

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Fakulta tělesné kultury

Terénní cyklistika na Olomoucku

Diplomová práce
(bakalářská)

Autor: Miroslav Klvaňa, Rekreologie – management volného času a rekreace

Vedoucí práce: Mgr. Zdeněk Hamřík

Olomouc 2013

Bibliografická identifikace

Jméno a příjmení autora: Miroslav Klvaňa

Název diplomové práce: Terénní cyklistika na Olomoucku

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Zdeněk Hamřík

Rok obhajoby diplomové práce: 2013

Abstrakt:

Cyklistika se řadí mezi jednu z nejvíce oblíbených volnočasových pohybových aktivit a terénní cyklistika patří mezi její populární odvětví. Cílem této práce bylo zpracovat návrh cykloturistických tras určených pro terénní cyklistiku na Olomoucku. Pro dosažení cíle práce byla použita metoda analýza dokumentů a literatury, metoda introspektivní a jako hlavní metoda terénního průzkumu. Výsledkem práce jsou navržené terénní cyklotrasy, které jsou plně v souladu s platnou legislativou, respektují ochranu přírody a krajiny a jízda po navržených trasách maximálně naplňuje očekávání terénních cyklistů v závislosti na místních podmínkách. Výsledky práce mohou být využity pro podporu a rozvoj terénní cyklistiky v regionu a jako prostředek podpory cestovního ruchu na Olomoucku.

Klíčová slova:

pohybová aktivita, terénní cyklistika, cykloturistika, volný čas

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovnických služeb.

Bibliographical identification

Autor's first name and surname: Miroslav Klvaňa

Title of the mater thesis: Cross-country cycling in the surroundings of Olomouc

Department: Department of recreology

Supervisor: Mgr. Zdeněk Hamřík

The year of presentation: 2013

Abstract:

Cycling is among one of the most popular leisure-time physical activities, and mountain biking are among the popular sectors. The aim of this work was to develop a proposal biking trails designated for mountain biking in the Olomouc region. To achieve the objectives of the work was used a method for the analysis of documents and literature and introspective method as the main method of field survey. The results are designed ground routes that are fully in line with current legislation, they are respecting nature and landscape protection and the actual ride on these routes meets the expectations of bikers, depending on local conditions. Results of this work may be useful for the promotion and development of mountain biking in the region and as a means of promoting tourism in the Olomouc region.

Keywords:

physical activity, mountain biking, cycle-tourism, free time

I agree with borrowing of my bachelor's work in library services.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně pod vedením Mgr. Zdeňka Hamříka, uvedl jsem všechny použité literární a odborné zdroje a dodržoval zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 17.04.2013

.....

Podpis

Děkuji Mgr. Zdeňku Hamříkovi, za jeho ochotu, vstřícnost a trpělivost, a za všechny cenné rady, které mi během psaní bakalářské práce poskytl.

Zvláštní poděkování patří Ing. Jaroslavu Martinkovi ze spol. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. za odborné konzultace, Václavu Volrábovi z České Mountainbikové Asociace, o.s. a Ing. Janu Vrbickému z Agentury ochrany přírody a krajiny Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví za cenné rady a podněty, Tomáši Polákovi z Uničova a Petru Zdařilovi z Těšetic za mentorování terénních cykloturistických tras a Petru Červinkovi z Jeseníka za zapůjčení přístroje iPhone 4S.

Obsah

Seznam obrázků

Seznam použitých zkratk

| | |
|--|----|
| 1 ÚVOD..... | 11 |
| 2 PŘEHLED POZNATKŮ..... | 12 |
| 2. 1 Terénní cyklistika a Olomoucký kraj..... | 12 |
| 2. 1. 1 Terénní cyklistika..... | 12 |
| 2. 1. 2 Rozdělení terénní cyklistiky..... | 12 |
| 2. 1. 3 Olomoucký kraj..... | 13 |
| 2. 2 Obecná realizace terénní cyklistiky..... | 14 |
| 2. 2. 1 Lesní a polní cesty..... | 15 |
| 2. 2. 2 Úzké přírodní stezky..... | 17 |
| 2. 2. 3 ČeMBA..... | 18 |
| 2. 3 Důvody pro podporu terénní cyklistiky..... | 19 |
| 2. 3. 1 První národní cyklo a in-line výzkum Česko jede..... | 19 |
| 2. 3. 2 Výzkum ČeMBA..... | 21 |
| 2. 3. 3 Zahraniční zkušenosti..... | 21 |
| 2. 4 Možnosti využití podpory terénní cyklistiky..... | 22 |
| 2. 4. 1 Prostředek podpory cestovního ruchu..... | 22 |
| 2. 4. 2 Prostředek pohybové aktivity..... | 23 |
| 2. 4. 3 Prostředek prevence kriminality..... | 24 |
| 2. 5 Právní aspekty terénní cyklistiky..... | 25 |
| 2. 5. 1 Občanský zákoník..... | 25 |
| 2. 5. 2 Katastr nemovitostí..... | 26 |
| 2. 5. 3 Pozemní komunikace..... | 26 |
| 2. 5. 4 Les..... | 31 |
| 2. 5. 5 Ochrana přírody a krajiny..... | 33 |

| | |
|---|----|
| 2. 5. 6 Ochrana myslivosti | 36 |
| 2. 5. 7 Přístup do krajiny..... | 36 |
| 2. 6 Ekologické aspekty terénní cyklistiky..... | 37 |
| 2. 6. 1 Rizikovost rekreačního vyžití chráněných oblastí..... | 38 |
| 2. 6. 2 Vlivy na životní prostředí..... | 39 |
| 2. 7 Morální aspekty terénní cyklistiky..... | 40 |
| 2. 7. 1 Kodex terénního cyklisty | 40 |
| 2. 7. 2 Zahraničí | 41 |
| 3 CÍLE A ÚKOLY PRÁCE | 43 |
| 3. 1 Cíle práce..... | 43 |
| 3. 2 Úkoly práce..... | 43 |
| 4 METODIKA ZPRACOVÁNÍ..... | 44 |
| 5 TERÉNNÍ CYKLISTIKA NA OLOMOUCKU | 46 |
| 5. 1 Obecná charakteristika navržených terénních cyklotras | 46 |
| 5. 1. 1 Výklad pojmů u navržených MTB okruhů | 48 |
| 5. 1. 2 Doporučená pravidla pohybu po terénních cyklotrasách..... | 51 |
| 5. 2 Navržené MTB okruhy..... | 51 |
| 5. 2. 1 Laš'tánský MTB okruh..... | 51 |
| 5. 2. 2 Olomoucký MTB okruh..... | 52 |
| 5. 2. 3 Náměšťský MTB okruh | 54 |
| 5. 2. 4 MTB okruh Velký Kosíř | 56 |
| 5. 2. 5 Mariánský MTB okruh..... | 57 |
| 5. 2. 6 Malý Šternberský MTB okruh..... | 59 |
| 5. 2. 7 Litovelský MTB okruh..... | 60 |
| 5. 2. 8 Hrubovodský MTB okruh..... | 63 |
| 5. 2. 9 Velký Šternberský MTB okruh | 65 |
| 5. 3 Značení navržených terénních cyklotras | 67 |
| 6 DISKUZE..... | 70 |

| | |
|---------------------------|----|
| 7 ZÁVĚR | 72 |
| 8 SOUHRN | 73 |
| 9 SUMMARY | 74 |
| 10 REFERENČNÍ SEZNAM..... | 75 |
| 11 PŘÍLOHY | 81 |

Seznam obrázků

| | |
|---|----|
| Obrázek 1. Administrativní členění Olomouckého kraje (Český statistický úřad, 2012). | 14 |
| Obrázek 2. Historická lesní stezka (Hermová, 2010, 11). | 16 |
| Obrázek 3. Singltrek pod Smrkem (Singltrek pod Smrkem, 2012). | 17 |
| Obrázek 4. Rychlebské stezky (Rychlebské stezky, 2012). | 18 |
| Obrázek 5. Logo ČeMBA (ČeMBA, 2012, b). | 19 |
| Obrázek 6. Volba cesty podle jejího charakteru (Česko jede, 2011, a). | 20 |
| Obrázek 7. Preferenze cyklistů podle výzkumu ČeMBA (ČeMBA, 2012, c). | 21 |
| Obrázek 8. Vnímání rizikovosti jednotlivých rekreačních aktivit (Hošek et al., 2006). | 38 |
| Obrázek 9. Hlavní příčiny zlepšování stavu přírody a krajiny (Hošek et al., 2006). | 39 |
| Obrázek 10. GPS elevace Laš'tanského MTB okruhu. | 51 |
| Obrázek 11. Laš'tanský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps. | 52 |
| Obrázek 12. GPS elevace Olomouckého MTB okruhu. | 53 |
| Obrázek 13. Olomoucký MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps. | 53 |
| Obrázek 14. GPS elevace Náměš'tského MTB okruhu. | 54 |
| Obrázek 15. Náměš'tský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps. | 55 |
| Obrázek 16. GPS elevace MTB okruhu Velký Kosíř. | 56 |
| Obrázek 17. MTB okruh Velký Kosíř - trasa - mapový podklad Google Maps. | 57 |
| Obrázek 18. GPS elevace Mariánského MTB okruhu. | 58 |
| Obrázek 19. Mariánský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps. | 58 |
| Obrázek 20. GPS elevace Malého Šternberského MTB okruhu. | 59 |
| Obrázek 21. Malý Šternberský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps. | 60 |
| Obrázek 22. GPS elevace Litovelského MTB okruhu. | 60 |
| Obrázek 23. Litovelský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps. | 62 |
| Obrázek 24. GPS elevace Hrubovodského MTB okruhu. | 63 |
| Obrázek 25. Hrubovodský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps. | 64 |
| Obrázek 26. GPS elevace Velkého Šternberského MTB okruhu. | 65 |
| Obrázek 27. Velký Šternberský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps. | 66 |
| Obrázek 28. Stávající značení cyklotras (Klub českých turistů, 2012). | 67 |
| Obrázek 29. Stávající cykloturistické značení (Klub českých turistů, 2012). | 67 |
| Obrázek 30. Značení terénní cyklotrasy Sonzier, Vaud, Švýcarsko. | 68 |
| Obrázek 31. Nové MTB značení od ČeMBA (Plzeňsko na kole, 2012, a). | 68 |
| Obrázek 32. Značení MTB okruhů Verbier, Valais, Švýcarsko. | 69 |

Seznam použitých zkratek

AOPK – Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky

ČeMBA – Česká mountainbiková asociace

GPS – Global Positioning System

CHKO – Chráněná krajinná oblast

IMBA – International Mountain Bicycling Association

MTB – Mountain Biking – Mountain Bike (horská event. terénní cyklistika)

NPR – Národní přírodní rezervace

WHO – World Health Organization

1 ÚVOD

Pohybová aktivita by měla neodmyslitelně patřit k životu každého člověka. Pohyb je ale v současné době u většiny lidí omezován na minimum, stávají se pohodlnými, a to se také negativně projevuje na jejich zdravotním stavu (Vítek, 2007). Pro zapojení co největšího počtu osob do aktivního způsobu života je nezbytné nabídnout širokou a pestrou škálu různých druhů pohybových činností a jejich odvětví.

V České republice byl v roce 2011 proveden rozsáhlý cyklistický a in-line výzkum (Česko jede, 2011, a). Podle výsledků tohoto výzkumu se v tuzemsku cykloturistika řadí mezi jednu z nejvíce oblíbených volnočasových pohybových aktivit. Jednou z podob cyklistiky je v posledních desetiletích intenzivně se rozvíjející terénní cyklistika (Marion & Wimpey, 2008). Jak vyplývá z přehledu priorit a cílů v oblasti cyklostrategie České republiky (Cyklodoprava.cz, 2012), nebyla rozvoji tohoto odvětví cyklistiky až dosud věnována dostatečná pozornost.

Olomoucko je regionem, který lze označit jako zajímavý jak pro běžného obyvatele, tak pro návštěvníka (Isalska, 2012). Nabízí poměrně pestrou a širokou škálu volnočasových aktivit, ať pohybových tak kulturních. Terénní cyklistika však v tomto regionu není rozvíjena téměř žádným způsobem (Olomoucký kraj, 2009).

Olomoucko nemůže terénním cyklistům nabídnout totéž co např. alpské země, ale přesto, nebo právě proto může tento region představit širokou paletu zajímavých míst různých charakterů. Olomoucko nabízí dostatek vhodných lokalit, které mohou plnohodnotně uspokojit zájemce o terénní cyklistiku. Příklady ze zahraničí (Schweizmobil, 2012) pak ukazují, že terénní cyklistika je velmi vhodným produktem i v oblasti rozvoje cestovního ruchu, což se pozitivně přenáší do rozvoje daného regionu.

Cílem této práce je zpracovat návrh cykloturistických tras určených pro terénní cyklistiku na Olomoucku. Výsledkem pak jsou navržené terénní cyklotrasy, které jsou plně v souladu s platnou legislativou, respektují ochranu přírody a krajiny. Jízda po navržených trasách maximálně naplňuje očekávání terénních cyklistů v závislosti na místních podmínkách. Práce je v praxi využitelná zejména pro podporu a rozvoj terénní cyklistiky v regionu a jako prostředek podpory cestovního ruchu, dále i pro podporu pohybové aktivity obyvatelstva a v neposlední řadě též jako prostředek prevence kriminality.

2 PŘEHLED POZNATKŮ

2. 1 Terénní cyklistika a Olomoucký kraj

2. 1. 1 Terénní cyklistika

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

Podle ČeMBA (2012, a) je terénní cyklistika definována cestou, po které se vydáváte. Jakmile se na jakémkoliv kole vydáte po přírodní cestě, stává se z vás terénní cyklista - „bajker“, a to bez ohledu na věk, rychlost, sportovní ambice nebo zdatnost.

Požadavky terénní cyklistiky se dají shrnout i takto:

- cílem přesunu není dostat se z místa na místo, ale radost z pohybu v přírodním prostředí
- požadavek na vizuálně a pohybově pestré přírodní stezky a cesty
- kombinace aktivního pohybu spojená s atraktivním přírodním prostředím, zajímavými místy a výhledy
- trasa je vedena především za účelem požitku z jízdy, měla by však propojovat zajímavé lokality
- profil trasy může plně využít všech možností krajiny
- povrch vždy přírodě blízký, pestré a členité vedení stezky a různé varianty obtížnosti cest, podobně jako u sjezdového lyžování
- požadavek na stravovací a další doprovodné služby ve výchozích bodech a přirozených místech odpočinku (ČeMBA, 2012, c).

2. 1. 2 Rozdělení terénní cyklistiky

Terénní cyklistiku, která má mnoho podob, lze podrobně rozdělit následovně (Česko jede, 2011, c):

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

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

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

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

DH (zkratka z anglického down hill) nebo-li sjezd. Jak už název vypovídá, při sjezdu jde o to, dostat se co nejrychleji dolů z kopce. Dominujícími vlastnostmi jsou zde technika jízdy a rychlost. Trať bývá značně náročná s velkým převýšením a sklonem, plná terénních nástrah, skoků a prudkých zatáček. Většinou je uměle vytvořená, často v rámci bike-parku, kde se pro cestu nahoru využívá lanovky. V downhill se také pořádají závody i na nejvyšší světové úrovni (Česko jede, 2011, c).

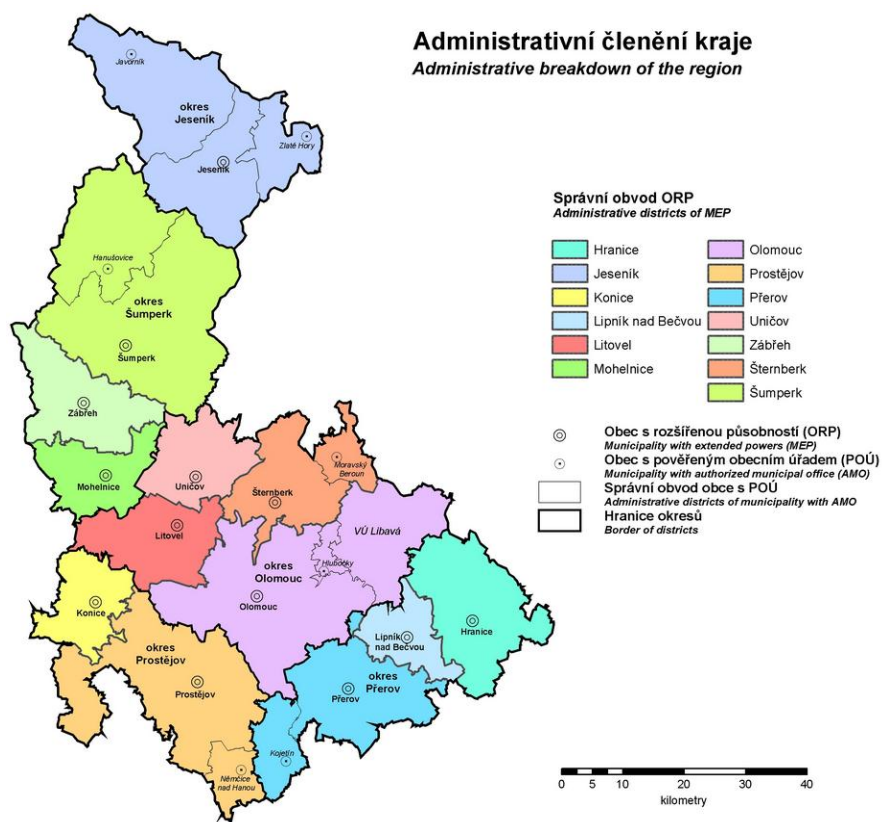
Pro účely této práce bude pracováno s pojmem terénní cyklistika výlučně ve vztahu k chápání jako její XC podoby, a to v turistickém pojetí. Hledání možností na Olomoucku pro jinou podobu terénní cyklistiky není předmětem této práce.

2. 1. 3 Olomoucký kraj

Česká republika je rozdělena na celkem 14 vyšších územně samosprávných celků, krajů. Jedním z nich je Olomoucký kraj, který je tvořen 13 správními obvody obcí s rozšířenou působností (Obrázek 1).

Okres Olomouc tvoří správní obvody obcí s rozšířenou působností Litovel, Olomouc, Šternberk a Uničov. Město Olomouc, které je největším v této oblasti a je současně jejím

přirozeným centrem, leží na soutoku řeky Moravy a Bystřice v rovinném Hornomoravském úvalu.



Obrázek 1. Administrativní členění Olomouckého kraje (Český statistický úřad, 2012).

Charakter města Olomouce a jeho bezprostředního okolí je rovinný, na západě a východě je ohraničen vyšším georeliéfem, který vytváří sníženinu otevřenou ve směru severozápad – jihovýchod. Město Olomouc je lokalizováno spíše v jižní části okresu. Přirozeně se nabízející akční rádius z Olomouce proto zasahuje i částečně do okresu Prostějov a Přerov.

Pro účely této práce byla jako „Olomoucko“ vymezena oblast daná celým okresem Olomouc, vyjma jeho severovýchodní části náležející do území Vojenského újezdu Libavá, kam je z pohledu zákona vstup fyzickým osobám zakázán, a částečně sousedním okresem Prostějov v oblasti Přírodního parku Velký Kosíř.

2. 2 Obecná realizace terénní cyklistiky

Realizace terénní cyklistiky je v obecné rovině trojího charakteru. První možností je využití stávající sítě lesních cest a stezek, polních cest a pěšin. Velká část terénní cyklistiky se podle Slavíka (2007) odehrává právě na lesních cestách a stezkách.

Druhou možností je vybudování úzkých přírodních stezek, tzv. singltrailů. Podle Slavíka (2007) klíčem pro plné využití potenciálu horské cyklistiky je singltrail – vybudovaná úzká přírodní stezka příjemně se vinoucí přírodou. Jeho trumfem je spojení plynulosti pohybu a stejnoměrnou úrovní náročnosti díky vedení po vrstevnici se zábavností, kterou mu poskytuje jeho promyšlený profil. Alternativně používaným názvem pro takovou stezku je singltrek.

Třetí možností je nabízející se kombinace obojího, tzn. využití stávající sítě lesních a polních cest a stezek, ať značených nebo neznačených, s chytrým doplněním uměle vybudovaných úzkých přírodních stezek.

2. 2. 1 Lesní a polní cesty

Česká republika má značný potenciál v podobě rozsáhlé sítě lesních a polních cest.

Na území České republiky (7 887 406ha) zaujímají lesy a lesní půda 33,6 % z celkové plochy území, což činí přibližně 2 652 941ha (ha – technická jednotka používaná v lesnictví). V nich je pro potřebu jejich obhospodařování zrealizováno přibližně 160.000 km lesní dopravní sítě s různou technickou úrovní komunikací a jejich vybavení. Pod lesní dopravní sítí se rozumí všechny druhy komunikací a zařízení používané ke zpřístupnění a propojení lesních komplexů se sítí veřejných komunikací, sloužících k dopravě dřeva a jiných produktů lesa, přepravě osob a materiálů v souvislosti s hospodařením v lesích, případně k jiným účelům (Klč & Žáček, 2007).

Označení polní cesta není v našem právním systému blíže upřesněno. Pouze norma ČSN 73 6109 ji definuje jako účelovou komunikací, která slouží zejména zemědělské dopravě a může plnit i jinou dopravní funkci, jako například cyklistická stezka nebo stezka pro pěší, a charakterizuje ji jako směrově nerozdělenou komunikaci. Za polní cestu lze proto označit každou komunikaci, která nespadá do pojmu silnice nebo lesní cesta, a která současně slouží ke zpřístupnění krajiny, anebo k volnému průchodu krajinou.

Jako součást sítě lesních a polních cest lze považovat i vyznačenou síť turistických tras. Na konci roku 2008 bylo v České republice vyznačeno celkem 40.782 km pěších tras. Je v tom zahrnuto i 3.093 km lyžařských tras (Klub českých turistů, 2012).

ČeMBA upozorňuje, že se terénní cyklista v přírodě nejčastěji pohybuje právě po stávající sítí turistického značení vytvořeného Klubem českých turistů. Toto značení nelze chápat jen jako určené čistě pro pěší, protože cyklista je také turista, jen s jinou formou pohybu. Značení v České republice má více než stoletou historii, a tím je daná skutečnost jeho

dřívějšího používání především pěšimi. Formy rekreace a turismu se však postupně mění, a to je třeba respektovat (Cycling Media, 2012).

Bohužel jak uvádí Kvasnička (2007), turistické značení je dnes převážně jen vybíráním z existující sítě lesních a polních cest. Dávno již minula doba, kdy turisté budovali pěkné rekreační cesty. Trasy byly později z velké části překryty infrastrukturou pro motorová hospodářská vozidla. Nicméně část značených turistických cest si zachovala původní přírodní charakter a v některých se skrývají pravé poklady pro putování krajinou. Značení tak celkově představuje skvělé zázemí pro bajkové toulání se krajinou.

Slavík (2007) zmiňuje rovněž některé nevýhody zejména, že podmínky pro terénní cyklistiku jsou dané vlastnostmi a stavem cyklisty používaných cest a stezek. Cyklista se v drtivé většině pohybuje po cestách lesní dopravní sítě, tedy po cestách, které jsou primárně určeny pro hospodaření. To znamená, že pokácené dřevo má vždy přednost před lidmi. Problém je v tom, že po provedení lesních nebo polních prací mnohdy nedojde k obnovení původního jízdního profilu cesty nebo stezky.



Obrázek 2. Historická lesní stezka (Hermová, 2010, 11).

Za součást sítě lesních cest považujeme i lesní stezky, které jsou z pohledu terénní cyklistiky velmi vhodné (Obrázek 2). Podle Hermové (2010) jsou lesní stezky historické úzké vrstevnicové chodníky, stavěné obvykle ve svažitých lesních, často obtížně přístupných, nebo ve skalnatých oblastech. Přestože nepochybně vznikaly v různých historických dobách a sloužily pro mnoho účelů, dají se rozlišit dva základní a nejčastěji se vyskytující typy: staré turistické a lázeňské stezky a staré lovecké a lesnické stezky.

Jak uvádí Kvasnička (2007), dříve byly české lesy takovými stezkami protkány. Byly to pěšiny, které vyšlapali lidé i zvěř, byly to středověké obchodní stezky a turistické chodníky. Postupem času je ale překryla motorizací uzpůsobená hospodářská lesní síť. Místo přírodě

blízkých cest, které povzbuzují příjemné lesní prožitky, je příliš často vidět nové lesní dálnice, po kterých dřevem naložená nákladní vozidla mohou jezdit plnou provozní rychlostí.

2. 2. 2 Úzké přírodní stezky

V České republice byly až dosud realizovány dva významné projekty úzkých přírodních stezek pro terénní cyklisty (ČeMBA, 2012, e). Jedná se o projekty vybudovaných přírodních stezek, které jsou svým pojetím vzájemně odlišné, současně jsou zcela výjimečné, a nelze je vzájemně srovnávat. Další projekty, menší než tyto dva co do rozlohy, rozhodně však ne co do kvality, se postupně realizují.

2. 2. 2. 1 Singltrek pod Smrkem

Tento projekt byl realizován v blízkosti Nového Města pod Smrkem, ve Frýdlantském výběžku.



Obrázek 3. Singltrek pod Smrkem (Singltrek pod Smrkem, 2012).

Jedná se o síť zcela nově vybudovaných stezek, které byly navrženy pro maximální prožitek z jízdy na kole a s respektem k přírodě. Rozmanitost singltrailových stezek nabízí zážitky ze samotné jízdy na kole všem cyklistům, nejen výlučně zkušeným bajkerům (Singltrek pod Smrkem, 2012). (Obrázek 3)

Jako dosud jediná destinace pro terénní cyklistiku v Evropě tento projekt získal certifikaci IMBA Ride Center (IMBA, 2011).

2. 2. 2. 2 Rychlebské stezky

Projekt vznikl u obce Černá Voda v podhůří Rychlebských hor, nedaleko města Jeseník, v severní části Olomouckého kraje. Partnerem byla Katedra Rekreatologie Fakulty tělesné kultury Univerzity Palackého v Olomouci. V roce 2012 byl tento projekt vyhlášen divem Olomouckého kraje (Obrázek 4).

Na rozdíl od předchozího projektu se jedná o stezky, které vznikly upravením a rekonstrukcí starých loveckých chodníků. Tyto stezky, které jsou označovány trailly, jsou určeny terénním cyklistům, kteří mají zálibu spíše v technické jízdě v terénu. I zde však naleznou svůj prostor bajkeři různé úrovně zvládnutí jízdního kola. Pro úpravu a stavbu stezek se rovněž využívá současná metodika IMBA (Rychlebské stezky, 2012).



Obrázek 4. Rychlebské stezky (Rychlebské stezky, 2012).

Rychlebské stezky rovněž nakročily svou cestu k mezinárodní certifikaci (ČeMBA, 2012, e).

2. 2. 2. 3 *Singltrail U Horní Břízy*

Tento projekt je odlišný od dvou dříve jmenovaných. Oproti nim se nejedná o rozsáhlou síť přírodních stezek, ale o jednu stezku délky 1,5 km. Realizovaný singltrail je výborným příkladem chytrého doplnění stávající sítě lesních či polních cest nebo stezek vhodných pro terénní cyklistiku relativně krátkým, ale o to povedenějším singltrailem.

Podle ČeMBA se jedná o skvělý nápad, jak do sítě lesních a polních cest začlenit uměle vybudovanou stezku, navíc skvěle realizovaný a s ukázkovým splynutím do okolí (Plzeňsko na kole, 2012, b).

2. 2. 3 ČeMBA

V České republice existuje organizace Česká Mountainbiková Asociace, o.s., která vznikla v roce 2007 jako výsledek přirozené potřeby vzniku subjektu při řešení problematiky terénní cyklistiky a vytváření podmínek pro ni (ČeMBA, 2012, d).

Za dobu své existence se stala kvalifikovanou a odborně způsobilou k řešení otázek týkajících se terénní cyklistiky. Postupně se vyvíjí do české obdoby IMBA, což je Mezinárodní asociace horské cyklistiky (IMBA, 2012).

ČeMBA klade důraz na zodpovědném a ohleduplném chování k přírodě, lidem a majetku (Obrázek 5).



Obrázek 5. Logo ČeMBA (ČeMBA, 2012, b).

ČeMBA se označuje za turistickou organizaci. Podle ČeMBA je rekreační terénní cyklistika plnohodnotnou součástí české turistické tradice. Chce navazovat na to nejlepší z tradice turistiky u nás. Turisté na kole brázdili lesní cesty a chodníky již za první republiky. Terénní cykloturistika tedy není nic nového. Nové jsou jen pohledy a předsudky vůči ní, které chce ČeMBA uvádět na pravou míru (ČeMBA, 2012, b). ČeMBA je subjektem, který je způsobilý doporučit vhodnost konkrétního způsobu podpory terénní cyklistiky s ohledem na místní podmínky.

2. 3 Důvody pro podporu terénní cyklistiky

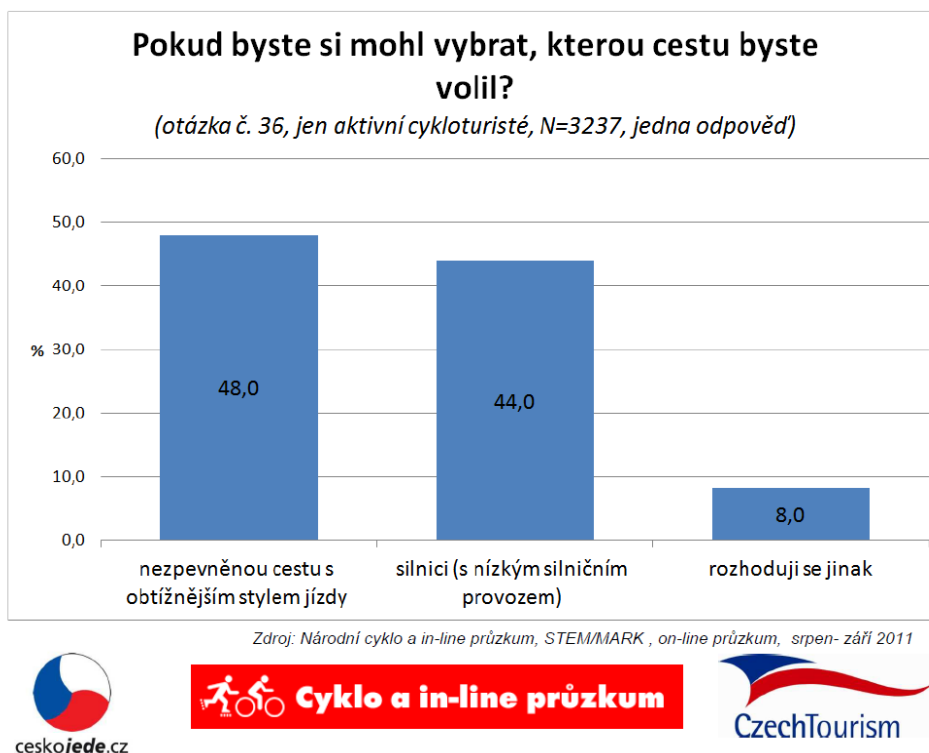
Terénní cyklistika je jednou z podob cyklistiky. Vláda České republiky se usnesením vlády č. 678 ze dne 07. července 2004 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy zavázala k podpoře cyklistiky a vytvoření podmínek pro všechny cyklisty v České republice, per analogiam tedy i k podpoře terénní cyklistiky.

2. 3. 1 První národní cyklo a in-line výzkum Česko jede

V České republice byl v roce 2011 proveden první a dosud nejrozsáhlejší cykloturistický a in-line výzkum, jehož výsledky byly zveřejněny v projektu Česko jede (Česko jede, 2011, b).

Provedeným výzkumem bylo zjištěno, že více než polovina české populace provozuje cyklistiku jako pohybovou aktivitu, tzn. 4,75 miliónů osob.

Z tohoto množství pak 48 % cyklistů preferuje jízdu po cestě s nezpevněným povrchem a obtížnějším stylem jízdy. Tedy téměř jedna polovina všech cyklistů žádá, aby mohla svou pohybovou aktivitu trávit mimo stávající silniční (asfaltovou) síť. Oproti tomu 44 % cyklistů preferuje jízdu po cestách se zpevněným, zpravidla asfaltovým, povrchem (Obrázek 6).



Obrázek 6. Volba cesty podle jejího charakteru (Česko jede, 2011, a).

Z výsledků výzkumu lze zjistit, že mezi cykloturisty je zájem o vyznačení cykloturistických tras v terénu přímo určených pro terénní cyklistiku, když trasy budou využívat stávající síť lesních cest a stezek, polních cest a pěšin, a současně budou vedeny i zajímavými místy. Tyto trasy je třeba vhodně zkombinovat s již vyznačenými trasami pro pěší turisty. Je ale nutné se přitom vyhnout takovým místům, kde by mohlo docházet k důvodným konfliktům mezi pěšími turisty a cykloturisty. Jako vhodné se jeví vyznačení tras umožňující dobu jízdy od 1 hod až do 3 hod vyjížděky, bráno čistého času jízdy bez přestávek, v různém stupni technické a fyzické obtížnosti. Takto vyznačené trasy by bylo vhodné doplnit relativně krátkými úseky s uměle vybudovanými přírodními stezkami, singltrailly. Vyznačené trasy musí navíc splňovat očekávání terénních cyklistů co do celkově maximálně pozitivního dojmu z jízdy (Česko jede, 2011, a).

2. 3. 2 Výzkum ČeMBA

ČeMBA, o.s., v rámci své činnosti provedla obdobný výzkum. Provedený výzkum se zaměřil více na požadavky cyklistů na specifikaci cesty nebo stezky, po které se daný typ cyklisty pohybuje.

Rovněž z výsledků tohoto výzkumu je zřejmé, že nejen terénní cyklisté, ale i cykloturisté preferují jízdu po cestách s přírodním povrchem. Stejně tak je u obou skupin žádaná hravost a pestrost cesty, jízda v přírodě, přičemž ani cykloturisté se nebrání zvýšené tělesné námaze a zvýšeným nárokům na techniku ovládání kola (Obrázek 7).

| | dopravní cyklistika | cykloturistika | terénní cyklistika |
|----------------------------------|---------------------|----------------|--------------------|
| rychlost a efektivnost přesunu | ++ | 0 | -až-- |
| nenáročný výškový profil trasy | ++ | -až+ | -až-- |
| přírodní povrch cesty | -až0 | 0 až+ | ++ |
| hravost a pestrost cesty | - | 0 až+ | ++ |
| tradiční turistické cíle | -- | ++ | 0 až+ |
| lesní a krajinný zážitek | - | -až++ | ++ |
| fyzická náročnost | -- | -až+ | 0 až++ |
| nároky na techniku ovládání kola | -- | -až+ | - až++ |

legenda

| | | | | |
|------------------|------------|-----------|----------|----------------|
| -- | - | 0 | + | ++ |
| vůbec nevyžaduje | nevyžaduje | neutrální | vyžaduje | nutně vyžaduje |

Obrázek 7. Preference cyklistů podle výzkumu ČeMBA (ČeMBA, 2012, c).

2. 3. 3 Zahraniční zkušenosti

V zahraničí je terénní cyklistika považována za zcela obvyklou činnost. Příklady ze zahraničí mohou podnítit snahu o podporu a rozvoj terénní cyklistiky v České republice, potažmo na Olomoucku.

Ve Švýcarské konfederaci existuje propracovaný komplexní systém podpory cestovního ruchu prostřednictvím pohybových aktivit (Schweizmobil, 2012). Tento systém zahrnuje samostatnou nabídku silniční cyklistiky, terénní cyklistiky, turistiky a dalších možností pohybových aktivit. Terénní cyklistika je prezentována jako zcela samostatný a plnohodnotný produkt. Zájemcům o tuto činnost je současně permanentně vštěpována nezbytnost ochrany

životního prostředí, ovšem bez zásadních restrikcí. Ochrana životního prostředí zde vychází z osobní odpovědnosti každé osoby. Terénní cyklistika ve Švýcarsku je dále samostatně podporována na různých regionálních úrovních nebo v různých podobách, a to jako zcela běžná součást nabídky rekreace a podpory cestovního ruchu (Velo-Explorer, 2012). Konkrétní příklad podpory terénní cyklistiky lze nalézt např. v destinaci Verbier (kanton Valais). Jsou zde vyznačeny trasy určené pro terénní cyklistiku ve třech různých úrovních fyzické obtížnosti, v kombinaci se třemi různými úrovněmi technické obtížnosti. Trasy jsou navrženy jako okruhy, u každého okruhu je uvedený konkrétní údaj o předpokládané době čistého času jízdy s celkovým počtem na trase vystoupaných a sestoupaných výškových metrů. Některé okruhy je možno vzájemně kombinovat. Na vyznačených trasách se terénní cyklista např. dostane do nadmořské výšky přesahující 2.500 m až k ledovci. V informačním středisku je k dispozici podrobná a přehledná mapa se všemi informacemi (Příloha č. 3). Součástí mapy je doporučení pro uživatele terénních cyklotras na dodržování konkrétních bezpečnostních preventivních pokynů (Verbier, 2012).

Rovněž ve Skotsku je terénní cyklistika oficiálně prezentována jako samostatný celek (MtbHolidayScotland, 2012). Návštěvníkům je nabízena v různých formách, ať v podobě krátké technicky obtížnější jízdy, v podobě turné, apod., společně s místním jídlem, pitím a pohostinností. Terénní cyklistika je představována jako jedna z možností, jak poznat Skotsko v celé své kráse.

V Itálii je terénní cyklistika nabízena jako letní varianta ke v zimě provozovanému sjezdovému lyžování (Dolomiti-Adventures, 2012). I zde je terénní cyklistika zcela běžnou a přirozenou záležitostí, se kterou plánovaně počítají nejen sítě hotelů, ale pro terénní cyklistiku je připraven i celý produkt doprovodných služeb, např. v podobě servisních míst nebo půjčoven horských kol. Byl vybudován celý systém terénních cyklotras v různých variantách fyzické a technické náročnosti (Dolomiti Brenta Bike, 2012).

2. 4 Možnosti využití podpory terénní cyklistiky

V této kapitole jsou popsány základní možnosti využití podpory terénní cyklistiky, zejména jako prostředek podpory cestovního ruchu, dále jako prostředek pohybové aktivity a prostředek prevence kriminality.

2. 4. 1 Prostředek podpory cestovního ruchu

Podle Indrové (2009) se cestovní ruch stal neodmyslitelnou součástí dnešní společnosti. V rámci cestovního ruchu se každoročně dává do pohybu velké množství lidí, kteří ve svém

volném čase opouští místo svého bydliště za účelem rekreace, poznání nových lidí a styku s nimi a z celé řady dalších důvodů.

Rekreace, např. v podobě cvičení pro tělesnou kondici, golf, týmové hry, individuální sporty, rizikové aktivity, vodní sporty, lov zvěře a ryb, tanec, a turistika v podobě pěší turistiky, cykloturistiky nebo vodní turistiky, je součástí a aktivitou sportovního cestovního ruchu (Jakubíková, 2009).

Indrová (2009) upozorňuje, že cestovní ruch se stává výrazným ekonomickým faktorem. Aby ale účast na cestovním ruchu mohla být vůbec realizována, je třeba jí zabezpečit širokou škálou ekonomických činností, a to v podobě služeb a zboží.

Přínosy cestovního ruchu lze hodnotit z hlediska ekonomického (tvorba nových pracovních příležitostí, zdroj kapitálu, podněcuje rozvoj řemesel), dále z hlediska sociálního (lepší vybavenosti a úrovní veřejných služeb, oživení folklóru a místních tradic) a také z hlediska environmentálního (využívání regionálního přírodního potenciálu). Cestovní ruch má pochopitelně rovněž svá rizika, a to v podobě škod na životním prostředí (znečišťování vody, půdy, ovzduší, devastace fauny a flóry) a v podobě socio-kulturních změn lokality, jako jsou např. změny životního stylu místních obyvatel (Czechtourism, 2012).

Sportovně rekreační služby jsou z hlediska cíle účasti na cestovním ruchu považovány za jedny z nejvýznamnějších služeb. Umožňují aktivně využívat přírodní a uměle vytvořené podmínky pro rozvoj sportu, rekreace a turistiky. Jejich poskytování a spotřeba souvisí se snahou využít volný čas formou aktivního odpočinku (Czechtourism, 2012).

Nabídka terénní cyklistiky by proto měla být přirozenou součástí nabízených služeb.

2. 4. 2 Prostředek pohybové aktivity

Nedostatečná pohybová aktivita má úzký vztah ke vzniku a rozvoji řady civilizačních onemocnění (Máček & Máčková, 2002).

Pohyb je v současné době u většiny lidí omezován na minimum, stávají se pohodlnými, a to se také negativně projevuje na jejich zdravotním stavu (Vítek, 2007).

Celosvětová úroveň obezity se od roku 1980 více než zdvojnásobila. V roce 2008 bylo více než 1,4 miliardy dospělých osob starších 20ti a více let s nadváhou. Z nich bylo více než 200 milionů mužů a téměř 300 milionů žen obézních. V roce 2010 bylo více než 40 milionů dětí mladších pěti let s nadváhou. 65% světové populace žije v zemích, kde v důsledku nadváhy a obezity zemře více lidí než na podvýživu (WHO, 2012).

Pravidelná pohybová aktivita přináší lidem řadu benefitů. Zlepšením fyzické zdatnosti a redukcí tělesné hmotnosti dochází k významným fyziologickým změnám v těle. Zlepšení zdravotního stavu prostřednictvím pravidelné pohybové aktivity zvyšuje kvalitu života a psychickou pohodu (Stejskal, 2004).

Mezi terénní cyklistikou je úzká vazba na pohybovou rekreaci, která, jak uvádějí Hodaň a Dohnal (2005), je zaměřená na veškerou fyzickou, pohybovou činnost člověka, jejímž důsledkem jsou prožitky a žádoucí změny i v oblasti psychické a sociální.

2. 4. 3 Prostředek prevence kriminality

Kriminalitou nebo-li také zločinností se rozumí souhrn činů, které mají hromadné charakteristické znaky značně ohrožující jednotlivce i společnost a jsou platnými zákony označeny za trestné činy. Tento sociálně patologický jev má společenské i osobnostní aspekty. Kriminalita z latinského („crimen“ = vina, zločin) je určitý soubor trestních činností. Je to společensky nebezpečný jev (Novotný, Zapletal, & kol., 2004).

Prevence kriminality je oproti tomu relativně účinným nástrojem, jak předcházet a zabránit alespoň částečně v páchání trestné činnosti. Smyslem prevence je působit jednak na samotné pachatele trestné činnosti a vyvíjet snahu s cílem v určité míře je odradit od páchání kriminality a současně působit na potenciální oběti.

Vláda České republiky přijala usnesení č. 925 ze dne 14.12.2011 ke Strategii prevence kriminality v České republice na léta 2012 až 2015.

Podle toho, komu jsou preventivní aktivity určeny, členíme prevenci kriminality na:

- Primární – je určena veškerému obyvatelstvu, se zaměřením především na vzdělávací, výchovné, poradenské, osvětové a volnočasové aktivity. Cílem je ovlivnit děti a mládež.
- Sekundární – orientovaná na potenciální pachatele a oběti, adresována kriminálně rizikovým skupinám – záškoláctví, gamblerství, drogové a alkoholové závislosti, bezdomovce, nezaměstnané mladistvé a zabývá se příčinami kriminogenních situací.
- Terciální – spočívá v předcházení kriminální recidivě pachatelů – resocializace pachatelů (poskytování sociálního a rodinného poradenství, pomoc při hledání bydlení, pracovního uplatnění), a recidivě u obětí – poskytnutí odborné pomoci při napravení následků trestného činu. Resocializační a neintegrační opatření, práce s pachateli při věznicích, výchovných ústavech. Cílem je zlepšení fungování člověka ve společnosti (Novotný, Zapletal, & kol., 2004).

Terénní cyklistiku lze využít jako vhodnou formu primární prevence v podobě atraktivní volnočasové aktivity.

2. 5 Právní aspekty terénní cyklistiky

Terénní cyklistika je pohybovou aktivitou, která je provozována v přírodě, ve venkovním prostředí, mimo uzavřené prostory budov, hřišť nebo sportovišť. Dochází tak přirozeně ke střetům s právy jiných osob, zejména s právy vlastnickými. Proto je nezbytné vymezit právní předpisy upravující předmětnou činnost a zaměřit se i na výklad pojmů, který se různí podle názoru vzájemně odlišných zájmových skupin. Výklad je třeba hledat u právních autorit jako je Ústavní soud České republiky, Nejvyšší soud České republiky, Nejvyšší správní soud České republiky, Veřejný ochránce práv, apod.

V rámci právního systému České republiky neexistuje zákon, který by výlučně upravoval podmínky provozování terénní cyklistiky. Existují ale právní normy, které se pohybem v terénu či jízdou na kole v terénu, byť okrajově, zabývají, nebo lze regulaci takové činnosti dovést, respektive jsou z pohledu terénní cyklistiky podstatné.

2. 5. 1 Občanský zákoník

Každý je povinen počínat si tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví, na majetku, na přírodě a životním prostředí (§ 415 zák. č. 40/1964 Sb.).

Podle Nejvyššího soudu ČR (2011) ustanovení § 415 občanského zákoníku vyjadřuje obecnou prevenční povinnost, která se vztahuje na všechny. Jde o závaznou povinnost každého dodržovat nejen povinnosti uložené právními předpisy a povinnosti převzaté smluvně, ale jde i o povinnost – i bez konkrétně stanoveného pravidla chování – počínat si natolik obezřetně, aby žádným jednáním nebo opomenutím nevznikla škoda jiným ani jemu samému. Jedná se o závaznou právní povinnost určitým způsobem se chovat a její nedodržení představuje protiprávní jednání. Aplikace § 415 občanského zákoníku přichází v úvahu jen tehdy, není-li tu konkrétní právní úprava, vztahující se na jednání, jehož protiprávnost se posuzuje.

Ve vztahu k terénní cyklistice to znamená, že pokud neexistuje konkrétní právní úprava, obecně je třeba se chovat a jednat tak, aby nedocházelo ke vzniku škod.

Nejvyšší soud ČR (2011) dále doplňuje, že pokud si někdo počíná v rozporu s obecně stanovenou prevenční povinností, chová se protiprávně a má odpovědnost za škodu.

2. 5. 2 Katastr nemovitostí

Katastr nemovitostí České republiky je evidence, která zahrnuje popis a údaje o nemovitostech, např. pozemcích, zejména jejich polohové určení. Pozemky se člení podle druhu na ornou půdu, chmelnice, vinice, zahrady, ovocné sady, trvalé travní porosty (dále jen "zemědělské pozemky"), lesní pozemky, vodní plochy, zastavěné plochy a nádvoří a ostatní plochy (§ 2 odst. 3 zák. č. 344/1992 Sb.).

Les je nemovitým majetkem, stejně jako např. budova nebo zahrada. Jeho vlastník s ním může nakládat v souladu se zákonem. To potvrzuje Ústavní soud ČR (2000), který uvádí, že pokud existuje evidence pozemků v podobě parcel, je pozemek věcí v právním slova smyslu a evidovaným pozemkem lze dále, při splnění některých zákonem předepsaných podmínek a náležitostí, právně disponovat.

Lze se setkat s názorem, že vlastník lesa jako majitel pozemku v obecné rovině odpovídá za vzniklou škodu např. pádem stromu nebo větve se současným vznikem zranění osoby, a vlastníci lesa se tudíž brání rozvoji terénní cyklistiky.

Je proto nutno připomenout, že vlastník lesa je omezen v nakládání se svým pozemkem již tím, že je zákonem dáno obecné právo vstupu osob do lesa (ust. § 19 lesního zákona). Vlastník lesa tedy obecně nemůže zakázat vstup na svůj pozemek (mimo výjimku dle ust. § 19 odst. 3 lesního zákona). Podle stanoviska Ústavního soudu ČR (2008) je omezení vlastnického práva v souladu s Ústavou možné pouze ve veřejném zájmu, na základě zákona a za náhradu, přičemž míra a rozsah omezení musí být proporcionální ve vztahu k cíli, který omezení sleduje, a k prostředkům, jimiž je omezení dosahováno. Tam, kde jedna z těchto podmínek nuceného omezení vlastnického práva absentuje, například zákon nepředpokládá poskytnutí kompenzace za jeho omezení, jedná se o neústavní porušení vlastnického práva.

2. 5. 3 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci (§ 2 odst. 1 zák. č. 13/1997 Sb.). Nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo (§ 2 zák. č. 361/2000 Sb.). Pozemní komunikace jsou všechny cesty, po nichž je možno se pohybovat pěšky nebo na jízdním kole. Z použitého pojmu dopravní cesta, nikde v tomto zákoně, nevyplývá žádné omezení v užívání pozemních komunikací v závislosti na šířkovém profilu cesty.

Pozemní komunikace se dále dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace (§ 2 odst. 2 zák. č. 13/1997 Sb.). Jinak řečeno, všechny pozemní komunikace lze obecně užívat vozidly, tedy i jízdními koly, pokud na nich provoz nebyl omezen zákonem nebo v souladu se zákonem, např. na dálnici, apod. Z pohledu terénní cyklistiky jsou nejzajímavější místní a zejména účelové pozemní komunikace.

2. 5. 3. 1 Místní komunikace

Místní komunikace jsou takové komunikace, které slouží převážně místní dopravě na území obce (§ 6 zák. č. 13/1997 Sb.). Podle Ústavního soudu ČR (2001) jsou místními komunikacemi také samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny, apod.

Přestože se za místní komunikace, tedy obecně za pozemní komunikaci, považuje i chodník, nebo stezka pro pěší, nelze na taková místa uplatňovat právo jízdy na jízdním kole, neboť pohyb po nich je zákonem vymezen toliko chodcům (§ 53 zák. č. 361/2000 Sb.).

Veřejný ochránce práv (2007) k tomu uvádí, že místní komunikace, jak vyplývá z názvu, slouží k místní dopravě na území obce, mnohé komunikace svému účelu slouží už od nepaměti, a musí proto být zařazeny do takzvané sítě místních komunikací jako veřejné cesty.

2. 5. 3. 2 Účelové komunikace

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků (§ 7 odst. 1 zák. č. 13/1997 Sb.).

Podle Nejvyššího soudu ČR (2000) je účelovou komunikací taková pozemní komunikace, která splňuje znaky uvedené v § 7 zákona o pozemních komunikacích, a to i v případě, že o charakteru této pozemní komunikace nebylo vydáno žádné správní rozhodnutí. Účelová komunikace totiž nemusí být stavbou, která by vyžadovala stavební povolení.

Veřejný ochránce práv (2007) uvádí, že o vzniku účelové komunikace se nevydává žádné správní rozhodnutí. Dále podle Veřejného ochránce práv (2007) jsou účelovými komunikacemi typicky dopravně méně významné komunikace v obcích, lesní a polní cesty, komunikace v chatových osadách, atd. Účelová komunikace nemusí mít dokonce ani zpevněný povrch. Ze zákona nevyplývá, že by musela být zapsána jako komunikace

v katastru nemovitostí. Rozhodující je faktický stav takřkajíc „v terénu“. Podstatné je především to, zda jde o zřetelnou cestu v terénu, která je prokazatelně určena k užívání vozidly a chodci pro účely dopravy.

Příslušný silniční správní úřad může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s příslušným orgánem Policie České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka (§ 7 odst. 1 zák. č. 13/1997 Sb.). Podle Veřejného ochránce práv (2007) to prakticky znamená, že na komunikaci může být umístěna dopravní značka omezující vjezd některých druhů vozidel, např. nad určitou váhu. Majiteli pozemní komunikace může být dovoleno i umístění závory nebo jiné fyzické překážky, ale nebrání užívání komunikace chodci nebo cyklisty.

Dále Veřejný ochránce práv (2007) rozvádí, že účelovou komunikací se příslušná část pozemku stává přímo ze zákona, pokud je využívána jako dopravní cesta pro vozidla a chodce a současně slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Může být ve vlastnictví kohokoliv, tedy i soukromé osoby.

Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném objektu nebo prostoru. Tato účelová komunikace ale není veřejně přístupná (§ 7 odst. 2 zák. č. 13/1997 Sb.).

2. 5. 3. 3 Obecné právo veřejné cesty

Všechny pozemní komunikace je v mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených zákonem možno užívat bezplatně obvyklým způsobem bez omezení a k účelům, ke kterým jsou určeny, dále jen „obecné užívání“ (§ 19 odst. 1 zák. č. 13/1997 Sb.).

Obecné užívání nelze aplikovat na ty pozemní komunikace, které jsou zpoplatněny zákonem, např. dálnice, nebo silnice pro motorová vozidla (§ 19 odst. 1 zák. č. 13/1997 Sb.). Obecného užívání cesty není možno se domáhat v uzavřeném objektu nebo prostoru (§ 7 odst. 2 zák. č. 13/1997 Sb.).

Ze zákona jasně vyplývá právo obecného užívání cesty na vlastní nebezpečí. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace (§ 19 odst. 1 zák. č. 13/1997 Sb.).

Podle Nejvyššího soudu ČR (2002) nespadá obecné užívání pozemních komunikací do soukromého práva, ale jde o veřejnoprávní oprávnění, které vychází ze zákona o pozemních komunikacích. Pokud tedy zřídí vlastník pozemku účelovou komunikaci anebo souhlasí, byť i konkludentně, s jejím zřízením (aniž by šlo o komunikaci v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu), se stává tato komunikace veřejně přístupnou a vztahuje se na ni nadále obecné užívání.

Nejvyšší soud ČR (2003) dále uvádí, že veřejnou cestou – účelovou komunikací se pozemek v soukromém vlastnictví stává věnováním. Je-li cesta věnována obecnému užívání, nemůže být odňata soukromoprávní dispozicí vlastníka. Byla-li cesta vedoucí přes pozemek v soukromém vlastnictví od nepaměti veřejně užívána z naléhavé komunikační potřeby, jde o účelovou komunikaci.

Týž názor zastává i Nejvyšší správní soud ČR (2004). Ten ale upozorňuje, že průkaznost „veřejnosti“ je problematická a sporná zejména u velmi starých cest. Pozemek, který je v soukromém vlastnictví, lze uznat za veřejnou cestu jen tehdy, jsou-li splněny dva předpoklady, a to že pozemek byl věnován k obecnému užívání buď výslovným projevem, nebo z konkludentních činů vlastníka. Druhým předpokladem je skutečnost, zda obecné užívání slouží k trvalému uspokojení nutné komunikační potřeby.

K zániku účelové komunikace a tudíž k zániku obecného užívání podle Nejvyššího soudu ČR (2005) nemůže dojít např. zánikem družstva. Právo družstevního užívání pozemků zahrnovalo zřídit na sdruženém pozemku účelovou komunikaci. Pokud byla taková účelová komunikace platně zřízena, ani zánik družstevního práva užívání tohoto pozemku nemohl vést k zániku účelové komunikace.

Ústavní soud ČR (2008) upozorňuje, že podmínkou pro veřejné užívání soukromého pozemku je existence nutné komunikační potřeby. Pokud existuje jiný způsob, jak dosáhnout sledovaného cíle, aniž by došlo k omezení vlastnického práva, je třeba dát před omezením vlastnického práva přednost těmto jiným způsobům. Současně Ústavní soud akceptuje v obecné rovině názor, že právo veřejného přístupu na pozemek je způsobilé přecházet z vlastníka na vlastníka a není třeba souhlasu nového vlastníka, pokud byl souhlas dán vlastníkem předchozím. To ale platí při přechodu práva mezi soukromými subjekty, nikoliv v restituci. Pojem komunikační nezbytnost pak nespočívá sám o sobě pouze ve zkrácení cesty nebo v usnadnění pohybu v městské aglomeraci.

Tento výklad převzal Nejvyšší správní soud ČR (2009), podle kterého skutečnost, že soukromý vlastník pozemku nebo jeho předchůdce upravil právo cesty a jízdy formou věcného břemene, nasvědčuje spíše tomu, že vlastník neměl v úmyslu povolit neomezené užívání komunikace na jeho pozemku neurčitým okruhem třetích osob. Konkludentní souhlas s obecním užíváním nelze bez dalšího vyvodit z toho, že vlastník nebo jeho předchůdce účelovou komunikaci neplotili ani neoznačili jako soukromý pozemek se zákazem vstupu.

Veřejný ochránce práv (2007) vyslovuje názor, že pokud účelová komunikace v minulosti vznikla jako veřejně přístupná a silniční správní úřad v minulosti nerozhodl o omezení přístupu na ni, nemůže nový vlastník svévolně bránit veřejnosti v jejím užívání, ať fyzickou zábranou nebo vybíráním poplatku za průchod.

Obdobně se vyjadřuje i Nejvyšší správní soud ČR (2011), podle kterého je vlastník pozemku vázán byť i konkludentním souhlasem svého právního předchůdce s tím, aby byl tento pozemek užíván jako veřejná účelová komunikace ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích; to však neplatí v případě, kdy k věnování pozemku obecnému užívání jako veřejné cesty došlo v době, kdy byl tento pozemek protiprávně odňat původnímu vlastníkovi, pokud byl posléze tomuto vlastníkovi nebo jeho právním zástupcům navrácen v restituci.

2. 5. 3. 4 Zánik obecného práva veřejné cesty

Nejvyšší soud ČR (2003) uvádí, že pokud byla cesta věnována obecnému užívání, nemůže její vlastník jednostrannou dispozicí právo veřejné cesty odstranit.

Podle Veřejného ochránce práv (2007) se dá pouze dovozovat, že stejně jako ke vzniku, ani k zániku účelové komunikace není třeba žádného rozhodnutí ze strany úřadu. Účelová komunikace zanikne tím, že fakticky vyjde z užívání, tedy když ztratí svou dosavadní dopravní funkci. Pokud dojde k vyřazení místní komunikace ze sítě místních komunikací, nedojde současně k jejímu zániku, ale stane se komunikací účelovou. Vždy platí, že musí jít o stav pokojný a dlouhodobý.

V praxi je možno se setkat se situací, kdy dojde ke sporu o přístup mezi uživatelem cesty a majitelem pozemku, který je jako cesta využíván, např. majitel pozemku zneprůchodní účelovou komunikace. V takovém případě je třeba se obrátit na příslušný obecní úřad. Rovněž se může stát v místech, kde účelová komunikace evidovaná v katastru nemovitostí vedoucí přes jeden pozemek jednoho vlastníka těsně přiléhá k jinému pozemku druhého vlastníka evidovanému jako orná půda, a který je současně aktivně obhospodařován takovým

způsobem, že vlastník nebo uživatel pole svou činností zasáhne též do pozemku sousedního a učiní onu veřejnou cestu neprůchodnou. I v takovém případě je nezbytné se obrátit na příslušný obecní úřad.

K oběma těmto situacím se vyjadřuje Veřejný ochránce práv (2007), podle něhož orgány státu, které zodpovídají za výkon státní správy v oblasti pozemních komunikací, se nazývají silniční správní úřady. Každý obecní úřad (tzn. i úřady nejmenších, tzv. „jedničkových“ obcí) je ze zákona silničním správním úřadem pro místní a účelové komunikace na svém území. Obecní úřad je povinen se řídit zákonem o pozemních komunikacích a posoudit, zda sporný pozemek má charakter veřejně přístupné pozemní komunikace. Pokud dospěje k tomu, že ano, musí hájit veřejný zájem na užívání tohoto pozemku. Uvedené stanovisko se vztahuje k takovým účelovým komunikacím, které procházejí přes pozemky, které nejsou evidovány jako komunikace.

2. 5. 4 Les

Účelem lesního zákona je stanovit předpoklady pro zachování lesa, péči o les a obnovu lesa jako národního bohatství, tvořícího nenahraditelnou složku životního prostředí, pro plnění všech jeho funkcí a pro podporu trvale udržitelného hospodaření v něm (§ 1 zák. č. 289/1995 Sb.).

V důvodové předkládací zprávě Vlády ČR (1995) k lesnímu zákonu je uvedeno, že účelem navrhovaného zákona je vytvořit právní předpoklady pro zachování lesů, pro zlepšení jejich stavu a pro jejich racionální využívání tak, aby bylo trvale zajišťováno plnění všech funkcí lesa. Zákonná ustanovení jsou zaměřena na dosažení souladu mezi zájmy vlastníků lesů a veřejnými zájmy a vymezují působnost orgánů státní správy lesů. Funkcemi lesa jsou přínosy podmíněné existencí lesa, které se dělí na produkční a mimo-produkční (§ 2 písm. a) zák. č. 289/1995 Sb.). Není snadné vyjmenovat všechny mimo-produkční funkce lesa, kterých je celá řada, například funkce půdo-ochranná, rekreační a další.

Každý má právo vstupovat do lesa na vlastní nebezpečí, přitom je povinen les nepoškozovat a dbát pokynů vlastníka lesa, nebo nájemce nebo jeho zaměstnanců (§ 19 odst. 1 zák. č. 289/1995 Sb.). Historicky tradičním obsahem pojmu „obecné užívání lesů“ v našich podmínkách je podle Staňka (1996) právo každého občana vstupovat do každého lesa bez ohledu na to, kdo je vlastníkem. Pojem „vstupovat do lesa na vlastní nebezpečí“ použitý v ust. § 19 lesního zákona není možné chápat pouze úzce ve smyslu pěší chůze nebo jiného druhu pohybu pěšky. V takovém případě by totiž význam slova „vstupovat“ znamenal, že např.

chodec by se po lese pohyboval na vlastní nebezpečí, ale osoby pohybující se po lese např. na jízdním kole nebo na koni by byly zvláště chráněny. Takový výklad by zcela nedůvodně zvýhodňoval jednu skupinu osob před druhou. Proto je nutné přijmout takový výklad, že všechny osoby pohybující se po lese tak činí na vlastní nebezpečí.

V lesích dochází k hospodářské činnosti, zejména se jedná o těžbu a svoz dřeva. V takových případech lze aplikovat ust. § 19 odst. 1 větu druhou lesního zákona a přechodně a lokálně omezit vstup do daného místa v lese. Terénní cyklisté minimálně v zájmu ochrany svého života a zdraví musí takové přechodné omezení akceptovat, nepohybovat se v místech aktuálně prováděné těžby, pod koly lesních traktorů, apod.

V lesích je zakázáno mimo lesní cesty a vyznačené trasy jezdit na kole, na koni, na lyžích nebo na saních (§ 20 odst. 1 písm. j) zák. č. 289/1995 Sb.). Staněk (1996) upozorňuje, že účelem zákazu uvedeného pod písmenem j), není omezit rekreační funkci lesa a její naplňování, ale chránit les.

Lesní cesta je účelovou komunikací. Podle Veřejného ochránce práv (2007) jsou účelovými komunikacemi typicky dopravně méně významné komunikace v obcích, lesní a polní cesty, komunikace v chatových osadách. Účelová komunikace nemusí být zpevněná. Postačí, je-li znatelná v terénu.

Obecné právo terénního cyklisty pohybu po lesní cestě není možné vymezit na takové lesní cesty, které svými šířkovými poměry umožňují např. jízdu dvoustopých vozidel nebo traktorům s argumentací o nesplnění technických požadavků na lesní cesty, např. její šířky, zejména s odkazem na ust. § 2 odst. 1 písm. a) vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 433/2001 Sb. ze dne 03.12.2001, kterou se stanoví technické požadavky pro stavby pro plnění funkce lesa. Podle Nejvyššího soudu ČR (2006) totiž není možné pominout účel uvedené vyhlášky. Ta stanoví technické požadavky pro stavby k plnění funkcí lesa a definice „lesní cesty“, jak je obsažena v § 2 odst. 1 písm. a), je definicí výslovně jen pro účely této vyhlášky. Ze znění § 7 zák. č. 13/1997 Sb. navíc jednoznačně vyplývá, že „lesní cesta“ je současně účelovou komunikací, což je pojem, s nímž operuje právě zákon o pozemních komunikacích.

Pojem vyznačená trasa není v zákoně blíže rozveden nebo vyložen. Z pohledu terénního cyklisty lze proto za vyznačenou trasu považovat již vyznačené turistické nebo lyžařské trasy po kterékoliv pozemní komunikaci, ale nikoliv ve volném terénu. Například podle Staňka (1996) se vyznačenými trasami rozumí např. stezky značené turistickými značkami nebo jiným způsobem (např. tyčemi značené lyžařské trasy) nebo trasy vyznačené pro daný účel (např. pro jízdu na horských kolech) vlastníkem lesa nebo jiným subjektem se souhlasem

vlastníka lesa. Pro výkladovou praxi k pojmům lesní cesta a vyznačená trasa z pohledu terénní cyklistiky je

nutné doporučit vyhnout se takovým místům, kde by z důvodu místních podmínek, zejména z titulu hustého provozu chodců a současně velmi nepříznivého šířkového a podélného profilu cesty nebo stezky, mohlo docházet ke vzniku škod a současně ke zbytečným konfliktům mezi pěšími turisty a cykloturisty, zejména na strmé pěšině vedoucí po úbočí kopce, v průchodech mezi skalami nebo na jiných místech, kde je pohyb cyklistů evidentně nevhodný nebo nebezpečný.

2. 5. 5 Ochrana přírody a krajiny

Ochraně přírody a krajiny je obecně nezbytné věnovat náležitou pozornost. Při provozování terénní cyklistiky je k ochraně přírody a krajiny přistupovat nejen podle zákona, ale je nezbytné se chovat obecně ohleduplně ke všemu, s čím je možné se v přírodě setkat.

Je nezbytné přispět k udržení a obnově přírodní rovnováhy v krajině, k ochraně rozmanitosti forem života, přírodních hodnot a krás, k šetrnému hospodaření s přírodními zdroji (§ 1 zák. č. 114/1992 Sb.).

Pohybovat se v přírodě z pohledu obecné ochrany přírody a krajiny je možné po všech cestách, stezkách nebo vyznačených trasách, vyjma území se zvláštním statutem ochrany (Hermová & Slavík, 2012). Není ale možné se domáhat práva jízdy na jízdním kole volným terénem, nebo takovou jízdu praktikovat.

Orgán ochrany přírody může ze zákona stanovit omezení vedoucí k ochraně přírody a krajiny, pokud by hrozilo zničení, poškození nebo rušení stavu v daném území přírody (§ 64 zák. č. 114/1992 Sb.). Orgánem ochrany přírody na Olomoucku je Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Olomouckého kraje a AOPK CHKO Litovelské Pomoraví.

Některá místa jsou zákonem označena za zvláště chráněná území. Na takových územích lze očekávat omezení pohybu cyklistů. Zvláště chráněnými územími jsou národní parky, CHKO, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky (§ 14 odst. 2 zák. č. 114/1992 Sb.).

2. 5. 5. 1 Národní parky

Na celém území národních parků je zakázáno jezdit na jízdním kole mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody (§ 16 odst. 1 písm. f) zák. č. 114/1992 Sb.).

V národním parku je tedy legální jezdit na kole pouze po silnicích, místních komunikacích a cyklotrasách přímo schválených správou parku. Informace o povolených cyklotrasách jsou zveřejněny v propagačních materiálech a jsou vyznačeny v terénu (Hermová & Slavík, 2012). Ze zákona přímo vyplývá, že jízda na jízdním kole není v národním parku dovolena na účelových komunikacích, pokud taková cesta nebyla současně vyznačena jako cyklotrasa.

2. 5. 5. 2 Chráněné krajinné oblasti

Místa označená jako CHKO obecně ze zákona nijak neomezují jízdu na jízdních kolech po všech pozemních komunikacích, tedy i po účelových komunikacích. Podmínky pro jízdu na jízdním kole v takových místech lze obecně považovat za stejné jako v lese. V rámci těchto území ale bývají často vyhlášeny národní přírodní rezervace, kde může být provoz cyklistů významně omezen (Hermová & Slavík, 2012).

Například v CHKO Litovelské Pomoraví se konkrétně jedná např. o lesní stezku mezi Litovlí a obcí Mladeč okolo řeky Moravy, která je vyznačena červenou turistickou značkou, a která prochází přes NPR Vrapač. Po této stezce je možné projít pouze pěšky.

V rámci chráněných krajinných oblastí mohou být dále vyhlášeny i chráněné oblasti v rámci NATURA 2000 v podobě Ptačích oblastí, kde může být pohyb cyklistů významně omezen.

2. 5. 5. 3 Národní přírodní rezervace

Za NPR se vyhláší území, které mají mimořádné přírodní hodnoty, nebo jsou jinak významné nebo jedinečné (§ 28 odst. 1 zák. č. 114/1992 Sb.).

Na celém území NPR je zakázáno vstupovat nebo vjíždět mimo cesty vyznačené se souhlasem orgánu ochrany přírody (§ 29 písm. d) zák. č. 114/1992 Sb.). V NPR je tedy stejně jako v národních parcích ze zákona zakázáno „jezdit na kolech mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody“. Opět je tedy třeba dávat pozor na to, zda se pohybujeme po oficiálně schválené cyklotrase či nikoliv (Hermová & Slavík, 2012).

Na Olomoucku je poměrně velké množství takových vzácných lokalit, ať již dříve zmíněná NPR Vrapač, dále NPR Třesín, NPR Špraněk, aj. Je doporučeno věnovat zvýšenou pozornost konkrétním vyhlášovacím dokumentům příslušných úřadů. Je velmi snadné dohledat jak příslušné dokumenty, tak mapový podklad (AOPK, 2012). Území NPR je potom vždy vyznačeno v terénu.

2. 5. 5. 4 Přírodní rezervace, Národní přírodní památky a Přírodní památky

Pro tyto tři kategorie zvláště chráněných území není obecně ze zákona přístup cyklistů upraven. To však neznamená, že cyklisté mohou automaticky jezdit po kterýchkoliv cestách. Omezení pohybu cyklistů totiž může být uvedeno v bližších důvodových podmínkách ve vyhlášovacích dokumentech jednotlivých lokalit (Hermová & Slavík, 2012).

Tato chráněná území jsou rovněž vždy vyznačena v terénu.

2. 5. 5. 5 NATURA 2000, Ptačí oblast, Evropsky významná lokalita

Provoz cyklistů v těchto oblastech není obecně ze zákona omezen, opět je třeba respektovat místní podmínky a ověřit případné přechodné nebo i trvalé omezení provozu cyklistů ve vyhlášovacích dokumentech.

Například v § 3 odst. 1 písm. c) Nařízení vlády č. 23/2005 Sb. ze dne 15.12.2004, kterým byla vyhlášena Ptačí oblast Litovelské Pomoraví, není možno bez souhlasu orgánu ochrany přírody mj. vytyčovat nové cyklistické trasy. Pojem vyznačovat nové cykloturistické trasy je třeba chápat i ve významu slova virtuálně, nikoliv pouze fyzicky v terénu.

Rozsah Ptačí oblasti Litovelské Pomoraví je totožný s územním vymezením CHKO Litovelské Pomoraví. Na Olomoucku je mimo Ptačí oblast Litovelské Pomoraví vyhlášena Ptačí oblast Libavá. Ta se oblasti uvažované pro tuto práci dotýká pouze okrajově. Ptačí oblast Libavá totiž současně kopíruje území vojenského újezdu Libavá, kam je vstup ze zákona obecně zakázán.

2. 5. 5. 6 Přírodní parky, aj.

Přírodní parky, významné krajinné prvky nebo přechodně chráněné plochy spadají do tzv. obecné ochrany přírody. Jedná se o oblasti s významnými estetickými a přírodními hodnotami, které ale nejsou chráněny jako národní parky nebo národní přírodní rezervace. Při závažném zájmu ochrany přírody však může být pohyb osob v takových místech důvodně omezen, tedy i pohyb cyklistů (Hermová & Slavík, 2012).

Opět i zde je třeba odkázat na vyhlášovací dokumenty jednotlivých oblastí. V oblasti Olomoucka se jedná např. o Přírodní park Velký Kosíř, Přírodní park Údolí Bystřice nebo Přírodní park Sovinecko, kde ale pohyb cyklistů není z pohledu ochrany přírody nijak omezen.

2. 5. 6 Ochrana myslivosti

Ochranou myslivosti se rozumí ochrana zvěře před nepříznivými vlivy prostředí, před škodlivými zásahy lidí, zajištění klidu v honitbě a ochrana mysliveckých zařízení (§ 8 odst. 1 zák. 449/2001 Sb.).

Čacká (2008) uvádí, že myslivost je prostředkem k udržování rovnováhy mezi ochranou živočišných druhů a potřebami ostatních činností člověka prováděných v přírodě i ostatními složkami přírodního prostředí.

Každý kdo vstupuje se svou činností do přírody, si musí počínat tak, aby nedocházelo ke zbytečnému ohrožování nebo zraňování zvěře a k poškozování jejich životních podmínek (§ 8 odst. 2 zák. č. 449/2001 Sb.).

Je zakázáno plašit zvěř, rušit zvěř při hnízdění a kladení mláďat (§ 9 odst. 1 zák. č. 449/2001 Sb.).

Stejně jako ochrana přírody a krajiny je důležitá i ochrana myslivosti. Dodržováním morálních aspektů terénní cyklistiky lze být potenciální ohrožení myslivosti zásadně eliminovat.

2. 5. 7 Přístup do krajiny

Každý má právo na volný průchod přes pozemky ve vlastnictví či nájmu státu, obce nebo jiné právnické osoby, pokud tím nezpůsobí škodu na majetku či zdraví jiné osoby a nezasahuje-li do práv na ochranu osobnosti či sousedských práv. Je přitom povinen respektovat jiné oprávněné zájmy vlastníka či nájemce pozemku a obecně závazné právní předpisy (§ 63 odst. 2 zák. č. 114/1992 Sb.).

V důvodové zprávě Vlády ČR (1991) se uvádí, že „paragraf 63“ je ustanovením na ochranu zejména nemotorizovaných turistů, cyklistů, apod. Velmi potřebné je zaručit obecné právo průchodu krajinou pro všechny, při garanci nedotknutelnosti majetku, osobních práv a respektování obecně závazných předpisů. Jde o mimořádně důležité právo „svobody pohybu“, které musí být zakotveno v platném právním řádu.

Miko, Borovičková a kol. (2007) uvádějí, že je třeba zajistit – při respektování vlastnických práv k pozemkům – přístup do krajiny pro všechny, tj. pro veřejnost. Krajina by neměla být zneprístupněna a zneprůchodněna. Práva vlastníků při užívání pozemků nejsou neomezená, za podmínek stanovených zákonem musí vlastník umožnit přístup na své pozemky.

Judikatura k tomu zákonnému ustanovení prozatím není žádná. Obecně ale toto ustanovení lze chápat významově bez omezení pouze ve vztahu k pěším osobám, které ke svému pohybu nevyužívají žádného dopravního prostředku. Výklad tohoto pojmu jako právo jízdy na jízdním kole volným terénem by bylo nežádoucí. Zejména při existenci obecné prevenční povinnosti je třeba v praxi toto ustanovení z pohledu terénního cyklisty vykládat na právo veřejné cesty.

Právo volného průchodu krajinou se nevztahuje na zastavěné či stavební pozemky, dvory, zahrady, sady, vinice, chmelnice a pozemky určené k faremním chovům zvířat. Orná půda, louky a pastviny jsou z oprávnění vyloučeny v době, kdy může dojít k poškození porostů či půdy nebo při pastvě dobytka (§ 63 odst. 3 zák. č. 114/1992 Sb.).

2. 6 Ekologické aspekty terénní cyklistiky

Podle Marion a Wimpey (2008) obliba cyklistiky jako rekreační činnosti, zejména v posledních dvou desetiletích v České republice, stále stoupá. Bezpochyby k tomu přispěl i vynález horského kola, které pohodlně zpřístupnilo cyklistům i nezpevněné cesty v krajině. Mnoho lidí se tak místo pěšky začalo vydávat na výlety na kole. Rostoucí počet cyklistů na přírodních cestách však zároveň vyvolává i obavy z negativního vlivu na přírodní prostředí.

Přítomnost a aktivity turistů či návštěvníků v přírodě mohou mít negativní vlivy na geologické prostředí a nerosty, na půdu např. v podobě sešlapu, na vodní zdroje v podobě znečištění, na ovzduší v podobě např. zplodin, dále ve vlivu na vegetaci, např. sešlap, trhání a odnos bylin, vlivu na zvěř v podobě rušení zvěře nebo ptactva, a to jak pouhou přítomností, tak hlukem nebo pobíhajícími psy, vliv hygienickými dopady např. odhazování odpadků a výkaly a v podobě estetických a kulturních dopadů na krajinu (Novák, Bartoš, & Dyková, 2012).

Marion a Wimpey (2008) do potenciálních vlivů na přírodní prostředí rovněž zahrnují úbytek vegetace a změny v druhovém složení, zhutnění půdy, erozi, vznik rozbahněných úseků, snížení kvality vody a rušení divoké zvěře. Současně ale zdůrazňují, že negativním vlivům na prostředí lze do značné míry předcházet či je lze minimalizovat tak, pokud se pohyb omezí na oficiální stezky.

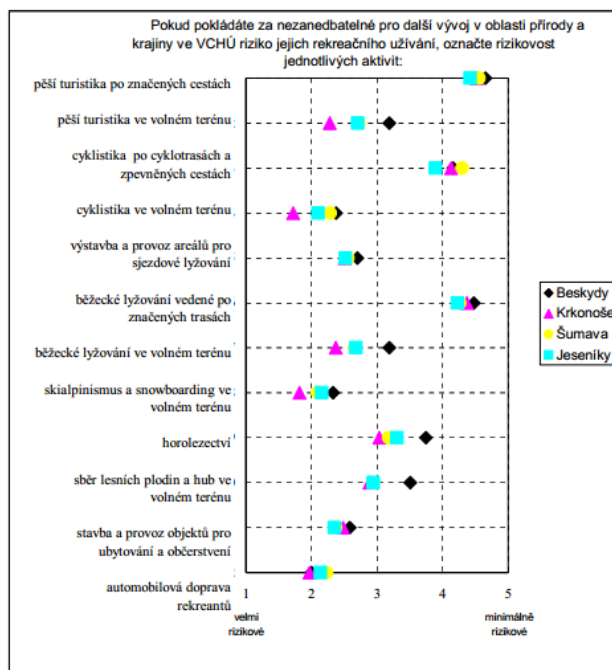
Obava z negativních vlivů terénní cyklistiky na životní prostředí může být způsobena i záměnou pojmů nebo subjektivním dojmem.

Problémem městské a příměstské rekreace může být také vysoká časová a prostorová polarizace návštěvnosti a rostoucí hi-tech aktivity (horská kola, čluny, čtyřkolky), které

znamenaají pro přírodu (v urbanizovaném prostředí navíc zatíženou průmyslovými a městskými vlivy) větší hrozbu (Novák, Bartoš, & Dyková, 2012).

2. 6. 1 Rizikovost rekreačního vyžití chráněných oblastí

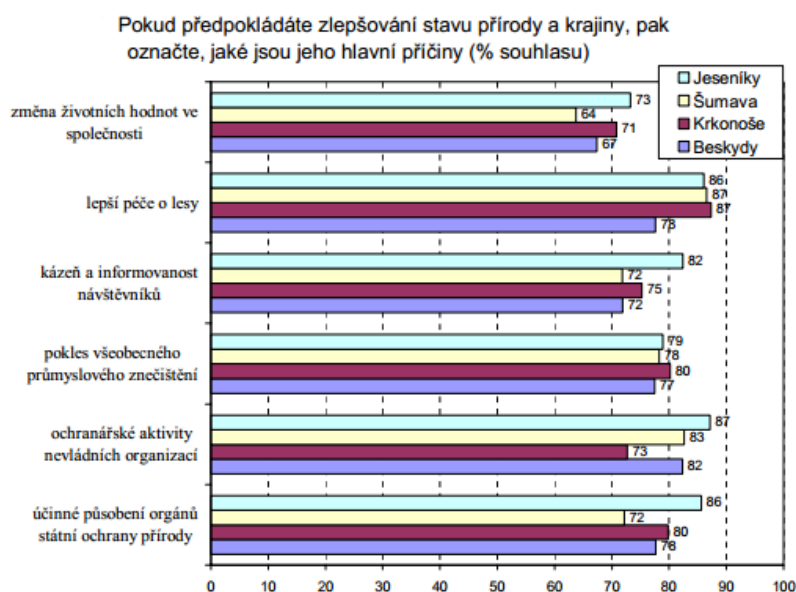
Za účelem zjištění názorů a preferencí návštěvníků chráněných území byl v roce 2006 proveden výzkum mezi návštěvníky některých zvláště chráněných území, ve kterém vyslovovali své subjektivní názory (Hošek et al., 2006).



Obrázek 8. Vnímání rizikovosti jednotlivých rekreačních aktivit (Hošek et al., 2006).

Respondenti subjektivním vnímáním hodnotili terénní cyklistiku za spíše rizikovou činnost pro další vývoj v oblasti přírody a krajiny (Obrázek 8). Tyto názory ale mohou pramenit z nedostatku informací o terénní cyklistice, zejména o jejím vlivu na životní prostředí, případně z negativní zkušenosti s terénní cyklistikou in natura.

Ve vztahu k terénní cyklistice stojí za úvahu vyjádření se respondentů k hlavním příčinám zlepšování přírody a krajiny. V průměru 75 % dotazovaných uvedlo, že pro zlepšování stavu přírody a krajiny je potřebná kázeň a informovanost návštěvníků (Obrázek 9).



Obrázek 9. Hlavní příčiny zlepšování stavu přírody a krajiny (Hošek et al., 2006).

2. 6. 2 Vlivy na životní prostředí

V České republice nebyla až dosud provedena žádná komplexní studie vlivu terénní cyklistiky na životní prostředí. Zkušenosti lze najít v zahraničí, třebaže takových studií je obecně málo.

2. 6. 2. 1 Vliv na vegetaci

Thurston a Reader (2001) provedli experimentální studii porovnáváním účinků jízdy na horském kole a pěší turistiky s vlivem na vegetaci a půdu listnatého lesa. Byly zjišťovány výsledky po intervalech 25x, 75x, 200x a 500x projití a projetí. Bylo zjištěno, že cyklistika a pěší turistika mají podobné účinky na vegetaci a půdu a dosažené výsledky se vzájemně výrazně neliší.

2. 6. 2. 2 Vliv na půdu

Marion a Wimpey (2008) uvádějí čtyři běžné způsoby poškození povrchu cest nebo stezek, a to zhutnění, vznik rozbahněných úseků, odnos a erozi. Poukazují na výzkum (in Wilson & Seney, 1994), který hodnotil erozi způsobenou koňmi, pěšími turisty a horskými koly. Z výsledků výzkumu vyplývá, že koně způsobovali podstatně větší riziko eroze než ostatní uživatelé, jejichž výsledky se výrazně vzájemně nelišili. Nicméně upřesňují (in Goeft & Alder, 2001), že v případě terénní cyklistiky se jedná o větší náchylnost k erozi v místech (zejména prudkých) sjezdů a v zatáčkách.

2. 6. 2. 3 Vliv na vodu

V této oblasti je obecně velmi málo výzkumů, z nichž by bylo možno čerpat, přičemž přímo terénní cyklistikou se nezabývá vůbec žádný. Lze se pouze odkázat na obecné vlivy činnosti člověka na vodu, zejména zakalováním vody erodovanou půdou a usazováním kalu, respektive znečišťování výkaly, apod.

2. 6. 2. 4 Vliv na divokou zvěř

Podle Marion a Wimpey (2008) má terénní cyklistika na divokou zvěř podobný vliv jako pěší turistika nebo nemotorizované činnosti. Gander a Ingold (1997) ve Švýcarsku v roce 1993 zkoumali reakci alpského kamzíka na pěší turistiku, jogging a terénní cyklistiku. Nezjistili žádné významné odlišnosti v reakci těchto zvířat na uvedené typy pohybové aktivity.

Marion a Wimpey (2008) pak zmiňují další výzkum (in Taylor & Knight, 2003) provedený ve státě Utah v USA. Byly zde zaznamenávány reakce divoké zvěře ve vztahu ke vzdálenosti pohybu osoby po stezce. Podle výsledků mělo tendenci uprchnout 70 % zvěře ve vzdálenosti 100 metrů od stezky, přičemž na horská kola a na pěší turisty reagovala zvěř podobně. Silnější reakce byly zaznamenány pouze při pohybu osob mimo stezku.

2. 7 Morální aspekty terénní cyklistiky

Při provozování terénní cyklistiky může docházet k situacím, které mohou vyústit ve zbytečný otevřený konflikt mezi dalšími uživateli lesa nebo přírody, s vlastníky pozemků, nebo dalšími osobami. Preventivním opatřením proti vzniku takových situací je dodržování určitých pravidel chování terénních cyklistů. Nejedná se ale pouze o chování terénních cyklistů k dalším uživatelům přírody, ale i o chování k přírodě samotné.

2. 7. 1 Kodex terénního cyklisty

ČeMBA klade důraz na zodpovědné a ohleduplné chování k přírodě, lidem a majetku. Prosazuje Kodex terénního cyklisty, jeho dodržování a respektování. Kodex tvoří formulace šesti pravidel chování terénních cyklistů:

- *Jezdi pouze po povolených cestách.* Jestliže je cesta označená jako zakázaná, nepoužívej ji.

- *Nezanechávej stopy.* Přizpůsob styl jízdy povrchu cesty tak, abys ji nepoškozoval. Jezdi jen po existujících cestách, nevytvářej nové. Nejezdi smykem. Nezanechávej po sobě odpadky.
- *Ovládej své kolo.* Jezdi tak, abys dokázal zastavit na viditelnou vzdálenost. Všude můžeš někoho nebo něco potkat. Nepřeceňuj svou technickou a fyzickou zdatnost.
- *Dávej přednost ostatním.* Upozorni ostatní, že kolem nich projíždíš. Při míjení dostatečně zpomal a je-li to z hlediska bezpečnosti nezbytné, zastav. Buď vstřícný a přátelský. Při míjení koně respektuj pokyny jezdce.
- *Buď ohleduplný ke zvířatům, rostlinám a majetku.* Neplaš zvířata a dávej jim dostatek prostoru k úniku. Nenič rostliny. Nepoškozuj přírodní útvary a soukromý majetek. Zavírej brány ohrad. Nepoškozuj zemědělské kultury, zvláště před sklizní.
- *Jednej s rozmyslem.* Jezdi s takovým vybavením, abys byl soběstačný. Předvídej nebezpečné situace a změny počasí. Používej přilbu (ČeMBA, 2007). (Příloha č. 1)

Se zavedením psaného kodexu terénní cyklisty v České republice již začali např. v Českém ráji. Předpolí hradu Valdštejna v Českém ráji si jako ideální místo pro prezentaci celorepublikového projektu vybrala ČeMBA s partnery. ČeMBA přichází s aktivitou jak bez použití represe vytvořit vzájemný respekt mezi pěšími a cyklisty (i-Spigl, 2012).

2. 7. 2 Zahraničí

Ve městě Verbier ve Švýcarsku je společně s otevřenou podporou terénní cyklistiky zájemcům o ni předkládán na mapě vyznačených MTB tras či okruhů vytištěný kodex deseti jednoduchých pravidel chování:

- Noste přilbu a adekvátní chrániče.
- Zkontrolujte si Vaše vybavení, jestli je v dobrém stavu.
- Používejte pouze materiál, který je určený pro Vaši cestu a Váš sport.
- Pohybujte se pouze po vyznačených trasách.
- Udržujte pod kontrolou Vaši rychlost.
- Dávejte pozor na ostatní výletníky a turisty – buďte ohleduplní a slezte z Vašeho kola, pokud to je nezbytné. Pěší turisté mají přednost.

- Respektujte faunu a flóru.
- Zavírejte za sebou branky nebo plůtky pro ochranu zvířat na pastvinách.
- Odneste si svoje odpadky.
- Usmívejte se, jste na dovolené (Příloha č. 3 – volný překlad autor, 2012).

3 CÍLE A ÚKOLY PRÁCE

3. 1 Cíle práce

Cílem této práce je zpracovat návrh cykloturistických tras určených pro terénní cyklistiku na Olomoucku. Navržené terénní cyklotrasy musí být plně v souladu s platnou legislativou, musí plně respektovat ochranu přírody a krajiny, přičemž faktická jízda po navržených trasách by měla co nejvíce splňovat očekávání terénních cyklistů v závislosti na místních podmínkách.

3. 2 Úkoly práce

- Vytipovat lokality, které jsou zajímavé pro terénní cyklistiku na Olomoucku.
- V těchto lokalitách vyhledat vhodné neznačené lesní cesty případně lesní stezky, polní cesty nebo pěšiny a stávající síť již vyznačených turistických tras.
- V terénu prověřit sjízdnost a praktickou využitelnost vyhledaných vyznačených turistických tras, lesních a polních cest, stezek a pěšin, pro terénní cyklistiku.
- Navrhnout terénní cyklotrasy v různé fyzické náročnosti a v různých nárocích na ovládnutí jízdního kola při zachování pestrosti trasy.
- Zaznamenat průběh a výškový profil navržených terénních cyklotras.
- Vytvořit mapy navržených terénních cyklotras s jejich kilometráží.
- Z pořízeného záznamu navržených terénních cyklotras vytvořit počítačové soubory v různých využitelných formátech.
- Přehledně obsahově a metodicky zpracovat navržené terénní cyklotrasy.

4 METODIKA ZPRACOVÁNÍ

Pro dosažení cílů práce byly použity následující metody:

- Metoda analýza dokumentů a literatury – směřovala k hlubšímu pochopení problematiky, zejména jednotlivých aspektů terénní cyklistiky a v nalezení podstatných skutečností. Jednalo se primárně o vyhledání soudních rozhodnutí (judikatury) aplikovatelných na zkoumanou věc. Dále byly shromažďovány dosavadní poznatky o možnostech provozování terénní cyklistiky z relevantních zdrojů od domácích nebo zahraničních autorů, vyhledání právních norem přímo či nepřímo upravujících problematiku terénní cyklistiky, internetových příspěvků, apod. Byly vyhledávány mapové podklady, včetně katastrálních map a zápisů v katastru nemovitostí. Z mapových podkladů byla zjišťována zejména historie veřejnosti účelových komunikací a současný stav. Zjištěné údaje byly průběžně konfrontovány s údaji zjištěnými terénním průzkumem.
- Metoda introspektivní - je založena na osobních znalostech výzkumníka. Této metody bylo využito zejména při obecném vytipování vhodných lokalit pro terénní cyklistiku na Olomoucku.
- Metoda terénního průzkumu – jednalo se o nejvíce používanou metodu. Spočívala v co možná nejpodrobnějším poznání vytipovaných oblastí, v nalezení vhodných cest nebo stezek, současně procházejících zajímavými místy. Prakticky byla ověřována průjezdnost a sjízdnost vytipovaných cest všemi směry, v komplexním pohledu bylo zvažováno začlenění a využitelnost nalezených vhodných cest a stezek do navrhovaného systému terénních cyklotras. Byla hledána místa s různou technickou a fyzickou náročností při zachování pestrosti trasy s ohledem na místní podmínky. Vlastní terénní průzkum probíhal od počátku měsíce dubna 2012 do konce měsíce září 2012. Pro účely této práce bylo ujeté 4.230 km v terénu na jízdním kole v rámci celkem 95 realizovaných jízd, když do celkově ujetých kilometrů není zahrnuta trasa nezbytná pro dosažení vytipované lokality. V rámci terénního průzkumu byla používána technika pozorování.

Výše popsané metody byly permanentně vzájemně kombinovány, neboť to bylo nezbytné pro dosažení sledovaného cíle a splnění vytyčených úkolů.

Pro provedení záznamu a výškového profilu navržených terénních cyklotras byl zvolen přístroj iPhone 4S, do něhož byla stažena aplikace „runtastic Mountainbike PRO“, která využívá mapový podklad Google Maps. Výstupem aplikace je samostatný záznam GPS elevace trasy v číselné i grafické podobě, GPS záznam polohopisu trasy v číselném a mapovém podkladu ve třech různých variantách, zejména v mapovém podkladu satelitního náhledu a v mapovém podkladu s terénním (vrstevnicovým) náhledem; aplikace zaznamenává i další individuálně využitelné údaje, např. průměrnou rychlost, spotřebu energie, dobu nezbytnou pro ujetí každého kilometru trasy odděleně, tempo, apod.

Navržené terénní cyklotrasy jsou zaznamenány ve dvou odlišných, prakticky nejvíce využitelných mapových podkladech s vyznačenou kilometrází, a současně jsou stažitelné ve třech různých formátech, a to:

- .gpx – rozšířený formát využívaný navigačními přístroji
- .tcx – jiný formát používaný navigačními přístroji
- .kml – formát využívající mapový podklad Google Maps. Po předchozím stažení z internetu volně šířené neplacené aplikace „Google Earth“, otevřením tohoto souboru dojde k jeho automatickému nakopírování do této aplikace. Trasu lze následně trojrozměrně detailně přiblížit v rámci satelitního pohledu na reálné prostředí a terén.

5 TERÉNNÍ CYKLISTIKA NA OLOMOUCKU

Na základě posouzení všech podstatných aspektů majících vliv na provozování terénní cyklistiky Olomoucku bylo navrženo celkem devět terénních cyklotras (MTB okruhů), které jsou plně v souladu s platnou legislativou a taktéž plně respektují ochranu přírody a krajiny. Cílem současně bylo, aby jízda po nich splňovala očekávání terénních cyklistů v závislosti na místních podmínkách. Rozlišení navržených terénních cyklotras je dané názvem obce na začátku konkrétního okruhu, v jednom případě se označení terénní cyklotrasy vztahuje na místní geografickou dominantu.

Navrženy byly tyto terénní cyklotrasy (MTB okruhy):

- Lašáanský MTB okruh
- Olomoucký MTB okruh
- Náměšťský MTB okruh
- MTB okruh Velký Kosř
- Mariáanský MTB okruh
- Malý Šternberský MTB okruh
- Litovelský MTB okruh
- Hrubovodský MTB okruh
- Velký Šternberský MTB okruh

5. 1 Obecná charakteristika navržených terénních cyklotras

Terénní cyklotrasy jsou navrženy jako okruhy, tzn., že začátek i konec všech navržených terénních cyklotras je v jednom stejném místě. Začátek i konec navržených okruhů je volen zpravidla u železniční stanice, což umožňuje pohodlný nástup na MTB okruh např. za využití železniční dopravy. Trasa MTB okruhu je vedena s ohledem na místní podmínky v co největším rozsahu po stávajících lesních cestách, v případě možnosti po lesních stezkách, po polních cestách nebo pěšinách, různých šířích a podélných profilů. U některých MTB okruhů je trasa s ohledem na místní podmínky krátce vedena po místních komunikacích s asfaltovým povrchem, eventuálně velmi krátce po silnicích II. a III. třídy.

Výše uvedené znamená zejména nutnost předpokládat i nenadále možnou změnu charakteru povrchu cest a celkové náročnosti MTB okruhů vlivem aktuálních povětrnostních podmínek, ročního období, případně vlivem prováděných lesních nebo polních prací. Je nezbytné též předpokládat a očekávat možný pohyb lesní nebo zemědělské techniky po lesních či polních cestách, aktuálně případnou krátkodobou nesjízdnost nebo omezení na krátké části trasy vyvolané právě probíhající hospodářskou úpravou lesních nebo polních pozemků.

Pohyb po terénních cyklotrasách je nutno chápat jako individuální činnost prováděnou na vlastní riziko nebo vlastní nebezpečí, zejména při pohybu v lese nebo po pozemku plnící funkci lesa, kde hrozí případný pád stromu nebo jiná stejně závažná událost. Je třeba vzít na vědomí, že navržené terénní cyklotrasy nejsou speciálně vybudované cesty či stezky určené výlučně pro jízdu na k tomu určeném typu jízdního kola, ale že se jedná o doporučené trasy ve volné přírodě využitelné pro jízdu na horském jízdním kole.

Pro uživatele navržených terénních okruhů je doporučeno použití výlučně horského jízdního kola, zakoupeného v odborné specializované prodejně, které je osazeno komponenty v dostatečné kvalitativní řadě. Jako nedílnou součást použitého jízdní kola se doporučuje osazení odpružené přední vidlice, ideálně se vzduchovým pružením a nastavením tlumení, se zdvihem alespoň 80 mm. Doporučují se rovněž hydraulické kotoučové brzdy.

Před vlastním užitím některé navržené terénní cyklotrasy se doporučuje provést odbornou prohlídku a servis plánovitě použitého jízdního kola.

Pozornost je třeba věnovat i zvolení vhodného dezénu pláštěů jízdního kola s vědomím, že terénní cyklotrasa je převážně vedena po cestách nebo stezkách s nezpevněným povrchem různé struktury a náročnosti, a to od hliněného či písčitého povrchu až po štěrk větší zrnitosti, čímž se vlastnosti povrchu mohou měnit s ohledem na okolní podmínky.

Na některých terénních trasách je možno očekávat průjezd brody přes vodní toky. Před vlastním průjezdem brodů se doporučuje ověřit stav rychlosti a množství průtoku vody v místě plánovaného průjezdu přes vodní tok. Zejména v době jarního tání sněhu, po dešťových srážkách vyšší intenzity nebo obecně za vyššího stavu vody ve vodním toku způsobeného jiným důvodem, se doporučuje ukončit jízdu po terénní cyklotrase před takovýmto úsekem (platí zejména pro Hrubovodský MTB okruh).

Trasy jsou s ohledem na místní podmínky co možná nejvíce vedeny úseky, které nabízejí rozhled do okolní krajiny. Při jízdě po terénních cyklotrasách je ale nezbytné se po

celou dobu plně věnovat řízení jízdního kola. Pro rozhled do krajiny se doporučuje jízdu krátce zcela přerušit.

Navržené terénní cyklotrasy jsou nevhodné pro užití byt' na horském jízdním kole, za které je současně zapřažený přípojný vozík, a to jak jednostopý nebo dvoustopý. Nedoporučuje se ani použití dětské cyklosedačky ani tažné závěsné tyče.

Pohyb po navržených terénních cyklotrasách je doporučen jako jednosměrný s nástupem i ukončením v navrženém místě. Jezdec může sám dle svého uvážení zvolit i opačný než doporučený pohyb po terénní cyklotrase, vystavuje se však riziku, že v takovém případě mohou být některé úseky trasy nesjízdné, případně může dojít k zásadní změně předem avizovaného stupně celkové náročnosti terénní cyklotrasy. Ze stejného důvodu se doporučuje trasu zahájit i ukončit v doporučeném místě, neboť terénní okruhy jsou navrženy tak, aby se jejich celková náročnost postupně mírně snižovala ve spojitosti s ujetou vzdáleností od začátku trasy a předpokládanou postupně zvyšující se únavou jezdce. Nástup na trasu v jiném než doporučeném místě, respektive pohyb jezdce po trase jiným než doporučeným směrem je možný, ale může významně ovlivnit celkový prožitek z jízdy po terénní cyklotrase.

5. 1. 1 Výklad pojmů u navržených MTB okruhů

V této kapitole jsou vysvětleny či upřesněny základní pojmy použité u navržených terénních cyklotras.

5. 1. 1. 1 Začátek a konec okruhu

Začátek a konec okruhu je zpravidla v blízkosti konkrétní železniční stanice nebo železniční zastávky. Toto místo bylo zvoleno jednak proto, aby k nástupu na MTB okruh i k odjezdu z místa bylo možné výhodně využít železniční dopravu, dále proto, že železniční stanice je dobrým orientačním bodem v místě a rovněž proto, že v blízkosti železniční stanice bývá obvykle dostatek prostoru pro odstavení motorového vozidla.

5. 1. 1. 2 Celková vzdálenost

Celková vzdálenost je vzdálenost od místa začátku trasy až po její konec ve stejném místě. Celková vzdálenost byla zjištěna prostřednictvím přístroje GPS, proto lze tento údaj považovat za absolutní. Uvedený údaj může být individuálně odlišný pouze v případě pohybu po jiné než doporučené trase. Možná odchylka způsobená volbou jiné jízdní stopy v jiné části navržené cesty nebo stezky má na celkově naměřenou vzdálenost zanedbatelný vliv.

5. 1. 1. 3 Náročnost

Ve vztahu k určení náročnosti navržených tras je vycházeno z návrhu ČeMBA.

ČeMBA přichází s návrhem označit cyklotrasy pro terénní cyklistiku v České republice třemi stupni obtížnosti, a to lehká, střední a těžká. Jedná se zejména o náročnost ve vztahu k technickým prvkům na trase, neuvažuje se o určení fyzické náročnosti, předpokládá se určitá univerzální fyzická výkonnost (Plzeňsko na kole, 2012, a).

Rozdílně od návrhu ČeMBA byla navrženým okruhům po celé jejich trase určena stejná náročnost, neboť tak tyto okruhy byly primárně koncipovány na základě poznatků získaných ve Švýcarské konfederaci. Do budoucna lze tyto okruhy vhodně doplnit navazující sítí terénních cyklotras ve smyslu návrhu ČeMBA.

Zařazení konkrétní trasy do určitého stupně náročnosti bylo určeno jako průsečík různých faktorů, zejména počtem a druhem pojezdem překonávaných přírodních terénních překážek a jejich náročnosti, celkové délky trasy, celkového součtu na trase vystoupaných výškových metrů, délek jednotlivých stoupání na trase, podélného sklonu stoupání i sjezdů a jejich technické náročnosti a charakterem povrchu lesních a polních cest, po nichž jsou trasy vedeny.

Náročnost trasy může být individuálně vnímána odlišně s ohledem na změnu zdravotního stavu jezdce, jeho aktuální fyzickou kondici a jeho celkovou dovednost a znalost pohybu na jízdním kole v terénu, případně na aktuálně změněnou sjízdnost části trasy.

MTB okruhy byly navrženy tak, aby byly po své celé trase plně sjízdné. MTB okruhy označené jako náročné vyžadují pro pohodové zvládnutí výbornou fyzickou kondici a výbornou schopnost ovládnutí jízdního kola. Nepředpokládá však u jezdce zdatnost vrcholového sportovce nebo závodníka. Navržené MTB okruhy nejsou určeny pro profesionální jezdce, ale pro sportující veřejnost.

5. 1. 1. 4 Čas jízdy

Uvedený údaj udává předpokládanou dobu jízdy po trase při středně vysoké stabilně setrvalé rychlosti a současně při splnění doporučených pravidel pohybu po MTB okruzích. V závislosti na rychlosti pohybu se čas může zkrátit nebo i významně prodloužit. Do uvedeného času nejsou započítány přestávky v jízdě, ať nucené nebo plánované, např. pro rozhled do krajiny nebo k občerstvení. Avizovaný čas pro zvládnutí trasy je pouze orientačním údajem, neboť projetí okruhu může být realizováno jako výkonnostně intenzivní jízda nebo jako vícehodinová pohodová vyjíždka.

5. 1. 1. 5 Celkově vystoupané metry

Jedná se o součet celkově vystoupaných metrů od začátku do konce MTB okruhu. Do tohoto údaje nejsou logicky zahrnuta klesání. Tento údaj byl získán při zaměření trasy pomocí GPS zařízení a lze jej považovat za absolutní. K uvedenému číselnému údaji je vždy připojen záznam GPS elevace pro představu o průběhu a délce jednotlivých stoupaní na trase.

5. 1. 1. 6 Možnost občerstvení

Jedná se o relativní informaci o možnostech občerstvení na trase, která byla aktuální v okamžiku zaměření trasy autorem. Je nutno přihlídnout k měnícímu se podnikatelskému prostředí. Dále je nutno předpokládat sezónní otevírací dobu některých zařízení, případně omezenou otevírací dobu během pracovních dnů. Doporučuje se za využití sítě Internet před jízdou aktualizovat uvedené údaje, případně mít s sebou dostatečné množství tekutin a energie.

5. 1. 1. 7 Chráněná území

Při plánování MTB okruhů bylo spolupracováno s místně příslušnými orgány ochrany přírody a krajiny. Podle jejich požadavků se navržené MTB okruhy cíleně vyhýbají některým zvláště chráněným územím. Přes některá zvláště chráněná území orgán ochrany přírody a krajiny trasu sám navrhl tak, aby byl případný zásah nebo potenciální dopad na chráněné území vyloučen nebo alespoň minimalizován. Dotčené orgány ochrany přírody a krajiny při projednání vyjádřily předběžný (nepísemný) souhlas s navrženými trasami MTB okruhů po konkrétní cestě nebo stezce vedoucí přes chráněná nebo zvláště chráněné území za předpokladu, že nedojde k žádným terénním úpravám, žádným stavbám třeba drobným, a to včetně budování odpočívadel, ani k jiným stavebním zásahům vyjma vyznačení trasy barvou prostřednictvím orientačních symbolů nebo případně k osazení sloupků se směrovými tabulkami.

5. 1. 1. 8 Charakteristika a stručný popis okruhu

Stručná charakteristika a popis okruhu přibližují trasu v závislosti na místa, kudy je vedena. V textu je přímo upozorňováno pouze na neobvyklé nebo obtížné přírodní překážky. Součástí popisu okruhu je mapa okruhu s kilometráží. Průběh každého MTB okruhu byl digitálně zaměřen a je k dispozici ve třech různých nejrozšířenějších formátech.

5. 1. 2 Doporučená pravidla pohybu po terénních cyklotrasách

Během pohybu po terénních cyklotrasách se doporučuje dodržovat Kodex terénního cyklisty (Příloha č. 1), eventuálně zásady bezpečného pohybu po terénních cyklotrasách (Příloha č. 3).

5. 2 Navržené MTB okruhy

V této kapitole jsou popsány navržené terénní cyklotrasy, které jsou zařazeny vzestupně podle obtížnosti.

5. 2. 1 Lašťanský MTB okruh

Začátek a konec okruhu: Veřejné koupaliště v obci Bělkovice – Lašťany. Nástup na tento okruh se odlišně od ostatních doporučuje již pojezdem na jízdním kole z Olomouce, městská část Černovír, Frajtovo náměstí, a to po cyklotrase č. 6029, která je směřována z Olomouce do obce Bělkovice-Lašťany a dále. Vzhledem k tomu, že zmíněná přístupová cyklotrasa je z větší části vyasfaltovaná, není zahrnuta jako součást navrženého MTB okruhu. Umožňuje však jak dynamický nástup na MTB okruh, tak návrat zpět do Olomouce po vlastní ose.

Celková vzdálenost: 19,50 km

Náročnost: lehká

Čas jízdy: 1 hod

Celkově vystoupané metry: 379 m.

Výškový profil okruhu: Obrázek 10.

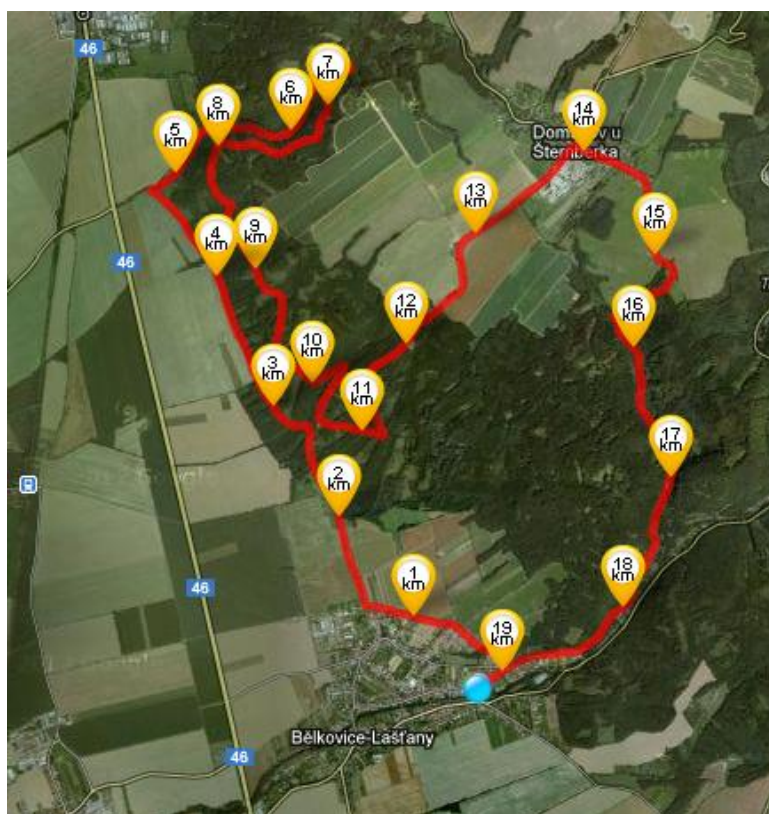


Obrázek 10. GPS elevace Lašťanského MTB okruhu.

Možnost občerstvení na trase: Bělkovice – Lašťany, Domašov u Šternberka

Chráněná území: žádná

Charakteristika a stručný popis okruhu: Nenáročný (fitness) okruh, který je trasován převážně po širokých lesních cestách, bez významných terénních překážek. Část okruhu je trasována po místních komunikacích s asfaltovým povrchem. Na trase je jedno významnější stoupání. Trasa vede z místní části Lašťany, okolo obce, poté mezi poli a lesem směrem na město Šternberk až k chatovišti Aleš. Dále pokračuje vpravo mírným stoupáním okolo potoka Aleš směrem na severovýchod, kde se následně trasa stáčí a vrací zpět lesní cestou s dynamickým podélným profilem směrem k obci Lašťany. Na kraji lesa odbočí vlevo směrem na obec Domašov u Šternberka, kam vede lesní asfaltová cesta. Po projetí obcí okruh pokračuje mezi pastvinami až k lesu, a poté za stálého klesání, zpočátku krátce prudšího, po lesní cestě a později podél Trusovického potoka zpět od obce Bělkovice-Lašťany (Obrázek 11).



Obrázek 11. Lašťanský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps.

5. 2. 2 Olomoucký MTB okruh

Začátek a konec okruhu: Olomouc, městská část Bělidla, křižovatka ul. Divišova a ul. Bystrovanská, u mostu, na pravém břehu řeky Bystřice, cca 600 metrů od Hlavního vlakového nádraží v Olomouci.

Celková vzdálenost: 29,55 km

Náročnost: lehká

Čas jízdy: 01:30 hod.

Celkově vystoupané metry: 330 m.

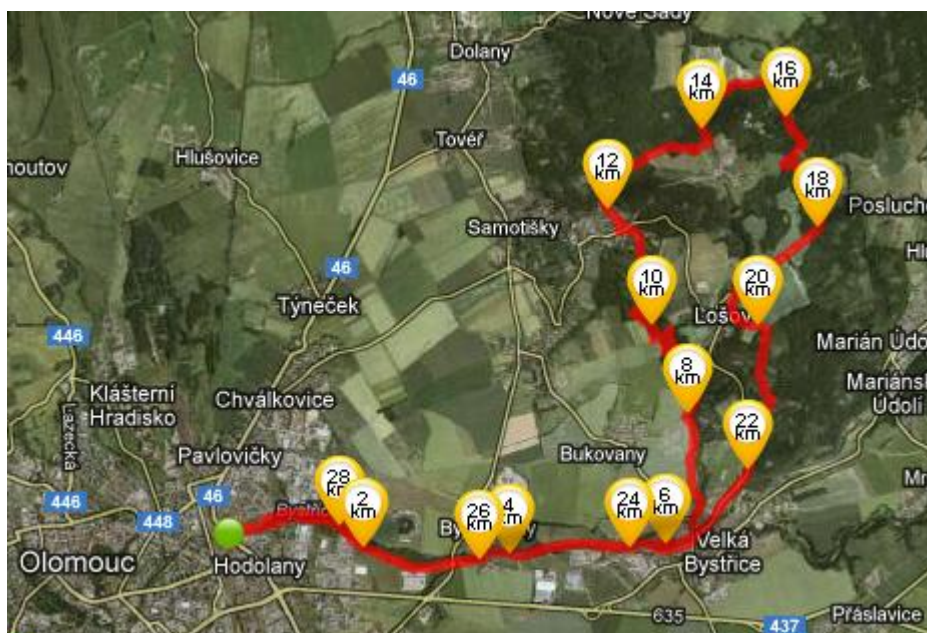
Výškový profil okruhu: Obrázek 12.



Obrázek 12. GPS elevace Olomouckého MTB okruhu.

Možnost občerstvení na trase: Bystrovany, Velká Bystřice, Svatý Kopeček u Olomouce, Lošov

Chráněná území: žádná



Obrázek 13. Olomoucký MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps.

Charakteristika a stručný popis okruhu: Málo náročný okruh. Trasa je vedena z Olomouce proti toku řeky Bystřice. Z počátku vede velmi krátce po pravém břehu řeky, poté po levém břehu řeky Bystřice, dále přes obec Bystrovany, kde se přesune opětovně na pravý břeh řeky Bystřice a pokračuje kolem zahrádkářských kolonií. Dále vede okrajem města Velká Bystřice, okolo Bystřické přehrady přes Bukovanské chatoviště a za stálého, ale převážně jen mírného stoupání vede až na Svatý Kopeček u Olomouce. Poté pokračuje okolo zdejší zoologické zahrady, okolo lesa k městské části Radíkov, dále lesem po mírně zvlněné vrstevnicové cestě objíždí kopec s telekomunikační věží. Odtud pokračuje krátkým prudším sjezdem a dále cestou mezi poli do městské části Lošov. Dále lesem opětovně sjezdem lesní cestou zpět přes město Velká Bystřice a znovu podél řeky Bystřice až do Olomouce. Trasa z Velké Bystřice do Olomouce vede tam i zpět po stejné trase, až na úsek, již v Olomouci, mezi mostem na ul. J.V.Pavelky a mostem na ul. Bystrovanská, kde je trasa zpět vedena po pravém břehu řeky Bystřice (Obrázek 13).

5. 2. 3 Náměšťský MTB okruh

Začátek a konec okruhu: železniční stanice Náměšť na Hané

Celková vzdálenost: 26,50 km

Náročnost: lehká

Čas jízdy: 01:20 hod.

Celkové vystoupané metry: 396 m.

Výškový profil okruhu: Obrázek 14.

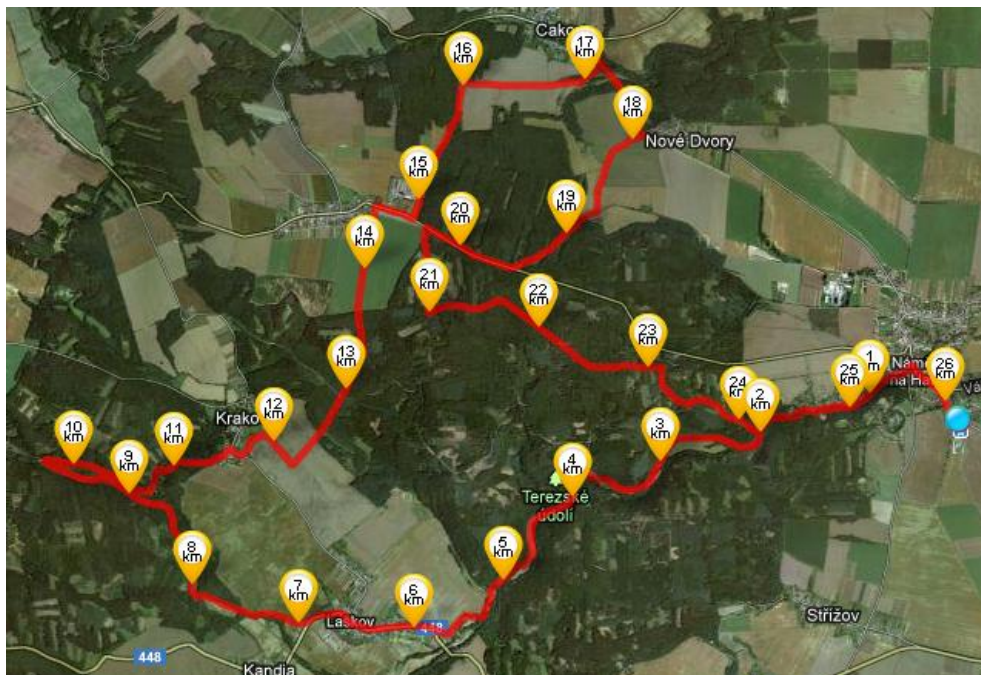


Obrázek 14. GPS elevace Náměšťského MTB okruhu.

Možnost občerstvení na trase: Náměšť na Hané, Laškov, Olbramice

Chráněná území: Trasa prochází zvláště chráněným územím Národní přírodní rezervace Terezké údolí. Místně příslušný orgán ochrany přírody – Odbor ochrany přírody Krajského úřadu Olomouckého kraje - při projednávání možnosti vedení MTB trasy po polní pěšině procházející středem Terezkého údolí mezi loukami ve směru od obce Náměšť na Hané na obec Laškov vyslovil předběžný souhlas s navržením a vedením MTB trasy daným místem za předpokladu, že nedojde k žádným terénním úpravám, žádným stavbám třeba drobným, a to včetně stavby odpočívadel, anebo k jiným stavebním zásahům vyjma vyznačení trasy barvou prostřednictvím orientačních značek výjimečně k osazení směrových tabulek na sloupcích.

Charakteristika a stručný popis okruhu: Okruh, který je trasován bez delších náročných stoupaní. Vede z Náměště na Hané Terezkým údolím, dále přes obec Laškov, kdy průjezd obcí je po místní komunikaci. Za obcí Laškov před obcí Kandia pokračuje vpravo po polní cestě přes několik brodů s velmi nízkým průtokem vody do Pilavského údolí. Odtud se vrací zpět na obec Krakovec, poté pokračuje přes les a pole do obce Olbramice. Dále polní cestou sjezdem do obce Cakov. Zde pozor na prudší sjezd před obcí Cakov. Trasa pokračuje po místní asfaltové komunikaci na Nové Dvory a poté zprvu šterkovou cestou lesem zpět k obci Olbramice, kde následuje úsek 600 m dlouhý vedený po silnici II. třídy k obci Olbramice. Před obcí odbočuje vlevo a z části technickým sjezdem lesem se vrací zpět do Náměště na Hané (Obrázek 15).



Obrázek 15. Náměšťský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps.

5. 2. 4 MTB okruh Velký Kosíř

Začátek a konec okruhu: železniční stanice Náměšť na Hané

Celková vzdálenost: 30,50 km

Náročnost: střední (individuálně lehká)

Čas jízdy: 01:40 hod.

Celkové vystoupané metry: 609 m.

Výškový profil okruhu: Obrázek 16.



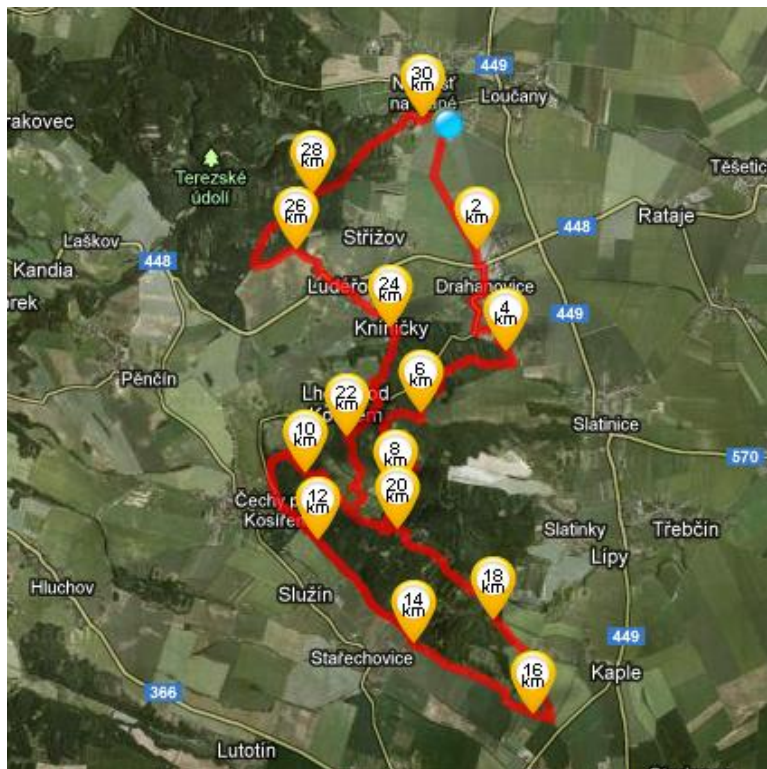
Obrázek 16. GPS elevace MTB okruhu Velký Kosíř.

Možnost občerstvení na trase: Náměšť na Hané, Drahanovice, Čechy pod Kosířem, Luděrov

Chráněná území: Trasa prochází bezprostředně okolo několika zvláště chráněných území, např. Andělská zmola. Přírodní park Velký Kosíř je bez omezení jízdy cyklistů.

Charakteristika a stručný popis okruhu: Jedná se spíše o středně náročnou trasu, která se jako jediná ze všech navržených tras kříží, má tvar číslice 8. Z Náměště na Hané okruh vede po polní cestě do obce Drahanovice, pokračuje průjezdem obcí ve směru na Lhotu pod Kosířem. Dále vede lesními cestami pod vrchol Velkého Kosíře, který však cíleně mine, odbočí vpravo a sjezdě do obce Čechy pod Kosířem. Odtud pokračuje po Hraběcí cestě podél masívu Velkého Kosíře, okolo lesa a chatoviště až na dohled obce Čelechovice na Hané. Zde se ostře obrací zpět směrem na Velký Kosíř, tentokrát vede již přes jeho vrchol a dále okolo samoty Gabrielov. Pokračuje lesem okolo Lhoty pod Kosířem a technickým sjezdem (zde je třeba opatrnosti) do obce Kníničky. Poté polní cestou do obce Luděrov, prudkým, ale krátkým

výjezdem okolo Keltského hradiště až k vysílači a poté sjezdem po lesní asfaltové cestě zpět do obce Náměšť na Hané (Obrázek 17).



Obrázek 17. MTB okruh Velký Kosíř - trasa - mapový podklad Google Maps.

5. 2. 5 Mariánský MTB okruh

Začátek a konec okruhu: železniční stanice Hlubočky-Mariánské Údolí.

Celková vzdálenost: 32,60 km

Náročnost: střední

Čas jízdy: 01:50 hod.

Celkové vystoupané metry: 729 m.

Výškový profil okruhu: Obrázek 18.

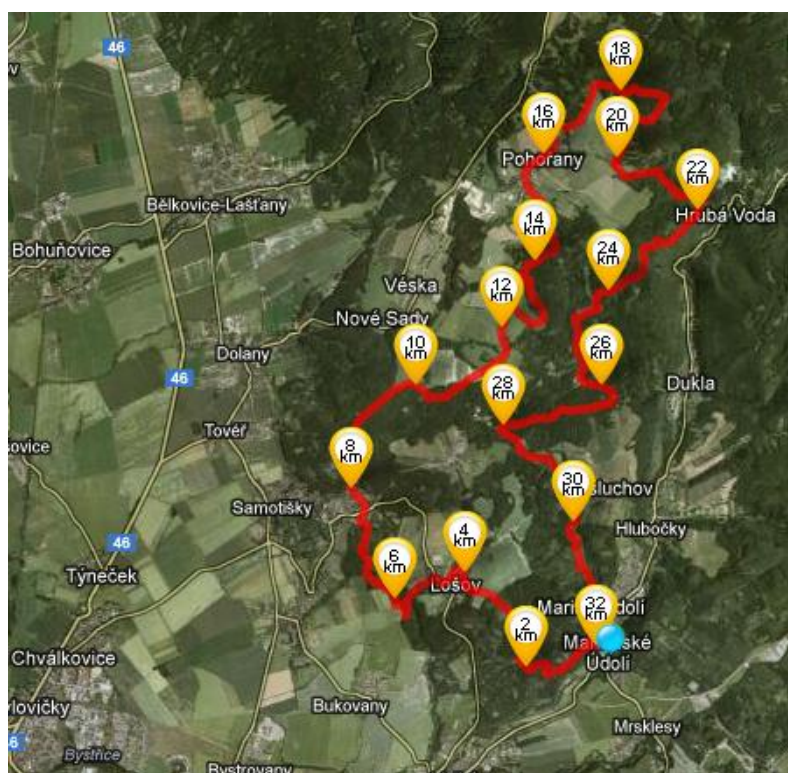
Možnost občerstvení na trase: Mariánské Údolí, Lošov, Sv. Kopeček u Olomouce, Pohořany

Chráněná území: Evropsky významná lokalita Údolí Bystřice bez omezení pohybu cyklistů po stávající síti lesních a polních cest, Přírodní park Údolí řeky Bystřice bez omezení pohybu cyklistů.



Obrázek 18. GPS elevace Mariánského MTB okruhu.

Charakteristika a stručný popis okruhu: Středně náročný okruh, který začíná v Mariánském Údolí. Vede lesem okolo místní části zvané „Čechoslávie“ za stálého mírného stoupání k obci Lošov, následně po z části technické lesní cestě na Svatý Kopeček u Olomouce. Poté vede opět lesem, přes pole a louku středním stoupáním do obce Pohořany, za kterou se okruh plynule stáčí zpět. Dále pokračuje mírně zvlněnou lesní cestou a dlouhým sjezdem do Hřebíčkového údolí u obce Hlubočky, odkud pokračuje stoupáním po lesní cestě směrem k místní dominantě Radíkovské věži a končí dlouhým sjezdem opět po lesní cestě, s krátkým mezi-stoupáním, až do Mariánského Údolí (Obrázek 19).



Obrázek 19. Mariánský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps.

5. 2. 6 Malý Šternberský MTB okruh

Začátek a konec okruhu: železniční stanice Šternberk

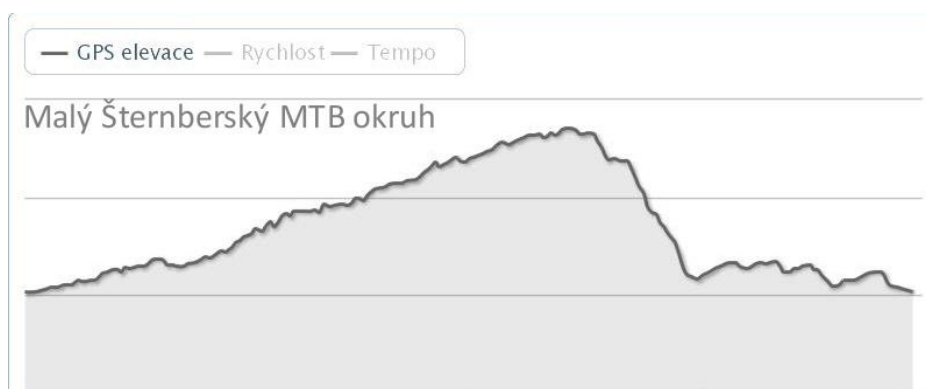
Celková vzdálenost: 31.50 km

Náročnost: střední

Čas jízdy: 01:50 hod.

Celkové vystoupané metry: 738 m.

Výškový profil okruhu: Obrázek 20.

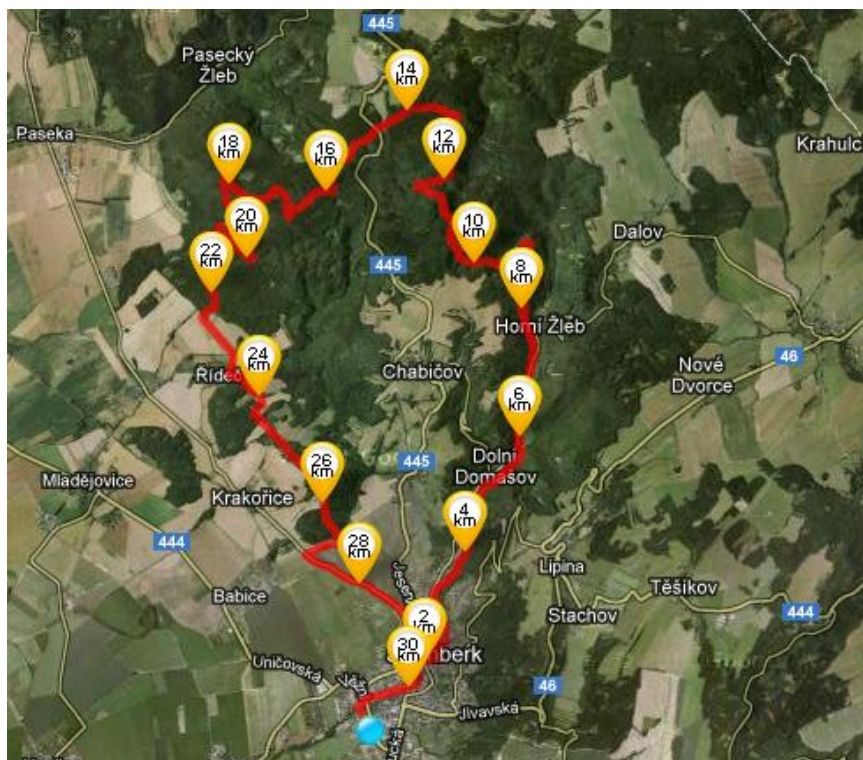


Obrázek 20. GPS elevace Malého Šternberského MTB okruhu.

Možnost občerstvení na trase: Šternberk, Řídeč – Hospoda Na Obecním úřadu

Chráněná území: Trasa prochází Přírodním parkem Sovinecko bez omezení z pohledu cyklistů.

Charakteristika a stručný popis okruhu: Mentorem tohoto okruhu je Tomáš Polák z Uničova. Středně náročná trasa, která začíná a končí ve Šternberku. Jedná se o zkrácenou trasu Velkého Šternberského MTB okruhu, blíže viz popis této trasy v kapitole 5. 2. 9 Velký Šternberský okruh (Obrázek 21).



Obrázek 21. Malý Šternberský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps.

5. 2. 7 Litovelský MTB okruh

Začátek a konec okruhu: Litovel, ul. Palackého, Litovelský pivovar (100 m od železniční stanice Litovel – předměstí)

Celková vzdálenost: 44,70 km

Náročnost: střední (individuálně těžká)

Čas jízdy: 02:20 hod.



Obrázek 22. GPS elevace Litovelského MTB okruhu.

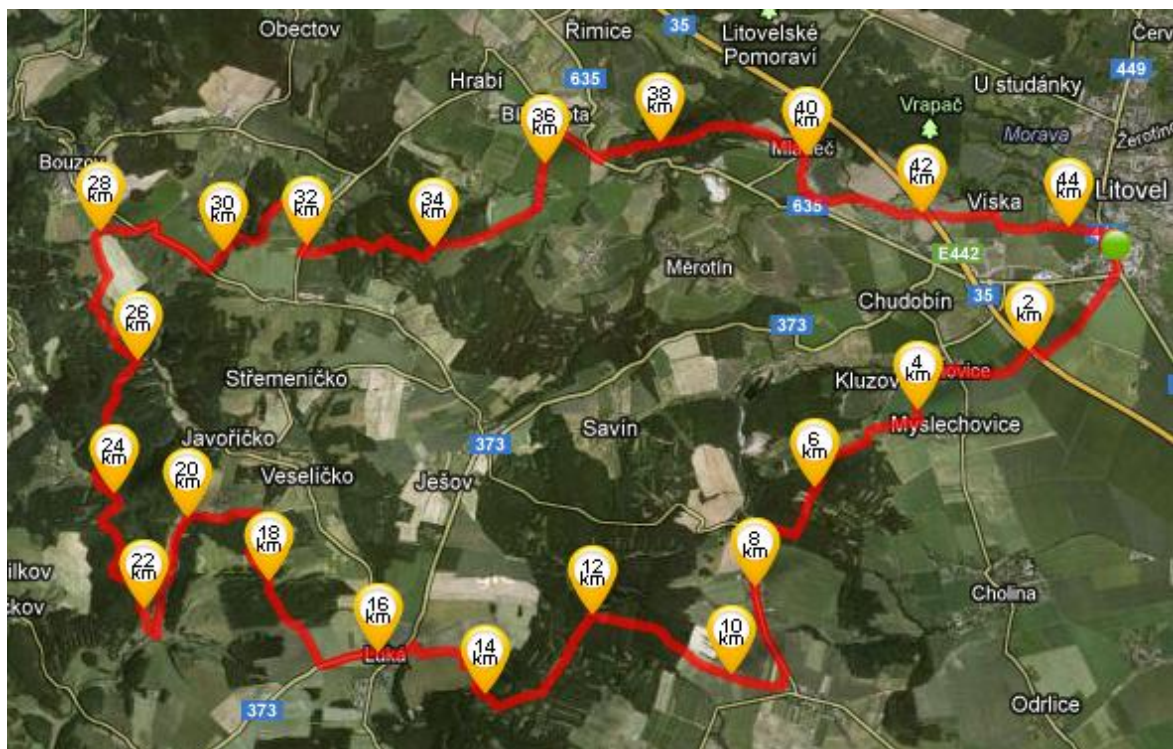
Celkové vystoupané metry: 885 m.

Výškový profil okruhu: Obrázek 22.

Možnost občerstvení na trase: Litovel, Haňovice, Loučka, Luká, Vojtěchov, Mladeč, Sobáčov, Víska

Chráněná území: Trasa prochází zvláště chráněným územím Národní přírodní rezervace Třesín. Místně příslušný orgán ochrany přírody - Agentura ochrany přírody a krajiny Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví - při projednávání možnosti vedení MTB trasy přes CHKO Litovelské Pomoraví, které je současně vyhlášeno za Evropsky významnou lokalitu Natura 2000 Ptačí oblast Litovelské Pomoraví, navrhl jako možnost vedení MTB trasy přes NPR Třesín po lesní cestě, napojující se na silnici III. třídy vedoucí od obce Mladeč na obec Měník, a to u obce Bílá Lhota a dále procházející pod kótou 345 m Třesín jižním směrem až do obce Mladeč okolo zdejších jeskyní (Obrázek 23). Orgán ochrany přírody a krajiny vyslovil předběžný (nepísemný) souhlas s vedením trasy daným místem za předpokladu, že nedojde k žádným terénním úpravám, žádným stavbám třeba drobným, a to včetně stavby odpočívadel, anebo k jiným stavebním zásahům vyjma vyznačení trasy barvou prostřednictvím orientačních značek nebo osazení směrových cedulí na sloupcích. Přes jiné zvláště chráněné území nebo jiným místem v Ptačí oblasti Litovelské Pomoraví orgán ochrany přírody a krajiny nevyslovil za stávající situace a stavu souhlas. MTB trasa dále prochází okolo zvláště chráněné lokality NPR Špraněk.

Charakteristika a stručný popis okruhu: Středně náročná až náročná trasa. Jedná se o modifikovanou trasu MTB maratonu „Bobr Bike“ (Free Litovel Bobr bike, 2012.). Bohužel trasa tohoto oblíbeného maratonu není způsobilá k vyznačení respektive ke schválení pro celoroční užití. Trasa maratonu prochází řadou míst, přes která nelze uplatnit obecné právo průchodu přes pozemky nebo právo veřejné cesty, a rovněž prochází přes zvláště chráněná území, která z pohledu orgánu ochrany přírody a krajiny jsou způsobilá k pohybu terénních cyklistů pouze v době konání závodu, ale nikoliv celoročně.



Obrázek 23. Litovelský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps.

Trasa začíná a končí u Litovelského pivovaru, odkud polními cestami vede do obce Haňovice, projíždí přes místní část Kluzov a místní část Myslechovice. Odtud vede přes kopec Rampach, jehož některé části stoupání jsou prudká. Pokračuje přes les a krátkým sjezdem do obce Loučka, po silnici III. třídy k obci Bílsko, kde před touto obcí trasa odbočuje vpravo a následně za střídání polních a lesních cest, rovných úseků a mírných stoupání, přijde až do obce Luká. Poté pokračuje znovu krátce po silnici III. třídy krátkým stoupáním, kde před koncem stoupání zabočí ostře vpravo přes pole a dále lesem s následným sjezdem k osadě Březina. Po projetí osady pokračuje vlevo prudším sjezdem do obce Vojtěchov, poté okolo zdejšího ranče za místy prudšího, ale ne příliš dlouhého, stoupání prochází kolem vrchu Kadeřín. Zde pokračuje dlouhým sjezdem a krátkou rovinkou až do místní části Starý pivovar u Bouzova, odkud vede vpravo opět krátce po silnici III. třídy směrem na Hvozdečko, ale jen k lesu. Zde odbočuje vlevo a pokračuje po polní cestě okolo lesa mírným sjezdem do obce Olešnice. Po projetí obcí Olešnice odbočí vlevo a pokračuje, po krátkém sjezdu lesem a poté krátkým stoupáním opětovně přes les, sjezdem do obce Pateřín. Dále vede okolo obce Bílá Lhota přes les do obce Mladeč, a následně po místní komunikaci přes Sobáčov a Víska zpět až do Litovle. S ohledem na značnou hustotu osídlení v této oblasti se tato trasa oproti ostatním navrženým okruhům vyznačuje vyšším procentem cest se zpevněným povrchem (Obrázek 23).

5. 2. 8 Hrubovodský MTB okruh

Začátek a konec okruhu: železniční stanice Hrubá Voda.

Celková vzdálenost: 42,50 km

Náročnost: těžká

Čas jízdy: 02 hod. 30 min.

Celkové vystoupané metry: 1.046 m.

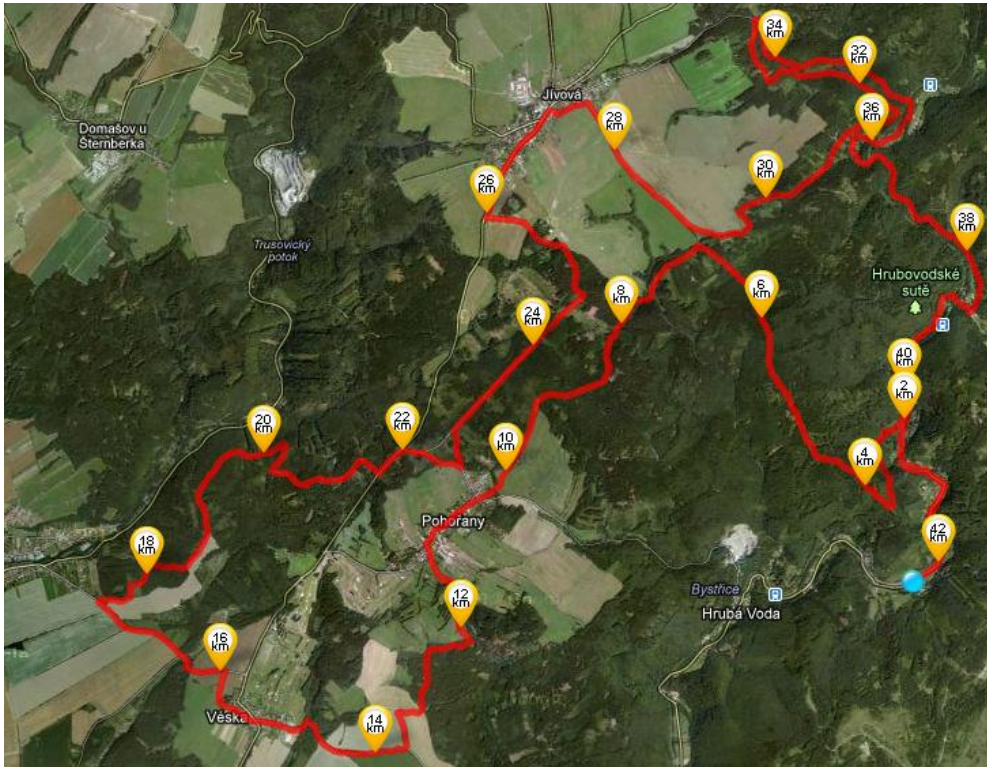
Výškový profil okruhu: Obrázek 24.



Obrázek 24. GPS elevace Hrubovodského MTB okruhu.

Možnost občerstvení na trase: Pohořany, Véska, Jívová

Chráněná území: Trasa prochází chráněným územím Evropsky významná lokalita Údolí Bystřice, kde ale není omezen pohyb cyklistů po stávající síti lesních a polních cest a orgán ochrany přírody a krajiny – Odbor životního prostředí Krajského úřadu Olomouckého kraje - s vedením MTB trasy souhlasil. Přírodní park řeky Bystřice, kterým trasa prochází, nemá žádné omezení z pohledu zákona. Trasa dále prochází bezprostředně okolo zvláště chráněného území Národní přírodní rezervace Hrubovodské sutě, přes kterou průjezd cyklistů nebyl zmíněným orgánem ochrany přírody a krajiny doporučen. Přes toto zvláště chráněné území sice prochází oficiální cyklotrasa č. 6108, avšak úsek této cyklotrasy procházející mezi osadou Hrubá Voda a místní částí Smilov po vrstevnicové cestě nad údolím řeky Bystřice byl příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny označen za nebezpečný. V terénu je tento úsek vyznačen příslušnými dopravními značkami a navržená MTB trasa se tomuto úseku cíleně vyhýbá.



Obrázek 25. Hrubovodský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps.

Charakteristika a stručný popis okruhu: Jedná se o náročný okruh. Trasa začíná i končí na Hrubé Vodě u budovy železniční stanice. Trasa vede nejprve proti toku řeky Bystřice, poté za stálého stoupání nejprve po vrstevnicové cestě a dále po lesní cestě z počátku s prudším stoupáním přes okolní kopce, kde dojde na okraj lesa na dohled k obci Jívová. Zde odbočí vlevo a pokračuje lesem do obce Pohořany. Odtud vede sjezdem přes louku a technickým úsekem lesem, pokračuje po polní cestě do obce Véska. Pokračuje přes kopec sjezdem po silnici III. třídy na dohled k obci Bělkovice – Lašťany, kde ostře odbočí vpravo a vede opět lesem za stálého stoupání, které je místy dosti prudké a náročné zpět až na okraj obce Pohořany. Ke konci stoupání část trasy v délce 250 m kopíruje silnici III. třídy vedoucí od obce Véska na obec Jívová. Poté pokračuje po lesní cestě do obce Jívová, po projetí obcí dále okolo pastvin až k lesu. Odtud vede prudkým sjezdem a dále po zvlněné vrstevnicové cestě nad údolím řeky Bystřice. Poté pokračuje sjezdem po místní komunikaci k chatovišti Jívová, odtud vede podél řeky Bystřice přes místní část Smilov zpět do obce Hrubá Voda. Úsek mezi místní částí Smilov a obcí Hrubá Voda je veden přes celkem čtyři brody řeky Bystřice. Doporučuje se před samotným projetím brodů předem ověřit stav vody, zejména množství průtoku a rychlost toku, které bývá obvykle v době jarního tání sněhu nebo po srážkách vyšší.

V takovém případě se doporučuje trasu ukončit v místní části Smilov a do obce Hrubá Voda dojet vlakem. Poslední 2 km je trasa vedena po stejné cestě tam i zpět (Obrázek 25).

5. 2. 9 Velký Šternberský MTB okruh

Začátek a konec okruhu: železniční stanice Šternberk

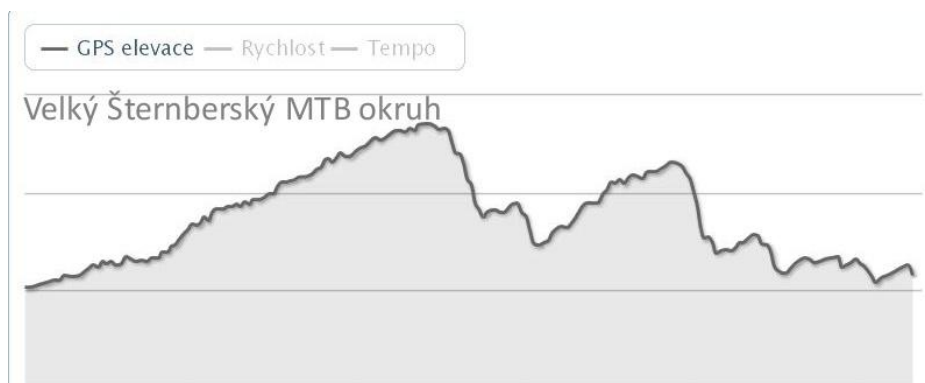
Celková vzdálenost: 43 km

Náročnost: těžká

Čas jízdy: 02:40 hod.

Celkové vystoupané metry: 1.139 m.

Výškový profil okruhu: Obrázek 26.



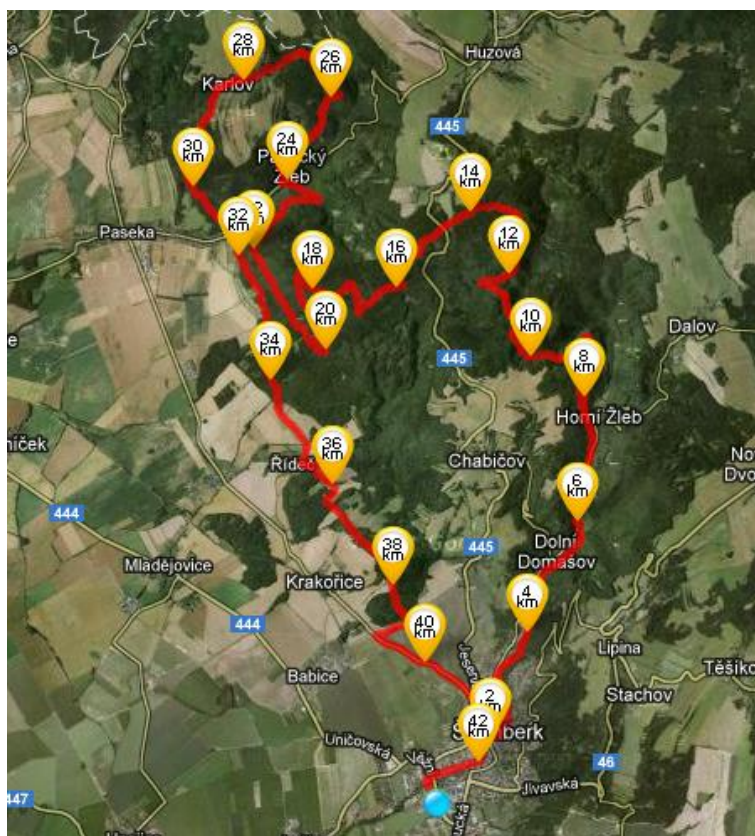
Obrázek 26. GPS elevace Velkého Šternberského MTB okruhu.

Možnost občerstvení na trase: Šternberk, Karlov – Ranč En Vogue, Řídeč – Hospoda Na Obecním úřadu

Chráněná území: Trasa prochází Přírodním parkem Sovinecko bez omezení z pohledu cyklistů.

Charakteristika a stručný popis okruhu: Mentorem tohoto okruhu je Tomáš Polák z Uničova. Jedná se o velmi náročnou trasu, vyžadující zejména výborné schopnosti v ovládnání jízdního kole při jízdě v terénu. Trasa začíná a končí ve Šternberku. Po projetí městem trasa pokračuje místní částí Hvězdné údolí, odkud vede po úbočí Dolního Žlebu. Poté trasa krátce vede po silnici III. třídy okolo kamenolomu, kde následuje dlouhé stoupání, které je přerušováno rovnými nebo mírnými úseky a vede až nad obec Mutkov. Stoupání od okamžiku odbočení ze silnice je v délce 1100 m prudké a více náročné. Nad Mutkovem trasa pokračuje po lesních

cestách, projede okolo vrcholu Velký Roudný, a dlouhým sjezdem po lesní cestě pokračuje až nad Řídečskou myslivnu, (*Malý Šternberský MTB okruh v tomto místě pokračuje dále sjezdem po cyklotrase č. 6105, po lesní asfaltové cestě, dolů až k Řídečské myslivně*). Trasa dále vede po vrstevnicové lesní cestě až do Paseckého žlebu.



Obrázek 27. Velký Šternberský MTB okruh - trasa - mapový podklad Google Maps.

Za Paseckými vodopády trasa pokračuje ostře vpravo prudkým stoupáním cca 500 m lesní cestou s náročným povrchem, dále již po mírně stoupající lesní cestě až do obce Karlov, přičemž jen před obcí Karlov je stoupání prudší. Za obcí Karlov následuje sjezd lesem až nad Pasecké sanatorium. Sjezd je ve druhé, spodní, polovině velmi prudký a je třeba dbát zvýšené opatrnosti a mít dobrou techniku jízdy. Trasa poté dynamicky pokračuje lesem, opět projede Paseckým žlebem bezprostředně okolo obce Paseka, a dále vede lesem až k Řídečské myslivně (*kde se zleva připojí Malý Šternberský okruh*). Poté po místní komunikaci sjíždí od obce Řídeč. V obci trasa pokračuje vlevo, projíždí celou obcí Řídeč směrem na obec Chabičov, kde cca 250 m za koncem obce Řídeč odbočuje vpravo na polní cestu. U lesa ostře zabočí vlevo, a poté pokračuje za neustálého střídání polních a lesních cest a stezek s dynamickým podélným profilem. V některých úsecích jsou stezky charakterově singltrailly. Trasa zde vede za současného sledování červené turistické značky směrem na Šternberk.

Poslední část trasy v délce cca 2 km vede s ohledem na místní podmínky po silnici II. třídy (Obrázek 27).

5.3 Značení navržených terénních cyklotras

V České republice nejsou terénní cyklotrasy značeny až dosud žádným jednotným samostatným způsobem, který by byl navíc zásadně odlišný od silničních (asfaltových) cyklistických tras.

Klub Českých turistů, který značení cyklistických tras až dosud prováděl, rozlišuje cyklotrasy a cykloturistické trasy. Cyklotrasy jsou ty, které vedou po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích (Klub českých turistů, 2012). Cyklotrasy jsou označovány dopravními značkami (Obrázek 28).



Obrázek 28. Stávající značení cyklotras (Klub českých turistů, 2012).

Cykloturistické trasy jsou ty, které vedou většinou po horších polních a lesních cestách nebo terénem (Klub českých turistů, 2012). Jsou vyznačeny pásovými značkami, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Mohou být doplněny na šipku. Pásové značení je doplněno směrovkami (Obrázek 29).



Obrázek 29. Stávající cykloturistické značení (Klub českých turistů, 2012).

Vizuálně je velmi snadné mezi sebou zaměnit cyklotrasu a cykloturistickou trasu. Stávající systém lze označit za nevhodný a potenciálně nebezpečný, navíc pokud dojde k úřední záměně značení mezi cyklotrasou a cykloturistickou trasou.

V Dalejském údolí byla nedávno vyznačena nová cyklotrasa A12. Příroda je tu opravdu pěkná, úsek ale není pro cyklisty pohodáře. Abyste tudy projeli bez problémů, měli byste za sebou mít průpravu z těžkého terénu (Štěpánek, 2012).

K tomu by jistě nedošlo, pokud by vyznačený úsek byl jasně označen jako terénní cyklotrasa se symbolem terénního cyklisty (Obrázek 30).



Obrázek 30. Značení terénní cyklotrasy Sonzier, Vaud, Švýcarsko.

Řešením je samostatný systém značení terénních cyklotras, se kterým přichází ČEMBA, a který má ambice se stát oficiálním turistickým značením terénních cyklotras v České republice (Plzeňsko na kole, 2012, a), (Obrázek 31). (Příloha č. 2)



Takto vypadá nové MTB značení navržené ČEMBOU na stromě v terénu

Obrázek 31. Nové MTB značení od ČEMBA (Plzeňsko na kole, 2012, a).

Tento navržený systém nového značení pak lze chytře a vhodně doplnit geniálním značením MTB terénních cykloturistických okruhů ze Švýcarska (Obrázek 32), kde jak vidno, je MTB cykloturistický okruh vyznačen směrovými tabulemi s uvedeným názvu okruhu a délkou okruhu.

Takové doplnění je velmi vhodné zejména v těch místech, kde navržený MTB okruh prochází obcí, osadou nebo jiným obdobným, méně přehledným místem, dále v místech nenadálé změny směru jízdy, v místech případného křížení okruhů, apod.



Obrázek 32. Značení MTB okruhů Verbier, Valais, Švýcarsko.

6 DISKUZE

Cílem práce bylo zpracovat návrh cykloturistických tras určených pro terénní cyklistiku na Olomoucku. Navržené terénní cyklotrasy měly být plně v souladu s platnou legislativou, musely plně respektovat ochranu přírody a krajiny. Jízda po navržených trasách měla co nejvíce splňovat očekávání terénních cyklistů v závislosti na místních podmínkách.

Terénní cyklistika je v posledních dvou až třech desetiletích intenzivně se rozvíjejícím odvětvím cyklistiky, která je jednou z nejvíce oblíbených volnočasových aktivit. V zahraničí je podpora terénní cyklistiky zcela běžnou záležitostí (Schweizmobil, 2012), na rozdíl od České republiky, kde je podpora této aktivity prozatím minimální. Přímo na Olomoucku pak neexistuje žádná nabídka značených terénních cyklotras.

Z pohledu terénního cyklisty je takový stav přijatelný pouze pro osoby s dobrou místní znalostí. Návštěvník regionu, ať odjinud z České republiky nebo i ten zahraniční, je odkázán buďto na jízdu metodou „pokus-omyl“, případně na zakoupení mapy a následné odhadování nebo typování oblasti vhodné pro terénní cyklistiku. Při neznalosti místních podmínek je možné alternativně využít stávající síť značených turistických tras. Ne ale všechny tyto trasy jsou z nejrůznějších důvodů vhodné pro terénní cyklistiku. Jízda mimo tyto vyznačené trasy pak přináší úskalí v podobě ztráty orientace, případně terénního cyklistu může odvést od zajímavého místa nebo jen od zajímavého úseku cesty.

Na Olomoucku prozatím nebyl zpracován žádný návrh terénních cyklotras, který by současně respektoval podstatné aspekty kladené na tuto aktivitu. V této práci bylo navrženo celkem 9 terénních cyklotras, a to v různých délkách a stupních obtížnosti, které provedou terénního cyklistu po velké části zajímavých míst celého regionu, a které současně s ohledem na konkrétní místní podmínky přinášejí co největší požitek z jízdy samotné. Tento návrh je třeba v regionálním pohledu chápat jako pilotní, neboť jej lze vhodně rozšiřovat.

Obecně na téma terénní cyklistika spojeného s návrhem konkrétních terénních cyklotras byly různé práce zpracovány. Velmi zajímavou práci na toto téma s návrhem terénních cyklotras v oblasti Beskyd představila Poláková (2010). Jiné za zmínku stojící pojetí, sice ne v podobě konkrétních terénních cyklotras, ale ve formě podrobného zmapování vhodných účelových komunikací na Náchodsku pro terénní cyklistiku, přinesla Tázlarová (2012).

Předkládaná práce oproti ostatním v sobě přináší aplikaci konkrétních požadavků terénních cyklistů, které byly zjištěny výzkumem, zakomponovány byly i zahraniční zkušenosti. Do výsledné práce byl zapracován i návrh značení terénních cyklotras od

ČeMBA. Před konečným navržením tras byla vhodnost lokalit a vedení trasy určitými místy prodiskutována s místně příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny.

Při navrhování terénních cyklotras byla projevena snaha využít osobní znalosti místních terénních cyklistů. Oproti zájmu odborné veřejnosti ale bohužel nebyl zaznamenán takový zájem z řad terénní cyklistiky provozující veřejnosti, jaký byl předpokládán. Tato práce se z časových důvodů nezabývá stanoviskem místně příslušných silničních správních úřadů k obecnému právu veřejné cesty v místech vedení trasy. Terénní cyklotrasy byly ale i bez zmíněného stanoviska navrženy podle nejlepšího vědomí a svědomí autora v souladu s teoretickými východisky.

Za úvahu by stálo doplnění práce o další samostatné okruhy, a to v oblasti Bouzovska s náročností lehká a těžká, a na Šternbersku v náročnosti lehká tak, aby i v těchto oblastech byly v nabídce terénní cyklotrasy všech obtížností. U některých navržených okruhů by dále bylo vhodné navržení alternativně obtížnější případně jinde naopak snadněji zvládnutelné úseky pro širší univerzálnost navržených okruhů.

Při navrhování terénních cyklotras je nutno primárně pečlivě vybrat vhodné lokality pro terénní cyklistiku zejména přímou fyzickou prohlídkou a pečlivým průzkumem dané oblasti. Lze doporučit otevření diskuze s odbornou veřejností, zejména s ČeMBA, a vyvíjenou aktivitu průběžně konzultovat s místně příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny, případně s orgánem ochrany myslivosti. Rovněž lze doporučit do řešené problematiky zapojit i veřejnost aktivně provozující terénní cyklistiku s místní znalostí daných lokalit. Bylo by ale nutné promyslet vhodný způsob, jak vzbudit její větší zájem o řešení problému.

Tato práce přináší komplexní, prakticky využitelný návrh podpory terénní cyklistiky na Olomoucku. V případě realizace tohoto návrhu lze na základě zahraničních zkušeností předpokládat pozitivní praktický přínos pro tento region. Přínos lze při nízkých pořizovacích nákladech spatřovat především v rozšíření respektive v ucelení nabídky v oblasti cestovního ruchu, což se může pozitivně projevit zejména v ekonomice, a to v podobě nových pracovních míst a v rozvoji služeb v dosud méně navštěvovaných a opomíjených místech regionu. Návrh terénních cyklotras je pak proveden takovým způsobem, aby celá dotčená oblast zůstala zachována bez významnějších vlivů v nezměněné podobě i pro další generace.

7 ZÁVĚR

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo zpracovat návrh cykloturistických tras určených pro terénní cyklistiku na Olomoucku tak, aby navržené trasy byly v souladu s platnou legislativou, aby plně respektovaly ochranu přírody a krajiny, přičemž faktická jízda po navržených trasách by měla co nejvíce splňovat očekávání terénních cyklistů v závislosti na místních podmínkách.

Na základě dílčích úkolů lze konstatovat, že hlavní cíl práce byl splněn. Před vlastním návrhem terénních cyklotras bylo nezbytné shromáždit ucelený rozsah všech teoretických východisek. Předkládaná bakalářská práce svým obsahem tvoří ucelené a logické spojení všech zásadních aspektů terénní cyklistiky, vyjma její historie a vývoje, které nebyly považovány za významově ani prakticky důležité. Výsledkem práce je devět navržených terénních cyklotras v podobě samostatných okruhů přímo určených pro terénní cyklistiku. Navržené okruhy jsou v různé délce, v různé náročnosti a jsou navrženy v různých částech regionu Olomoucko. Každá navržená terénní cyklotrasa samostatně obsahuje údaje o jejím začátku a konci, celkové délce, vystoupaných metrech převýšení, chráněných a zvláště chráněných územích, skrze které či okolo kterých trasa prochází, dále údaje o předpokládaném času jízdy, možnosti občerstvení na trase, charakteristiku a stručný popis trasy. U každé trasy je její GPS elevace, současně jsou na nosiči CD k dispozici dva různé mapové podklady a počítačové soubory s výškovým a délkovým záznamem trasy ve třech různých formátech, využitelných pro různé typy přístrojů. Akcent směřuje zejména na masivně využívaný počítačový formát .kml, který umožňuje při stažení volně šířené aplikace Google Earth velmi podrobnou trojrozměrnou prohlídku celé navržené cyklotrasy a jejího okolí.

Práce jako celek pak představuje ucelený koncepční návrh terénních cyklotras na Olomoucku, a to včetně způsobu značení navržených terénních cyklotras. Olomoucko v sobě skrývá velký potenciál v oblasti rozvoje terénní cyklistiky, v podobě přírodně zajímavých míst, cest a stezek v různých stupních obtížnosti, které budou vyhovovat jak méně zdatným, tak zkušeným jezdcům, a to vše při současně minimálním zásahu z pohledu trvale udržitelného rozvoje regionu. Předmětný návrh je využitelný zejména v oblasti rozvoje cestovního ruchu.

8 SOUHRN

Cykloturistika je jednou z nejvíce oblíbených volnočasových pohybových aktivit v České republice. Jedním z jejích odvětví je v posledních desetiletích intenzivně se rozvíjející terénní cyklistika.

Cílem této práce bylo zpracovat návrh cykloturistických tras určených pro terénní cyklistiku na Olomoucku. Pro dosažení cíle práce byla použita metoda analýza dokumentů a literatury, metoda introspektivní a jako hlavní metoda terénního průzkumu.

Výsledkem jsou navržené terénní cyklotrasy, které jsou plně v souladu s platnou legislativou, respektují ochranu přírody a krajiny, přičemž faktická jízda po navržených trasách maximálně naplňuje očekávání terénních cyklistů v závislosti na místních podmínkách. Navržené trasy jsou jednotlivě uloženy na připojeném nosiči CD, kde jsou ke každé trase k dispozici mapové podklady, GPS elevace a počítačové soubory v různých využitelných formátech.

Práce je v praxi využitelná zejména pro podporu a rozvoj terénní cyklistiky v regionu a jako prostředek podpory cestovního ruchu, dále ve vztahu pohybové aktivity obyvatelstva, a v neposlední řadě též jako prostředek prevence kriminality.

9 SUMMARY

Cycling is one of the most popular leisure-time physical activities in the Czech Republic. One of its sector in the last decades of fast developing mountain biking.

The aim of this work was to develop a proposal biking trails designated for mountain biking in the Olomouc region. To achieve the objectives of the work was used a method for the analysis of documents and literature and introspective method as the main method of field survey.

The results are designed ground routes that are fully in line with current legislation, they are respecting nature and landscape protection and the actual ride on these routes meets the expectations of bikers, depending on local conditions.

The proposed routes are individually stored on a connected a CD where each route has it's own available map information, GPS elevation and computer files in different usable formats.

The thesis is usable in practice for the promotion and development of mountain biking in the region as a means of promoting tourism, the promotion of physical activity of the population, and not least as a means of crime prevention.

10 REFERENČNÍ SEZNAM

- AOPK (2012). *Ústřední seznam ochrany přírody (ÚSOP)*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://drusop.nature.cz/>
- Bartoň, J. (2012). *Terénní cyklistika není jen jízda na horách, aneb všechny tváře MTB*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.nakole.cz/clanky/898-terenni-cyklistika-neni-jen-jizda-v-horach-aneb-vsechny-tvare-mtb.html>
- Cycling Media (2012). *Odstartovala kampaň „Respektujme se navzájem“*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://mtbs.cz/clanek/odstartovala-kampan-respektujme-se-navzajem/kategorie/ostatni>
- Cyklodoprava.cz (2012). *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020*. Retrieved 03.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.cyklodoprava.cz/strategie/politika-cr>
- Czechtourism (2012). *Charakteristika a význam cestovního ruchu v Česku*. Retrieved 03.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.czechtourism.cz/didakticke-podklady/1-charakteristika-a-vyznam-cestovniho-ruchu-v-cesku/>
- Čacká, J. (2008). Právní mantinely rekreačního využití lesa z hlediska zákona o lesích a zákona o myslivosti. In Česká lesnická společnost, o.s. (Ed.), *Mimoprodukční funkce lesa Cyklistika v lesních majetcích*, (pp. 9-12). Jablonec nad Nisou-Mšeno: Lesní práce s.r.o.
- Česká Mountainbiková Asociace (2007). *Kodex terénního cyklisty*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.cemba.eu/kodex-terenniho-cyklisty/>
- Česká Mountainbiková Asociace (2012, a). *Co je vlastně terénní cyklistika*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/otazky/index48f7.html?x=4515>
- Česká Mountainbiková Asociace (2012, b). *Co pro ČeMBu znamená rekreační terénní cyklistika*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/otazky/index48e1.html?x=4520>
- Česká Mountainbiková Asociace (2012, c). *Požadavky tří pilířů cyklistiky*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/poradna/index1bac.html?x=269>
- Česká Mountainbiková Asociace (2012, d). *O České mountainbikové asociaci*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.cemba.eu/co-je-cemba/>

- Česká Mountainbiková Asociace (2012, e). *Rychlebské stezky nakročily cestu k mezinárodní certifikaci*. Retrieved 05.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.cemba.eu/pro-media/pro-media/rychlebske-stezky-nakrocily-cestu-k-mezinarodni-certifikaci/>
- Česko jede (2011, a). *Cyklo a in-line výzkum, Závěrečná zpráva*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: http://www.ceskojede.cz/cms_dokumenty/cip_zaverecna_zprava_final.pdf
- Česko jede (2011, b) *Česko jede*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/cesko-jede/>
- Česko jede (2011, c). *Terénní cyklistika*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/terenni-cyklistika/>
- Český normalizační institut (2004). *Projektování polních cest* [Česká technická norma 736109]. Praha: Author.
- Český statistický úřad (2012). *Administrativní členění kraje*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: [http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/administrativni_cleneni_kraje/\\$File/71101111ma.jpg](http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/administrativni_cleneni_kraje/$File/71101111ma.jpg)
- Dolomiti-Adventures (2012). *Dolomiti Adventures. Rock and Snow*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: http://www.dolomiti-adventures.com/en/s_index.html
- Dolomiti Brenta Bike (2012). *Dolomiti di Brenta Bike, MTB tour a tappe nelle Dolomiti!* Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: http://www.dolomitibrentabike.it/lang/IT/pagine/dettaglio/bike_tour,2/speciale_offerta_tour_a_tappe_in_mountain_bike,209.html
- Free Litovel Bobr bike (2012). *Ke stažení*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.bobr-cup.cz/bobrbike/ke-stazeni>
- Gander, H., & Ingold, P. (1997). Reactions of Male Alpine Chamois (*Rupicapra r. rupicapra*) to hikers, joggers and mountainbikers. *Biological Conservation*, 79(3), 107-109.
- Goett, U., & Alder, J. (2001). Sustainable mountain biking: A case study from the Southwest of Western Australia. *Journal of Sustainable Tourism*, 9(3), 19. (From Marion, J., & Wimpey, J., 2008).
- Hermová, H. (2010). *Zpátky ke stezkám*. Jablonec nad Nisou: ČEMBA.
- Hermová, H., & Slavík, P. (2012). *Manuál legální terénní cyklistiky v Česku*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.cemba.eu/zakony-a-normy/manual-legalni-terenni-cyklistiky-v-cesku/>
- Hodaň, B., & Dohnal, T. (2005). *Rekreologie*. Olomouc: Hanex.

- Hošek, J. et al. (2006). *Vliv rekreačního využití na stav a vývoj biotopů ve vybraných VCHÚ (CHKO Beskydy, Krkonošský národní park, CHKO Jeseníky, Národní park a CHKO Šumava*. [Zpráva o řešení projektu MŽP No. VaV/620/15/03 za rok 2006 II. část (výtah)]. Hořovice: CHKO Beskydy.
- Indrová, J. a kol. (2009). *Cestovní ruch*. Praha: Vysoká škola ekonomická, Fakulta podnikohospodářská.
- International Mountain Bicycling Association (2012). *About IMBA U.S.* Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.imba.com/about>
- International Mountain Bicycling Association (2011). *Imba Announces New Epics, Ride Centers and More*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.imba.com/news/2011-epics-ride-centers-more>
- Isalska, A. (2012). *Ten hidden gems of Europe*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.lonelyplanet.com/czech-republic/moravia/olomouc/travel-tips-and-articles/77032>
- i-Spigl (2012). *V Českém ráji cyklisté předejdou konfliktům*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://ispigl.blogspot.cz/2012/04/v-ceskem-raji-cykliste-predejdu.html>
- Jakubíková, D. (2009). *Marketing v cestovním ruchu*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Klč, P., & Žáček, J. (2007). Možnosti využití lesní dopravní sítě pro cyklistiku. In T. Kvasnička (Ed.), *Terénní cyklistika na Konferenci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR*, (pp. 9-11). Jablonec nad Nisou: ČEMBA.
- Klub českých turistů (2012). *Turistické značení KČT*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct>
- Kvasnička, T. (2007). *Prostor české terénní cyklistiky*. Diplomová práce, Masarykova Univerzita, Fakulta sociálních studií, Brno.
- Máček, M., & Máčková, J. (2002). Tělesná zdatnost, pohybová aktivita a délka života. *Praktický lékař*, 82(7), 389-395.
- Marion, J., & Wimpey, J. (2008). *Dopady terénní cyklistiky na životní prostředí: přehled vědeckých výzkumů a vhodných postupů údržby*. Jablonec nad Nisou: ČEMBA.
- Miko, L., Borovičková, H. & kol. (2007). *Zákon o ochraně přírody a krajiny. Komentář* (2nd ed.). Praha: C. H. BECK.
- Mtb Holiday Scotland (2012). *Adventures Mountain Bike Holidays*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.mtbholidayscotland.com/>

Nařízení vlády č. 23/2005 Sb. ze dne 15.12.2004, kterým se vymezuje Ptačí oblast Litovelské Pomoraví.

Nejvyšší soud ČR, Rozhodnutí ze dne 15.11.2000, sp. zn. 22 Cdo 1868/2000.

Nejvyšší soud ČR, Rozsudek ze dne 20.03.2002, sp. zn. 22 Cdo 1911/2000.

Nejvyšší soud ČR, Rozsudek ze dne 07.10.2003, sp. zn. 22 Cdo 2191/2002.

Nejvyšší soud ČR, Rozsudek ze dne 30.05.2005, sp. zn. 22 Cdo 1553/2004.

Nejvyšší soud ČR, Rozsudek ze dne 22.02.2006, sp. zn. 33 Odo 449/2005.

Nejvyšší soud ČR, Rozsudek ze dne 23.11.2011, sp. zn. 32 Cdo 4165/2010.

Nejvyšší správní soud ČR, Rozsudek ze dne 27.10.2004, sp. zn. 5 As 20/2003-64.

Nejvyšší správní soud ČR, Rozsudek ze dne 22.12.2009, sp. zn. 1 As 76/2009-60.

Nejvyšší správní soud ČR, Rozsudek ze dne 09.06.2011, sp. zn. 5 As 36/2010.

Novák, J., Bartoš, L., & Dyková, I. (2012). *Problematika cestní sítě*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://ekopolitika.cz/cs/turismus/problematika-cestni-site.html>

Novotný, O., Zapletal, J., & kol. (2004). *Kriminologie* (2nd ed.). Praha: ASPI.

Olomoucký kraj (2009). *Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji*. Retrieved 03.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.kr-olomoucky.cz/clanky/dokumenty/1333/fin-us-rozvoje-cyklisticke-dopravy-v-ok.pdf>

Poláková, P. (2010). *Možnosti MTB turistiky v oblasti Beskyd*. Diplomová práce, Masarykova Univerzita, Fakulta sportovních studií, Brno.

Plzeňsko na kole (2012, a). *MTB trasy budou mít v ČR své značení*. Retrieved 03.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.plzenskonakole.cz/cz/mtb-trasy-budou-mit-v-cr-sve-znaceni-954.htm>

Plzeňsko na kole (2012, b). *Singlík u Horní Břízy – lahůdka nejen pro bikery*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.plzenskonakole.cz/cz/singlik-u-horni-brizy-lahudka-nejen-pro-bikery-941.htm>

Rychlebské stezky (2012). *O stezkách*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.rychlebskestezky.cz/cs/stezky/o-stezkach>

Schweizmobil (2012). *Willkommen bei SchweizMobil, dem Netzwerk für den Langsamverkehr*. Retrieved 01.12.2012 from the World Wide Web: <http://www.schweizmobil.ch/de/welcome.cfm>


Singltrek pod Smrkem (2012). *Pro koho je singltrek*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.singltrekpodsmrkem.cz/cs/co-je-singltrek/pro-koho-je-singltrek1>

- Slavík, P. (2007). Cyklistika v přírodě – světový trend rekreace. *Bike konference – světový trend rekreace*, (pp. 1-4). Brno: ČeMBA.
- Staněk, J. (1996). *Lesní zákon v teorii a praxi (Úplné znění zákona s komentářem)*. Písek: Matice lesnická, spol. s r.o.
- Stejskal, P. (2004). *Proč a jak se zdravě hýbat*. Břeclav: Presstempus.
- Štěpánek, V. (2012). *Praha, peklo cyklistů. Trial místo cyklotrasy v Dalejském údolí*. Retrieved from the World Wide Web: http://cestovani.idnes.cz/cyklostezka-v-dalejskem-udoli-dk9-/na-kolo.aspx?c=A120914_171608_na-kolo_tom
- Taylor, A. R., & Knight, R. L. (2003). Wildlife Responses to Recreation and Associated Visitor Perceptions. *Ecological Applications*, 13(4), 12. (From Marion, J., & Wimpey, J., 2008).
- Tázlarová, K. (2012). *Terénní cyklistika a její možnosti v oblasti Náchodské vrchoviny*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Thurston, E., & Reader, R. J. (2001). Impacts of experimentally applied mountain biking and hiking on vegetation and soil of a deciduous forest. *Environmental Management*, 27(3), 397-409.
- Usnesení Vlády České republiky č. 678 ze dne 07.07.2004 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky.
- Usnesení Vlády České republiky č. 925 ze dne 14.12.2011 ke Strategii prevence kriminality v České republice na léta 2012 až 2015.
- Ústavní soud ČR, Nález Ústavního soudu ze dne 25.04.2000, sp. zn. I. ÚS 28/99.
- Ústavní soud ČR, Usnesení Ústavního soudu ze dne 05.04.2001, sp. zn. III. ÚS 111/01.
- Ústavní soud ČR, Nález Ústavního soudu ze dne 09.01.2008, sp. zn. II. ÚS 268/06.
- Velo-Explorer (2012). *Guides VTT*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.velo-explorer.ch/be-f/products/index.htm>
- Verbier (2012). *VTT & Cyclisme*. Retrieved 01.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.verbier.ch/fr/decouvrir/vtt-cyclisme>
- Veřejný ochránce práv – ombudsman. (2007). Sborník stanovisek č. 1, Veřejné cesty, ze dne 01.05.2007, Sborník stanovisek Veřejného ochránce práv.
- Vítek, L. (2008). *Jak ovlivnit nadváhu a obezitu*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Vláda České republiky. (1991). *Důvodová zpráva k zákonu č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ze dne 30.10.1991*. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu.

- Vláda České republiky. (1995). *Důvodová zpráva k zákonu č. 289/1995 Sb. o lesích ze dne 01.06.1995*. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu.
- Vyhláška Ministerstva zemědělství č. 433/2001 Sb. ze dne 03.12.2001, kterou se stanoví technické požadavky pro stavby pro plnění funkcí lesa.
- Wilson, J. P., & Seney, J. P. (1994). Erosional impact of hikers, horses, motorcycles, and off-road bicycles on mountain trails in Montana. *Mountain Research and Development*, 14(1), 77-78. (From Marion, J., & Wimpey, J., 2008).
- World Health Organization (2012). *Obesity and overweight*. Retrieved 03.11.2012 from the World Wide Web: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs311/en/index.html>
- Zákon č. 40/1964 Sb. občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 344/1992 Sb. o katastru nemovitostí České republiky (katastrální zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 2/1993 Sb. Listina základních práv a svobod.
- Zákon č. 289/1995 Sb. o lesích (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 449/2001 Sb. o myslivosti, ve znění pozdějších předpisů.

11 PŘÍLOHY

1. Kodex terénního cyklisty podle ČeMBA
2. Nové navržené značení terénních cyklotras podle ČeMBA
3. Kodex pravidel chování terénních cyklistů Verbier, Valais, Švýcarsko



Dodržujeme Kodex terénního cyklisty.

V lese nejsme sami. Abychom v přírodě nekazili pěkné zážitky ostatním a ostatní je nekazili nám, na bajku jezdíme podle Kodexu. Buď víc bajker, dodržuj Kodex...

V České republice je jízda na kole na některých polních a lesních cestách omezena orgány ochrany přírody. V NP a v NPR využívej proto k jízdě na kole jen vyznačené cesty schválené orgány ochrany přírody.

- 1. Jezdí pouze po povolených cestách.**
Jestliže je cesta označena jako zakázaná, nepoužívej ji.
- 2. Nezanechávej stopy.**
Přizpůsob styl jízdy povrchu cesty tak, abys jej nepoškodil.
Jezdí jen po existujících cestách, nevytvářej nové. Nejezdí amykem. Nezanechávej po sobě odpadky.
- 3. Ovládej své kolo.**
Jezdí tak, abys dokázal zastavit na viditelnou vzdálenost.
Vůde můžeš někoho nebo něco potkat. Nepřeceňuj svou technickou a fyzickou zdatnost.
- 4. Dávej přednost ostatním.**
Upozorní ostatní, že kolem nich projíždíš. Při míjení dostatečně zpomal a je-li to z hlediska bezpečnosti nezbytné, zastav. Buď vstřícný a přátelský. Při míjení koní respektuj pokyny jezdce.
- 5. Buď ohleduplný ke zvířatům, rostlinám a majetku.**
Neplaš zvířata a dávej jim dostatek prostoru k úniku. Nenič rostliny. Nepoškoď přírodní útvary a soukromý majetek. Zavírej brány ohrad. Nepoškoď zemědělské kultury, zvláště před sklizní.
- 6. Jednej s rozmyslem.**
Jezdí s takovým vybavením, abys byl soběstačný.
Předvídej nebezpečné situace a změny počasí. Používej přilbu.

Zpomal, usměj se, pozdrav...
jsi vyslancem našeho sportu!



PROČ ZNAČIT

Cílem MTB značení je:

- Spojit úseky stávajících i nově vznikajících cest a stezek v souvislé trasy atraktivní pro terénní cyklistiku
- Rozdělit tyto trasy podle obtížnosti a ulehčit tak uživatelům výběr pro ně adekvátní trasy.
- Označit dosud neznačené cesty a stezky vhodné pro terénní cyklistiku a tím rozšířit možnosti jejího provozování, v případě potřeby vytvořit alternativy frekventovaným trasám užívaným např. pěšími turisty.





Cílem MTB značení není:

- Zdvojit pěší a cyklistické značení KČT. K souběhu s těmito trasami by mělo docházet jen v opodstatněných případech.

JAK ZNAČIT




Dělení tras podle barev:

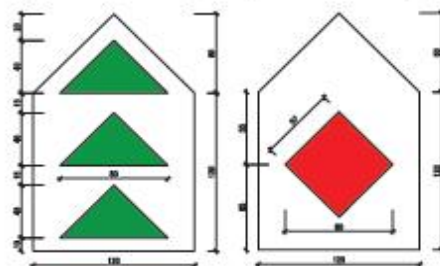
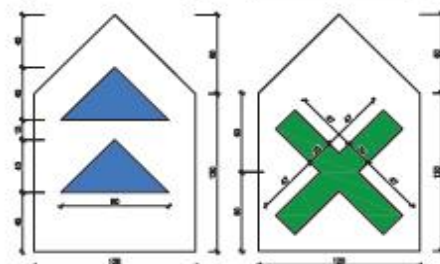
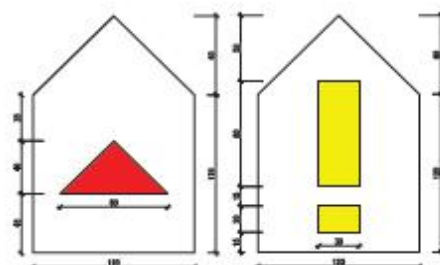
„osvědčený systém prověřený praxí“

-  červená – značí se jí dálkové a páteřní trasy
-  modrá – značí se jí delší trasy regionálního charakteru
-  zelená – značí se jí trasy místního charakteru
-  žlutá – značí se jí trasy místního charakteru a spojky mezi ostatními MTB trasami

Značení obtížnosti trasy:

„terény pro každého“

-  lehká - MTB značka s 1 šipkou
- pozvolné stoupání a klesání, technicky nenáročný povrch, širší stezky
-  střední - MTB značka se 2 šipkami
- prudká stoupání a klesání, členitý povrch, úzké stezky
-  těžká - MTB značka se 3 šipkami
- velmi prudká stoupání a klesání, technicky náročný povrch, úzké stezky v exponovaných polohách





VERBIER⁺

ST-BERNARD

CARTE VTT

MOUNTAIN BIKE MAP | MOUNTAINBIKE-KARTE

verbier.ch

LA TZOUMAZ - VAL DE BAGNES



CONSIGNES DE SECURITE VTT

MOUNTAIN BIKING SAFETY MEASURES | MOUNTAINBIKE-SICHERHEITSHINWEISE

1. Portez un casque et des protections adéquates.
2. Veillez au bon état de votre matériel.
3. Utilisez le matériel adapté aux parcours et à la discipline.
4. Restez sur les pistes balisées.
5. Soyez maître de votre vitesse.
6. Faites attention aux randonneurs et aux promeneurs, soyez aimables et descendez du vélo s'il le faut. La priorité est aux piétons.
7. Respectez la faune et la flore.
8. Refermez derrière vous les barrières et les clôtures pour la protection du bétail.
9. Ramassez vos déchets.
- 10. SOUSRIEZ, VOUS ÊTES EN VACANCES !**

1. Wear a helmet and adequate protection.
2. Check that your equipment is in good repair.
3. Use material that is suitable for the route and the sport.
4. Stay on groomed and signposted trails.
5. Remain in control of your speed.
6. Watch out for hikers and walkers – be pleasant and get off your bike if necessary. Pedestrians have priority.
7. Respect the fauna and flora.
8. Close gates and fences behind you to protect herds of animals.
9. Pick up your trash.
- 10. SMILE - YOU'RE ON HOLIDAY!**

1. Tragen Sie einen Helm und eine geeignete Schutzausrüstung.
2. Achten Sie auf den guten Zustand Ihrer Ausrüstung.
3. Verwenden Sie der Strecke und der Disziplin angepasstes Material.
4. Bleiben Sie auf der markierten Piste.
5. Halten Sie Ihr Tempo unter Kontrolle.
6. Nehmen Sie Rücksicht auf Wanderer und Spaziergänger, seien Sie höflich und steigen Sie wenn nötig ab. Die Fussgänger haben Vorrang.
7. Respektieren Sie die Tier- und Pflanzenwelt.
8. Schliessen Sie Schranken und Gitter zum Schutz des Viehs hinter sich zu.
9. Nehmen Sie ihre Abfälle mit.
- 10. LÄCHELN SIE, SIE SIND IN DEN FERIEEN!**

Carte VTT 28 parcours cross-country - gratuit dans nos bureaux d'information
 Carte VTT singletrails "SupertrailMap" - en vente dans nos bureaux d'information
 Plan des pistes du Bikepark - gratuit dans nos bureaux d'information.

Mountain Bike map - 28 cross-country trails - free from our information offices.
 Single Track Mountain Bike map "Supertrail Map" - on sale in our information offices.
 Bikepark trail map - free from our information offices.

MTB-Karte 28 Cross-Country-Strecken - gratis in unseren Informationsbüros
 MTB-Karte Singletrails "SupertrailMap" - im Verkauf in unseren Informationsbüros
 Plan der Bikepark-Trails - gratis in unseren Informationsbüros