

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
KATEDRA EKOLOGIE KRAJINY



PROSTUPNOST SOUČASNÉ ČESKÉ KULTURNÍ KRAJINĚ NA KONI

**PERMEABILITY OF THE CONTEMPORARY CZECH
CULTURAL LANDSCAPE ON HORSEBACK**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Mgr. Barbora Tobolová, Ph.D.

Diplomant: Bc. Lenka Mourková

2012

ZADÁNÍ

Prohlášení

Prohlašuji, že tuto diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pod vedením Mgr. Barbory Tobolové, PhD. Uvedla jsem všechny literární prameny a publikace, za kterých jsem čerpala.

V Praze dne 30. 4. 2012

Poděkování

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucí diplomové práce Mgr. Barboře Tobolové, PhD., za odborné vedení a poskytnuté konzultace. Dále bych chtěla poděkovat své dceři Lucii Mourkové za pomoc zejména při terénním průzkumu.

V Praze dne 30.4.2012

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá návrhem nové hipostezky v okolí středočeského města Unhošť, které je vstupní branou do CHKO Křivoklátsko. Součástí práce je literární rešerše obsahující historický vývoj cestní sítě z písemných i grafických podkladů, současný vývoj v oblasti turistiky na koni v České republice, ale i v zahraničí a popis zájmového území, kde bude navržena hipostezka. Podrobným terénním průzkumem byl zjištěn stav cestní sítě a průchodnost navrhované trasy. Na základě ankety byl ověřen zájem o využití této hipostezky. Práce zjišťuje reálnost, zejména ekonomickou, vytvoření nové stezky pro jezdce na koni a možnosti napojení na již vytvořené dálkové trasy.

Klíčová slova – prostupnost krajiny, kulturní krajina, turistika, hipostezka, koně

Abstract

The thesis describes design of new horse track near Central Bohemia's town Unhošť, which is a gateway to Křivoklátsko Special Protected Area. The thesis contains a literature review about historical development of road network from written and graphic materials, recent developments in the field of horseback tourism in the Czech Republic and abroad, and a description of the area where the proposed horse track should be. The present state of road and path network and the permeability of proposed track have been studied. Based on public inquiry an interested in the horse track has been verified. The work investigates the feasibility, particularly economic, for creation of new tracks for horseback riders and the possibility of connection to already established long-distance routes.

Obsah

1. ÚVOD	7
2. CÍL PRÁCE	8
3. LITERÁRNÍ REŠERŠE	9
3.1 Kulturní krajina	9
3.1.1 Prostupnost krajiny na koni	11
3.2 Historický vývoj stezek.....	11
3.2.1 Sledování vývoje stezek.....	13
3.3 Krajina středních Čech - popis zájmového území.....	15
3.4 Jezdecká turistika.....	16
3.4.1 Základní a praktické informace o jezdeckém sportu	16
3.4.2 Teorie jízdy na koni	17
3.4.3 Jízda v terénu	18
3.4.4 Hipostezky v České republice	21
3.5 Legislativa	24
4. METODIKA	27
4.1 Předběžné stanovení tras	27
4.2 Analýza zájmového území	28
4.3 Terénní průzkum	30
4.4 Anketa	30
4.5 Návrhy tras	30
4.6. Vyhodnocení reálnosti	31
5. VÝSLEDKY	32
5.1 Výsledky ankety	32
5.2 Návrhy tras	37
5.2.1 Trasa č. 1	38
5.2 Trasa č. 2	48
6. DISKUZE	56
7. ZÁVĚR	58
8. POUŽITÁ LITERATURA A LITERÁRNÍ ZDROJE	60
9. PŘÍLOHY	63

1. ÚVOD

Stezky v minulosti byly nejdůležitější informační sítí lidské společnosti, lidé po nich nejen chodili, ale také se na nich usazovali. Po domestikaci koně využívali lidé pro pohyb na stezkách především tato zvířata. Stezky v minulosti byly tedy i hipostezkami. Postupem doby nahrazuje koně na cestách technika.

Lidé ale cítili potřebu pohybovat se krajinou, vrátit se do přírody, ať už pěšky, na kole a v dnešní době stále častěji na koni. Toulat se jen tak přírodou, nebo naopak cíleně poznávat přírodní i kulturní krásy a přitom je neničit.

V České republice se v minulosti, již za první republiky, rozmáhala turistika snad nejvíce na světě. Z počátku to byla pěší turistika, v poválečné době pak nastoupila cykloturistika. Česká republika se tak může honosit více jak stoletou tradicí, kdy rozvojem turistických tras, o které se stará Klub českých turistů, se významně podílí na využívání volného času za poznáním přírodních krás naší země.

V posledních letech stále vzrůstá počet chovatelů koní a milovníků tohoto ušlechtilého zvířete, kteří mají zájem o toulky přírodou na jeho hřbetě. Vstupem do Evropské unie se pak naskytá příležitost, jako v okolních státech, rozvíjet také turistiku na koni. Rozvoj turistiky, ať už pěší, na kole i na koni bude znamenat rozvoj venkova, k němuž kuň odjakživa patřil. Za tímto účelem v rámci obnovy venkova vznikají občanská sdružení, která v rámci aktivit hledají zájemce o vybudování jezdeckých stanic, mezi kterými pak budou vznikat jezdecké stezky. Tím se také vytváří prostor pro podnikatelskou činnost a případné pracovní příležitosti.

Nové hipostezky jsou vytvářeny s ohledem na životní prostředí. Vedou zajímavým prostředím přírodním i historickým.

Práce mapuje vybrané území v okolí středočeského města Unhošť, které je vstupní branou do CHKO Křivoklátsko. Trasa je navržena tak, aby se po ní dalo pohybovat na koni bezpečně, bez konfliktů (např. se zemědělci), aby vedla zajímavými místy, s možností dalších služeb pro jezdce i koně jako je např. občerstvení, ubytování. Hipostezka je napojena na dálkové trasy v sousedním území, které vedou až do Německa.

2. CÍL PRÁCE

Hlavním cílem práce bylo vypracování návrhu nové hipostezky ve vybraném zájmovém území s ohledem na požadavky místních potenciálních uživatelů a možností jejího financování. Mezi dílčí cíle patřilo zejména monitorovat stav hipostezek na území ČR a v zahraničí, identifikovat problematická místa pro průchod krajinou na koni a také definovat možnosti jízdy na koni ve volné krajině Středních Čech.

3. LITERÁRNÍ REŠERŠE

3. 1. Kulturní krajina

Na základě působení člověka v krajině se rozlišuje krajina přírodní a kulturní. Původní krajinu tvořila tzv. *prakrajina*, která se vytvořila vlivem působení geologických a geomorfologických procesů, vlivem klimatických, pedologických a vegetačních faktorů byla dotvářena. Období utváření krajiny tímto způsobem končí vznikem zemědělství a zakládáním sídlišť (Gojda, 2000). S postupným rozvojem zemědělství, urbanizace, průmyslu a dalších činností ovlivňující krajinu, došlo k urychlování a zintenzivňování procesu krajinné přeměny.

Kulturní krajinu můžeme dělit podle převažujícího využívání krajiny na tyto subkategorie (Sklenička, 2003):

- lesní
- zemědělská (pastevní, luční, polní, smíšená, ovocnářská atd.)
- rybníčná
- průmyslová a těžební
- urbanizovaná
- rekreační a další

Charakter kulturní krajiny je tedy kromě přírodních faktorů determinován i prvky socioekonomickými – antropogenními.

Převážná část změn v české krajině byla vyvolána na základě čistě účelových podnětů a příčin jakou je např. snaha o získání obživy, obrana před útoky nepřátel, ekonomické podněty (Nováková a kol. 2005). V menší míře část změn vyvolaly např. náboženské nebo estetické důvody. Významné mezníky v české historii, které měly dopad na vývoj české kulturní krajiny, shrnula do následujících bodů Nováková a kol. (2005):

- proměna člověka sběrače a lovce na zemědělce v neolitu,
- soustava žárová v době železné přílohová,
- stěhování národů,
- změna přílohové soustavy na trojpolní,
- kolonizace ve 13. století,
- první regulace využívání lesů - Karel IV.,
- husitské války,

- tzv. česká renesance – vznik rybníční soustavy,
- 30. letá válka a její dopady na české země a na krajinu v 17. století,
- rekatolizace českých zemí – vznik barokní krajiny,
- reformy Marie Terezie a Josefa II. V 18. století – raabizace,
- průmyslová revoluce v 19. století,
- pozemkové reformy v období 1. republiky,
- kolektivizace po roce 1948,
- vývoj po roce 1989.

3.1.1 Prostupnost krajiny (na koni)

Prostupnost krajiny je významnou charakteristikou struktury krajiny, můžeme ji označit také slovem *poréznost*. Prostupnost krajiny ovlivňuje krajinná matrix, hustota enkláv a koridorů. Pro lepší prostupnost krajinou jsou po tisíciletí prošlapány a vytvářeny cesty a stezky. Každá cesta ale není vhodná i pro koně. Tam, kde projde člověk, nemusí projít kůň. Při návrhu cest pro koně je třeba věnovat zvýšenou pozornost charakteru terénu a doprovodným prvkům jakou jsou příkopy, dřevinné porosty, brody aj. (viz. tabulka č. 1). Pro jízdu na koni je důležitý také povrch cesty (Hollý, 2003) (viz. tabulka č. 2.).

Tabulka č. 1 Charakter terénu (podle Hollý, 2003)

Velmi lehký terén – terén jízdárny, pastvina, písečný povrch
Lehký terén – rovina s minimálními požadavky vedení koně
Středně těžký terén – zvlněný terén, který vyžaduje zvýšené nároky na vedení koně
Těžký terén – dlouhé a strmé výstupy, sestupy, vyžaduje pro dobrého jezdce
Velmi těžký terén – prudké výstupy a sestupy, strže srázy, absolvování jen s koněm v ruce, požadavek na dokonalé ovládní koně
Nesjízdny terén – lavičky, mostky, schody, žebříky

Tabulka č. 2 – Povrch terénu (podle Hollý, 2003)

Dobrá podklad – pružný, je možno po něm bez omezení cválat
Střední podklad – tvrdší nebo hlubší terén, bez problému možno klusat
Špatný podklad – tvrdý nebo bažinatý terén, klus omezeně, častá nutnost vedení koně na ruce, spíše chůze v kroku

3.2. Historický vývoj stezek

Názvem stezka nebo pěšina se v češtině míní vyšlapaná nijak technicky upravovaná pozemní komunikace. Stezky nepochybně vznikaly a sloužily od nejdávnější lidské minulosti jako prvé spojovací trasy. Průběh stezky byl dobře viditelný v krajině s rostlinným porostem, špatně sledovatelná musela být stezka probíhající po skalnatém úseku, ztrácela se při průchodu zamokřeným terénem a mizela ve vodním toku. Vodním tokem vedly stezky hlavně v polohách brodu. Komunikační trasy vznikaly již od paleolitu v přírodní krajině, jejíž součástí byl člověk, ale i řada jiných živočichů – mamut, sob, tur, kůň. Vytvářeli stezky, které užíval i člověk. Pro vznik stezek v hlubokém pravěku složila nepochybně krajinná podmíněnost v údolí větších řek a v návaznosti na ně vznikala první síť významných stezek, vytvářely jí přírodní podmínky, krajinné zvláštnosti. Stezky sloužily po tisíciletí jako průchozí koridory (Květ, 2007).

Základní síť prehistorických stezek vznikala v mladší době kamenné, jak odvozuje Květ (2011). Členitá síť stezek vznikala po tisíciletí především odbočkami z dálkových tras. Jejich funkce se během dob s požadavky měnila. V rozhodující míře se u nás na stezkách uplatňovaly směnné vztahy, což ukazuje např. přehled o trhovách místech na našem území ve středověku. Vyplývá z něj, že většina lokalit, u nichž existují nejstarší doklady o trzích, leží na významných křižovatkách a na pradávných dálkových trasách (Květ, 2006).

V síti stezek lze rozeznat podle jejich významu tři řády – dálkové, regionální a lokální. Nejdůležitější jsou dálkové, které vedly v nejpříhodnějších polohách. Některé fungovaly bez přestávek, jiné přestaly být využívány. Dálkové stezky se staly kostrou krajiny. Regionální se

začaly vytvářet později, se vzrůstajícím počtem obyvatel a vedly i do méně přístupných míst. Lokální jsou nejhojnější, byly vyšlapány v okolí dálkových tras (Květ, 2011).

Vývoj komunikační sítě člověka se dá zdůvodnit tvary reliéfu, časovými intervaly a postupující evolucí lidské společnosti. Tvar reliéfu je řízen poruchami v zemské kůře. Kdy dochází k vertikálním pohybům během geologických dob, nastával vznik pohoří, údolí, hydrologické sítě, která se stává páteří krajiny, podél ní se odehrávají základní krajinné pochody, včetně života rostlinných a živočišných organismů. Mezi ně patří i ty děje, které způsobuje člověk. Na naše území přišel člověk v paleolitu. Při chůzi využíval rozložení krajiny, především okolí vodních toků. Proměna krajiny pod vlivem člověka nastala až po dlouhém času života primitivního člověka. Po dálkových trasách se začal člověk pohybovat až v neolitu, kdy začaly objevovat vyšlapané chodníky zejména mezi osadami. Během dalších několika tisíců let se vytvořila kulturní krajiny, v těchto oblastech vznikala první komunikační síť s převahou dálkových cest (Květ, 2011).

V pozdní době kamenné, kdy již byla běžná trvalá sídla, začala funkce stezek nabývat na významu. Dosud řídké pěšiny se začaly rozrůstat a vytvářely hustší síť stezek. V neolitu, kdy začaly vznikat na křižovatkách stezek a při brodech osady, se značně rozvětvila síť stezek. V době železné a za Keltů se vedle dálkových tras začaly objevovat i regionální stezky a po domestikaci koně i stezky pro povozy (Květ, 2011).

Význam koní pro rozvoj lidské společnosti je zcela mimořádný. Pro poznání rozvoje chovu koní je nutné přihlídnout i k podmiňujícím hospodářsko-politickým vlivům v jednotlivých zemích, které byly v průběhu tisíciletého středověkého období, tedy v rozsahu 5. - 15. století velmi rozdílné (Dušek, 1995). Statisíce koní ze všech stran proudily po obchodních a válečných stezkách. Například po jedné z nejvýznamnějších stezek středověku (tzv. „solné“) táhnoucí se přes území Čech z jihozápadu až na polské pobřeží Baltu, převáželi noričtí hřebci těžké formanské vozy plné soli (Mahler, 2009).

Postupem času se lidé začali starat i o okolí cest. Stezky byly respektovány, některé byly uctívány. U stezek se zviditelnil pramen stavbou stříšky, na křižovatce se zasadil strom nebo jednoduchý objekt, umísťovaly se milníky, obrazy a sochy svatých, kapličky, boží muka, kříže, kaple i kostely. Další skutečností bylo zpevňování stezek tzv. hatěmi v místech mokřadů. V pozdějších, zvláště středověkých dobách byla nad stezkami stavěna ochranná

zařízení – strážnice, brány, hradiště či hrady, aby se zabránilo přepadům. Už ve starověku byla zřizována mýta či celnice (Květ, 2011).

Ve vrcholném středověku začaly vznikat jakési budované cesty s hostinci, které byly informační sítí. K nejširšímu rozvoji cestní sítě docházelo během 14. a 15. století, kdy začala vznikat početná sídla i ve výše položených částech krajiny. V moderní době v 19. a 20. století docházelo během budování silnic a železnic zprvu poznenáhlu a pak stále prudčeji, až vedlo k rozvrácení stezkového spojení (Květ, 1997).

Původní stezky, které byly přizpůsobeny pro jízdu na koni, zanikly. V místě zejména dálkových tras vznikaly nové železniční tratě, silnice či dálnice. Kůň jako dopravní prostředek byl zcela vytlačen.

3.2.1. Sledování vývoje stezek

V současné době se naše krajina tolik proměnila, že sledování původního rozmístění stezek brání příliš překážek. Nemalé jsou také zásahy zemědělské technologie do struktury polí a lesů. Výrazněji se projevila urbanizace krajiny (Vermouzek, 1983).

Spolehlivými prostředky k získání údajů o predispozicích starých stezek a krajiny doby minulé jsou staré mapy. Nejstarší mapové zobrazení starých stezek procházejících územím naší republiky bylo zachyceno na mapě střední Evropy už v roce 1500 (Kubů, 2009). Mapa byla určena poutníkům do Říma. Na starých mapách lze sledovat od 16. století stav krajiny (Semotanová, 1998).

Pro podrobnější mapování se hodí výsledky tak zvaného třetího vojenského mapování, dokončeného před koncem 19. století. Bylo nejen z kartografického hlediska na výši, ale poskytuje také obraz velmi zachovalé zemědělské krajiny s mnohonásobně členěnou sítí dopravních tras. Lze z nich zjistit i síť nejstarších stezek. Dále jsou využitelné listy prvního a druhého vojenského mapování, regionální a lokální plány různého stáří. Ve starých vojenských mapách se dají najít stezky jako různé úsečky, které na sebe liniově navazují. Lze zde najít orientační body stezek např. v podobě orientačního stromu, výrazného kopce, okraje pohoří (Květ, 2003).

Stálým sešlapováním porostu, později průjezdy povozů, se vytvářely úvozy, které jsou nápadným prvkem v krajině, takových proměn v reliéfu však nebývá mnoho. Stopy po

stezkách se uchovávají jen za příznivých podmínek, pokud jejich funkce trvala po delší dobu, v terénech málo ovlivněných pozdějšími lidskými či přírodními zásahy, nejčastěji je lze najít v lesnatých krajinách. Způsob, jak pochopit vzhled původní krajiny a původní přírodní predispozice starých stezek je získat záznamy z letecké fotografie, další cennou pomůckou při zkoumání starých stezek jsou pomístní jména (Květ, 2003).

Informace o vývoji cestní sítě získáváme také z archeologických nálezů. Nové archeologické postupy sledují nejen lokální nálezy, ale zkoumají celou krajinu (Gojda, 2000). Zjištění predispozice stezky je pravděpodobným určením její existence, které můžeme zjistit z archeologických nálezů. Při výzkumu nabývá na důležitosti jejich sledování v síti stezek, kde dochází k propojování různých tras. Zjistí-li se pouze část v síti, lze doplnit chybějící část propojením (Květ, 2011).

Při studiu starých stezek tak získáváme poznatky o stavu krajiny i dějin lidské společnosti (Dvořák; Holečková, 2010). Zjistíme z nich, že od druhého tisíciletí dosáhla síť stezek výraznějšího uplatnění a největší rozvoj nastal během 13. století. Prvým zásadním zásahem do kulturní krajiny byl počátek budování nových silnic na konci 18. století. Císařské silnice byly linkovány jako přímky bez ohledu na členitost terénu i zcela mimo původní trasy. Místo smíšených lesů se podél nich vysazovaly monokultury.

K dalšímu necitelnému zásahu do krajiny došlo v 19. století budováním železnic. Ve 20. století se rozšiřovala těžba hornin, rostla zástavba tovární i bytová s nutným záborem půdy, docházelo ke stále větší devastaci krajiny. Scelování polí, rušení mezí a hájků likvidovalo síť fungujících stezek (Šírová, 2010).

Od 80. let 20. století přichází nový ekologický pohled člověka na přírodu (Hadač, 1982). Lidé se pokouší o renovaci starých stezek, zejména vznikají turistické trasy, cyklotrasy a v posledním desetiletí vznikají i hipostezky.

3.3. Krajina Středních Čech – popis zájmového území

V několika aspektech má středočeská příroda světový význam – jedná se zejména o studium staršího paleozoika a o něco méně české křídly. V řadě jiných aspektů má středočeská příroda díky svému postavení na křižovatce Čech a středoevropského prostoru obecně

nadnárodní význam – jedná se zejména o lesní komplex biologicky bohatého Křivoklátska. Přírodní lesní oblast Křivoklátsko patří k lesnický nejzajímavějším částem středních Čech. Je chráněno i jako biosférická rezervace UNESCO (Ložek a kol., 2003).

Křivoklátsko má extrémní geodiverzitu i biodiverzitu. Středočeská oblast vykazuje vysokou diverzitu všeho druhu. Rozdíly nadmořských výšek nejsou velké, nicméně terén je členitý a vyznačuje se velkými rozdíly v místním klimatu. Vysoký stupeň geodiverzity pak podmiňuje i vysokou biodiverzitu. Na malém prostoru se setkáváme jak s druhy sucho a teplomilnými na slunných a skalních hranách, tak s prvky chladno a vlhkomilnými ve stinných roklích (Cílek a kol., 2004).

Střední Čechy jsou jedním z nejcennějších a nejpestřejších území z hlediska geologického vývoje, počtu druhů a zachovalosti některých krajin. Přírodní hodnoty středních Čech však snižují komíny bývalých hutí a šachetních věží, zanikají mezi chatovými osadami, a proto je často nejsme schopni plně docenit a někdy ani účinně ochránit. Ale přesto hodně přírodních pamětihodností zůstává, mnohé se daří zachránit (Cílek a kol., 2004).

3.4. Jezdecká turistika

Jezdecká turistika a rekreační ježdění je jednou z mála možností nepracovního využití koní, kteří se nehodí pro jezdecký sport. Pro jezdeckou turistiku je charakteristický pobyt v přírodě. Proto by měl být kůň otužilý, se zdravýma nohama a pevnými kopyty (Hollý, 2003).

3.4.1. Základní a praktické informace o jezdeckém sportu

Jezdecký sport má mnoho možných odvětví: drezura, parkur, military (neboli všestrannost), westernové ježdění, vozatajství, dostihový sport, pólo a další. Přičemž drezurní, parkurové (skokové) a závody všestrannosti se řadí do stylů anglického ježdění, jak uvádí Hermsen (1998).

V České republice je rozšířený zejména anglický jezdecký styl, závody zejména parkurové a drezurní. Organizací zastřešující jezdecký sport v České republice je Česká

jezdecká federace (ČJF), která je členem Mezinárodní jezdecké federace (FEI) a Českého olympijského výboru (ČOV). Česká jezdecká federace zodpovídá za organizování jezdeckých závodů na území České republiky, dodržování pravidel pro jednotlivé sporty, registraci jezdců, funkcionářů a koní, distribuci finančních zdrojů a vytváření právního rámce jezdeckého sportu. Tyto a další bližší informace nám poskytuje oficiální webová stránka České jezdecké federace (<http://www.cjf.cz/>), případně stránky Mezinárodní jezdecké federace (<http://www.horsesport.org/>).

3.4.2 Teorie jízdy na koni

Po domestikaci koní (4 000 l. př. n.) poznal člověk, že je možné koně využívat i pro účel jezdecký. Zkoumal tedy, jak koně ovládat. Nejstarší zachovaná teorie jízdy na koni je na četických hliněných tabulkách ze 14. století před naším letopočtem. Ze 4. století před naším letopočtem se dochovaly spisy o umění jezdeckém od řeckého vojevůdce Xenofonta. Právě těmito spisy byli ovlivněni Arabové, kteří v 8. století našeho letopočtu osadili Iberský poloostrov. Celkový jezdecký sed, používání pomůcek a postupy při výcviku koní se rozšířily po křížových taženích téměř do celé Evropy. Jezdci seděli hluboko v sedle s dlouhými třmeny. Tento způsob ježdění se dochoval až do konce 19. století, kdy žokej Tod Sloan přišel s nápadem zkrátit třmeny. To vedlo k objevení amerického „opičího“ dostihového sedu, ve kterém se mohl jezdec předklonit a tím koni umožnit rychlejší pohyb. Tento sed se brzy začal nazývat „anglickým“, protože dostihový sport v této době ovládali angličtí trenéři (Dobeš, 1997).

Tento anglický sed dovedl k dokonalosti italský jezdecký důstojník Frederico Caprilli (1868-1907), který je také považován za zakladatele moderního skokového stylu. Dnes se tomuto sedu říká „lehký stehnový sed“ a využívá se v parkurovém skákání, kdy jde jezdec s pohybem koně a předkloní se. Tento sed využíváme i při jízdě v terénu, např. při jízdě do kopce (Hermsen, 1998; Klimke, 2005).

Aby byl anglický sed správný, je potřeba zvolit správnou délku třmenů. Pokud jezdíme drezuru, volíme třmeny spíše delší, pro skokové ježdění a pro jízdu v terénu kratší. Každý jezdec časem pozná, jaké třmeny jsou mu pro jízdu pohodlné. Pro správný anglický

sed se obvykle používají třmenové řemeny na délku od zápěstí do podpaží. Další možností je nastavit si třmeny ze sedla koně, kdy nohu pustíme volně dolů a třmenový řemen nastavíme tak, aby se nejspodnější část třmenu dotýkala našeho kotníku (Dobeš, 1997).

V anglickém sedu dbáme na správnou pozici nohou, zejména kolen, holení a chodidel. Paty držíme prošlápnuté ve třmeni, špička chodidla směřuje ke koni. Holeně jsou těsně za podbřišníkem a tlakem pobízejí koně. Koleny se držíme sedla. V sedle sedíme uvolněně, vzpřímeně, páteř jezdce je kolmo k páteři koni. Ruce držíme v pozici nad kohoutkem koně, v přímce s hubou koně a loktem. Ramena držíme směrem dozadu, hrud' je vypnutá. Ramena by měla být v kolmici vztyčené od kolen. Hlava je zpříma, zrak směřuje na cestu před koněm. V sedle sedíme na obou sedacích kostech. Při vyjíždění oblouků je váha na vnitřní sedací kosti (Dobeš, 1997, Klimke, 2005).

3.4.3 Jízda v terénu

Pro jízdu v terénu potřebujeme mít alespoň základní zkušenosti s jízdou na koni, tedy zvládat koně ve všech chodech, v kroku, klusu i cvalu, umět koně zastavit a přimět koně k pohybu. Pro nezkušeného jezdce je vhodný kůň zkušený, nelekavý a který se umí bez problémů pohybovat v terénu. Mladého, temperamentního a hůře příježděného koně by měl do terénu brát pouze velmi zkušený jezdec (Hollý, 2003).

Jízdu na koni v terénu lze využít i jako zpestření tréninkových metod. Při jezdecké turistice lze zlepšit koordinaci koně častým střídáním různých svahů. Terén nám také může pomoci při zlepšování příježdění koně v přechodech, např. korektní přechod z klusu do kroku, kdy kůň kluše na pevné půdě a přejde do kroku před vstupem do bláta. Projížděním hlubokým terénem (např. sníh, voda, vysoká tráva) lze naučit koně výrazně zvedat končetiny a zlepšit akci končetin, tím pádem tedy i lépe ohýbat klouby. Při ježdění do prudkých svahů si kůň protáhne horní linii těla a aktivně používá zadní končetiny. Při cválání do svahu si kůň rozvíjí kmih a posiluje zád' (Švehlová, 2011).

Vhodnou fyzickou přípravou koně pro jízdu v terénu je endurance, neboli vytrvalost, sportovní odvětví pro dvojice jezdce a koní, soutěžících na tratích různých délek s ostatními dvojicemi. Úkolem této disciplíny je provést koně přes celou délku tratě v co nejlepším zdravotním stavu, který hodnotí tým veterinářů každých 40 km. Jezdec a kůň se učí překonávat a odbourávat problémové a kritické situace, se kterými se můžou setkat právě v přírodě (Kucharská, 2009).

Jízdu v terénu lze procvičovat i drezurní dovednosti koně, kromě již zmíněných přechodů můžeme v terénu procvičovat drezurní cviky, jako jsou „dopředu a dovnitř změnit plec“, jednoduché vlnovky v ostrých obloucích, které pomůžou k ohnutí koně i při jízdě v terénu, vlnovky pomocí ustupování na holeň. Na cestě lze procvičit i cvik „dovnitř zád“ nebo traverzály (poloviční překroky). Traverzály lze provádět na cestě, kdy kůň „šněruje cestu“ šikmo dopředu-do stran, ohnutý do směru pohybu a přitom kříží přední i zadní končetiny. Cestu tak kůň přejíždí „cik-cak“. Stromy, balíky sena na poli, keře či jiné „přírodní překážky“ lze využít k ježdění oblouků, kruhů a dalších cviků, které pomůžou ke správnému ohnutí koně. Konkrétně lze procvičovat cviky jako „ustupování na holeň na kruhu“, „kruhy zvětšit“, ale i stranové pohyby (dovnitř plec, travers a renvers). Další cvik, který v terénu lze ověřit, je klidné stání koně. V terénu se vyskytuje mnoho rušivých podnětů, které prověří správné přiježdění koně v tomto cviku. (Švehlová, 2011).

Jízda v terénu motivuje i mladé koně k pohybu, pokud chybí mladému koni na jízdárně vůle jít vpřed. V terénu se mladý kůň naučí lépe držet rovnováhu s jezdcem na hřbetě. Při přiježdění mladého koně jsou vyjížděky vhodným zpestřením výcviku (Penquitt, 2003).

Základem jezdecké turistiky jsou vycházky na koni trvající 1-4 hodiny, při kterém se překoná vzdálenost 7 – 30 km, a které mají svou složku pohybovou, technickou a poznávací. Výlety a túry na koni jsou cesty v přírodě trvající zpravidla celý den, při kterých se překoná vzdálenost od 30 do 70 km. Pokud se spojí několik celodenních túr do jednoho celku, hovoříme o putování (Hollý,2003).

Na www.horsesonline.cz jsou uvedena pod názvem „Zlatá pravidla“ doporučená pravidla chování při jízdě na koni v terénu (viz. příloha č. 2).

3.4.4. Hipostezky v České republice

Organizovaně se turistika na koni v České republice začala rozvíjet po roce 2003, kdy v Jihočeském kraji vzniklo díky projektům pod názvem Turistika na koni základní know-how pro organizátory systémů jezdeckých stezek, které využily i další kraje (Andrlová, 2008). V následujících letech pak začal vznikat systém jezdeckých stezek a stanic pro turistiku na koni. Na úspěch těchto jihočeských projektů pak navázaly další kraje ČR a systém jezdeckých

stezek a stanic se začal postupně rozšiřovat po celé zemi. V současnosti se stejným způsobem už značí i v zahraničí (na Slovensku a v Rumunsku).

Značené jezdecké trasy jsou tedy v České republice novinkou. Tvoří jak hlavní páteřní trasy, tak mohou vést i po dalších významných, historických trasách. Na hlavní stezky navazuje síť, stezky podél hranic, odbočky k zajímavostem, napojení na stanici. Jsou připraveny tak, aby nás vedly k zajímavým místům, k přírodním či historickým památkám (Andrlová 2008) a aby jejich povrch vyhovoval pro koně.

Po okrajích silniček třetí třídy nebo místních komunikací vede značená stezka jen v případě, že to bylo dáno průchodností terénu, protože žádné jiné vhodnější cesty nebyly nebo tam, kde majitel vhodnější cesty nedal povolení k vyznačení stezky. Na koni je v ČR možno jet všude, kde to zákon nezakazuje, ale pro umístění značek platí nutnost souhlasu majitele. Navržená trasa značené stezky se tedy předem projednává se všemi majiteli dotčených pozemků, kteří podepisují souhlas s vyznačením. Pokud by majiteli pozemku jezdcí způsobili škodu, řídí se případný postup občanskoprávními předpisy (www.jezdecke-stezky.cz, cit. 16.8.2011).

Povrch stezky záleží na výběru trasy, není zvláště upravovaný, také musí být už vybírán s ohledem na možnost různého počasí, různého ročního období. Značené stezky nevedou po loukách a polích, aby sjízdnost stezky nebyla závislá na vegetaci. Vedou samozřejmě po lesních a polních cestách (Andrlová, 2008).

Pro značení stezek byla vytvořena metodika, která vychází z pěšího značení, používaného již 120 let Klubem českých turistů, jejichž značení je světovým unikátem (metodika je uvedena v příloze č. 1). Pro jezdeckou stezku je značkou bílý čtverec 10x10 s barevným terčem uprostřed o průměru 6 cm, červený a modrý pro hlavní trasy, zelený pro další stezky, žlutý pro malé spojky, odbočky ke stanicím atd. Jezdecké okruhy mají místo terče podkůvku. Značení je doplněno směrovkami a rozcestníky, které mají stejný tvar jako pěší, jsou to béžové plechové tabulky (www.dixina.wz, cit. 21.8.2011).

Značení je kontrolováno a u každé trasy se na náklady Klubu českých turistů obnovuje jednou za tři roky. Pro velkou finanční náročnost jsou doplňovány postupně. Vzhledem k tradici turistického značení v České republice není problém, že by někdo značky ničil, spíše se mohou vyskytnout místa, kde značka chybí v důsledku lesní těžby či polomů.

V Klubu českých turistů je zřízena sekce turistiky na koni, organizátoři z jednotlivých krajů se setkávají. V České republice, což je světový unikát, funguje celý systém podle jednotných pravidel (značení, pravidla pohybu na stezce, souhlasy majitelů pozemků atd.).

Samotná stezka však samozřejmě zůstává v majetku původního vlastníka, je to jako u pěších stezek, které také pěší turisté neudržují, udržuje se jen značení. Problémy se značením je možné nahlásit na příslušný kontakt uvedený v mapách a na internetu. Ostatní problémy (padlé stromy, neprůjezdná místa atd.) je možné nahlásit na nejbližší stanici nebo na kontakt z mapy (www.turistikanakoni.cz, cit. 16.8.2011).

Nejrozsáhlejší systém stezek najdeme v Jihočeském kraji, propojuje většinu území kraje formou „pavouka“ vzájemně navazujících a křížujících se tras; jihočeské příhraničí, okolí Českého Krumlova, CHKO Blanský les, kromě krásné přírody je zde i řada historických zajímavostí, které můžete vidět i při jízdě na koni. Stezka dlouhá přes 1000 km je vyznačena ve Středočeském kraji, bohatý systém stezek vzniká v kraji Vysočina, další kilometry vznikají ve Zlínském kraji. I ve většině ostatních krajů České republiky už různě dlouhé značené trasy jsou nebo vznikají (www.hippostezky-vc.info, cit. 21.8.2011).

Na internetových stránkách www.turistikanakoni.cz je seznam dosud vydaných map celostátní edice Kartografie v měřítku 1:50 000, mapy lze najít i na www.kartografie.cz. Jedná se o kvalitní turistické mapy, v nichž jsou uvedeny důležité údaje pro jezdce. V roce 2010 vyšly první čtyři mapy (Šumava - Trojmezí, Novohradské hory, České Švýcarsko, Vizovické vrchy), v roce 2011 vychází dalších 8 map. U těchto nových map je na titulní straně i logo koně. Celokrajskou jihočeskou mapu (speciální pro turistiky na koni) lze zakoupit přes www.animalcare.cz. Informace o dalších mapách, které vznikaly v rámci různých projektů, je možno vyhledat přes krajské kontakty www.turistikanakoni.cz. Tištěné mapy jsou však nenahraditelné v množství informací, které podávají, můžeme zde najít zajímavosti o přírodě, historii. Některé (např. středočeská) byly vydány i na listech z „nezničitelného“ papíru ideálního do přírody.

Na mapách jsou také uvedeny stanice s kontakty a stručným popisem, s odkazem na jejich webové stránky i s vyznačením umístění. Na internetu je pak ještě podrobnější popis, co stanice nabízí. Stanice jsou jak na stezkách, tak i mimo značené stezky. V České republice naštěstí není nutnost využívat pro koně jen značené stezky, jak tomu bývá v zahraničí, jet se dá všude, kde to některý z legislativních předpisů nezakazuje (Andrlová, 2008).

3.4.4.1 Středočeské koňské stezky

Ve Středočeském kraji je vyznačena stezka dlouhá přes 1000 km. Projekt Středočeské jezdecké stezky nechce zůstat pouze u vyznačení jednotlivých tras, ale chce vytvořit i seznam stanic, poskytujících jezdcům a jeho koním ubytování, stravování, odpočinek a navazujících služby - kováři, veterináři, přeprava koní. Vzniknout by měla i praktická příručka pro provozovatele těchto stanic. Cílem projektu je vytvořit oficiální jezdecké stezky, které by se postupně napojovaly na trasy okolních krajů České republiky, ale i na trasy sousedních zemí a staly se součástí mezinárodní sítě Evropských jezdeckých stezek.

Projekt napříč celým Českem v sedle koně umožní turistům nově budovaná Středočeská koňská stezka Sever-Jih, která propojí stávající koňské stezky v Ústeckém a Jihočeském kraji.

Základem je mapa, kde je vše vyznačeno a napsáno (např. Podhorský, 2006). Jsou v ní zakresleny veškeré trasy a také ranče, kde si lidé mohou koně půjčit, kde se mohou ubytovat a kde stravovat. Mapy mohou zájemci získat například v Infocentru Slaný a na všech rančích poblíž stezek. První etapa severočeské stezky začíná u obce Liběšice na Litoměřicku a končí u Doks na Kladensku. Druhá etapa, která se připravuje, bude pokračovat od Doks směrem na jih, kde se napojí na Českobudějovickou stezku. Stezka pro koně vede lesními pěšinami, polními cestami a v některých místech také přes obce. Pro jezdce na koních jsou na trase připraveny také stanice. Informace o středočeských jezdeckých stezkách najdeme také na internetu na webové stránce www.dixina.wz.cz (viz. příloha č. 3).

3.4.4.2 Možnost napojení na zahraniční stezky

V některých místech již jsou stezky přímo propojeny přes hranice, nejčastěji je to na rakouské hranici (Horní a Dolní Rakousko). Pokud se týče značení, v Rakousku jsou to plastové sloupky, pohyb koní mimo vyznačené stezky není dovolen, pohyb po stezkách je pro jezdce v některých místech zpoplatněn a výtěžek je používán na údržbu stezek a značení (www.pferdereion-nordwald.at., cit. 21.8.2011).

V Německu se jezdí podle map vypracovaných pro jízdu na koni, pravidla pro pohyb po terénu se podobají našim pravidlům, značené stezky jsou pomůckou pro orientaci, nikoliv nutností, většina map je zpracována v elektronické podobě (AUER, 1998). Na tuto stezku je napojení ze severních Čech.

Na Slovensku se začíná značit a budovat síť hipostezek dle české metodiky (www.turistikanakoni.cz, cit. 16.8.2011).

Ve Francii a v Itálii nejsou aktivity v oblasti turistiky na koni organizovány centrálně, liší se dle jednotlivých oblastí, v některých je možné využívat i systému značených stezek.

V USA má jezdecká turistika dlouhou tradici, existuje celá řada jednotných předpisů, především v oblasti bezpečnosti jezdců a v oblasti ochrany přírody. Kůň v USA nikdy nepřestal být běžným dopravním prostředkem a u jezdeckých stezek nejde tedy o problém zavádění nového, jako je tomu v Evropě (Andrlová, 2008).

Časopis Jezdectví v červnu 2010 vydal článek světově známé fotografky Christiane Slawik pod názvem Tajemná Indie: Mozaika z Nagauru, kde autorka píše o stokilometrové trase v Indii, která vede pouští a nádhernou přírodou. Tohoto putování se osobně zúčastnila. Popisuje promyšlené rozvrhnutí trasy, se zajímavými dílčími cíly, s možnostmi odpočinku, skvělé přípravy koní na dlouhé putování, jak ve výstroji, tak ve fyzické kondici. V Indii má putování na koních starou tradici. Setkáme se zde se širokou nabídkou tří až čtrnáctidenních jezdeckých výprav, které lze kombinovat s individuální prohlídkou nespočetných turistických zajímavostí, více se můžeme dozvědět na www.dundlod.com.

Některé kontakty k získání informací o zahraničních stezkách určených pro jízdu na koni lze najít na jihočeské celokrajské mapě.

V zahraničí je jezdecká turistika často jednou z hlavních výdělečných činností stanic, tomu odpovídá vybavení i zkušenosti provozovatelů stanic, které bývají dlouholeté, což je hlavní rozdíl oproti České republice, kde je však menší zkušenost často bohatě vynahrazena pozorností a ochotou majitelů stanic (Andrlová, 2008).

V Rakousku vznikl projekt ARGE Pferdereion Nordwald, kde je počítáno s napojením na Českou republiku. Informace lze najít na www.waldviertlergrenzlandt.at. ARGE je finančně podporován z projektu LEADER, členy pracovní skupiny jsou společnosti i soukromé osoby. Cílem je vytvoření atraktivního regionu jezdeckého sportu v Severním Waldviertelu, aktuálně se pracovní skupina snaží o šíření informací do České republiky, o kooperaci s dalšími regiony jezdeckého sportu v Rakousku a České republice a vytvoření společné strategie do budoucna.

3.5. Legislativa

Mezi předpisy, kterými se musíme řídit v rámci problematiky turistiky na koni, patří Zákon o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně“), ve kterém v § 2 písm. k) je uvedeno, že ochrana přírody a krajiny podle zákona o ochraně se zajišťuje zejména ochranou krajiny pro ekologicky vhodné formy hospodářského využívání, turistiky a rekreace, § 63 zákona o ochraně řeší přístup do krajiny a nedovoluje zřizovat veřejně přístupné účelové komunikace, stezky a pěšiny mimo zastavěné území, zřizovat nebo je rušit bez souhlasu příslušného orgánu ochrany přírody, dále ukládá obcím vést přehled o veřejně přístupných účelových komunikacích, stezkách a pěšinách v obvodu své územní působnosti a řešit přístup do krajiny. V § 64 zákona o ochraně jsou uvedena omezení vstupu z důvodu ochrany přírody, hrozí-li poškození území v národních parcích, národních přírodních rezervacích, národních přírodních památkách a v první zóně chráněných krajinných oblastí a oprávnění orgánu ochrany přírody po projednání s dotčenými obcemi omezit nebo zakázat přístup veřejnosti do těchto území nebo jejich částí, přičemž zákaz či omezení vstupu musí být řádně vyznačeny na všech přístupových cestách a vhodným způsobem i na jiných místech v terénu.

Podle § 3 odst. 2 Zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu“) může jet na zvířeti pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích musí dodržovat povinnosti uložené v § 4 a v § 5 zákona o provozu v plném rozsahu jako řidič motorového vozidla..

Při jízdě na koni musí jezdec dodržovat povinnosti uložené v § 5 části 1 odst. 1 písm. b) a c) Silničního zákona č. 411/2005 Sb. ve znění pozdějších předpisů věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, přizpůsobit jízdu fyzickým vlastnostem zvířete, také nesmí dle § 5 odst. 2 písm. a) požit alkoholický nápoj nebo užít návykovou látku během jízdy, písm. b) jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem, c) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti, jestliže je jeho schopnost k řízení vozidla nebo

jízdě na zvířeti snížena v důsledku jeho zdravotního stavu, písm. d) svěřit zvíře osobě, která nespĺňuje podmínky podle § 3 odst. 2 a odst. 3 nebo která je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo jejíž schopnost k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti je snížena v důsledku jejího zdravotního stavu.

Při porušení ustanovení zákona o provozu a silničního zákona se jezdec na koni dopouští přestupků uvedených v Zákoně o přestupcích č. 200/1990 Sb. ve znění pozdějších předpisů a mohou mu být za porušení těchto předpisů uloženy sankce dle tohoto zákona.

Jezdec na koni musí dodržovat také Zákon o ochraně zvířat proti týrání č. 246/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kdy je podle § 12 povinen zajistit odpovídající podmínky pro zajištění potřeb zvířete, rozpoznat zhoršení zdravotního stavu zvířete, změny v chování zvířete, zajistit správnou výživu a pitný režim, zdravotní ošetření zvířete, dále uvádí povinnost kontrolovat a upravovat pomůcky při přivazování.

V Zákoně o lesích č. 289/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů je v § 3 uvedeno, že nezpevněné i zpevněné lesní cesty jsou pozemky určené k plnění funkcí lesa a dále v § 13 se uvádí, že tyto pozemky musí být účelně obhospodařovány podle tohoto zákona. Zakazuje jejich využití k jiným účelům, o výjimce z tohoto zákazu může rozhodnout orgán státní správy lesů na základě žádosti vlastníka lesního pozemku nebo ve veřejném zájmu, kterým může být i vytvoření hipostezky, přičemž nesmí být narušována síť lesních cest, meliorací, hrazení bystřin v lesích a jiná zařízení sloužící lesnímu hospodářství. Při jízdě na koni musí jezdec dodržet zákazy stanovené v zákoně o lesích uvedené v § 20 zejména rušit klid a ticho, vstupovat do míst oplocených nebo označených zákazem vstupu, vstupovat do porostů, kde se provádí těžba, manipulace nebo doprava dříví, jezdit mimo lesní cesty a vyznačené trasy. Také v tomto zákoně jsou za porušení jeho ustanovení uvedeny v § 53 sankce až do výše 15.000,- Kč, které ukládá orgán státní správy lesů.

Zákon o myslivosti č. 449/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů upravuje chování v přírodě, tedy i jezce na koni, kdy v § 9 jsou omezení a zákazy v zájmu ochrany zvěře, tento zákon zakazuje plašit zvěř, rušit zvěř při hnízdění a kladení mládřat a provádět další činnosti záporně působící na život zvěře jako volně žijících živočichů, dle odst. 3 na žádost uživatele honitby může orgán státní správy myslivosti, zejména v době hnízdění, kladení a odchovu mládřat nebo provádění lovů, nařídít přiměřené omezení nebo i zákaz vstupu do honitby nebo jejích částí a omezení jízdy na koni.

4. METODIKA

4. 1. Předběžné stanovení tras

Studiem map a literatury zájmového území byly vymezeny dvě možné předpokládané trasy hipostezky.

První trasa byla navržena ze středočeského města Unhošť po polní cestě a silnici přes obec Pavlov, kde se nachází možnost podchodu pod dálnicí R6, odtud přes polní cestu směrem na lesopark Bažantnice mezi obcemi Kladno a Hřebeč, dále po nově vybudované polní cestě do obce Lidice, odtud po silnici (příp. přes okraj pole) do Buštěhradu, v Buštěhradu u Bouchalky na podjezd dálnice R7, poté na východ po polních cestách přes obec Čičovice na hrad Okoř. Zde se původně trasa č. 1 vracela zpět k Unhošti. Vzhledem k výsledkům zjištěným z ankety, kdy byl zájem zejména o přírodní památky, byla trasa prodloužena a cesta zpět upravena tak, aby vedla nejen po historických památkách. Z hradu Okoře byla vedena dále na sever podél Zákolanského potoka k Dolskému a Novému Mlýnu, je zde možnost odbočky do Noutonic se zastávkou ve stanici s přespáním v usedlosti Trojanův Dvůr, kde majitelka nabízí možnost ubytování i pro koně, podle potoka na železniční viadukt, dále po lesní cestě stále podle potoka směrem na Kováry, u Kovár na Budeč, z Budeče do Zákolan – restaurace a úvaziště pro koně, ze Zákolan podél Týneckého potoka u Brodského Mlýna na Dřetovice, dále po polní cestě do obce Zájezd, návrat do Unhošti přes polní cesty (příp. po silnic) na podchod dálnice R7 u obce Buštěhrad Bouchalka, dále po polní cestě do Lidic, odtud do Bělok po nově vybudované polní cestě Běloky, podél Zákolanského potoka k Žákovskému Mlýnu do Hostouně, odtud po polní cestě na podchod dálnice R6 do Pavlova a Unhošti. Cílem této trasy jsou zejména historické památky, s možnostmi zastávek.

Vzhledem k tomu, že první trasa vedla zejména po historických památkách, byl návrh *druhé trasy* navrhnout tak, aby vedl zajímavým přírodním prostředím. Dále je zde možnost napojení na dálkovou severočeskou trasu u Družce, která je napojena na hipostezky v Německu. Trasa začíná opět v Unhošti po polní cestě na jih a jihozápad, vede CHKO Křivoklátsko, do Přírodního parku Povodí Kačáku, podél Rymáňského potoka, po lesních a polních cestách k obci Malé Kyšice, na Vysoký Vrch, do oblasti bývalých vojenských prostor zvané Na Koutech, podél Lhotského potoka do cíle v obci Družec, kde je možnost napojení na

severočeskou hipostezku nebo cesty zpět po stejné trase. Cílem této trasy je poznávání přírodních památek a také možnost napojení na dálkovou trasu.

4.2. Analýza zájmového území

Po vytýčení trasy byla provedena analýza zájmového území.

Trasa č. 1:

Lesopark Bažantnice – se nachází v obci Kladno, je intenzivně rekreačně využíván obyvateli Kladna, nachází se zde umělá průtočná vodní nádrž napájená z Lidického potoka. Lokalita byla v posledních letech rekonstruována, je hojně osídlena volně žijícími živočichy, včetně obojživelníků a ptáků. Na konci lesoparku v obci Hřebeč je možnost občerstvení ve výletní zahradní restauraci Čamrda.

Město a památník Lidice – areál památníku Lidice se nachází v místech, kde stála obec, kterou vypálili 10. 6. 1942 nacisti. Areál, kde se nachází např. muzeum, růžový sad, sousoší dětských obětí, můžeme projet na koni, ale informační tabule nás nabádá k dodržení piety a vedení koně na ruce.

Město Buštěhrad – městem Buštěhrad vede naučná stezka s 17 zastávkami, která nás informuje o historii, přírodě a životním prostředí tohoto města. Ve městě se nachází středověké památky, muzeum Oty Pavla. Na okraji obce se tyčí stará ekologická zátěž Buštěhradská halda, která představuje v současné době specifický biotop, kde je možné zahlédnout ohrožené živočichy, např. ropuchu zelenou, silně ohroženou ještěrku obecnou, užovku obojkovou, krahujce obecného, bělořita šedého a další.

Čičovice - v obci Čičovice je možné se zastavit u osmiboké barokní kaple, dále je zde kostel, nad kterým ční bulžnickový vrch známý jako Čičovický kamík s krásnou vyhlídkou do krajiny.

Hrad Okoř – zřícenina gotického hradu s možností prohlídky, u hradu je možnost občerstvení.

Budeč – hradiště Budeč vzniklo již v 8. – 6. století před n. l.. Budeč patřila k centrálním hradům Přemyslovců, v současné době se zde nachází rotunda s přilehlým hřbitovem, ve vybraných termínech je možnost prohlídky rotundy.

Zákolany – obec a její okolí, je známá především z kreseb českého krajinářského malíře Julia Mařáka, nachází se zde restaurace, u které je úvaziště pro koně.

Zájezd – v obci zájezd se nachází malá zoologická zahrada, je zde možnost uvázat a napojit koně, projít se zoologickou zahradou.

Trasa č. 2:

Markův mlýn – je křižovatkou turistických tras, jedná se o přírodní památku, která byla vyhlášena za účelem ochrany rostlin.

Přírodní park Povodí Kačáku – byl zřízen v roce 1988 z důvodu ochrany krajiny s významnými soustředěnými přírodními a estetickými hodnotami. Úsek k Malým Kyšicím je obklopen hustými lesy.

Vysoký Vrch – jedná se o výrazný zalesněný vrchol, kde stávalo keltské strážní hradiště, dnes je zde dřevěná rozhledna.

Kaplička ve Žlábkú - kaplička stojí na poutním místě Žlábek, nachází se zde pramen s pitnou vodou, boží muka a lavička.

Skansen dřevěného uhlí – je postaven v obci Lhota u Kamenných Žehrovc, skansen navazuje na tradici pálení dřevěného uhlí z doby Keltů na Křivoklátsku, které se zde nepřetržitě provozuje až do současné doby, v současné době je skansen dočasně uzavřen.

Družec – malá středočeská obec, ve které je gotický kostel, v obci je možnost občerstvení v restauraci, za obcí vede hipostezka navazující na severočeskou trasu do Německa.

4.3. Terénní průzkum

Terénní průzkum byl prováděn v měsíci srpnu 2011, poté byly trasy k ověření průjezdnosti v jiném ročním období znovu projety v listopadu 2011, v lednu 2012 a v březnu 2012.

4.4. Anketa

Za účelem zmapování zájmu veřejnosti o vypracování návrhu jezdecké trasy na koni byla sestavena jednoduchá anketa. Cílovou skupinou respondentů byli majitelé koní a veřejnost se zájmem o trávení volného času formou turistiky na koni. Údaje do ankety byly

získány dotazováním respondentů ve stájích v Unhošti, ve Stehelčevsi, v Noutonicích a na Rymáni. Bylo rozdáno celkem 100 anketních lístků. Na anketu odpovědělo 45 respondentů

Závěr této ankety lze považovat za statisticky vypovídající a podložený. Výsledky ankety posloužily jako důležitý podklad k vytvoření trasy. Z ankety bylo zjištěno, že odpovídali výhradně majitelé koní, 44 majitelů by přivítalo hipostezku v okolí stáje v rozmezí 15-20 km, 43 majitelů by mělo zájem o vybudování dálkové hipostezky s možností ubytování, stravování, napojení, úvaziště, výběhu a veterinární služby, pouze jeden z majitelů by neměl zájem o veterinární služby. Podílet se na vybudování hipostezky je ochotno 32 respondentů, všichni fyzicky, 13 respondentů není ochotno se na vybudování podílet.

4.5. Návrhy tras

Byly vytvořeny návrhy dvou tras. Návrhy byly nejdříve zakresleny do mapy. K zakreslení byl použit softwarový program Quantum GIS, který umožňuje tvorbu a editaci rastrových a vektorových vrstev, zpracování GPS dat a tvorbu mapových výstupů. Mapovou službu poskytlo Ministerstvo obrany České republiky.

Po vytvoření map byla trasa slovně popsána, pro lepší přehlednost vypracovány tabulky, kdy byly uvedeny základní cílové body, vyhodnocen povrch cest, identifikována problémová místa a uvedeny stručné praktické informace. Slovní popis a tabulky doplňuje fotodokumentace popisovaných míst, další fotodokumentace k trase č. 1 je uvedena v příloze č. 4 a k trase č. 2 v příloze č. 5.

4.6. Vyhodnocení reálnosti vytvoření hipostezky

Po vypracování návrhu jednotlivých tras byly jednotlivé trasy vyhodnoceny po stránce průjezdnosti s ohledem zejména na roční období. Dále bylo vyhodnoceno, zda je vytvoření těchto hipostezek skutečně reálné a jaké jsou možnosti např. ekonomické k jejich výstavbě.

Graf č. 1



3. Přivítal bych hipostezku v okolí stáje? (viz. graf č. 2)

ANO 44

NE 1

Graf č. 2



4. Měl bych zájem o využití dálkové trasy (propojenou do Jihočeského kraje) s možností ubytování a stravování?

ANO 43

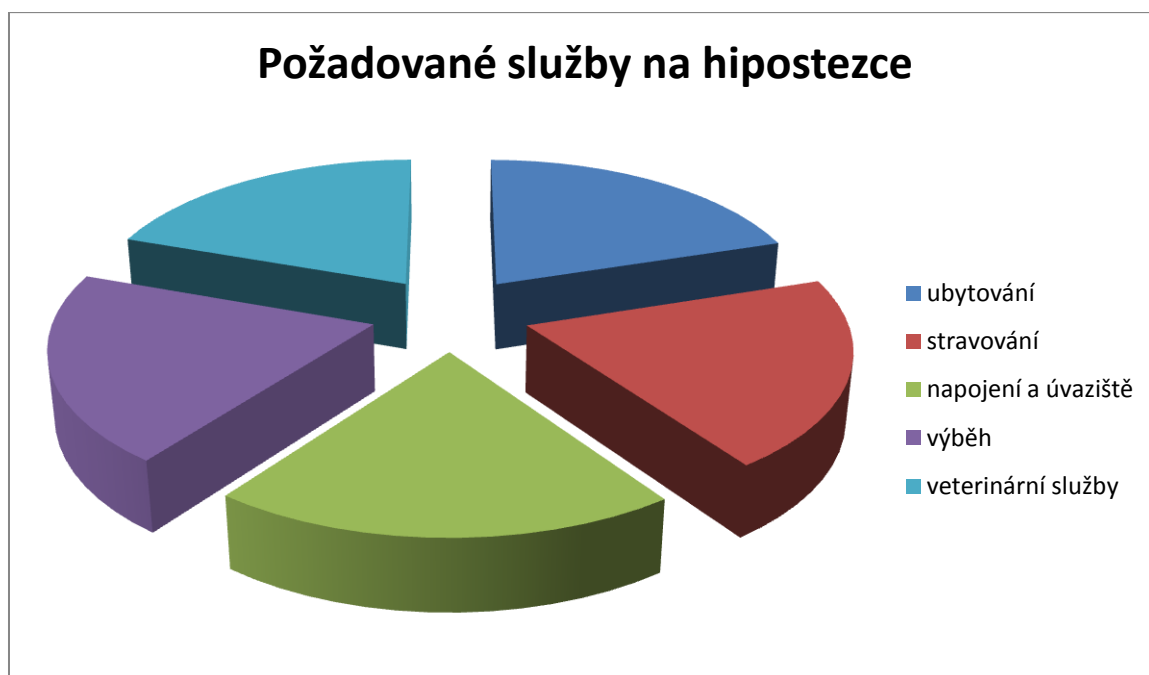
NE 2

5. O jaké služby bych na těchto stezkách měl zájem (můžete zaškrnout více možností)

(viz. graf č. 3)

- a) Ubytování **43**
- b) Stravování **43**
- c) Napojení a úvaziště **43**
- d) Výběh **43**
- e) Veterinární služby **42**

Graf č. 3



6. Co si přeji cestou vidět? (viz. graf č. 4)

- a) Kulturní památky **36**
- b) Přírodu **8**
- c) Ostatní – významná místa (historicky) **1**

Graf č. 4



7. Jakou vzdálenost mezi jednotlivými stanicemi považují za optimální?

- a) 15-20 km **45**
- b) 20-35 km
- c) 35-50 km
- d) více než 50 km

8. Byl bych ochoten podílet se na budování nové hipostezky? (viz. graf č. 5)

ANO

a) finančně

b) fyzicky **32**

c) jinak, uveďte

NE

13

Graf č. 5



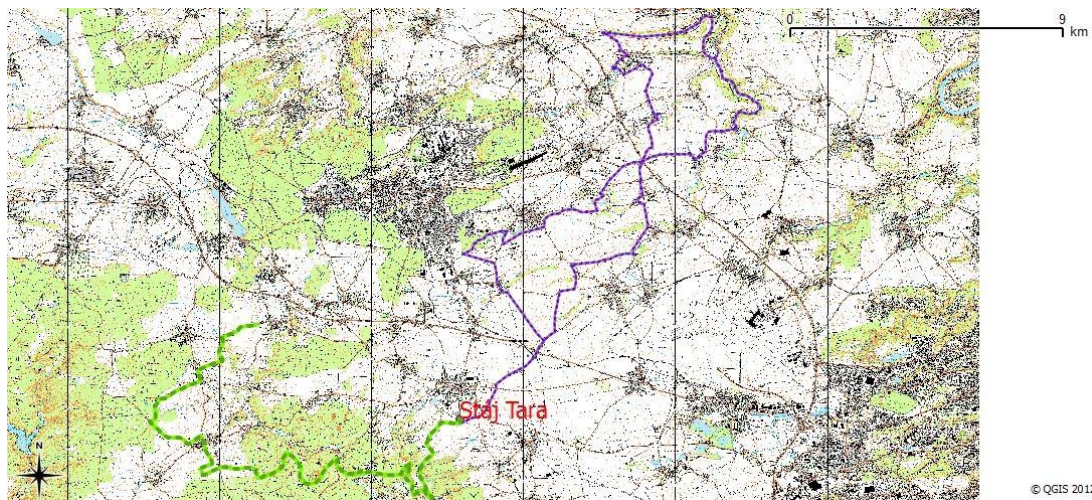
5.2 NÁVRHY TRAS

Výjezdním místem byla vždy stáj Tara na okraji středočeské obce Unhošť

foto č. 1(foto autorka)



Mapa č. 1 znázornění tras, trasa č. 1 fialovou barvou, trasa č. 2 zelenou barvou (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)

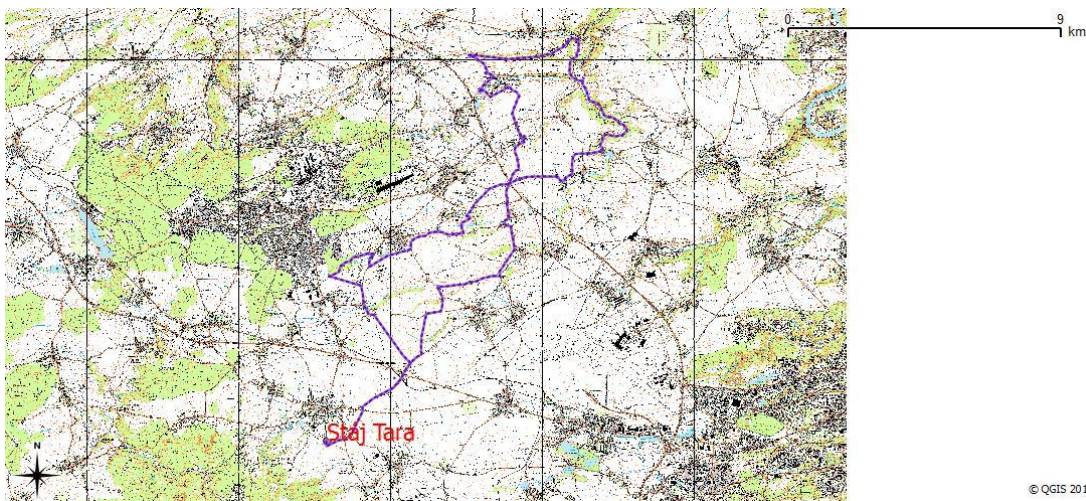


5.1. Trasa č. 1

Trasa č. 1 nás vede z Unhošti na severovýchod k historickým místům, měří 45 km. Je koncipována jako celodenní, na trase je z tohoto důvodu navrženo několik míst, kde je možnost zastávky a odpočinku nejen pro jezdce, ale také pro koně. Terénním průzkumem bylo zjištěno, že ji lze využívat pouze sezónně od dubna do října z důvodu:

- a) častého přechodu silnice, kdy vozovka namrzá a vzniká riziko uklouznutí koně,
- b) po podzimní orbě byla přes domluvu se zemědělcem cesta za Buštěhradem zorána a cesta nebyla pro koně bezpečně průjezdná.

Mapa č.2 – Celkový pohled na trasu č.1 , trasa je vyznačena fialovou barvou (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)



Ze stáje Tara se vyjíždí po polní cestě, která je místy travnatá, do obce Pavlov, zde se přeje po silnici železniční přejezd a projde se pod dálnicí R6. Odtud polní cestou do obce Dolany, kde se opět musí přejít po silnici a navázat na vyšlapanou polní cestu do lesoparku Bažantnice mezi obcemi Kladno a Hřebeč. Podél nádrže Bažantnice v obci Kladno vede cesta smíšeným lesem do obce Hřebeč, na začátku obce Hřebeč je možnost zastávky ve výletní restauraci Čamrda.

Mapa č. 3 – Výjezd ze stáje Tara → přechod železničního přejezdu v Pavlově → polní cesta k obci Dolany (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)

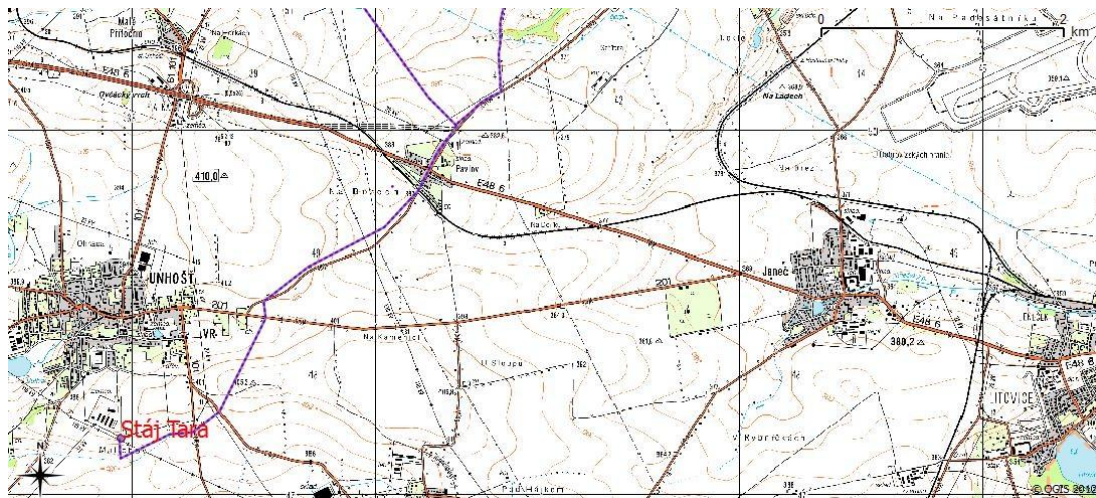
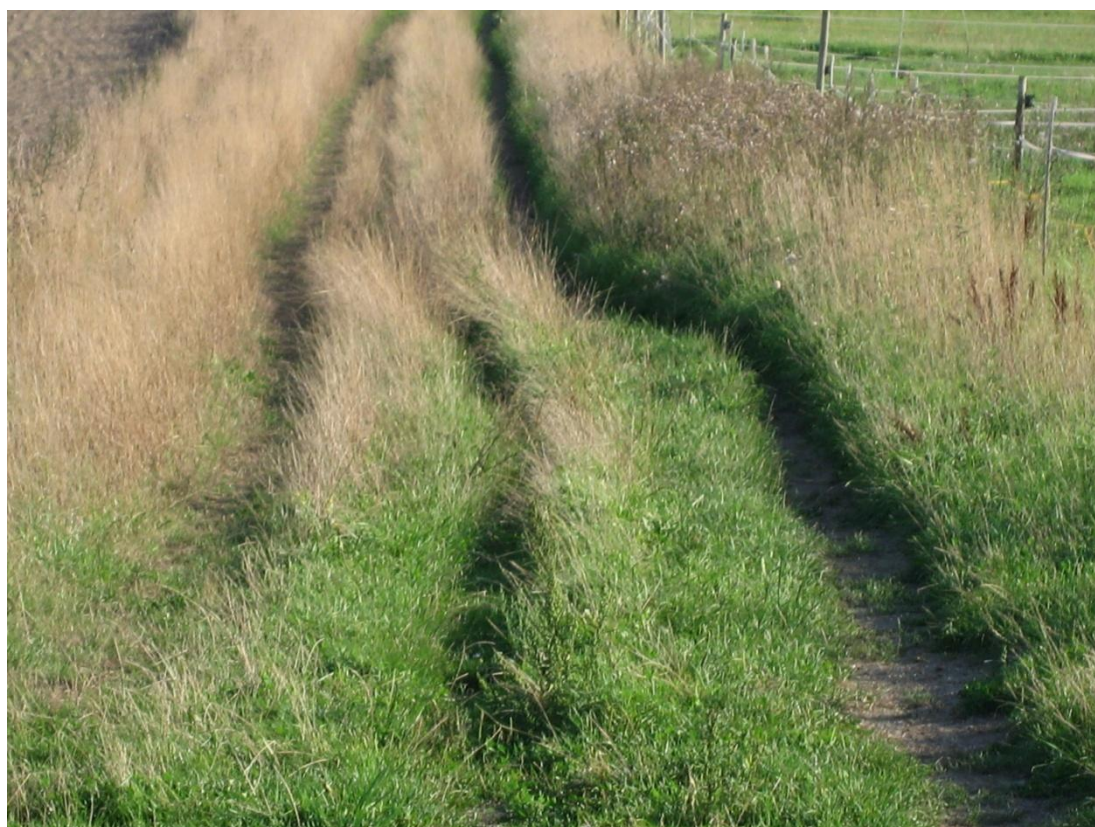


Foto č. 2 – polní cesta z Unhošti do Pavlova (foto autorka)



Tabulka č. 3 Unhošť až Hřebeč

Bod	charakteristika cesty	Poznámky a problémová místa
Pavlov	polní cesta, měkká půda, místy travnatá	přechod železnice po silnici
Dolany	polní cesta, vyšlapaná, tvrdá	
Bažantnice	lesní cesta, měkká	
Hřebeč	lesní cesta, měkká	možnost zastávky ve výletní restauraci

Mapa č. 4 Dolany → Bažantnice → Hřebeč (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)

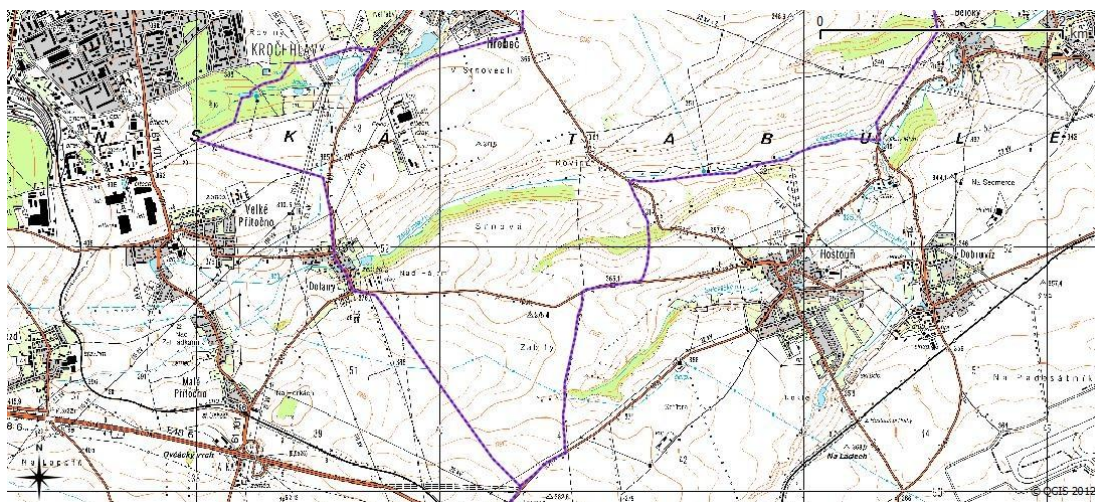


Foto č. 3 lesopark Bažantnice (foto autorka)

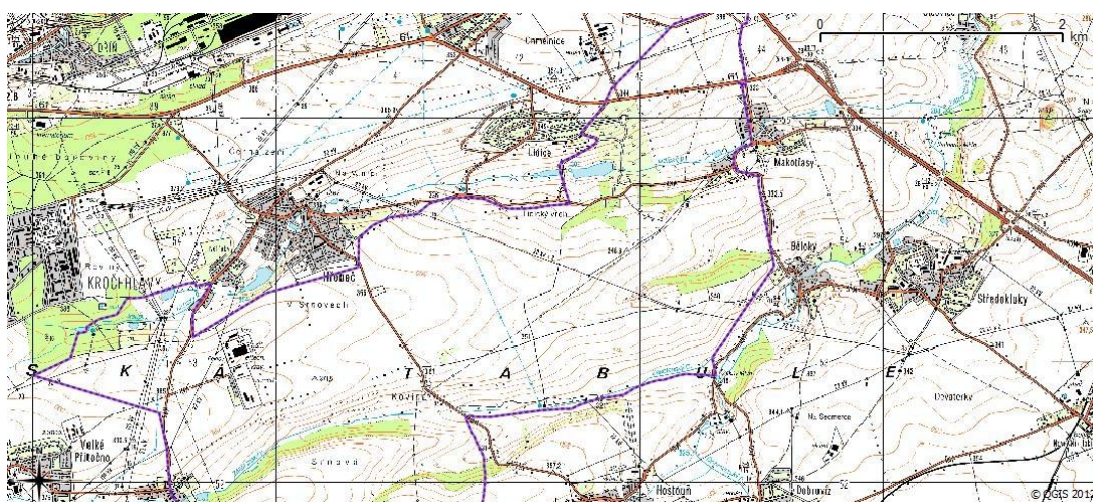


Z Hřebče se pokračuje po nově vybudované polní cestě do obce Lidice. V Lidicích se můžeme projít po areálu vypálené obce, s koněm na ruce, a prohlédnout si památník II. Světové války, růžový sad a bronzové sousoší zobrazující skutečné dětské oběti obce Lidice.

Foto č.4 Památník v Lidicích (foto autorka)



Mapa č. 5 Hřebec → Lidice → Buštěhrad (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)



Z Lidic vede trasa po silnici (příp. přes okraj pole) do Buštěhradu, kde se můžeme projít po naučné stezce. Z Buštěhradu Na Vypichu je podjezd dálnice R7, poté na východ po polní cestě do obce Čičovice, z kterých polní cestou vede trasa na hrad Okoř. Na hradě Okoři je možnost zastávky a prohlídky hradu.

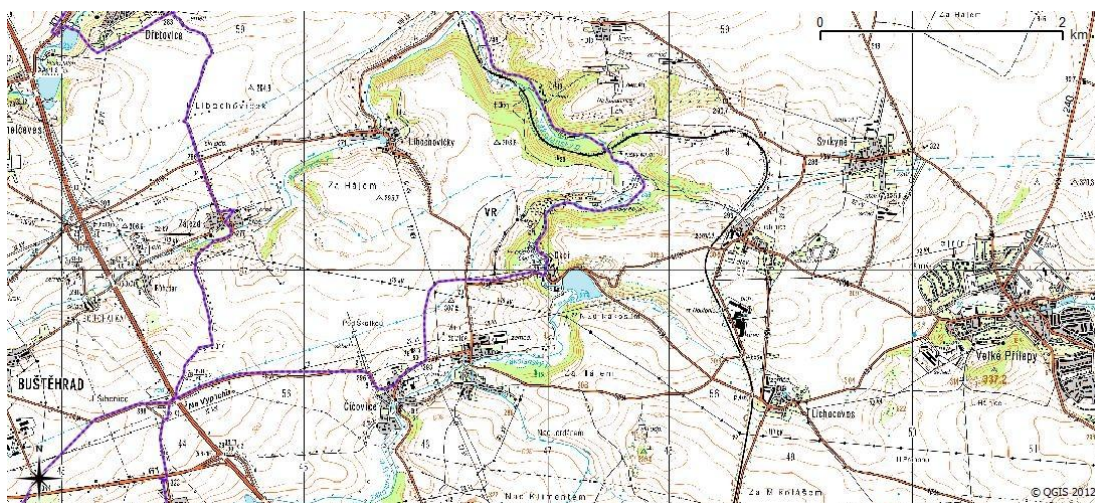
Foto č. 5 hrad Okoř a kolem hradu cesta k Dolskému Mlýnu (foto autorka)



Tabulka č. 4 Trasa Hřebeč až Okoř

Lidice	nová polní cesta, měkká půda a asfalt	Lidický památník
Buštěhrad	vyšlapaná polní cesta, částečně silnice	procházka po naučné stezce
Na Vypichu	podchod po silnici dálnice R7	
Čičovice	vyšlapaná polní cesta	po podzimní orbě neprůjezdná
Okoř	polní cesta, částečně travnatá	prohlídka hradu Okoř, restaurace

Mapa č. 6 Buštěhrad → Čičovice → Okoř (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)



Z hradu Okoře na sever podél Zákolanského potoka vede vyšlapaná turistická cesta, kam mají koně povolený vstup k Dolskému a Novému Mlýnu, u Dolského Mlýna je možnost odbočky do Noutonic.

V Noutonicích se nachází Trojanův Dvůr, který nabízí přespání pro jezdce a ustájení pro koně.

Z Dolského Mlýna se pokračuje podle potoka k Novému Mlýnu, před Novým Mlýnem je nutnost přechodu potoka brodem, pokud kuň nesnese vodu, je možná objížďka z Okoře přes Noutonice a následně k Novému Mlýnu. Za Novým Mlýnem je železniční viadukt, podchodem za viaduktem dále po udržované lesní cestě stále podle potoka a železnice směrem na Kováry, před obcí Kováry se musí přejít po silnici železniční přejezd, dostáváme se na lehce kamenitou cestu směrem na Budeč, zde z důvodu kamenů musíme jít pomalu.

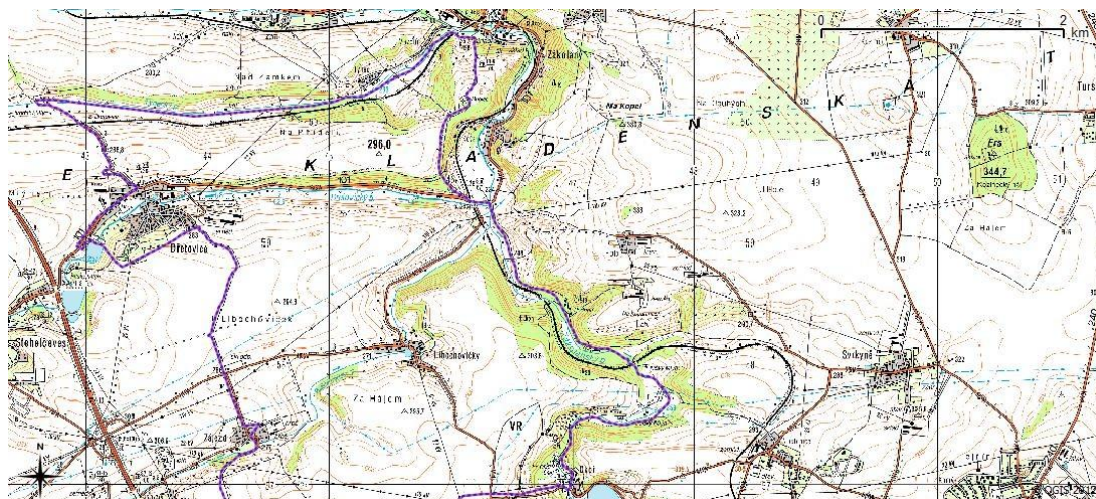
V Budči je možnost prohlídky rotundy. Z Budče vede trasa do Zákolan po udržované rovné cestě. V Zákolanech je restaurace a úvaziště pro koně. Ze Zákolan se vrátíme zpět do Unhošti, ale ne zcela po stejné trase, vrátíme se údolím po travnaté cestě krásnou krajinou, můžeme klusat i cválat až podél Týneckého potoka k Brodskému Mlýnu.

Foto č. 6 brod k Novému Mlýnu a foto č. 7 rotunda Budeč (foto autorka)



Přechodem přes železniční přejezd se dostaneme po betonové a po polní cestě do Dřetovic, objíždkou kolem Pilského Mlýna směrem ke kostelu, asfaltovou cestou podél zahrádek, dále po polní cestě do obce Zájezd s malou ZOO.

Mapa č. 7 Okoř → podél Zákolanského potoka → Noutonice → Nový Mlýn → Kováry → Budeč → Zákolany → Dřetovice → Zájezd (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)

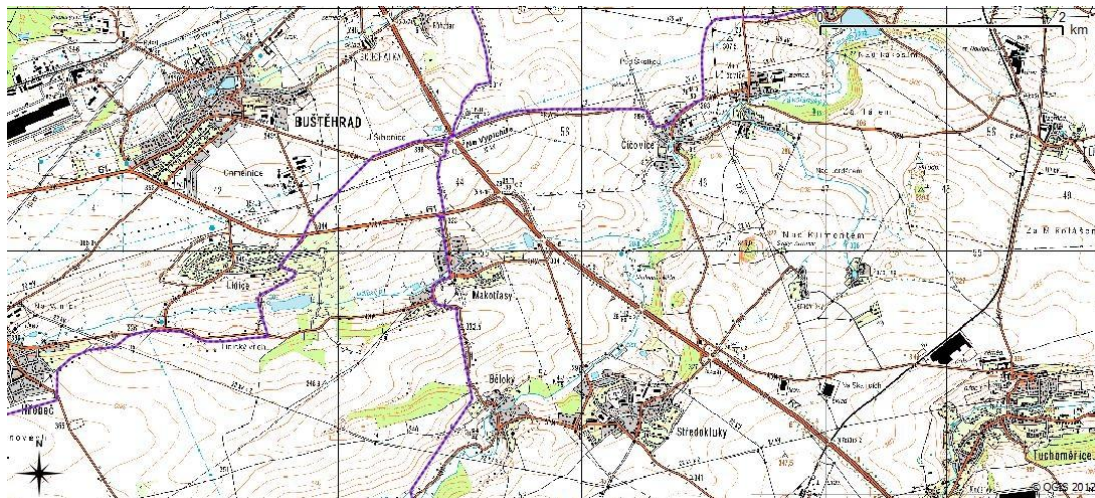


Tabulka č. 5 z hradu Okoře na rotundu Budeč do obce Zájezd

Bod	charakteristika cesty	Poznámky
Noutonice	vyšlapaná turistická cesta, částečně silnice	možnost ubytování
Nový Mlýn	vyšlapaná turistická cesta	přechod přes brod, železniční viadukt
Kováry	kamenitá cesta	přechod přes železniční přejezd
Budeč	udržovaná polní cesta	prohlídka rotundy
Zákolany	udržovaná polní cesta	restaurace s úvazíštěm
Brodský Mlýn	travnatá cesta mezi poli	nádherná krajina
Dřetovice	polní cesta	
Pilský Mlýn	asfaltová cesta	
Zájezd	polní cesta	možnost prohlídky malé ZOO

Za obcí Zájezd na podchod dálnice R7 Na Vypichu, poté po polní cestě do Makotřas, odtud malý úsekem po silnici a dále po nově vybudované polní cestě k Bělokám, podél Zákolanského potoka k Žákovskému Mlýnu do Hostouně. Z Hostouně po polní cestě na podchod dálnice R6 do Pavlova a Unhošti (viz mapa č. 8 a mapa č. 5).

Mapa č. 8 Přechod dálnice Na Vypichu → Makotřasy → Běloky (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)



Tabulka č.6 trasa z obce Zájezd do cíle stáje Tara

Bod	charakteristika cesty	Poznámky
Na Vypichu	silnice	podchod dálnice R7
Makotřasy	vyšlapaná polní cesta	
Běloky	nově zbudovaná polní cesta	
Hostouň	udržovaná polní cesta	
Pavlov	Silnice	podchod dálnice R6
Unhošť	polní cesta, travnatá	výjezd a cíl stáj Tara

Foto č. 8 podchod dálnice R6 v Pavlově (foto autorka)



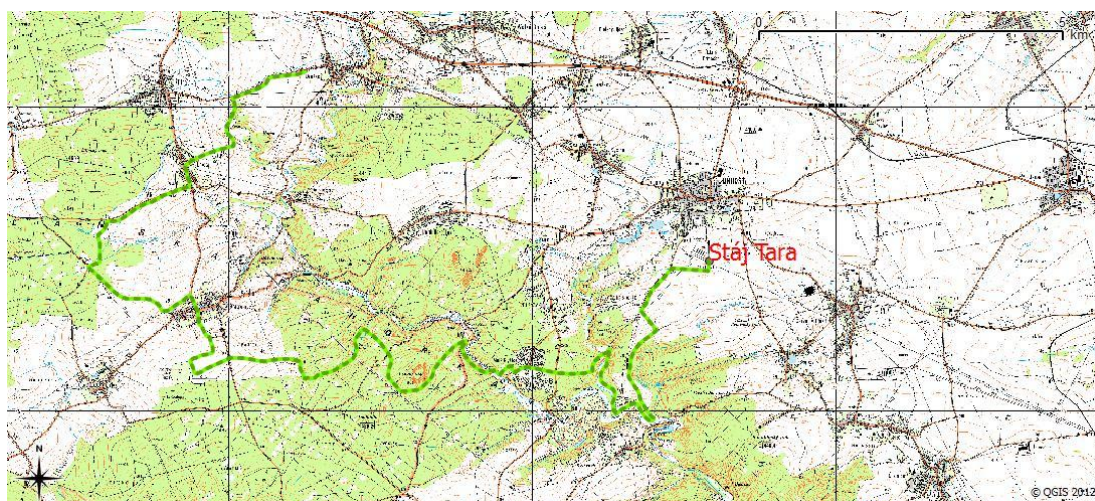
5.2. Trasa č. 2

Trasa začíná opět v Unhošti po polní sešlapané cestě, vede CHKO Křivoklátsko. Navrhovaná hipostezka je průjezdná po celý rok, vede po udržovaných lesních cestách a po cestách mezi poli do obce Družec, kde je možné napojení na stezku, která pokračuje do severních Čech Litoměřicka a Ústecka a navazuje na hipostezky v Německu. Tato trasa měří 23 km. Cílem trasy je tedy poznávání přírodních památek a možnost napojení na dálkovou trasu.

Foto č. 9 pohled na Křivoklátsko z rozhledny na Vysokém Vrchu (foto autorka)



Mapa č. 9 Trasa č. 2 (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)



Výjezd je opět ze stáje Tara na jih a jihozápad po polní travnaté cestě do Přírodního parku Povodí Kačáku, kde vede lesní cesta k osadě Markův Mlýn, odtud stále lesní cestou podél Rymáňského potoka směrem k Novému Mlýnu po louce, zde je vyšlapaná cesta (nedá se jet po dešti – na louce je bahno) k obci Malé Kyšice.

Mapa č. 10 z Unhošti do Malých Kyšic (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)

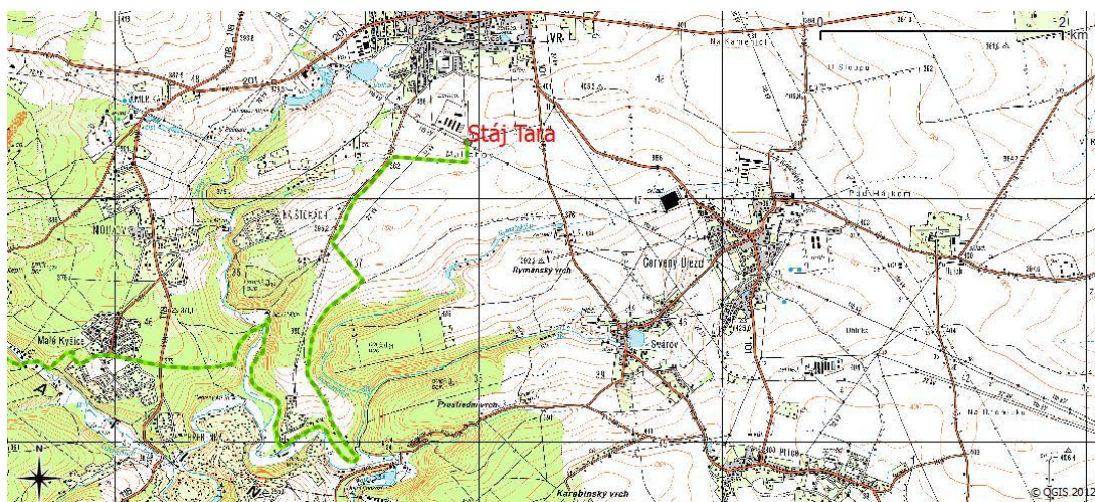
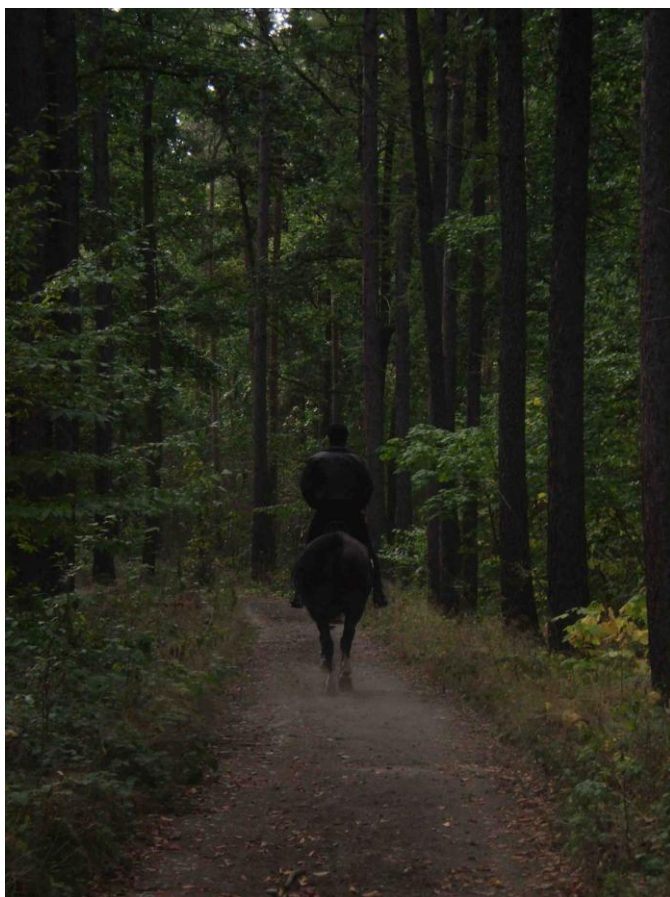


Foto č. 10 Přírodní park Povodí Kačáku (foto autorka)



V Malých Kyšicích se jede po silnici, odtud se zabočí na lesní cestu do CHKO Křivoklátsko na rozhlednu Vysoký Vrch, kolem kapličky ve Žlábku, stále po lesní cestě do oblasti bývalých vojenských prostor zvané Na Koutech, lesní cestou do obce Bratronice, kde je možnost občerstvení.

Mapa č. 11 z Malých Kyšic na Vysoký Vrch – to by bylo vhodné ještě zvětšit jen na ten popisovaný detail (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)

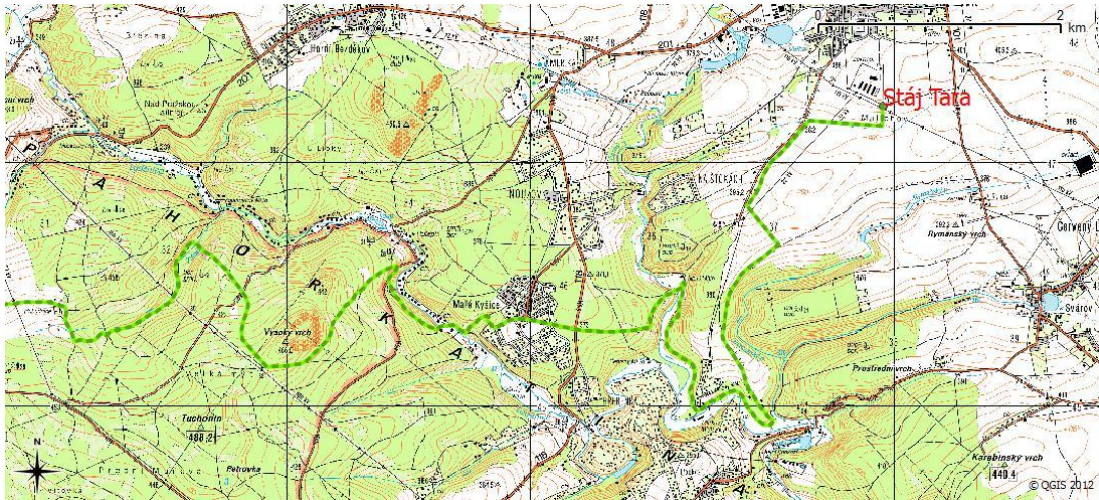


Foto č. 11 rozhledna na Vysokém vrchu – nejvyšším vrcholu CHKO Křivoklátsko (foto autorka)



Z obce Bratronice pokračuje vyšlapaná cesta mezi poli, následuje lesní cesta k hájovně Šarváš, podél Lhotského potoka polní cestou ke Skanzenu dřevěného uhlí, k Mlýnu Syrových a do cíle v obci Družec, kde je možnost napojení na severočeskou hipostezku nebo cesty zpět po stejné trase.

Mapa č. 12 okolí Bratronic (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)

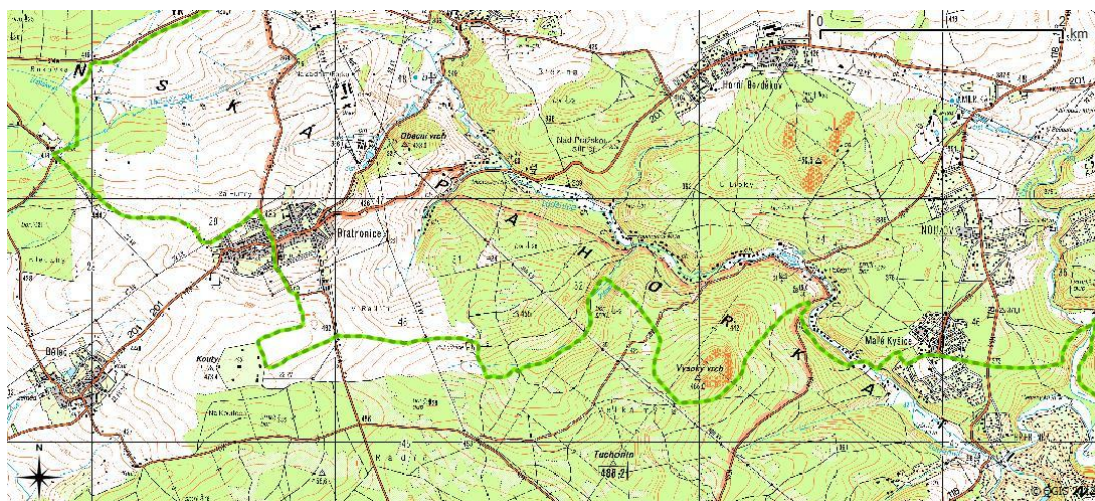


foto č. 12 Lesní cesta v CHKO Křivoklátsko (foto autorka)



Mapa č. 13 z Bratronic do Družce (podkladová mapa Ministerstva obrany ČR)

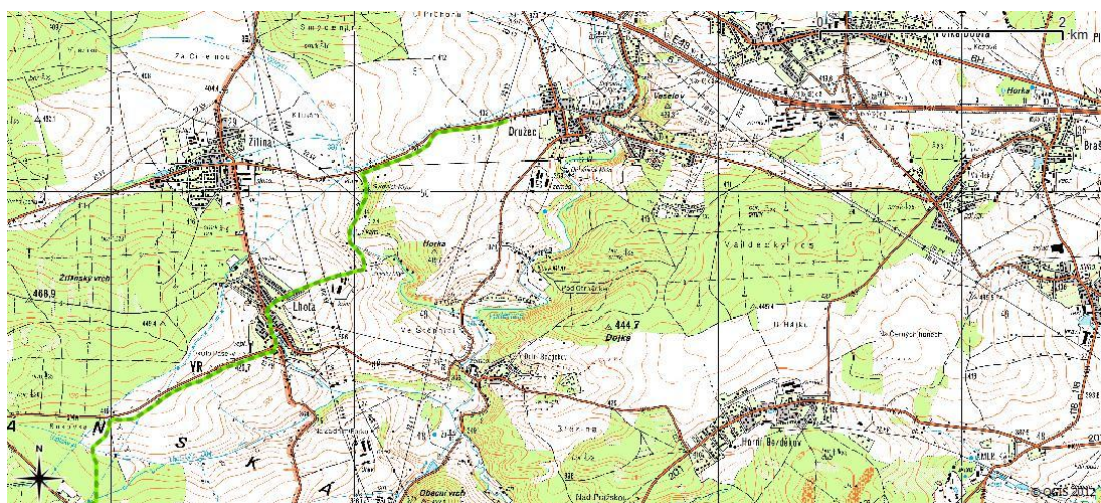


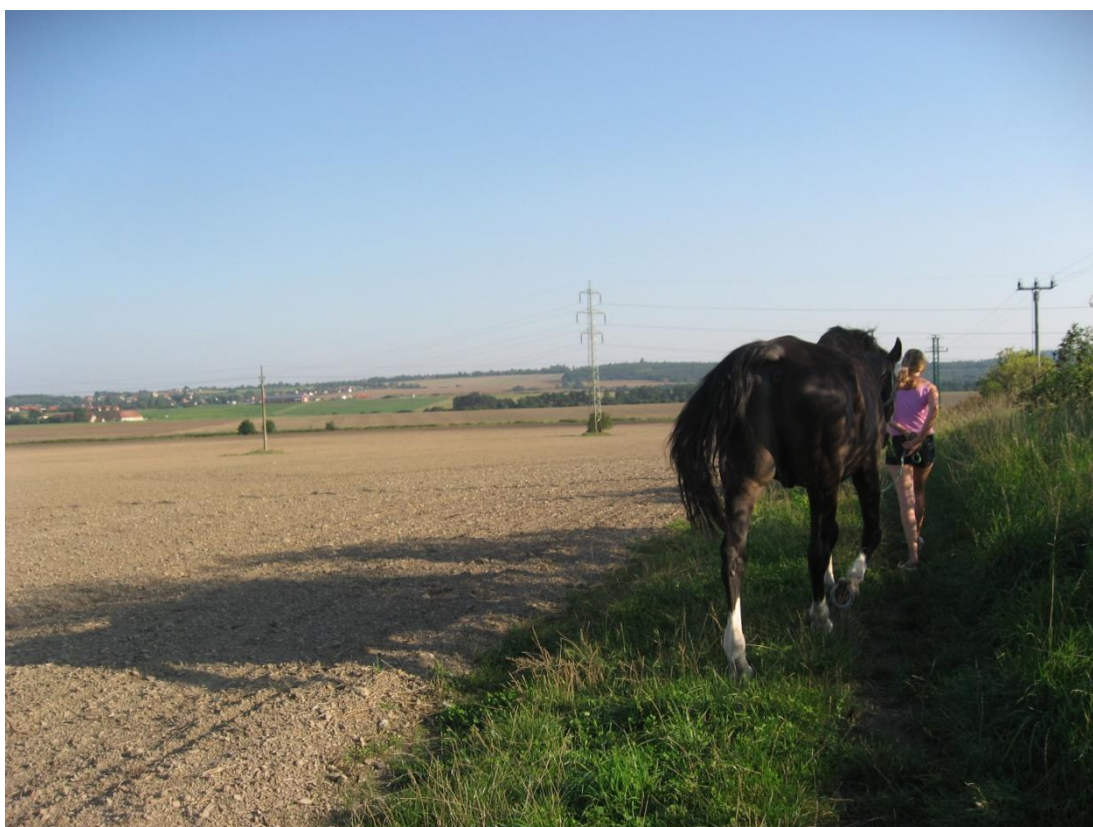
Foto č.13 okolí Černého potoka v Přírodním parku Povodí Kačáku a kůň Texas (foto autorka)



Tabulka č. 7 celkový popis trasy č. 2

Bod	charakteristika cesty	Poznámky
Přírodní park povodí Kačáku	lesní cesta	
Malé Kyšice	silnice	část cesty po louce - po delším dešti může být bahno
Vysoký Vrch	lesní cesta	dřevěná vyhlídka
Bratronice	lesní cesta	část vede bývalými vojenskými prostory, restaurace
Družec	polní cesta	cíl, cesta zpět nebo napojení na další hipostezky, restaurace

Foto č. 14 cesta ze stáje Tara do CHKO Křivoklátsko a kůň Texas – valach českého teplokrevníka, který se ochotně zúčastnil terénního průzkumu obou tras (foto autorka)



6. DISKUZE

Jezdecká turistika je stále oblíbenější sportovně relaxační aktivitou. Ve Středočeském kraji je celková délka značených tras přibližně 1000 km, ale vzhledem k rozloze tohoto kraje, není počet hipostezek stále dostačující. Zejména na Kladensku ve směru Unhošť – Okoř značené trasy zcela chybí. Většina jezdců tedy vyráží do volné přírody a stává se, že přestože jezdec na koni jede po vyšlapané cestě a respektuje životní prostředí, dojde ke konfliktu se zemědělcem nebo lesníkem. Jsou ovšem o tací jezdcí na koni, kteří jezdí přírodou bezohledně, ať už z neznalosti okolí či záměrně, takovým způsobem jízdy mohou napáchat velké škody v přírodě, zničit zemědělci úrodu. Pokud bude v těchto místech oficiální jezdecká trasa podaří se uvedené problémy snížit na minimum, neboť se domnívám (anketa to potvrzuje), že většina jezdců ráda využije značené jezdecké trasy, kde bude mít jistotu, že mu na cestě nehrozí nečekané problémy a bude si své toulky přírodou moci v pohodě vychutnat, případně si může podle mapy (kde získá cenné informace o hipostezce) dopředu naplánovat hezký výlet do neznámých míst.

Vystupuje zde otázka proč v uvedeném místě značená stezka pro koně chybí, když v okolí je velké množství stájí a byl by zájem o její využití. Odpověď najdeme částečně také v anketě. Téměř všichni by byli ochotni spolupracovat fyzicky, osobně se zúčastnit a pomoci s výstavbou hipostezky (např. upravení cesty, umístění a výroba značení či úvazišť), ale nejsou ochotni přispět finančně. Toto je také pochopitelné, protože jezdecký sport je finančně náročný a ne každý majitel koně je bohatý podnikatel či rentiér.

Zaměřila jsem se tedy jaké by v tomto případě mohli být konkrétní možnosti k získání finančních prostředků.

Základní finanční zdroje pro dotování projektů lze rozdělit na:

- místní veřejné rozpočty (rozpočty kraje, měst a obcí kraje, jimi zřízených rozpočtových organizací, dobrovolných svazků obcí)
- státní rozpočet (výdaje poskytované z ústředních orgánů státní správy)
- finanční zdroje EU (operační programy strukturálních fondů, Kohezní fond, aj.)
- fondy
- spoluúčasť soukromého sektoru
- ostatní zdroje.

Jednou z možností je získání dotace v rámci Programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje, který je základním střednědobým programem podpory regionálního

rozvoje na úrovni kraje. Cílem programu je navrhnout pro stanovené plánovací období opatření na podporu rozvoje kraje a je realizovatelná dostupnými finančními prostředky. Aktuální program je vypracován pro období 2007 – 2013 s ohledem na sedmileté programovací období EU. Program rozvoje je přímým zdrojem pro zpracování Regionálního operačního programu. Zpracování programu probíhalo na základě spolupráce kraje, obcí i veřejnosti. Výstavba hipostezky je strategickým cílem programu F.3.1. - Rozvoj všech forem venkovského cestovního ruchu (agroturismus, ekoagroturismus, hipoturistika atd.). Zde může nejvíce pomoci jednání se starostkou a dalšími členy zastupitelstva obce Unhošť.

Myslím si, že v případě získání finančních prostředků a získání souhlasu majitelů pozemků se povede výstavbu nové hipostezky realizovat.

7. ZÁVĚR

Práce se zabývala prostupností české kulturní krajiny na koni a možností vybudování nové hipostezky, posuzovala vytvoření stezky také z hlediska právního i ekonomického. Stezky byly vybírány tak, aby jejich povrch vyhovoval pro koně s ohledem na možnost různého počasí, vedou většinou po lesních a polních cestách, které jsou již v mapě vyznačeny, a nebude již tedy potřeba souhlasu majitele s průchodem přes pozemek. Pokud nebyla vhodnější cesta, z důvodu neprůchodnosti terénu, byla trasa navržena po místní komunikaci.

V případě realizace uvedených tras je nutné získat od majitelů pozemků k vyznačení stezky souhlas, neboť na koni je v České republice možno jet všude, kde to zákon nezakazuje, ale pro umístění značek je zapotřebí získat souhlas majitele. Na lesních cestách bude nutné oznámení na příslušnou Lesní správu, vyznačování tras na území CHKO Křivoklátsko podléhá oznámení orgánu ochrany přírody.

Byly navrženy dvě trasy. Trasa č. 1 vede zejména po historicky významných místech vybraného území. Terénním průzkumem bylo zjištěno, že pokud by byla realizovaná, jednalo by se pouze o sezónní trasu. V rámci práce byla vytvořena anketa, jejímž dílčím výsledkem bylo, že jezdci na koni mají zájem navštívit na koni zejména přírodní památky. Z tohoto důvodu byla trasa č. 2 navržena tak, aby vedla zajímavou krajinou, cesta navazuje na již využívané hipostezky. Trasa č. 2 je průchozí po celý rok.

Cílem této práce bylo navrhnout realizovatelné trasy nové hipostezky ve vybraném území Středočeského kraje a přispět tak k rozvoji cestovního ruchu, ke zdravému využití volného času a budování vztahu k přírodě. Diplomová práce by měla sloužit jako podklad pro vybudování nové jezdecké stezky. Pro její uskutečnění bude nutná spolupráce se všemi subjekty, které mají zájem o rozšíření ekologicky šetrného cestovního ruchu v okolí města Unhošť - v počáteční fázi zejména se starostkou města Unhošť. Další spolupráce bude nutná s majiteli pozemků, majiteli okolních stájí, s orgánem ochrany přírody CHKO Křivoklátsko. Při praktické výstavbě přislíbilo pomoc Infocentrum Slaný, které spolupracovalo na výstavbě navazující hipostezky z Družce na sever Čech a při značení bude potřebná spolupráce s Klubem českých turistů i s nadšenci a dobrovolníky z řad samotných jezdců.

8. POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE

- ANDRLOVÁ, M. 2008. *Na koni křížem krážem po Česku*. Praha : Fragment
- AUER, J. 1998. *Altwege im Landkreis Kelheim*. Abensberg : Weltenburger Akademie
- BAYLEOVÁ, L. 2004. *Koně práce ze země*. Praha : Metafora
- BLAKE, H. 1975. *Jak mluvit s koňmi : O komunikaci mezi člověkem a koněm*. Hodkovičky : Pragma
- CÍLEK, V.; MUDRA, P.; LOŽEK, V. 2004. *Vstoupit do krajiny : O přírodě a paměti středních Čech*. Praha : Dokořán
- DOBEŠ, J. 1997. *Jízda na koni*. Praha: Cesty
- DUŠEK, J. 1995. *Kůň ve službách člověka*. Praha: Apros
- DVOŘÁK, O. ; HOLEČKOVÁ, M. 2010. *Po stopách českých králů*. Beroun : MH Beroun
- GOJDA, M. 2000. *Archeologie krajiny : vývoj archetypů kulturní krajiny*. Praha: Academia
- HADAČ, E. 1982. *Krajina a lidé*. Praha : Academia
- MAHLER, Z. 2009. *Pocta koním*. Praha : Jan Krigl
- HENDERSONOVÁ, C. 1999. *Jízda na koni*. Praha : Cesty
- HERMSEN, J. 2008. *Encyklopedie koní*. Praha : Rebo
- HOLLÝ, K. 2003. *Jezdecká turistika*. [s.l.] : Montanex, a. s.
- KLIMKE, I.; KLIMKE, R. 2005. *Profesionální typy. Kavalety. Drezura a skákání*. Praha: Brázda
- KUBŮ, F., ZAVŘEL, P. 2009. *Zlatá stezka : historický a archeologický výzkum významné středověké obchodní cesty*. České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích
- KVĚT, R. 1997. *Staré stezky v České republice*. Brno: Moravské zemské muzeum
- KVĚT, R. 2003. *Duše Krajiny : Staré stezky v proměnách věků*. Praha : Academia
- KVĚT, R. 2003. *Duše krajiny*. Praha: Academia
- KVĚT, R. 2006. *Cesty a stezky do časů Velké Moravy*. Brno: Moravskoslezský archeologický klub
- KVĚT, R. 2007. *Keltské osídlení České republiky v závislosti na predispozici stezek*. Brno: Archeologia historica

- KVĚT, R. 2011. *Stezkami od lovců mamutů*. Brno: Computer Pres
- KVĚT, R. 2011. *Atlas starých stezek a cest na území České republiky*. Brno : Vidi
- LOŽEK, V.; CÍLEK, V.; KUBÍKOVÁ, J. 2003. *Střední Čechy, příroda, člověk, krajina*. Praha: Dokořán
- MAHLER, Z. 2009. *Pocta koním*. Praha : Jan Krigl
- NOVÁKOVÁ, J.; SKALOŠ, J.; KAŠPAROVÁ, I. 2005. *Krajinná ekologie. Skripta ke cvičení*. Kostelec nad Černými Lesy
- PENQUITT, N. 2003. *První kroky pod sedlem*. Praha: Brázda
- PODHORSKÝ, M. 2006. *Středočeský kraj : Průvodce na cesty*. Praha : Freytag Berndt
- SEMOTANOVÁ, E. 1998. *Historická geografie českých zemí*. Praha : Historický ústav AV ČR,
- SKLENIČKA, P. 2003. *Základy krajinného plánování*. Praha: Naděžda Skleničková
- ŠÍROVÁ MOTYČKOVÁ, K.; ŠÍR, J. 2010. *Naučné stezky: průvodce naučnými stezkami České republiky*. Olomouc : Rubico
- VERMOUZEK, R. 1983. *Příroda a dějiny*. Praha : TEPS
- Švehlová D, 2011: Drezura v přírodě. Jezdectví 1:72-73
- Švehlová D, 2011: Jak a kde příježdět v terénu. Jezdectví 2: 20-25
- Slawik CH, 2010: Tajemná Indie: Mozaika z Nagauru. Jezdectví 6: 76-79
- Kucharská T, 2009: Úvod do sportu endurance, Koně a hříbata 1: 21

Internetové zdroje:

- [www. Pferderegion-nordwald.at](http://www.Pferderegion-nordwald.at) – cit. dne 21.8.2011
- [www. Waldviertlergrenzland.at](http://www.Waldviertlergrenzland.at) – cit. dne 21.8.2011
- [www. hippostezky-vc.info](http://www.hippostezky-vc.info) – cit. dne 21.8.2011
- [www. dixina.wz.cz](http://www.dixina.wz.cz) – cit. dne 21.8.2011
- www.turistikanakoni.cz – cit. dne 16.8.2011
- www.jezdecke-stezky.cz – cit. dne 16.8.2011
- [www. kartografie.cz](http://www.kartografie.cz)

www. animalcare.cz

www.konskestezky.cz - cit. dne 21.8.2011 (v příloze č. 1)

www.horses-online.cz – cit. dne 17.8.2011 (v příloze č. 2)

www. jezdeckvi.cz, 58. A 59. r.

www. Koneahribata.cz, 4. r.

Legislativa:

Zákon o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. v platném znění

Zákon o ochraně zvířat proti týrání č. 243/1992 Sb. v platném znění

Silniční zákon č. 411/2005 Sb. v platném znění

Zákon o lesích č. 289/1995 Sb. v platném znění

Zákon o myslivosti č. 449/2001 Sb. v platném znění