, J.; PÁSKOVÁ, M. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Linde, 2012, ISBN 978-80-7201-880-2
- [50]Značíme. Kolostezky.cz [online]. 2022 [cit. 2023-04-04]. Dostupné z: <https://kolostezky.cz/2022/04/05/znacime/>
- [51]ŽDÁNSKÝ, J. *Tohle je bikerafting – průvodce*. Bikepacking.cz [online]. 1.1.2021 [cit. 2023-02-13]. Dostupné z: <https://www.bikepacking.cz/tohle-je-bikerafting-pruvodce/>

8 Přílohy

Scénář otázek pro polostrukturované rozhovory byl následující:

- Mohu si náš rozhovor nahrát pro případné další zpracování? A smím v práci uvádět Vaše jméno?
- Kde jste na packraft narazil a čím si Vás získal?
- Jakou značku packraftu vlastníte, případně jaký styl?
- Kombinujete packraft i s jiným sportem? (kolo, skialpy nebo jiné)
- Jak packraft nejčastěji využíváte a co je pro Vás jeho největším benefitem?
- Co na svých plavbách nejvíce vyhledáváte, jaká jsou kritéria při rozhodování plánování trasy?
- Představení návrhů využití packraftingu na tocích Orlice, snaha o diskuzi a získání názorů od informátorů z praxe.

8.1 Přepis prvního rozhovoru s Martinem Lipinou

Dobrý den, děkuji, že jste se se mnou spojil. Hned na začátek mám dvě formální otázky. Jestli si rozhovor mohu nahrát pro další zpracování a zda v práci mohu použít vaše jméno? Nevadí mi to, nechám to na vás. Dobře, děkuji. První otázkou se chci zeptat, jak jste se o packraftingu dozvěděl a kdy jste se k němu dostal? Bylo to nejspíš v roce 2012, když jsem byl se svou přítelkyní v Kanadě na Working Holiday vízech. Mým snem bylo vydat se na Aljašku a sjet si tam nějaké řeky. Proto jsme pořídili nafukovací kajak pro dva a vyrazili tam. Jenže pak jsem na kanadském fóru narazil na články, kde lidi popisovali, že existuje packraft. Ze začátku jsem tomu moc nevěřil, ale když jsem narazil na knížku A long trek home kde manželský pár šel po západním pobřeží Kanady až na Aljašku, začalo přemlouvání manželky, v té době teda ještě přítelkyně, že si musíme pořídit každý svůj packraft. Aha, až takhle. Tak to je hezký. Tím pádem předpokládám, že jste koupili packraft od Alpacky. Ano, ano, přesně tak. Myslím si, že v té době v Americe ani nebyly jiné alternativy. Máme nějaký starší model s překrytem, který už se dnes nevyrábí. Nicméně byla to skvělá investice, a když vidím dnešní ceny, jsem rád, že nás jeden packraft vyšel na 20 tisíc Kč. Při dnešních cenách už bych nepřemluvil snad ani sám sebe, vždyť to stojí nejméně dvojnásobek. To je pravda, nicméně dál bych se chtěla zeptat, zda packraft

kombinujete i s jiným sportem? Ne, my jsme to kupovali především jako super alternativu na delší přechody a turistiku, protože tím, že můžeme najednou využít vodní toky jako jednu z možných cest, nám ten packraft otevírá neskutečné možnosti. Jak už jsem mluvil o Aljašce, tam prostě neexistuje moc turistických cest. Když tam chce člověk někam dojít terénem, tak je to dost obtížný. Často je nutné prodírat se křovím, nebo jiným terénem a ta řeka je bez packraftu velkou překážkou. Nicméně s packraftem je to najednou nejjednodušší trasa. Nebo třeba když jsem se dostali k řece, která byla rozvodněná víc než obvykle, používali jsme packraft jako převoz na druhý břeh. Tady v té divočině neexistují žádné lávky, natož mosty. Nebo jsme ho používali na překonání velkých jezer, které měly třeba přes 40 km. Když vidím váš záměr pořízení packraftu, skoro se bojím ptát na názor na Orlici, protože v porovnání s touto divočinou se zdá být jako potůček. Máte pravdu, že je to o dost jiné. Nicméně moje žena pochází z Těchonína a měli jsme svatbu na Zemské bráně, takže pro nás je Orlice srdcovkou. Bohužel od doby, co takhle cestujeme a nyní žijeme v Praze, je pro nás Orlice celkem nedosažitelným cílem. My, než bychom se sbalili a vyrazili na její splutí po práci, voda nám opadne a ztrácí to trochu svůj smysl. Takže jsme omezeni na víkendy, kdy se to na tom jaře ne vždy stihne. Když se ještě vrátíme k packraftu obecně, chci se zeptat, které jeho benefity jsou pro vás klíčovými? Předpokládám, že to bude jeho velká skladnost a nízká váha, ale napadá vás ještě něco jiného? Je to přesně tak, jak jste říkala. Je to jeho skladnost, a to využíváme nejen na těch přechodech, ale vlastně díky tomu ho s sebou můžeme vzít i do letadla. Mimo to se na packraftu cítím mnohem bezpečněji než na nafukovacím kajaku. Když se cvaknu s packraftem, jsem schopný se celkem dobře a jednoduše vrátit zpátky do lodi. To mi na té velké nafukovačce prostě nejde tak snadno a člověk musí plavat poměrně dlouhou dobu, než se stihne zachránit. Pokud by vám tedy nevadilo věnovat mi ještě chvilku času a říct mi názor na mnou vymyšlené trasy, ráda bych se k nim teď dostala. Chápu, že na svých trasách pravděpodobně vyhledáváte úplně něco jiného, ale pomohl by mi názor z praxe, zda jsem se neocitla pouze v teorii. Vymyslela jsem totiž, že by se na horním toku Divoké Orlice dal packraft propojit s kolem. Od Zemské brány by se jelo na kole přes hřeben Orlických hor a z Orlického Záhoří pak pomocí packraftu zpět na počáteční místo. Jako takhle, já ten packraft s kolem zatím nespojuji. A to z jednoduchého důvodu, mám moc velký

kolo a malý packraft, takže mi to nejde dohromady. Nicméně tuhle trasu bych si moc rád projel, dokonce jsme ji loni s kamarádem měli v plánu, ale pak nám to nevyšlo. Tady by to vlastně šlo propojit i s běžkama, nebo skialpama. Hřeben Orliček je moc fajn, ale osobně bych si to tedy nespojoval s pozůstatky opevnění. Historie jde trochu mimo mě a mnohem radši se soustředím na přírodu. Jasně, to chápu. Dále mám v plánu zahrnout jako velkou výhodu toků Orlice dostupnost železnice, umíte si představit její využití v praxi? Určitě. Dojet si autem k břehu je fajn, ale pak se auto stává trochu překážkou, protože se k němu musí člověk vracet a na packraftu je hezký to, že se s ním dá plánovat trasa jakkoliv a člověk se nemusí vracet do bodu A. My tu Orlici nemáme moc projetou, vlastně jen ten úsek od Zemské brány, jak jsem psal v článku. Nicméně na jiných tocích vlak využíváme celkem běžně. Další návrh tu mám skrz propojení packraftingu s návštěvou zámků, tak se chci doptat, zda je reálné vystupovat z lodi a jít objevovat mimo tok řeky. Jak jsem říkal, historie jde mimo mě a osobně moc zámkař a hradář nejsem. Já mám na packraftu rád, že se s ním dostanu na místa, která nejsou běžně přístupná třeba autem a je tam tak minimum lidí. Nicméně kdyby mě chytla nálada na to, projít si zámek, rozhodně nemám problém packraft si sbalit a jít na prohlídku. V tom omezení rozhodně nevidím, a naopak mi to přijde jako fajn nápad propojení. Jen tím chci říct, že to nejsou mé osobní preference a jde to mimo můj zájem. Perfektní, to úplně chápu. Jako poslední tu mám návrh o propojení splouvání Tiché Orlice s projektem Kolostezky. Nicméně je to dost podobné s horním tokem Divoké Orlice a odpovědi na to tak již od vás mám. A tím bych chtěla ještě jednou moc poděkovat za váš čas, určitě mi informace od vás budou přínosem. Jasně, vůbec není zač a třeba se někdy na packraftu potkáme. Přeji hezký den, na shledanou.

8.2 Přepis druhého rozhovoru s Matyášem Olšarem

Hele tak jestli můžeme začít, mám tu první otázku na to, jestli můžu v bakalářské práci zmínit tvé jméno? Jo, je mi to jedno. Nechám to na tobě. Můžeš mi popsat svou cestu k packraftu? Vlastně jsem k tomu asi přišel při čtení článků na webu bikepacking.cz, kde borec popisoval cestování pomocí packraftu s kolem a mně se líbila ta možnost propojení. Jakou značku a typ packraftu vlastníš, a proč zrovna ten? Pořídil jsem si Mekong a to z toho důvodu, že mám sympatie k Francii, kde tyhle

packrafty vyrábí přímo u řeky. Co tě na packraftu uchvátilo, že sis ho rozhodl pořídit? Jak jsem říkal. Propojení dvou sportů, co mám rád. Koloběhu a splouvání řek. Dál tím, že mi to dodává pocit volnosti. Je lehký a dá se sbalit do batohu, takže je možný se s ním dostat téměř kamkoliv, a to i v kombinaci s veřejnou dopravou. Co vyhledáváš při podnikání svých cest touto formou? Tak asi odlehlost, ale rád se podívám i na místa, které třeba trochu znám. Líbí se mi prozkoumávat je z této perspektivy. Napadá mě příklad průjezdu údolí mezi skálami, kam se s kolem, nebo jinak moc nedostanu. No a vydávám se především tam, kde je nedotčená příroda. Umíš si představit vícedenní plavení se po Orlici? Hele spíš ne. Mě pak ten spodek nebaví, Tichá je pro mě zajímavá do Letohradu a vlastně ji mám nejradši do Jablonného. Pak je to na mě moc klidný a neužívám si to tolik. A na Divoké Orlici? Tu mám rád od Záhoří po Potštejn, ale tady je těžký vychytat dobu, aby teklo dost vody. Můžeme se tedy přesunout k mým návrhům? Jojo, jasně. popisování představy návrhu na horním toku Divoké Orlice Já bych to teda rozhodně nepropojil s tím opevněním. Ale máš pravdu, že je to tu pěkný a osobně bych si to raději propojil s hřebenem a cestou na Šerlich. Od Zemské brány bych jel na Panské pole, přes Žamberecké lesy, Velkou Deštnou na Šerlich a až pak sjel do Záhoří a nafoukl si packraft. Tam je přece i nějaká rozhledna a výhledy jsou krásný. Ano, v podstatě mi tu popisuješ stejnou trasu, protože já navrhla cestu kolem Anenské rozhledny ke Komářímu vrchu, ale zkrátila jsem to o Velkou Deštnou a Šerlich, to už mi přišlo dlouhé a raději jsem přidala jako zajímavost zastávku v Neratově. Tam si umíš představit dát si pauzu? Hele, jestli myslíš kostel v Neratově, tak kvůli tomu bych nezastavoval, protože jsem u něj byl několikrát a už mi nestojí za další prohlídku. Ale když už se bavíme o nějaké pauze, tak bych se raději zašel mrknout na rozpadlý kostel ve Vrchní Orlici, tam jsem zatím nebyl. popisování návrhu propojení packraftingu s přílehlými zámky Tak na to mám stejný pohled jako u toho horního toku. Díky tomu, že to tady znám, nemám potřebu dělat si tu poznávací výjezdy. Ale vlastně počkej. Já to беру z toho pohledu, že když vyrazím u nás na vodu, chci si především užít to, že teče. Takže když jedu na Litičák, jsem natěšený na Litičák a nechce se mi nikde zastavovat. Ale díky tomu, že pak ta Divoká už tolik neteče, si umím představit udělat si jednu dvě zastávky a ty zámky si projít. Dlouho jsem tam nebyl a co si pamatuji, některé jsou opravdu zajímavé. Nicméně rozhodně bych si

nedal všechny abych tím trávil celý den. Věřím ale tomu, že pro ty, co to tu neznají, je to zajímavý. popisování představy trasy na Tiché Orlici Asi proč ne, o těch stezkách jsem do teď nevěděl. Je pravda, že Tichá za Chocní už tolik neteče a bylo by víc na pohodu mít s sebou na packraftu koloběžku. Díky za tip, mrknu na to a až se vrátím do ČR naplánuji si tam cestu. Poslední otázka je zaměřená na využívání vlaku, tedy jestli ho při svých plavbách na Orlicích využíváš? No jasně, do Mladkova jsem takhle jel několikrát. Stejně tak do Litic, když to vypadá že by mohl Litičák téct, sedám na vlak. Super, díky moc za odpovědi. Jo to je všechno? Ok, nemáš zač. Hele ale počkej, když tam máš propojení packraftu s kolem, psala jsi tam o SinglTrecích na Sucháku? Napadlo mě to, ale přišlo mi to daleko... Proč? Vždyť je to ideální! Z jedné strany si sjedeš trailu a v Lichkově nafoukneš packraft a užiješ si super úsek Tichý až kam budeš chtít. Vlastně proč ne, díky za tip. Mrknu na to a třeba z toho vznikne další návrh trasy. Tak ještě jednou moc díky za rozhovor. Nemáš zač a ahoj.

Zadání bakalářské práce

Autor: Barbora Neškudlová

Studium: I2000633

Studijní program: B0413P050030 Management cestovního ruchu

Studijní obor: Management cestovního ruchu - anglický jazyk

Název bakalářské práce: **Nové trendy v CR - Využití potenciálu povodí řeky Orlice pro packrafting**

Název bakalářské práce AJ: New trends in tourism - the potential of the Orlice river for packrafting

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Cíl práce: Cílem práce je zmapování povodí řeky Orlice, zjištění jejího potenciálu v rámci packraftingu a navržení konkrétního produktu cestovního ruchu.

Výzkumná otázka: Jaký potenciál má povodí řeky Orlice pro cestovní ruch v rámci packraftingu?

Klíčová slova: cestovní ruch, packraft, povodí Orlice

Struktura práce:

1. Úvod
2. Metodika
3. Teoretická část
 1. Cestovní ruch
 2. Sportovní cestovní ruch
 3. Packrafting
4. Praktická část
 1. Divoká Orlice
 2. Tichá Orlice
 3. Potenciál povodí Orlice pro packrafting
 4. Návrh využití packraftingu
5. Závěr

Pásková, M; Zelenka, J. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Linde, 2012, ISBN 978-80-7201-880-2

MEHL, L.; GLASER S. K. *The Packraft Handbook: an instructional guide for the curious*. Seattle: Mountaineers books, 2021. ISBN 978-1-68051-602-9.

UHLÍŘ, L. *Tam, kde plynou Orlice*. Rychnov nad Kněžnou: UNIPRINT, s.r.o., 2008. ISBN 978-80-254-2073-7

Zadávací pracoviště: Katedra rekreologie a cestovního ruchu,
Fakulta informatiky a managementu

Vedoucí práce: Mgr. David Chaloupský, Ph.D.

Oponent: Mgr. Pavlína Chaloupská, Ph.D.

Datum zadání závěrečné práce: 15.10.2022