

UNIVERZITA KARLOVA

Fakulta tělesné výchovy a sportu

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2019

Petra Cinkánová

UNIVERZITA KARLOVA
Fakulta tělesné výchovy a sportu

**Socioekonomické benefity Singltreku pod Smrkem a
Rychlebských stezek**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce:

Mgr. Tomáš Brtník

Vypracovala:

Bc. Petra Cinkánová

Praha, září 2019

Prohlašuji, že jsem závěrečnou diplomovou práci zpracovala samostatně a uvedla všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného či stejného akademického titulu.

V Praze, dne

.....

podpis diplomanta

Evidenční list

Souhlasím se zapůjčením své diplomové práce ke studijním účelům. Uživatel svým podpisem stvrzuje, že tuto diplomovou práci použil ke studiu a prohlašuje, že ji uvede mezi použitými prameny.

Jméno a příjmení:

Fakulta / katedra:

Datum vypůjčení:

Podpis:

Poděkování

Tímto bych velice ráda poděkovala vedoucímu diplomové práce Mgr. Tomáši Brtníkovi za jeho odborné konzultace a připomínky. Dále potom všem průkopníkům singltreku v České republice, starostům obcí obou lokalit či zaměstnancům informačních center, kteří mi ochotně poskytli rozhovory a užitečné informace.

Abstrakt

Název: Socioekonomické benefity Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek

Cíle: Stěžejním cílem diplomové práce je zevrubné představení socioekonomických benefitů nejrozsáhlejších singltrekových lokalit v České republice – Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek. Dále na základě komparativní analýzy vybraných proměnných klasifikovat shodné a rozdílné znaky obou destinací a navrhnout řešení zjištěných nedostatků.

Metody: Pro sběr dat a získávání informací k diplomové práci se využívalo metod: dokumentační i srovnávací pozorování sledovaných objektů (technické parametry), standardizované i nestandardizované rozhovory (stavitelé stezek, starostové obcí), analýza informačních zdrojů (rešerše domácí a zahraniční literatury) a především metody komparační analýzy (Singltrek pod Smrkem versus Rychlebské stezky). Sběr dat rezultoval jak z primárních, tak sekundárních zdrojů externích i interních.

Výsledky: Diplomová práce představila lokalitu Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek jakožto socioekonomicky významnou formu nového sektoru terénně-cyklistického cestovního ruchu. Na základě komparativní analýzy vybraných proměnných dále klasifikovala shodné a rozdílné znaky obou destinací a navrhla řešení zjištěných nedostatků.

Klíčová slova: terénní cyklistika, singltrek, Singltrek pod Smrkem, Rychlebské stezky

Abstract

Title: Socio-economic benefits of Singeltrek pod Smrkem and Rychleby trails

Objectives: The fundamental goal of the diploma thesis is the global introduction of social-economic benefits in the most extensive singletrack areas in Czech Republic – Singltrek pod Smrkem and Rychleby trails. Furthermore based on the comparative analyse of selected variables, to classify identical and differential characters of both destinations and suggest the resolution of detected deficiencies.

Methods: For the data collection and information acquisition for the diploma thesis have been used: documentation as well as comparative observation of watched objects (technical parameters), standardized and unstandardized interviews (trail builders, municipality majors), analyse of information resources (research of domestic and international literature) and especially the methods of comparative analyse (Singltrek pod Smrkem versus Rychleby trails). Data collection resulted from primary as well as secondary external and internal resources.

Results: Diploma thesis introduced the area of Singltrek pod Smrkem and Rychleby trails as the socio-economically important new form of terrain-bikes tourist industry. Based on comparative analyse selected variables further classified identical and differential characters of both destinations and proposed the resolution of identified findings

Keywords: mountain biking, singletrack, Singltrek pod Smrkem, Rychleby trails

OBSAH:

1. ÚVOD	9
2. TEORETICKÁ VÝCHODISKA	10
2. 1 Terénní cyklistika	10
2. 1. 1 Asociace terénní cyklistiky.....	11
2. 1. 2 Terénní cyklistika v České republice.....	13
2. 1. 3 Ekonomické aspekty terénní cyklistiky	15
2. 1. 4 Předsudky terénní cyklistiky.....	17
2. 2 Singltrek.....	19
2. 2. 1 Singltrek ve světě.....	20
2. 2. 2 Singltrek v České republice	22
3. CÍLE A ÚKOLY PRÁCE	26
3. 1 Cíle práce	26
3. 2 Úkoly práce.....	26
4. METODIKA A METODY PRÁCE	27
4. 1 Použité metody práce.....	27
4. 2 Sběr dat	28
5. ANALÝZA SINGLTREKU POD SMRKEM	30
5. 1 Realizace a financování projektu.....	30
5. 2 Nástupní místa	34
5. 3 Okruhy a sekce stezek.....	37
5. 4 Obtížnost stezek.....	44
5. 5 Monitoring návštěvnosti	45
5. 6 Údržba a financování	47
5. 7 Ekonomické dopady na region	48
6. ANALÝZA RYCHLEBSKÝCH STEZEK	50
6. 1 Realizace a financování projektu.....	50
6. 2 Nástupní místa	53
6. 3 Okruhy a sekce stezek.....	55
6. 4 Obtížnost stezek.....	59
6. 5 Monitoring návštěvnosti	60
6. 6 Údržba a financování stezek.....	61
6. 7 Ekonomické dopady na region	62
7. KOMPARACE SINGLTREKU POD SMRKEM A RYCHLEBSKÝCH STEZEK	64
7. 1 Základní obecné aspekty.....	65
7. 2 Stezky.....	67
7. 3 Doprovodné služby a propagace.....	71
7. 4 Dopravní dostupnost.....	73
7. 5 Návštěvnost.....	74
7. 6 Ekonomické dopady na region	76
8. VÝSLEDKY	78
9. DISKUZE A DOPORUČENÍ	83
10. ZÁVĚR	86
POUŽITÁ LITERATURA	88

1. ÚVOD

Pro sepsání diplomové práce na téma socioekonomických benefitů Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek mne vedl úzký osobní vztah k terénní cyklistice. K horskému kolu jsem byla vedena od raného dětství, účastnila se závodů a soutěží, od roku 2014 vykonávám pozici ředitelky MTB marathónu ALISY Bike Babí léto. Jako nadšenci terénní cyklistiky mi v roce 2007 neunikl rozruch ohledně vzniku první asociace terénní cyklistiky v České republice (ČeMBA) včetně jejich záměru budovat přírodě blízké stezky – tzv. singltreky. Díky této iniciativě se realizovaly první české destinace nabízející trailů výše zmíněného typu: Singltrek pod Smrkem a Rychlebské stezky. Obě lokality těchto „hravých stezek“ nadchly nejen mne, nýbrž i celou cyklistickou veřejnost. Vzhledem k mému současnému bydlišti v Hejnicích, vzdálených pouhých 15 minut na kole od Singltreku, jsem jej nesčetněkrát absolvovala. V září roku 2014 jsem nadto měla možnost být součástí expedice vedoucí do kolébky mountainbikingu – států Colorado a Utah. Získané zkušenosti mi umožnily porovnat tamější podmínky a filozofii budování stezek v USA s těmi v českém prostoru a především na „vlastní kůži“ zažít archetyp fenoménu jménem singltrek.

Singltrek neboli stezka, trail, turistický chodník či přírodní cesta je počestělá forma anglického výrazu značícího úzkou přírodní stezku vinoucí se krajinou. Počátky těchto trailů se váží na 70. léta 20. století do oblastí Colorada a Britské Kolumbie, přes Wales se rozšířily až do České republiky. Jejich ekologická i ekonomická pozitiva představila klíč pro plné využití potenciálu do té doby nepodporované terénní cyklistiky. Státní správa si uvědomila pozitivní hospodářský dopad pro regionální rozvoj turisticky upadajících oblastí, započala podporovat a obohacovat síť cyklistické infrastruktury, v níž převládaly asfaltové cyklostezky. V České republice nastal od roku 2008 doslova singltrekový boom, stezky tohoto typu se rozrůstají po celém území ČR a rozhodně nedosáhly svého vrcholu. Stěžejním cílem práce je představit socioekonomické benefity nejstarších singltrekových destinací v ČR – Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek. Poukázat na financování a realizaci těchto projektů, nabídku stezek a jejich obtížnost, doprovodné služby nástupních míst, monitoring návštěvnosti, údržbu stezek či ekonomické dopady na region. Vzhledem k růstu singltrekových oblastí věřím v přínos mé práce cyklistickému obecnství a to zejména díky komplexní analýze těchto věhlasných českých trail center a snadné orientaci.

2. TEORETICKÁ VÝCHODISKA

2.1 Terénní cyklistika

„Touha pohybovat se na bicyklu ve volné přírodě, vydávat se s ním k výšinám, zdolávat horské průsmyky a sjíždět ostře řezanými serpentunami do údolí, není nová. V sedmdesátých letech však dostává zcela jinou dimenzi.“ (Hrubíšek, 1999; s. 13)

V sedmdesátých letech 20. století získávaly na popularitě tzv. hravé sporty – surfování, akrobatické lyžování či snowboarding. Tehdejší mladá generace se nespokojovala pouze s pojetím tělesné kultury soustředěné na měřitelné výkony, toužila po zábavě, volnosti a nových zážitcích. V návaznosti na nově vytvořenou kulturu se z počátku v Kalifornii, poté na severoamerickém kontinentu, a na konec po celém světě začal formovat fenomén terénní cyklistiky (Hofman, 2006). Podstata terénní cyklistiky spočívá v radosti z pohybu vedoucího přírodním prostředím pestrých přírodních stezek. Tímto se odlišuje od cykloturistiky, jejíž cílem je přesun mezi turistickými zajímavostmi, přírodními a kulturními památkami či sídly vedený atraktivním prostředím (Kvasnička, 2008a).

Od poloviny sedmdesátých let 20. století dochází k cyklistické revoluci, prosazuje se totiž zcela nový typ jízdního kola – horské. V mnoha oblastech se jedná o nejprodávanější kolo pro dospělé vůbec, a sice díky variabilitě pro jízdu na silnici, po cyklostezce a zvláště v neupraveném terénu. Za průkopníky horského kola jsou považováni Gery Fischer, Joe Breeze a Charlie Kelly, kteří na konci sedmdesátých let organizovali v kalifornské krajině Marin County první závody vžité pod označením „repack“.¹ Pravidelně se konající soutěže se významně podílely na neustálém technickém zdokonalování horských kol v prvních etapách jejich vývoje. V roce 1979 založili Fischer a Kelly obchodní firmu na prodej horských kol nesoucí název Mountain Bike, zkráceně MTB, které se vžilo dodnes jako mezinárodní pojem. Již roku 1980 se horská kola začala v masovém měřítku prosazovat na americkém trhu, prvním sériově vyráběným typem se stal model Stumpjumper od firmy Specialized (Hofman, 2006).

¹ Po sjezdu byla protišlapací brzda starých kol přetížena, proto musela být rozebrána a znovu promazána, což bylo označováno za repack (z aj. = „znovu utěsnit, vyměnit těsnění“).

Horská cyklistika zažila rychlý rozvoj nejen jako sportovní odvětví, ale rovněž jako jedna z forem závodní cyklistiky. Proslulé „repack závody“, jichž se zprvu účastnila nepatrná hrstka zapálených průkopníků, se proměnily v akce s několika sty účastníky. V roce 1983 byla založena pod názvem National Off-Road Bicycle Association (NORBA),² první organizace horské cyklistiky na světě, pod jejíž patronací se pořádají závody včetně národních šampionátů USA dodnes (Hofman, 2006). Postupem času se od sebe výrazněji oddělovaly dvě hlavní závodní disciplíny: downhill³ – závod ve sjezdu a cross country⁴ – závod na okruzích (Dressler, 2003). Dověšením snahy horské cyklistiky proniknout mezi sportovní elitu bylo až zařazení závodu v cross country mužů i žen do programu olympijských her v Atlantě v roce 1996. Stěžejní význam horské cyklistiky však nespočívá jen v profesionálním sportu, její záběr je mnohem širší. Svým odpoutáním se od silničních komunikací a směřováním do přírody si získala značnou část mladé generace, čímž se zařadila mezi nejrozšířenější rekreační aktivity přelomu tisíciletí (Hrubíšek, 1999).

2. 1. 1 Asociace terénní cyklistiky

IMBA (International mountain bicycling association)⁵ je celosvětová vzdělávací nezisková organizace sdružující terénní cyklisty a hájící jejich práva, jejíž sídlo se nachází v coloradském Boulderu. Byla založena v roce 1988 s cílem zabránit rozšiřujícím se zákazům vjezdu kol do přírody. Zakladatelé IMBA si již v počátcích uvědomovali rostoucí hustotu rekreačního provozu na cestách a zintenzivňující se uživatelský konflikt, jenž šel k celosvětovému problému managementu rekreačních oblastí. Organizace si za základní úkoly, směry a cíle stanovila šíření zodpovědné terénní cyklistiky, podporu dobrovolnické péče o terénní stezky, zvláště pak snahu o zlepšení vztahů mezi uživateli cest využívajícími rozdílné prostředky. IMBA projektuje a participuje na stavbě udržovatelných přírodních stezek s ohledem na zodpovědný a šetrný způsob postupů k prostředí. Ve spolupráci s národními mountainbikovými organizacemi pořádá odborné konzultace a semináře pro širokou veřejnost (Kvasnička, 2007).

² Do českého jazyka přeloženo jako Národní terénní cyklistická asociace/svaz.

³ Z aj. = „dolů z kopce“

⁴ Z aj. = „křížovat krajinu“

⁵ Do českého jazyka přeloženo jako Mezinárodní Mountainbiková Asociace/ Mezinárodní asociace horské cyklistiky.

Tomáš Kvasnička, působící v IMBA roku 2007 jako stážista, popsal filozofii a systém fungování v reportáži *Transatlantická zkušenost* (Kvasnička, 2008b). Mnohé zkušenosti získané spoluprací s tímto subjektem přenesl také do České republiky a podpořil zrod moderního pojetí terénní cyklistiky u nás. Dle oficiálních webových stránek asociace k dnešnímu dni disponuje 100 000 příznivci, 35 000 jednotlivými členy, 400 kluby, 700 maloobchodními prodejny kol a 200 korporátními partnery. IMBA drží členy ve všech 50 státech USA a v dalších 30 zemích světa. Členové sdružení ročně odpracují tisíce hodin při stavbě či údržbě veřejně přístupných stezek sdílených pro užívání cyklistů, pěších turistů a jezdců na koních (IMBA, 2019).

ČeMBA (Česka Mountainbiková Asociace), nezisková organizace založená v roce 2007 Tomášem Kvasničkou, sdružuje vyznavače jízdy na horských kolech všech výkonnostních skupin, disciplín a kategorií. Vznikla primárně v důsledku potřeby subjektu, který by mohl jednat se státem, samosprávou, ochrannou přírodou a dalšími institucemi při řešení problematiky spjaté s terénní cyklistikou. Právo na užívání cest a pohyb v krajině bylo třeba hájit soustavnou organizovanou kolektivní činností. Sít dobrovolníků ČeMBA usiluje o udržení stávajícího stavu lesních stezek, přírodě blízkých cest, turistických i sportovních tras a jejich značení. Péči o aktivní přírodní rekreaci se podílí na rozvoji ochrany přírody, členové ČeMBA se řídí Kodexem terénního cyklisty (ČeMBA, 2019). V předcházejících letech se ČeMBA podílela na realizaci nejvýznamnějších projektů terénní cyklistiky v ČR (Singltrek pod Smrkem, Rychlebské stezky, Bike resort Valašsko) a zvláště zavedla pojem singltrek do českého povědomí. Kvůli neshodám členů s původním vedením došlo k výrazné diskretizaci sdružení a odstoupení řady partnerů i členů. V roce 2010 zvolila členská základna vedení nové, v jejímž čele dodnes stojí předseda Václav Volráb, který se snaží o stabilizaci a navrácení důvěryhodnosti u partnerů a veřejnosti. Ke stěžejním dokumentům zhotoveným pod záštitou ČeMBA řadíme příručku *Singltrek: rekreační stezky pro terénní cyklistiku* (Kvasnička, 2007a) a práci *Rekreační cesty pro cyklisty: Východiska, důsledky a řešení* (Hermová, 2008). Oběma dokumentům bude věnována pozornost v dalších kapitolách.

2. 1. 2 Terénní cyklistika v České republice

Cyklistiku v České republice lze zařadit ke skupině neaktivněji provozovaných sportů. Nenáročná, asfaltová cykloturistika se těší značné podpoře projektů, terénní cyklistika však zaujímá diametrálně odlišnou pozici, do nedávna byla podporou cyklistiky v České republice opomíjena. Podporovaným modelem cykloturistiky se totiž stala výlučně rodinná cyklistika v nenáročném krajině a terénu po vzoru Dunajské cyklostezky v Rakousku. V českém prostředí se s oblibou budovaly cyklostezky v údolích vodních toků (Labská stezka, Greenway Jizera) či zrušených železničních tratí (tzv. drážní stezek). Českou republikou také křížuje mezinárodní síť dálkových cyklistických tras EuroVelo. Úspěšným cykloturistickým projektem jsou bezesporu rovněž Moravské vinařské stezky v okolí Znojma. Státní fond dopravní infrastruktury přispívající na výstavbu a údržbu cyklostezek zafinancoval v letech 2000 až 2014 celkem 499 projektů v úhrnné výši 1,56 mld. Kč (Cyklodoprava, 2014). Terénní cyklistika ovšem stále představuje z hlediska rozvoje cestovního ruchu zatím nezrealizovaný potenciál, na rozdíl od současné cykloturistiky nevyžaduje investičně ani ekologicky intenzivní požadavky. Česká republika sice disponuje potenciálem pro rozvoj terénní cyklistiky, v lesích se dle Kvasničky vyskytuje velká síť lesních cest, ale ty mají kvůli lesním účelům nevyhovující stav (Kvasnička, 2008a).

Nový pohled na horskou cyklistiku v České republice přinesla Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR ve Velkých Karlovicích (2007), již svolalo Centrum dopravního výzkumu ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj. Cílem pětidenní konference bylo hledání budoucnosti cyklistiky jakožto odnože dopravy, ale rovněž způsobu rekreace. Historicky poprvé se zde jednalo také o terénní cyklistice, jednoho ze tří pilířů cyklistiky vedle cykloturistiky a cyklodopravy (Taich, 2007). Nově vzniklá Česká Mountainbiková Asociace vyzvala zástupce měst, krajů, turistické a zájmové organizace, majitele cestovních kanceláří aj. k zástavě asfaltování krajiny a představila přírodě blízkou alternativu k dominujícím asfaltovým cyklostezkám – singltrek (Kvasnička, 2007b).

Za účelem podpory terénní cyklistiky byla vypracována příručka *Singltrek: rekreační stezky pro terénní cyklistiku* (Kvasnička, 2007a) a metodický list *Požadavky tří pilířů cyklistiky* (Hermová, Slavík; 2007) poukazující na nutnost důsledného rozlišování jednotlivých druhů cyklistiky, které se liší svým účelem a požadavky: dopravní cyklistiku, cykloturistiku a terénní cyklistiku. Zatímco dopravní cyklistika, charakteristická požadavky rychlého a minimálně namáhavého přesunu, volí nejkratší možnou bezpečnou cestu, cykloturistika naopak vyhledává přesun mezi turistickými zajímavostmi a trasu umožňující návrat k výchozímu bodu. Cílem terénní cyklistiky není přesun z místa na místo, avšak kombinace radosti z aktivního pohybu spojená s atraktivním přírodním prostředím za účelem požitku z jízdy. Z výše uvedeného rezultuje částečné překrývání požadavků třech pilířů cyklistiky, nikoliv však jejich totožnost. Rozvoj terénní cyklistiky včetně společenských přínosů z ní plynoucích je závislý na existenci plnohodnotné infrastruktury vhodné k jejímu provozování. Infrastruktury pestrých, hravých přírodních cest a stezek, mezinárodně označovaných internacionalismem singletrack. Podle Kvasničky by tento typ stezek měl vyplnit současnou mezeru mezi dvěma formami cest nejvíce užívaných rekreačními cyklisty – asfaltovanými cyklostezkami a lesní dopravní sítí (Kvasnička, 2007c). Výše zmíněné a další specifické postoje vyjádřil již citovaný, tehdejší předseda ČeMBA, T. Kvasnička v rozsáhlém rozhovoru pro časopis *VELO* (Hronza, 2007).

Další významný krok pro rozvoj terénní cyklistiky vyplynul z výsledků prvního cyklo průzkumu svého druhu v České republice. Průzkum definoval cykloturisty jako osoby jezdící na výlety či vyjížděky po zpevněných cestách (83, 3 %) a bikery jako osoby využívající náročnější terénní trasy - singltreky, lesní cesty (5, 8 %). Výsledky průzkumu též ukázaly, že nejčastějším typem kol v domácnostech aktivních cyklistů jsou právě horská kola. Dále označil současnou cyklistickou infrastrukturu za nedostatečnou a navrhl vybudovat nové terény pro bikery – singltreky (CzechTourism, 2012).

2. 1. 3 Ekonomické aspekty terénní cyklistiky

Prognózy vývoje světového hospodářství předpovídají růst terciálního sektoru služeb, zvláště pak v oblasti rekreace a volného času. V kombinaci s rozšířeností horského kola, dostupností a atraktivitou lze dojít k významným možnostem, jak z tohoto sílícího trendu profitovat. V mnoha zahraničních oblastech již tento potenciál objevili, při vytvoření vhodných podmínek terénní cyklistiky tak bohatnou celé oblasti (Slavík, 2007). Tyto pozitivní ekonomické dopady doložíme třemi názornými příklady z odlišných států světa – USA (Moab), Kanada (Whistler) a Wales (Snowdonie).

Jedna z prvních studií zabývající se ekonomickými přínosy mountainbikingu byla publikována profesory J. Loomisem a P. Fixem (státní universita v Coloradu) v roce 1997 v časopisu *Journal of Leisure Research* (Fix, Loomis; 1997). Cílem této jednorázové průřezové observační studie bylo skrze Travel Cost Method (model cestovních nákladů) explikovat spotřebitelský přebytek zákazníka (consumer surplus) v oblasti Slickrock trailu, situaovaného poblíž mečky terénní cyklistiky, města Moab ve státě Utah. Závěry prokázaly, že bikové traily v lokalitě Moabu produkují vysokou hodnotu spotřebitelského přebytku. Hodnota individuálního jednorázového pobytu se pohybovala kolem 200 USD na osobu (tehdy 6 340 Kč)⁶ a celoroční hodnota při odhadu všech návštěvníků přes 8 milionů USD (tehdy 253 600 000 Kč). Dle autorů nelze tyto výsledky převést do dalších oblastí, ale jednoznačně dokazují rozsáhlé ekonomické benefity plynoucí z horské cyklistiky do místní ekonomiky.

Mnohá vyhlášená lyžařská střediska v USA a Kanadě generují vyšší příjem v létě na terénních cyklistech, nežli v zimě na lyžařích. Studie cestovního ruchu *Economic Impact of Mountain Biking in Whistler 2016* kvantifikovala celkový ekonomický dopad horské cyklistiky na oblast kanadského Whistleru, která disponuje stovkami kilometrů terénních stezek. Během sezony 2015 proběhly průzkumy zaměřené na návštěvnost tří Whistlerských oblastí terénní cyklistiky – Whistler Bike Park, Lost Lake Trails a Cross Country Trails. Sběr a záznam dat byl realizován kombinací kontroly vstupenek a průchodů skrze elektronické a ruční sčítače. Whistler zaznamenal v sezóně 2015 celkem 533 tis. návštěvníků, z čehož 102 tis. pocházelo mimo oblast Whistleru. Celkový čistý ekonomický příjem vytvořený v důsledku bikových aktivit (bikepark, pronájem kol) a výdajů souvisejících s cestovním ruchem (ubytování,

⁶ Suma je přepočtena s ohledem na průměrný kurz amerického dolaru z roku 1997 činící 31,7 Kč.

stravování) ve Whistleru přinesl 46, 6 mil. USD (tehdy 1 146 360 000Kč)⁷ a vytvořil 389 pracovních míst.

Nejedná se pouze o severoamerickou dominantu, vybudované terénní oblasti nabízí Itálie, Německo či Wales. Příklad Walesu ovšem dokazuje, že podpora terénní cyklistiky může být aplikována i na skromnější podmínky. Dnes již přední evropský designér stezek Dafydd Davis vybuďoval v roce 1994 v zapomenuté vesnici Coed-y-Brenin síť singltreků, jež se setkala s nebývalým národním věhlasem. I přes počáteční nízký kapitál 20 tis. Kč, kdysi chudá oblast Snowdonie výrazně postižená nezaměstnaností po útlumu hornické činnosti, přináší do místní ekonomiky přibližně 193 mil. Kč ročně. Zatímco v první sezóně 1994 navštívilo lokalitu 16 tis. návštěvníků, v roce 2001 jejich počet vystoupal na 150 tis. ročně. Vlivem nesporných ekonomických přínosů a také v reakci na zvyšující se poptávku po oblastech horské cyklistiky byl zrealizován *The Welsh Mountain Bike Initiative* – projekt pěti destinací pro cestovní ruch terénní cyklistiky, jímž se vytvořilo více než 300 kilometrů stezek v pěti velšských polesích. V důsledku vybudování přírodních cest pro rekreační horskou cyklistiku přijíždí do těchto oblastí každoročně až 400 tisíc návštěvníků, kteří přinášejí do místní ekonomiky přibližně 630 mil. Kč. Ve Walesu dokázali pomocí několika dobře promyšlených projektů přírodě blízkých cest vzbudit nový sektor terénně-cyklistického cestovního ruchu a zabránit tak ekonomickému úpadku celých oblastí (Davis, 2007).

Náklady na realizaci přírodní stezky jsou nízké, náležitá metodika stavby navíc minimalizuje údržbu. Dle Kvasničky (2007a) a Hermové (2008) vyžaduje jeden kilometr asfaltové cyklostezky více než 3 miliony Kč, zatímco totožná vzdálenost singltrailu vyjde dle povahy terénu přibližně na 100 – 300 tisíc Kč. Srovnání efektivity vynaložených výdajů stavby asfaltové cyklostezky versus přírodně udržitelné cesty se tak jeví jako neporovnatelné. Při stavbě kilometru cyklostezky musí být vynaloženo až desetkrát více financí nežli na kilometr přírodního trailu.

⁷ Suma je přepočtena s ohledem na průměrný kurz amerického dolaru z roku 2015 činící 24,6 Kč.

2. 1. 4 Předsudky terénní cyklistiky

Přestože se horská cyklistika stala olympijským sportem a získala značnou popularitu, dle Hermové bývá stále obestírána řadou předsudků bránících jejímu plnému rozvoji. Jedná se zvláště o představu přehnané náročnosti tras, nevhodnosti pro děti či negativní vlivy na životní prostředí. Tyto názory mohly být opodstatněné v počátcích mountainbikingu, dnes je lze označit za anachronismus (Hermová, 2008). Singltrek pod Smrkem, Rychlebské stezky, Trutnov Trails a další česká střediska terénní cyklistiky se přesto v počátcích realizace potýkala s obavou místních úřadů a majitelů lesů o negativní narušení životního prostředí. Další příklad přinesl dosud nezrealizovaný Singltrek Písecké hory, který opakovaně neprošel přes jednání zastupitelstva města. Přestože kolektiv autorů Mendelovy university kolem A. Kozumplíkové prokázal ve studii *Proveditelnosti záměru Singltrek Písecké hory* (2016) opak, zastupitelé argumentovali možným negativním vlivem na unikátní písecké lesy a nulovou ekonomickou návratností (Písecký svět, 2016). Cyklistům totiž bývá přičítáno narušování povrchu cest vedoucí k erozi, poškozování vegetace či omezování živočichů.

Vědecké průzkumy zaměřené na výše zmíněné vlivy dosud nebyly provedeny v takové míře, aby vytvořily dostatečný podklad pro komparaci. Skutečně se tedy jedná spíše o předsudky subjektivního zhodnocení bez podložených faktů. První ucelený vědecký přehled odborných studií o vlivu terénní cyklistiky na životní prostředí sestavili Jeff Marion a Jeremy Wimpeye (2008), renomovaní pracovníci v oboru ekologie přírodních zdrojů. Jejich výzkum považuje omezování terénní cyklistiky za účelem ochrany životního prostředí za neodůvodněný. Studie konstatuje, „že hodnoty vlivu terénní cyklistiky, stejně jako všech ostatních forem rekreační aktivity, na vegetaci, půdu, vodní zdroje a divokou zvěř jsou sice měřitelné, ovšem pokud je horská cyklistika řízena správných způsobem, její vliv na přírodní prostředí je minimální.“ Existující důkazy ničivých dopadů horské cyklistiky na přírodu lze přisuzovat zvláště nedostatečné údržbě a chybné metodice plánování stavby.

Jak poukázala Hermová (2008), asfaltování hor, říčních údolí, starých cest a jiných krajinných prvků může znamenat drastičtější zatížení prostředí, než samotné projekty terénní cyklistiky. K nelibosti České Mountainbikové Asociace se asfaltují a rozšiřují cesty s původním přírodním povrchem, budují se hladké, přímé koridory. Na mnoha místech je drahé asfaltové řešení zcela kontraproduktivní a stává se zbytečnou zátěží přírodního prostředí. Takový případ představuje kupříkladu vybudování asfaltové cyklostezky podél Tiché Orlice v úseku z Letohradu do Ústí nad Orlicí. Cena nákladů na stavbu vedoucí údolím řek Tiché Orlice a Třebovky se dle projektu odhaduje na 133,7 mil. korun. Stavbou cyklostezky však došlo k zásahům do neregulovaného koryta řeky, na což ostrou kritikou zareagovali ochránci přírody. *„Cyklisté možná jásají, ochránáři ale rozhodně zuří, protože se zde zcela zřetelně likvidují biotopy řady významných druhů – a to jak zásahy do koryta, tak terénními úpravami (mosty, příkopy, betonová koryta a parkoviště pro těžkou techniku), které se neomezují jen na stezku samotnou a nechávají za sebou haldy hlíny, smetí v celém údolí Tiché Orlice (Kalous, Hanousek; 2007). Ideální řešení minimálního zásahu do přírody a jejího respektování představuje právě singltrek.*

2. 2 Singltrek

Lexém singltrek neboli počestělá forma anglického výrazu „single track trail“ značí úzkou přírodní stezku vinoucí se krajinou mezi stromy, určenou nejen pro uživatele horského kola. Traily se těší značné popularitě zejména ve Spojených státech amerických, Anglii a Walsu. Fenomén singltrek se stal klíčem pro plné využití potenciálu terénní cyklistiky. Propojuje plynulost pohybu, bezpečnost s úrovní náročnosti a atraktivitou, jež poskytuje sofistikovaný profil vedoucí po vrstevnici. Nastoupané metry se tedy hned neztrácí, nýbrž jsou využity v dlouhých, mírných sjezdech nepostrádajících dynamiku a rytmus. Ekologické i ekonomické hledisko singltrailů⁸ nastínilo perspektivně pozitivní dopad. Stezky představují maximální respektování životního prostředí, eliminaci eroze a efektivní nástroj řízení cestovního ruchu. Náklady na stavbu se jeví v komparaci s asfaltovou cyklostezkou minimálními. Promyšlené dělení obtížností zajišťuje vhodnost jak pro rodinné výlety s dětmi, tak zkušené jezdce vyhledávající adrenalin (Kvasnička, 2007c).

Stavba singltreků se váže na počátky rozvoje horských kol v USA a Kanadě, do oblastí Kalifornie, Colorada a Britské Kolumbie. Specifická metodika realizace byla odvozena od způsobu někdejšího budování stezek pro pěší turistiku a jezdce na koních. Singltrek se vyznačuje šířkou do 1,8 metru, nesmí stoupat více než o polovinu sklonu spádnice, trasa by neměla disponovat celkovým sklonem nad 15 %. Koruna stezky je po celé délce zařízlá do svahu s mírným sklonem v příčném směru, mimo jiné pro zajištění odvodu vody. V orientaci jízdy by měla alespoň na krátký úsek změnit směr, sklon a zabránit tak stékající vodě v erozi. Převážně vlnící se profil cesty však také reguluje rychlost cyklistů po stezce. Podrobnou praxi návrhu, stavby a údržby sítě přírodě blízkých cest pro horskou cyklistiku podává příručka Tomáše Kvasničky, průkopníka prototypu singltreku v České Republice. Metodika se zakládá na „*ustálených zkušenostech, jak dosáhnout minimálního vlivu na krajinu, relativně nízkých nákladů, minimální možné údržby a maximální udržitelnosti.*“ (2007a, s. 5) Singltrek také slučuje potřeby diferencovaných skupin uživatelů – pěších turistů, rekreačních cykloturistů, terénních cyklistů. Náklady na realizaci jsou nízké, náležitá metodika stavby navíc minimalizuje údržbu. Jeden kilometr asfaltové cyklostezky vyžaduje více než 3 miliony Kč, zatímco totožná vzdálenost singltrailu vyjde dle povahy terénu přibližně na 100 – 300 tisíc Kč (Hermová, 2007).

⁸ Podrobněji v kapitolách Ekonomické benefity terénní cyklistiky a Předsudky terénní cyklistiky.

2. 2. 1 Singltrek ve světě

Terénní cyklistika byla nevědomě založena skupinou nadšenců z kalifornské Marin County na svazcích hory Mt. Tam, protkané sítí širokých lesnických a těžebních cest. Komunita jezdců přítomných u zrodu horského kola přesunula v osmdesátých letech svoje ohnisko do Crested Butte, údolí uprostřed coloradských Skalistých hor, kde našla téměř zapomenutou síť turistických stezek vybudovaných během velké hospodářské krize ve třicátých letech 20. století. Stezky detailně zapadající do krajiny navždy proměnily terénní cyklistiku (Hofman, 2006). Nedlouho poté ovšem započal spor o právo užívat cesty s výrazně rozsáhlejší skupinou – pěšími turisty. Na mnoha místech americké úřady přístup pro MTB zakázaly. V roce 1988, ve snaze zabránit rozšiřujícím se zákazům, byla založena IMBA, organizace sdružující terénní cyklisty v USA. IMBA se zasloužila tisíci hodinami dobrovolnických brigád o změnu chápání stavby a užívání stezek. Prostřednictvím programu Trail Solutions začala nabízet úřadům a obcím služby projektování sítí stezek. Z počátku v Coloradu, později v dalších státech USA vytvořila traily, jež byly místními úřady propagovány jako produkty cestovního ruchu. Tento program se k dnešnímu dni řadí k mezinárodní špičce vývoje singltreků ve světě se zkušenostmi s více než 400 projekty na území USA, Kanady, Mexika, Švýcarska, Číny aj. (IMBA, 2019)

Nejvýraznější komplexní síť stezek vybudovaná v Coloradu mezi lety 1974 až 1987 představuje Colorado Trail – 468 mil (908 km) dlouhá turistická stezka vedoucí z Denveru do Duranga skrze coloradské hřebeny Skalistých hor. Tento unikátní trail nabízí průměrné převýšení přes 10 000 stop (3 000 m. n. m.) s nejvyšším bodem ve výšce 13 271 stop (4 045 m. n. m). Realizace projektu probíhala za spolupráce United States Forest Service a Colorado Trail Foundation, jež dodnes organizuje údržbu stezek a řízenou správu dobrovolnictví na každém z 28 segmentů (The Colorado Trail Guidebook, 2011). Mezi proslulé úseky vyhledávané cyklisty po celém světě se řadí Buffalo Creek (segment 3), Kenosha pass (segment 6) a Monarch Crest (segment 15,16). (The Colorado Trail Databook, 2013)

V pořadí třetím americký stát považovaný za kolébkou terénní cyklistiky reprezentuje Utah, na západě sousedící s Coloradem. Jihovýchodně ležící město Moab se díky sousedství národních parků a nekonečné ploše volné přírody proměnilo ve světovou základnu outdoorových sportů a to především pro cyklisty. Vděčí za to legendárním oblastem Slick-rock Bike Trail a Whole Enchilada, nacházejícím se několik málo kilometrů za městem. Whole Enchilada je extrémně náročný singltrek klesající z nadmořské výšky 11 600 stop (3 536 m. n. m.), jehož profil prochází několika rozlišnými klimatickými zónami. Slick-rock značí specifickou jízdu po zkamenělých písečných dunách s prudce se vlnícím terénem, náročným po stránce fyzické i technické (The Mountain Bike Guide to Moab, 2007).

Od 90. let 20. století se horská cyklistika šířila po celém světě. K dalším proslulým trailovým destinacím se řadí provincie Britská Kolumbie v Kanadě. Lesní porosty s rozmanitě členěným terénem nabízely ideální podmínky pro stavbu vysoce technicky náročných stezek. Světového věhlasu nabyly zvláště oblasti ve Whistleru a North Shoru. Lokalitu North Shore, nacházející se v severní části Vancouveru, charakterizuje jízda po úzkých lávkách, žebřících či skocích. Z důvodu rostoucí popularity oblasti a přibývání ilegálně stavěných stezek zde počalo vzkvétat specifické odvětví cestovního ruchu. Na konci devadesátých let počala vláda, argumentující negativním vlivem na životní prostředí, stezky zavírat a ničit. V reakci na dané události vznikla NSMBA (North Shore Mountain Bike Association, 1997), jakožto nástroj komunikace s úřady. Dnes se asociace věnuje údržbě a rozvoji trailů, plánům a strategiím úspěšně rozvíjejícím cestovní ruch v Britské Kolumbii (Ješková, 2012). Další významnou roli v lokalitě Britské Kolumbie sehrálo městečko Whistler, disponující nejrozsáhlejším bikovým parkem na světě. Whistlerský park poskytuje stezky s převýšením 1500 metrů pro širokou škálu jezdců, od jednoduchých výletních po úzké skalnaté traily poseté skoky a kořeny. V parku je situován vůbec první vysokohorský singltrek přístupný lanovkou v Severní Americe, tzv. Top of the World.⁹ Dlouhé roky byl manažerem střediska Kanadčan českého původu Tomáš Procházka, který se v Čechách zabýval například plánováním bikeparku na šumavském Špičáku. Věhlasná oblast Britské Kolumbie se nasmazatelně vryla do světové historie horské cyklistiky a k dnešnímu dni generuje statisíce návštěvníků ročně (Štuka, 2013).

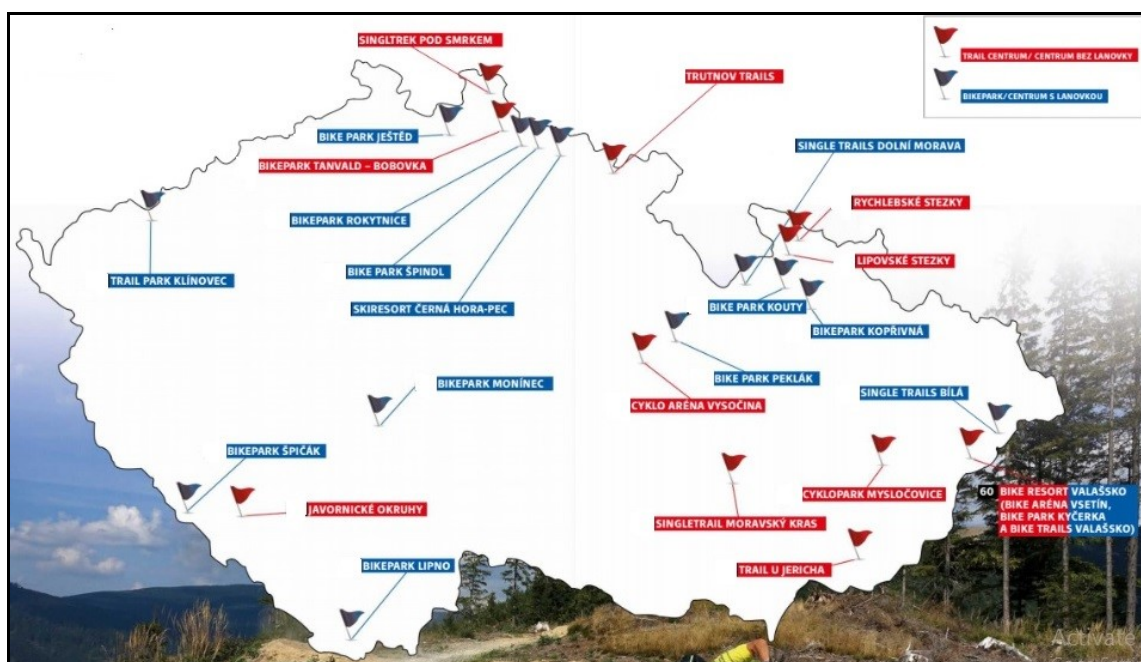
⁹ Do českého jazyka přeloženo jako „vrchol světa“.

Avšak teprve ve Walesu došly výše zmíněné trendy – objev úzkých stezek a jejich systematické budování – k naplnění na evropském kontinentu. Dafydd Davis zde vytvořil první destinace pro terénní cyklistiku, jež zaznamenaly výraznou vlnu zájmu nejen v Británii. Tento erudovaný projektant trailů adaptoval empirické poznatky z americké půdy v investičních projektech financovaných z veřejných zdrojů podléhajících zákonu o veřejných zakázkách (Trails, 2019). První destinace vybudovaná roku 1994 v Coed-y-Brenin se setkala se s nezvyklým úspěchem. Primární úkol, zvýšit turistický ruch v oblasti Snowdonie výrazně postižené nezaměstnaností po útlumu hornické činnosti a přivést finanční přínosy do místní ekonomiky, naplnil nebyvalá očekávání. Neodmyslitelnou součástí destinace se stala infrastruktura nástupního místa včetně nabídky služeb jako půjčovna kol, servis, občerstvení aj. Získané zkušenosti z realizace projektu Davis využil k vypracování národní strategie pro Wales, kde navrhnul dalších pět destinací terénní cyklistiky se záměrem ekonomicky pozvednout upadající oblasti Walesu. V dnešních dnech se Wales řadí k nejvyhledávanějším místům terénní cyklistiky na celém světě. Původně fyzicky i technicky náročný sport byl stezkami zpřístupněn široké veřejnosti všech věkových kategorií, ztrátl atraktivitu pohybové aktivity a pobyt v přírodě. Tyto aspekty změnily do té doby konzervativní postoj lesnické komise ve vztahu k horské cyklistice a otevřela se tedy cesta k rozvoji dalších projektů po celé Británii (Davis, 2007).

2. 2. 2 Singltrek v České republice

Termín singltrek/singltrail/trail byl v České republice zaveden organizací ČeMBA jakožto pojmenování metodiky výstavby a údržby přírodě blízkých stezek pro cyklisty. Tento pojem je obecně užíván českou cyklistickou obcí také pro lesní stezky, pěšiny a chodníky nabízející obdobný princip zážitků. Vznikl slovní hříčkou „single track“ užívanou ve slangové angličtině komunitou MTB jezdců. V našich zeměpisných šířkách zdomácněla počestělá forma „singltrek“ (Kvasnička, 2007a). Prozatímni nezavedenost pojmu v kontextu široké veřejnosti značí fakt jeho nezařazení do *Slovníku neologizmů* (1998) včetně rozšíření z roku 2004 (Martincová a kol.). Tomuto specifickému rázu horské cyklistiky se v českých podmínkách nejvíce blíží dávné lovecké, turistické a lázeňské chodníky vinoucí se svahy mírných sklonů v údolích řek či stezky v někdejších Sudetech. Právě obnovou těchto chodníků započala éra výstavby singltreků na našem území (Kvasnička, 2007d).

V České republice nastal od roku 2008 doslova singltrekový boom. Stezky tohoto typu se rozrůstají po celém území ČR, vznikají neustále nové oblasti, zvláště v okolí lanovek lyžařských středisek. K nejrozšířenějším českým trail centřům se řadí Singltreku pod Smrkem (86 km), Rychlebské stezky (65 km), Bike Resort Valašsko (348 km), Cyklo aréna Vysočina (30 km) či Trutnov Trails (22 km). Rozvoj fenoménu trailové terénní cyklistiky v České republice se váže na dvě jména předních českých designéru stezek – Tomáše Kvasničku (zakladatele ČEMBA, projektanta Singltreku pod Smrkem) a Pavla Horníka (projektanta a provozovatele Rychlebských stezek). Oba dva společně v roce 2007 přijali pozvání od renomovaného velšského designéra Daffyda Davise, s nímž projeli Coed-y-Brenin a další významné singltrailové lokality ve Walsu. Díky těmto zkušenostem začali v následujícím roce 2008 s projektováním obou nejznámějších českých lokalit – Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek (Horník, 2007). D. Davis se dokonce sám zúčastnil projektování 1. etapy Singltreku pod Smrkem a nadále bývá oslovován k vytvoření odborných doporučení a expertíz (Novotný, 2017). Rychlebské stezky tuto souvislost připomínají názvem jedno ze svých nejtěžších trailů – Walesem. Obě tyto lokality se řadí k významným cykloprojektům ve střední Evropě, což dokládá jich zařazení na listinu tzv. IMBA Ride Center. Společně s italským Livignem jsou jedinými evropskými laureáty tohoto ocenění, které uděluje Mezinárodní Mountabiková Asociace (IMBA, 2019).



Obrázek č. 1: Trailová centra (červená) a bikeparky (modrá) na území České republiky; zdroj: Česká Bike centra

Po úspěchu těchto projektů se začaly objevovat další zcela nově budovaná trail centra (Trutnov Trails), singltrailové okruhy rozšiřující nabídku již existujících areálů či bikeparků (Cyklo aréna Vysočina, Trail Park Klínovec) či samotné traily propojující sítě lesních terénních cest (Bike Resort Valašsko). První ucelený a nejrenomovanější přehled českých center specializovaných na terénní cyklistiku (trail centra a bikeparky) přinesl přední mountainbikový časopis *Velo – Česká Bike centra: průvodce od singltreků po sjezdové tratě* (2017). Rozdíl mezi bikeparkem a trail centrem je pro účely této práce zapotřebí objasnit. Trail centra zůstávají blíže podstatě bikování, na rozdíl od bikeparků nevyužívají lanovku, kterou nahrazují tzv. stoupacími traily. Bikeparky se nachází ve vysoce turisticky navštěvovaných lyžařských střediscích, singltrekové lokality naopak v ekonomicky zaostávajících regionech. V bike parcích se nachází více sjezdové, kratší downhillové stezky, zatímco v trail centrech desítky kilometrů dlouhé singltraily pro nejrůznější úroveň terénních cyklistů. Přehled jednotlivých trail center a bikeparků České republiky uvádí výše přiložena mapa. Redakce časopisu zároveň ohodnotila jednotlivé lokality a doporučila je určité specifické cílové skupině, viz tabulka. Ohnisko této práce ovšem spočívá především v přiblížení speciální jedностopé stezky – singltreku, tedy primárnímu produktu trailových center.

Nejlepší technické traily:	Rychlebské stezky, Trutnov Trails
Nejrozsáhlejší síť trailů:	Singltrek pod Smrkem
Nejkomplexnější lokalita:	Bike resort Valašsko
Top rodinný areál:	Cykloaréna Vysočina
Top flow trail:	Rychlebské stezky – Superflow
Top bikepark pro rodinu:	Bikepark Kopřivná
Top sjezdový bikepark:	Bikepark Špičák, Bikepark Kouty
Velký potenciál:	Singltraily Moravský kras, Trutnov Trails, Bikepark Lipno

Tabulka č. 1: Doporučené lokality redakce časopisu Velo; zdroj: Česká Bike centra

Oslovili jsme rovněž šéfredaktory všech českých tištěných MTB časopisů a požádali je o osobní preference a doporučení trailových lokalit v České republice. Rudolf Hronza, dlouholetý šéfredaktor časopisu *Velo*, považuje za tři nejvýraznější domácí lokality Singltrek pod Smrkem, Rychlebské stezky a Bike resort Valašsko, především pro jejich rozmanité portfolio a rozsah stezek.

Tomáš Nohejl z časopisu *BIKE + peloton* doporučuje stezky v okolí Lipna, na Dolní Moravě a Komáří Vízce u Krupky, u nichž vyzdvihuje zejména rodinnost a nižší technickou náročnost. Odborník přes singltrailly časopisu *Mountainbikeaction* Jakub Svoboda osobně považuje za nejkvalitnější destinace Rychlebské stezky, Bike resort Valašsko, Cyklo Arénu Vysočina a Singltrek Podhůra u Chrudimi. U posledních dvou jmenovaných oceňuje jejich roli jakožto víceúčelového cykloparku pro širokou městskou a příměstskou veřejnost. Redakce časopisu *Velo* sestavila výše přiložený žebříček doporučených lokalit.

Jako poslední uvádíme projekt České centrály cestovního ruchu – Czechtourism provozující internetový portál *kudyznudy.cz*, který v roce 2018 zveřejnil seznam dvaceti nejlepších singltreků a bikeparků v České republice. Na předních příčkách se tradičně umístily trail centra Singltrek pod Smrkem, Trutnov Trails, Rychlebské stezky či Cyklo Aréna Vysočina. Umístily se ovšem i méně známé lokality Singltrail Moravský kras či Trail of Life Bílé Karpaty. Mezi bikeparky se uvádí Bike Park Areál Mladé Buky, Bike Park Ještěd, Bike Park Špičák či Bike park Kyčerka (Kudy z nudy, 2018).

Z výše zmíněného jsou evidentně patrné rozdílné představy subjektů na kategorizaci nejkvalitnějších domácích lokalit. Všechny se však názorově shodují na jedinečnosti České republiky v nabídce tras různých délek a náročností, mezi nimiž si vyberou jak začínající, tak pokročilí jezdci rozličných výkonnostních skupin. Tato část práce si stanovila za cíl explicitně analyzovat nejrozsáhlejší singltrailové sítě v ČR – Singltrek pod Smrkem a Rychlebské stezky.

3. CÍLE A ÚKOLY PRÁCE

3.1 Cíle práce

Primární cíl diplomové práce spočívá v zevrubném představení socioekonomických benefitů nejrozsáhlejších singltrekových lokalit v České republice – Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek. Na základě komparativní analýzy vybraných proměnných jsme klasifikovali shodné a rozdílné znaky obou destinací a navrhli řešení zjištěných nedostatků. Analýza reflektuje oblast financování a realizace projektu, nabídky stezek a jejich obtížnosti, doprovodných služeb nástupních míst, monitoringu návštěvnosti, údržby stezek či ekonomických dopadů na region. Sekundárním cílem je systematické uvedení do problematiky terénní cyklistiky od ekologických předsudků či ekonomických benefitů, přes specifickou pozici terénní cyklistiky v České republice, až po představení světových i českých singltrekových destinací.

3.2 Úkoly práce

- Provést rešerši informačních zdrojů souvisejících s daným tématem.
- Navštívit nástupní místa Singltreku pod Smrkem, realizovat terénní šetření na všech okruzích a zaznamenat změny od obhájení bakalářské práce *Singltrek v kontextu terénní cyklistiky* (2016).
- Navštívit Základnu Rychlebských stezek a realizovat terénní šetření na všech trailech.
- Zpracovat teoretická východiska práce.
- Analyzovat destinaci Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek.
- Komparovat tyto destinace.
- Vyhodnotit a interpretovat získané údaje.
- Navrhnout možná řešení nedostatků.

4. METODIKA A METODY PRÁCE

4.1 Použité metody práce

V této diplomové práci byly užity převážně deskriptivní přístupy k vědeckému zkoumání založené na nástrojích empirického výzkumu, avšak rovněž metody zkoumání logického. Z metod empirických se uplatnilo dokumentační pozorování (např. kvalita stavby stezek Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek) i srovnávací pozorování (např. komparace kvality stezek obou destinací), standardizované (starostové obce) i nestandardizované dotazování (stavitelé stezek). Logické metody vědeckého zkoumání v práci zastupuje historická metoda (zaznamenávání procesu realizace projektů, vznik a rozvoj terénní cyklistiky či singltreků) a metoda komparativní analýzy (Hendl, 2005).

Této metody se užívá pro výzkumný přístup a dílčí postup postavený na principu analýzy a komparace. Předmětem socioekonomické analýzy a srovnání jsou nejstarší česká trail centra Singltrek pod Smrkem a Rychlebské stezky. Mezi srovnávané proměnné řadíme: základní parametry destinací, nabídku a kvalitu stezek, doprovodné služby a propagaci, dopravní dostupnost, návštěvnost a ekonomické přínosy. Vymezený předmět zkoumání disponuje vysokou komparabilitou, tedy způsobilostí ke komparaci. Obě lokality lze zařadit do oblasti nejnavštěvovanějších českých trail center shodujících se svým účelem a významnými kontextuálními faktory. Technika srovnávání je provedena formou tabulek, do nichž se evidovala data vztahující se k výše zmíněným proměnným. Získané výsledky jsme klasifikovali na základě shodných a rozdílných znaků obou destinací, nedostatky a jejich možná řešení uvádíme v diskuzi. Metoda komparační analýzy byla použita jednak k deskripci Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek, generalizaci socioekonomických benefitů a predikci růstu obdobných lokalit v České republice (Nešpor, 2018).

4. 2 Sběr dat

Primárním záměrem kapitoly je poukázat na sběr dat k účelům této diplomové práce a stav současného bádání v oblasti terénní cyklistiky a singltreku. V českém prostředí existuje zatím jen několik málo akademických prací či studií věnujících se soustavněji popisu a zkoumání tohoto tématu. Obdobně jako je práce rozdělena na dva ústřední celky: terénní cyklistiku, respektive singltreku a analýzu lokalit Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek včetně jejich vzájemné komparace, je zapotřebí respektovat rozličné informační zdroje sloužící jako podklady k oběma stěžejním kapitolám.

Sběr dat vycházel z primárních zdrojů (pozorování), potažmo sekundárních interních (např. návštěvnost dle provozovatelů trail center) a externích (výroční zprávy, sborníky, internet aj.). Prvním krokem byla opětovná návštěva Singltreku pod Smrkem za účelem zjištění změn, jež se udály od napsání bakalářské práce *Singltreku v kontextu terénní cyklistiky* (Cinkánová, 2016). Singltreku prošel řadou inovací, došlo k rozšíření stezek na polské straně, kde vzniklo první nástupní místo v Polsku. Dle L. Novotného, ředitele *Singltreku o. p. s.* (provozovatel) byla připravena dlouhodobá vize plánující do budoucna výstavbu dalších až 70 kilometrů stezek. Další krok spočíval v navštívení druhé sledované destinace – Rychlebských stezek a setkání s P. Horníkem, realizátorem projektu a současným provozovatelem. Bylo nám umožněno nahlédnout do interních dokumentů, které nelze oficiálně dohledat. V tomto směru byl sběr dat na rozdíl od Singltreku pod Smrkem, kde lze čerpat alespoň z dostupných, ač neaktuálních výročních zpráv, mnohem komplikovanější. Pro doplňující informace jsme kontaktovali starosty Svazku obcí Smrk a Černé Vody, krajská ředitelství státního podniku Lesy ČR, s. p., informační centra v Liberci a Černé Vodě, Český statistický úřad či šéfredaktory tištěných českých mountainbikových časopisů. V kapitolách Monitoringu návštěvnosti jsme čerpali rovněž z výsledků dotazníkových šetření prováděných v rámci *Studie proveditelnosti záměru Singltreku Písecké hory* (Kozumplíková a kol., 2016) a diplomové práce *Rychlebské stezky – ekonomické dopady MTB ČR* (Hort, 2018).

Shromáždování a sběr dat vážící se k teoretické části práce čerpal především z elektronicky přístupných dokumentů zhotovených ze strany ČeMBA (např. sborník *Terénní cyklistika*, ed. Kvasnička), archivu článků cyklistických periodik (*Velo*, *Cykloturistika*) či oficiálních webových stránek singltrekových center a jejich provozovatelů. Ekologickou obhajobu terénní cyklistiky jsme opřeli o vědecký výzkum studie *Environmental Impacts of Mountain Biking: Science review and best practices* (Marion, Wimpey; 2007). Ekonomické benefity singltrekových destinací naopak o práce *The Economic Benefits of Mountain Biking at One of Its Meccas* (Fix, Loomis; 1997), *The Welsh Mountain Bike Initiative* (Davis, 2007) či *Economic Impact of Mountain Biking in Whistler* (Fisher, 2016). Zpracování zrodu a rozšíření singltrailů v Severní Americe vychází především ze zahraničních publikací a webových portálů. Pro území Colorado bylo čerpáno z výtisků: *The Colorado Trail: The official guidebook of The Colorado Trail Foundation* (2011) a *The Colorado Trail databook: The Colorado Mountain Club pack guide* (2013), pro Utah z *The Mountain Bike Guide to Moab* (2007) a webových stránek *imba.com*. V oblasti přehledu světových trail center nám posloužily rovněž osobní zkušenosti z absolvované expedice v Coloradu a Utahu z roku 2014.

Na závěr je třeba zopakovat fakt, že k problematice singltreku dosud neexistují publikace v českém překladu, nízké množství cizojazyčných není dostupné elektronicky ani v krajských či univerzitních knihovnách. Z těchto důvodů jsme byli nuceni vycházet z externího sběru dat s převažujícími online dokumenty, články, výročními zprávami, doplněné o interní informace ze strany stavitelů stezek, starostů obcí, šéfredaktorů časopisů apod.

5. ANALÝZA SINGLTREKU POD SMRKEM

Singltrek pod Smrkem představuje unikátní projekt důmyslně navržené sítě lesních terénních stezek pro cyklisty, jež jsou budovány a udržovány dle přesné metodiky s maximálním ohledem na okolní přírodu. Stezky, situované na rozsáhlých svazích horského masivu Smrk v zapomenutém pohraničí Jizerských hor na území Česka a Polska, vznikly jako inspirace centry ve Velké Británii, potažmo jejich jedinečnou atmosférou a ideálními podmínkami pro ježdění. K projektování destinace byl pozván mezinárodně renomovaný velšský stavitel Dafydd Davis, jehož koncepce sehrála při realizaci stezek klíčovou roli. Hlavním iniciátorem projektu se stal bývalý předseda ČEMBA Tomáš Kvasnička, který v předešlých letech prosazoval nový přístup k terénní cyklistice v ČR. Singltrek p. Smrkem je společným dílem obcí Nové Město pod Smrkem, Lázně Libverda, Frýdlant, dále České Mountainbikové Asociace, z. s. a státního podniku Lesy ČR, s. p. – ústředního investora, jenž za pomoci prostředků z Evropské unie návrh zafinancoval. V druhé etapě výstavby se připojily také polské státní lesy a město Świeradów-Zdrój. Lokalita vybudovaná ve třech etapách disponuje trasami v celkové délce 86,3 kilometrů se čtyřmi stupni obtížnosti (Singltrek pod Smrkem). První oficiální základna – Singltrek Centrum se nachází na pláži přírodního koupaliště v Novém Městě p. Smrkem (Singltrek Centrum). Celkový provoz a údržbu české strany lokality zabezpečuje obecně prospěšná společnost *Singltrek pod Smrkem o.p.s.* (Singltrek pod Smrkem o. p. s.)

5.1 Realizace a financování projektu

Tomáš Kvasnička, propagátor singltreku v České republice, zevrubně zmapoval průběh projektu Singltreku pod Smrkem na někdejších oficiálních webových stránkách (Singltrek pod Smrkem). Na myšlence přinést tento produkt do České republiky se pracovalo již řadu let. Lokalizovala se vhodná oblast, v níž by fungovala spolupráce mezi organizací projektující stavbu, místními politiky a obcemi ochotnými projekt mediálně propagovat i finančně podporovat. Na severním svahu Smrku se dlouhé roky zamýšlel lyžařský areál navazující na sjezdovky nedalekého polského Stógu Izerskeho. Primárním argumentem jeho prosazování bylo hospodářské pozvednutí oblasti trpící vysokou nezaměstnaností.

Zamýšlený plán však nebyl z důvodů ochrany přírody možný realizace. Svazek obcí Smrk, liberecké krajské ředitelství Lesů ČR, s. p. a CHKO Jizerské hory tak hledaly náhradní řešení. Záměr šetrné výstavby cyklistické destinace je výrazně zaujal, ačkoliv s projektem tohoto rázu nebyly v domácím prostředí žádné zkušenosti. Jizerskohorský Singltrek měl být zrealizován, obdobně jako v devadesátých letech ve Walesu, v dosud odlehle turistické oblasti. Frýdlantský výběžek patřil vzhledem ke krachu textilních továren dlouhodobě k ekonomicky nejslabším částem republiky. Projekt byl tedy schválen s přihlédnutím na rozvoj podnikatelských aktivit terciálního sektoru, vytvoření nových pracovních příležitostí a posílení ekonomiky celého regionu. Pohraniční lokalita skýtala také výrazný potenciál zahraniční návštěvnosti včetně nadnárodní spolupráce členů Euroregionu Nisa. Státní hranice s Polskem se nachází přibližně 5 kilometrů od Nového Města p. Smrkem, Świeradów-Zdrój – nejbližší polská obec je vzdálena pouhých 12,5 kilometrů (Google maps).

Během roku 2008 prošel záměr přírodě blízkých stezek, nevyžadující zásadní odlesňování ani zásahy do krajiny, přes jednání s ochranou přírody. I přes nastupující globální finanční krizi se krajskému ředitelství Lesů ČR, s. p. podařilo dosáhnout na prostředky k financování první etapy Singltreku pod Smrkem. Tato etapa o délce 13 kilometrů byla dokončena již na podzim roku 2009. Projektovou přípravu i vlastní realizaci etapy čítající 4,5 miliónů korun financovaly Lesy ČR v rámci Programu 2000, zaměřujícího se na zajištění cílů veřejného zájmu (Singltrek pod Smrkem EU, 2009a).

Druhá etapa, realizovaná mezi lety 2010 až 2012, vznikla v rámci česko-polské spolupráce na Jindřichovickém hřebeni, v Polsku nad Czerniawou a po úbočí Měděnce. Přibližně čtyřicetikilometrový okruh byl oficiálně otevřen v roce 2011. Kromě Svazku obcí Smrk a Lesů ČR, s. p. v projektu poprvé participovaly polské státní lesy a město Świeradów Zdrój. Projektovou přípravu druhé etapy financoval s rozpočtem 680 tis. Kč Svazek obcí Smrk (85 % prostředky z EU). Investorem vlastní realizace stezek na české straně se staly Lesy ČR, s. p., na polské město Świeradów Zdrój a Nadleśnictwo Świeradów s celkovým rozpočtem 20 mil. Kč – 85 % prostředků uhradil Operační program přeshraniční spolupráce ČR – PR 2007 – 2013 (Singltrek pod Smrkem EU, 2009b).

Dosud poslední třetí etapa budovaná s přestávkami od roku 2011 až 2014, rozšířila lokalitu o 11 km stezek na Hejnickém hřebeni a 6,5 km na polské straně. Projektovou přípravu zafinancovala obec Lázně Libverda částkou 200 tis. Kč, vlastní realizaci Lesy ČR, s. p. rozpočtem 4 mil. Kč v rámci Programu 2020. Polské stezky, ve výši 2,5 mil. Kč (85 % prostředky z EU), plně hradilo město Świeradów Zdrój. Ze soukromých prostředků a dotace Národního programu rozvoje cestovního ruchu Ministerstva pro místní rozvoj bylo roku 2011 u koupaliště v Novém Městě pod Smrkem vybudováno oficiální nástupní místo Singltrek Centrum (Freedlantsko, 2014).

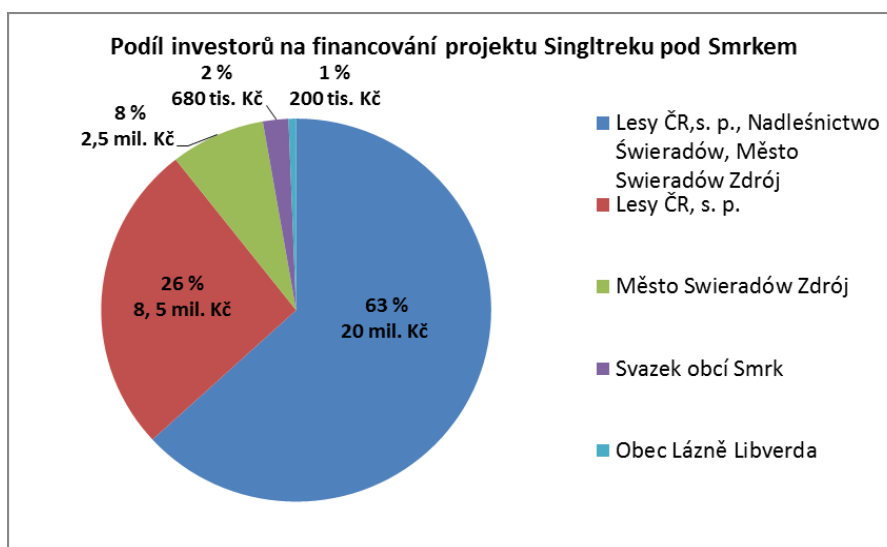
Poslední rozšíření stezek české strany proběhlo v roce 2015, kdy byla vybudována sekce Lázeňská propojující Bikecentrum Libverda s Hejnickým hřebenem. Výstavba 1, 2 km dlouhého úseku byla spolufinancována z Fondu mikroprojektů v Euroregionu Nisa realizovaného v rámci programu Interreg V-A Česká republika - Polsko 2014 – 2020 a čítala 604 787 Kč (Singltrek pod Smrkem o. p. s., 2015). Na polské straně v roce 2017 došlo k mírnému rozšíření stezek, ale především bylo vybudováno první polské nástupní místo – Centrum Rowerowe ve Świeradówě Zdróji. Spolupráce s polskou stranou Singltreku je komplikovaná, po vzájemných neshodách začala užívat jiný název – Single Track – polsko-szeskie ścieżki rowerowe (Single Track, 2017).

Kompletní výdaje za výstavbu sítě stezek Singltreku pod Smrkem tedy ve výsledku čítaly sumu 32 484 787 Kč.¹⁰ Naprosto klíčovou roli sehrál v realizaci projektu státní podnik Lesy ČR, s. p. a to nejen jako hlavní investor hradící náklady z prostředků vlastních programů na podporu veřejně prospěšné funkce lesů. Bez úzké spolupráce s lesními správci by bylo zřízení lesních stezek nemyslitelné. Další podstatný zdroj financí poskytl Operační program přeshraniční spolupráce ČR – PR 2007 – 2013, jehož hlavní cíl spočívá v rozvoji česko-polského příhraničního území. Příspěvek programu alokovaný z Evropského fondu pro regionální rozvoj činil pro druhou etapu výstavby výsledných 671 250,74 EUR¹¹ (Operační program, 2011).

¹⁰ Údaj nezahrnuje náklady spojené se stavbou nástupních míst, která byla vystavěna převážně z osobních prostředků provozovatelů.

¹¹ S ohledem na průměrný kurz eura z roku 2011 (24,6 Kč) se v přepočtu jedná o 16 512 768 Kč.

Etapy Singltreku, uskutečněné formou veřejných zakázek, vyžadovaly podrobnou dokumentaci pro stavební firmy, do níž jsme pochopitelně neměli plný přístup. S ohledem na vysoké množství mezinárodních tvůrců, projektantů, investorů jednotlivých etap či příspěvků z fondů EU se zdá být téměř nemožné doložit kompletně fundovaná data. V naší práci jsme tedy zkombinovali dohledatelné zdroje prokonzultované se starosty obcí Svazku Smrk a Tomášem Kvasničkou. Procentuální rozložení konečných nákladů mezi jednotlivými investory uvádíme v grafu níže. Přesné finanční vymezení třech participujících subjektů (Lesy ČR, s. p.; Świeradów Zdrój; Nadleśnictwo Świeradów) druhé etapy výstavby Singltreku není možné ze získaných dat rozlišit, jsou tedy v tabulce zahrnuty společně. Z tohoto důvodu jsme nuceni Lesy ČR, s. p. a město Świeradów Zdrój v konečném vyúčtování uvádět dvakrát.



Graf č. 1: Procentuální podíl investorů projektu z celkové sumy 32 484 787 Kč. Graf nezahrnuje prostředky pokryté fondy EU; zdroj: singltrekpodsmrkem.eu

5. 2 Nástupní místa

Nástupní místo čili klíčový prvek sítě, generující finanční prostředky nezbytné pro údržbu stezek, plní stěžejní funkci v zamezování nadměrného zatížení obecních rozpočtů. K realizaci oficiálního nástupního centra pro správu oblasti se z počátku nikdo nepřihlásil. Místo toho vznikala vedlejší nástupní místa, jejichž provozovatele využili potenciálu dlouhodobého zisku z raně se rodícího fenoménu. K finančnímu podílu údržby stezek se však stavěli příkře či jen minimální podporou. Osobní iniciativou Tomáše Kvasničky, ze soukromých zdrojů a dotace Národního programu nakonec bylo oficiální místo vybudováno na pláži koupaliště v Novém Městě pod Smrkem (Singltrek Centrum). Nájem z pozemků, na nichž Singltrek Centrum stojí, tvoří zásadní část zisku *Singltreku pod Smrkem, o. p. s.*, organizace udržující kvalitu stezek (Singltrek o. p. s., 2012). Osobní spory mezi zakladatelem myšlenky stezek Tomášem Kvasničkou, starosty obcí pod Smrkem a majiteli dalších nástupních míst prosakovaly již během prvních etap realizace projektu a přetrvávají dodnes. Mediálně protírané soudní tahanice o název, patent, rozepře o tom, kdo co vlastní, provozuje a financuje, bezesporu pošpinily ideu projektu a to nejen v MTB komunitě. Konflikt se vyostřil ještě výrazněji po registraci Singltreku jakožto ochranné slovní známky osobou Tomáše Kvasničky. Aktuálně se vzájemné vztahy zklidnily, participace funguje, avšak jakási pachůť je cítit dodnes. Oficiální česká nástupní místa vážící se k roku 2019 jsou tedy momentálně tři: Singltrek Centrum, Centrum U Kyselky a Bikecentrum Libverda. Všechna se obdobnou měrou podílí na financování sítě lesních stezek. Na polské straně je od roku 2017 v provozu také Centrum Rowerowe ve Świeradówě-Zdroji, to však do této kapitoly nezahrnujeme (Lechsport, 2018).

Singltrek Centrum situované u novoměstského koupaliště, zahájilo provoz na podzim roku 2011. Singltreková nástupní stezka vyrážející jen několik metrů od budovy se napojuje na modrý okruh Hřebenáč. Centrum poskytuje služby jako občerstvení, flotilu testovacích kol značky Orange a Rock Machine, servis i myčku kol, úschovnu zavazadel či převlékárnu. Před budovou jsou k dispozici dětské prolézačky, pumptrack,¹² přírodní koupaliště. V Patriot Testcentru je možné si online zarezervovat vypůjčení kola – hardtail s odpruženou přední vidlicí (590 Kč/den), celoodpružené kolo

¹² Pumptrack je jedinečný typ dráhy využívající střídavého pohybu při přesouvání těžiště nad kolem jako hnací sílu místo šlapání (Hronza, Tatarkovič; 2017).

(790 Kč/den)/den) či elektrokolo (1390 Kč/den). Po ukončení sezóny lze určité modely odkoupit za snížené ceny. Přímo na pláži je také možnost ubytování v Singltrek Kempu za ceny: 40 Kč osoba/noc, 60 Kč malý stan/100 Kč velký stan/noc, 50 Kč auto/noc, 120 Kč karavan/noc. Pro ubytování v kempu není potřebná dřívější rezervace. Parkoviště s vysokou kapacitou parkovacích míst se nachází v těsné blízkosti. Centrum každoročně organizuje také výukové programy ježdění s profesionálními lektory pro dospělé i děti. Jednodenní kempy pro dospělé za cenu 1490 Kč, víkendové kempy za 3190 Kč, dětské kempy jednodenní za 1390 Kč, víkendové za 2990 Kč a privátní výuku. Ze všech zbylých nástupních míst centrum disponuje nejširším portfoliem nabízených služeb, vhodným umístěním a atraktivitou prostředí (Singltrek Centrum, 2019).

Nejvýše položené nástupní místo **Centrum U Kyselky** se nachází na okraji Nového Města pod Smrkem, nedaleko pramene věhlasné minerální vody železité chuti shodného názvu. V jeho nedaleké blízkosti počíná červená stezka nazvaná Novoměstská strana. Místo vzniklo již při samotném počátku budování destinace pod Smrkem a to jako první v Nové Měště. Původně disponovalo pouze možností občerstvení a posezení. V roce 2013 zde byl postaven dřevěný srub nabízející kromě občerstvení řadu služeb: testovací centrum značky Trek (celoodpružené kolo za 700 Kč/den, elektrokolo za 1350 Kč/den), servisní zázemí, mytí kol, cyklo prodejnu. Kapacita parkoviště byla zvětšena přibližně pro šedesát automobilů (Trek Centrum U Kyselky, 2019).

Posledním ze tří oficiálních nástupních míst je **Bikecentrum Libverda** umístěné do lázeňského městečka ve směru od Hejnic. Náročné černě značené stezky na Hejnickém hřebeni jsou odtud vzdáleny 200 metrů po modré sekci Lázeňská. Centrum poskytuje testování kol značky Rock Machine a Merida (celoodpružená kola za 690 Kč/den, elektrokola za 1090 Kč/den), servis a mytí kol, úschovnu zavazadel, menší parkoviště. Dle zřizovatele centra existovala již od zrodu budování stezek dohoda mezi partnery projektu zaručující vybudování nového nástupního místa s nabídkou obdobného spektra služeb, jako poskytovalo Singltrek Centrum. Podmínkou byla výstavba třetí etapy stezek na protilehlé straně libverdského údolí, jejíž realizace se uskutečnila v létě roku 2012. Bikecentrum vzniklo za unijní podpory z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Operačního programu přeshraniční spolupráce ČR – PR.

Objekt vlastní z 60 % obec Lázně Libverda, zbývajících 40 % Horská služba ČR, o. p. s. (Bikecentrum Libverda, 2019).

5.3 Okruhy a sekce stezek

Singltreku pod Smrkem se řadí bezesporu k jedinečným cykloprojektům ve střední Evropě, což dokládá jeho zařazení na listinu tzv. IMBA Ride Center. Společně s Rychlebskými stezkami a italským Livignem se jedná o jediné evropské laureáty tohoto ocenění, které uděluje Mezinárodní Mountabiková Asociace (IMBA, 2019). Tato důmyslně navržená síť lesních terénních stezek pro cyklisty, udržovaná dle přesných pravidel s maximálním ohledem na okolní přírodu, nabízí aktuálně 86,3 kilometrů ve 12 okruzích na území Česka a Polska. Trasy byly zkonstruovány pro pohodlné ježdění právě v daném směru, proto je doporučen pouze jednosměrný provoz. Barevné rozlišení obtížnosti stezek odpovídá klasickému značení lyžařských sjezdovek. Vhodnou trasu si tedy může zvolit jak začátečník, tak zkušený jezdec. Z hlediska legislativy České republiky jsou stezky otevřeny po celý rok, 24 hodin denně – nedoporučuje se však jejich užívání v zimě při vyšší vrstvě sněhu. Během jarních měsíců dochází k opravě a údržbě stezek, v určitých sekcích se tak mohou objevit uzavírky. Při nízké návštěvnosti mimo sezónu většina nástupních míst není v provozu. Užívání stezek je volně přístupné všem zájemcům, vstupné se neplatí. U pojmenovávání okruhů a stezek projektanti čerpali především z historických místních názvů. Lokalita Nového Města pod Smrkem se nacházela v samotném centru Sudet, což je důvodem prolínajících se německých, polských a českých propriálních označení. Následující část práce si zavedla za cíl charakterizovat jednotlivé okruhy stezek včetně jejich úseků, doporučit vhodnost určité skupině cyklistů dle fyzické i technické výkonnosti a vystihnout jedinečnost dané stezky. Pozornost je zevrubněji zaměřena na trailly české strany Singltreku.

Při deskripci okruhů se vychází ze subjektivních zkušeností autora, jenž okruhy v plné délce nesčetněkrát absolvoval, z preferencí Tomáše Kvasničky, s nímž měl možnost danou problematiku prodiskutovat, dále z provedené analýzy odborníky časopisu *Velo* (Hronza, 2013a) a v neposlední řadě z oficiálních webových stránek Singltreku (Singltrek pod Smrkem, 2018).

Nástupní	1,8 km
Hřebenáč	9,8 km
Obora	6,8 km
Rapický okruh	3,6 km
Asfaltový traverz	3,3 km
Libverdská strana	7,4 km
Ludvíkovský traverz	4,3 km
Novoměstská strana	3,0 km
Okolo Měděnce	7,1 km
Hejnický hřeben	11,8 km
Nad Czerniawą	12,6 km
Zajęcznik	14,8 km
Celkem	86,3 km

*Tabulka č. 2: Okruhy Singltreku pod Smrkem;
zdroj: singltrekpodmrkem.cz*

Nástupní – jedná se o ojediněle zeleně značenou stezku, vhodnou pro všechny typy jezdců, na níž je povolen oboustranný provoz. Tato širší lesní cesta je vzdálena jen několik metrů od nástupního Singltrek Centra. Byla vybudována primárně za účelem napojit se na navazující stezky, zejména na Hřebenáč či Rapický okruh. Její profil o délce 1,8 km činí ideální příležitost pro začátečníky, děti, ale i handicapované cyklisty. Atraktivitu stezky vnáší dřevěné lávky křižující vřesoviště a bujnou vegetaci.

Hřebenáč – tato modrá, téměř desetakilometrová stezka, je vzhledem k minimalizaci přírodních i umělých překážek vhodná především pro rodiny s dětmi a začátečníky, otevírajíc jim novou dimenzi jízdy na kole – úzký singltrek vlnící se krajinou v jednom směru. Navazuje přímo na Nástupní stezku a končí u paty Singltreku Centra.

Stezka vede listnatým i jehličnatým lesem okolo Andělského vrchu a po Jindřichovském hřebeni disponujícím nižší nadmořskou výškou než okolní kopce Smrku. Jedná se tedy o jednodušší typ stezky, avšak s přihlédnutím k návštěvnosti nesjípíše o nejoblíbenější.

Hřebenáč	9,8 km
(1) Schebicht	1,6 km
(2) Serpentyňy Cesarza Wilhema	1,0 km
(3) Gieraltówka	1,6 km
(4) Rückert	2,0 km
(5) Mauer	1,3 km
(6) Mühlloch	1,6 km
(7) Zippelbusch	0,7 km

*Tabulka č. 3: Okruh Hřebenáč s jednotlivými sekcemi;
zdroj: tamtéž*

Obora – středně obtížná červeně značená stezka navazující na Okruh Hřebenáč je zapamatovatelná pro jedinečný téměř dvoukilometrový sjezd v sekci s názvem Dafyddova radost. Tento úsek byl pojmenován po stěžejním designerovi projektu, Velšanu Dafyddu Davisovi. V důsledku sjezdu nastává nepříjemné serpentinové stoupání, čímž se stezka nabízí zejména pro fyzicky odolnější jezdce. Obora ve spojení s Hřebenáčem skýtá plnohodnotnou vyjížděku kombinující náročnější úseky s jednoduššími.

Obora	6,8 km
(1) Kochwiese	0,8 km
(2) Dafyddova radost	1,6 km
(3) K Zirkelu	1,5 km
(4) Nad Modřínem	1,7 km
(5) Spodní cesta	1,2 km

*Tabulka č. 4: Okruh Obora s jednotlivými sekcemi;
zdroj: tamtéž*

Rapický okruh – červený Rapický okruh plní především roli křižovatky situované po obou stranách státní hranice mezi stezkami na polské a české straně. Valná část cyklistů projíždí jen část okruhu a to za účelem odbočit na polský okruh Nad Czerniawą či Asfaltový traverz ústící k černému okruhu Okolo Měděnce.

Samotný okruh nabízí zejména prudká vrstevnicová stoupání s následným dynamickým sjezdem k Lomnickému mostu.

Rapický okruh	3,6 km
(1) Drtírna	0,2 km
(2) Posílací serpentýny	1,3 km
(3) Bohatá útěcha	1,0 km
(4) Pilařská	1,1 km

*Tabulka č. 5: Rapický okruh s jednotlivými sekcemi;
zdroj: tamtéž*

Asfaltový traverz – asfaltový traverz charakterizují pouze tři úseky lesní asfaltové cesty, jimiž se vystoupá k atraktivním sjezdařským lokalitám Singltreku. První část úseku, tzv. Asfaltová agónie nabízí fyzicky náročné a zdouhavé stoupání, vůbec nejdelší ze všech okruhů a sekcí v destinaci. Zbylé dva úseky mohou cyklisté užít v případě záměrného vynechání černého okruhu Okolo Měděnce.

Asfaltový traverz	3,3 km
(1) Asfaltová agónie	1,3 km
(2) Měděná cesta	1,0 km
(3) Smuteční cesta	1,0 km

*Tabulka č. 6: Okruh Asfaltový traverz s jednotlivými sekcemi;
zdroj: tamtéž*

Libverdská strana – sedmikilometrové stezky Libverdské strany, otevřené už v roce 2009, se řadí k nejranějším částem Singltreku pod Smrkem. Převažující část této červené trasy tvoří dlouhý dynamický sjezd považovaný za vůbec nejatraktivnější v celé oblasti. Stezka využívá hravého vlnění, vyhýbá se kamenům a přizpůsobuje se tak širokému spektru jezdců. Druhou část okruhu představují stoupání nabízející panoramatické výhledy na protější severní svahy Jizerských hor. Úseky K Hubertce a Nad sudem cyklisty zavedou do turisticky vyhledávaných restauračních zařízení chaty Hubertka a proslulého Obřího Sudu tyčícího se na svahu nad obcí Lázně Libverda.

Libverdská strana	7,4 km
(1) K Hubertce	1,7 km
(2) Bukový svah	2,0 km
(3) Nad Libverdou	1,6 km
(4) Nad sudem	0,5 km
(5) Pod tábořem	0,3 km
(6) Nad Přebytkem	1,3 km

*Tabulka č. 7: Okruh Libverdská strana s jednotlivými sekcemi;
zdroj: tamtéž*

Ludvíkovský traverz – tento červený okruh, navazující na Libverdskou stranu, obrací směr stezek zpátky k Novému Městu pod Smrkem. Okruh počíná nedaleko neoficiálního nástupního místa Obří Sud, kde je možnost využít nabízené služby včetně hlídání parkoviště. V druhé třetině jezdec pocítí nepříjemné stoupání s následným sjezdem Bystrou Vodou vedoucí do hlubokého údolí Ztraceného potoka.

Ludvíkovský traverz	4,3 km
(1) Winkel	1,4 km
(2) Všech andělů	1,2 km
(3) Pod černým kámen	0,5 km
(4) Bystrou Vodou	0,9 km
(5) U Ztraceného pot.	0,3 km

*Tabulka č. 8: Okruh Ludvíkovský traverz s jednotlivými sekcemi;
zdroj: tamtéž*

Novoměstská strana – nejkratší tříkilometrový okruh Novoměstská strana, navazující na Ludvíkovský traverz, poskytuje v úseku Nad Kyselkou rychlý sjezd končící u nástupního Centra Kyselka. Traverz Nad Liščí farmou zavede jezdce až k Rapickému okruhu směřujícímu na polské stezky či k Singltrek Centru. Preferují jej zejména středně pokročilí cyklisté.

Novoměstská strana	3,0 km
(1) Nad Kyselkou	1,5 km
(2) Nad Liščí farmou	1,5 km

*Tabulka č. 9: Okruh Novoměstská strana s jednotlivými sekcemi,
Zdroj: tamtéž*

Okolo Měděnce – černý okruh obtácející vrch Měděnce s nadmořskou výškou 777 m. n. m se řadí dle fyzických i technických parametrů k nejtěžším trailům celé lokality. Ve svazích kopce v úsecích Oukrop a Nadílka štěstí se ve středověku odehrávala novoměstská hornická činnost. Okruh nabízí dlouhý, místy nepříjemně těsný sjezd včetně následného stoupání mystickým bukovým lesem. V sekci Silbergründl (před stovkami let se zde těžilo dokonce stříbro) stezka doslova letí blízko roklí a traverzem nad Ztraceným potokem. Tento sedmikilometrový okruh bývá vyhledáván zejména technicky zdatnými jezdci.

Okolo Měděnce	7,1 km
(1) Oukrop	2,2 km
(2) Nadílka štěstí	1,4 km
(3) Weichicht	0,9 km
(4) Silbergründl	1,8 km
(5) Kamínková cesta	0,8 km

*Tabulka č. 10: Okruh Okolo Měděnce s jednotlivými sekcemi;
zdroj: tamtéž*

Hejnický hřeben – Hejnický okruh je zatím poslední část vybudovaná ve třetí etapě projektu v oblasti Nového Města pod Smrkem. Tento absolutně nejdelší dvanáctikilometrový okruh byl otevřen v létě roku 2012. Vzhledem k členitému skalnatému terénu se realizace poslední etapy potýkala s komplikacemi. Stezky počínají krátkým modrým úsekem od oficiálního nástupního místa – Bikecentra Libverda a pokračují černou sekcí zvanou Hřbitovní. Následnou část charakterizují fyzicky náročná stoupání listnatým tmavým lesem. Na konci sekce Gabriel I se lze napojit na červenou Libverdskou stranu či pokračovat k myslivecké chatě Hubertka, od níž počíná skvostný sjezd řidším bukovým lesem mezi skalami a stromy zdokonalený lávkami a klopenými zatačkami. Především v úsecích Kočičí a Nad Bílým potokem sjezd disponuje dokonalou hladkostí a plynulostí. Tento úsek se řadí společně s okruhem Okolo Měděnce k nejtechničtějším pasážím destinace. Časopis *Velo* jej ohodnotil suverénně nejvyšší známkou kvality v celé lokalitě Singltreku pod Smrkem (Hronza, 2013a).

Hejnický hřeben	12,6 km
(1) Lázeňská	0,2 km
(2) Hřbitovní	1,7 km
(3) Táhlá	0,6 km
(4) Stoupavá	1,4 km
(5) Gabriel I	1,0 km
(6) Gabriel II	0,9 km
(7) Kočičí	1,2 km
(8) Nad Bílým potokem	2,6 km
(9) Nad Hejnicemi	1,9 km
(10) K Bukovému svahu	0,3 km

Tabulka č. 11: Okruh Hejnický hřeben s jednotlivými sekcemi; zdroj: tamtéž

Nad Czerniawą, Zajęcznik – černý a červený okruh o společné délce přes dvacet pět kilometrů propojuje úchvatné kulisy divoké polské krajiny s extrémně náročným ježděním. Prudká technická stoupání střídají rychlé kořenovité sjezdy s výhledy na Czerniawské údolí a Malou Górú.

Nad Czerniawą	13 km	Zajęcznik	14,8 km
(1) Cesarskie źródło	0,4 km	(1) Pod Młynicą	1,9 km
(2) Przystawiony kamień	0,3 km	(2) Długa Góra	1,7 km
(3) Strużyna	1,2 km	(3) Grota	1,1 km
(4) Stare Kopalnie	2,0 km	(4) Kopalniana	1,3 km
(5) Czarny potok	1,1 km	(5) Łupkowa droga	2,0 km
(6) Opalienec	2,1 km	(6) Stara Leśniczówka	1,5 km
(7) Tewa	1,1 km	(7) Dziurawa droga	0,7 km
(8) Kolonia	0,5 km	(8) Koliba	1,3 km
(9) Lipowa droga	1,7 km	(9) Iglica	1,6 km
(6) Pod Czerniawską Kopą	1,2 km	(10) Podgórze	1,7 km
(7) Pod Mała Górą	1,4 km		

Tabulka č. 12: Polské okruhy s jednotlivými sekcemi, zdroj: tamtéž

5. 4 Obtížnost stezek

Stěžejním heslem projektantů stezek při designování okruhů bylo vybudovat vhodné trasy pro všechny jedince propojující lásku k horskému kolu v kombinaci s přírodou, bez ohledu na kondici a technické zdatnosti. Lesní povrch byl proto upraven, vyčištěn od kamenů, kořenů a zavezen materiálem vytvářejícím kompaktní tvrdou vrstvu. Hladké stezky jsou posety muldami, jež lze snadno přejet, stejně tak využít v plné rychlosti jako odraz ke skoku, pracovat s těžištěm, pumpovat a udržovat tak rychlost jinak než šlapáním. Stezky tedy ocení cyklisté s malými zkušenostmi upřednostňující výlet lesem před důrazem na techniku jízdy, avšak i jezdci z řad sjezdařů. Na Singltreku si lze vybrat ze čtyř stupňů obtížnosti nabízených jednotlivými okruhy (Singltrek pod Smrkem, 2018).

Zelená trasa („pro všechny“) značí širokou stezku se zcela mírným sklonem bez překážek, ideální pro rodiče s dětmi a méně zdatné jezdce, kteří si zde osvojí základní technické dovednosti včetně získání jistoty jízdy na specifickém přírodním povrchu. Zelená stezka ztělesňuje vzhledem ke své šířce bezpečnou volbu pro handicapované cyklisty i vozíčkáře a umožňuje oboustranný provoz. Tato barva je zastoupena v síti stezek jen jednou a to Nástupní trasou o délce 1,8 km, počínající u Singltrek centra, sloužící jako spojnice k dalším okruhům.

Modrá trasa („lehká“) z hlediska technických parametrů plyně navazuje na trasu zelenou. Jedná se však již o prototyp jednostopého singltreku, tedy úzké stezky vlnící se krajinou s měnícím se rytmem v jednom směru. Trasa uzpůsobená středně pokročilým cyklistům se vyhýbá nebezpečným překážkám včetně náročných klesání i stoupání. Mírně se houpe terénem, ale je bezpečná a přehledná. Zdatnějším jedincům nabízí odpočinkovou jízdu lesním prostředím. Okruh značený modrou barvou se objevuje v lokalitě Nového Města taktéž jednou – téměř desetakilometrový Hřebenáč náleží k vyhledávaným stezkám.

Červená trasa („středně obtížná“) je vzhledem k četnosti okruhů a naměřené kilometrů zastoupena vůbec nejhojněji. Užívání se doporučuje jezdci zvládajícím bez větších problémů trasu modrou. Profil stezky vedený horským úbočím umožňuje plynulost a dynamiku jízdy. Jezdci s vysokou dovedností osvojené techniky využijí tok stezky v plné rychlosti, ti méně zdatní okusí houpání a klopené zatáčky na terénních

vlnách v bezpečném rytmu. Červená barva vzhledem k mírným stoupáním vyžaduje taktéž vyšší fyzickou připravenost.

Černá trasa („náročná“) byla konstruována s přihlédnutím na vysoce zkušené a komplexně zdatné jedince. Úzká stezka prudkého rázu žádá maximální koncentraci a kontrolu nad kolem při jízdě, včetně bezprostřední reakce na měnící se stopu stezky, skoky a překážky. Černě značené okruhy v délce téměř třicet kilometrů se v destinaci pod Smrkem vyskytují přesně tři. Okruh na polské straně disponuje převážně vysokou fyzickou náročností, naopak se zřetelem na technické sjezdy byl budován Hejnický hřeben. Vhodnou průpravu pro tuto nejnáročnější stezku znamená zvládnutí červeného singltreku.

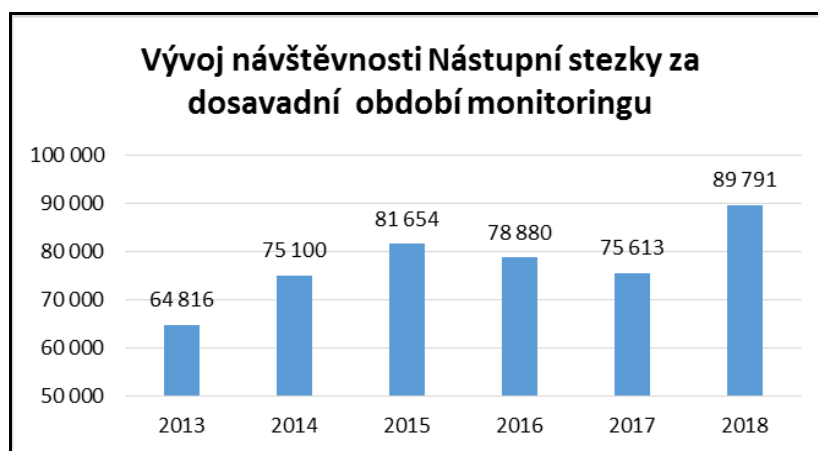
5.5 Monitoring návštěvnosti

Časopis *Ekolist* přinesl v roce 2011 rozhovor s Tomášem Kvasničkou očekávajícím do pěti let na návštěvu 100 tis. uživatelů stezek ročně (Stejskal, 2011). Jeho odhad vycházel ze srovnání a dílčích zkušeností se střediskem stezek v Coed-y-Brenin ve Walesu, v němž byla zaznamenána návštěvnost až 300 tis. návštěvníků za rok. V našem rozhovoru přiznal skutečnost tehdejší neznalosti důsledků efektu velkých čísel na správu a provoz, z níž pramenil tento utopický optimismus. Níže zmíněná data počtu návštěvníků čerpáme jednak z interních informací Singltrek Centra, dále z veřejně dostupných výsledků monitoringu prováděného obcí Nové Město pod Smrkem a nakonec z výsledku dotazníkového šetření prováděného v souvislosti se *Studii proveditelnosti záměru Singltreku Písecké hory* (Kozumplíková, 2016). Absolutní celkovou návštěvnost lze kvůli množství provozovatelů a nemonitorování výsledků raných období pouze hrubě odhadnout. Dle kombinace všech uvedených zdrojů ji lze vyčíslit na hodnotu přes 450 tis. návštěvníků.

Provozovatelé Singltrek Centra množství návštěvníků neevidují, provádí však kvalifikované odhady, považující je za relevantnější, než chybně nastavený monitoring obce. Za rok 2011 byla odhadována návštěvnost 10. tis, v roce 2012 již 35. tis., pro sezónu 2016 přes 40. tis. uživatelů ročně. Loňskou sezónu 2018 navštívilo dle provozovatelů přibližně 55 tis. terénních cyklistů. Procentuální rozložení návštěvníků dle národnosti je přibližně následující: 63 % Čechů (minimálně polovina Praha), 25 % Poláků, 7 % Němců, 5 % jiných.

Podstatnější zdroj z hlediska přesného formulování výsledků nám poskytly závěrečné zprávy monitoringu návštěvnosti, jehož odběratelem je Nové Město p. Smrkem. Monitoring se provádí zařízením na automatické sčítání tepelným senzorem, který je nainstalován na dvou místech lokality: SpS1 (Nástupní stezka) a SpS2 (Libverdská strana u chaty Hubertka). Pro účely této práce čerpáme data z SpS1, tedy z obousměrné Nástupní stezky propojující centrální nástupní místo Singltreku Centrum s navazujícími traily. Dodavatel služby, společnost Monitoring návštěvnosti s. r. o., upozorňuje na nutnost brát v potaz teoretickou možnost dvojího sečtení z důvodu obousměrnosti stezky. Rozsah a dopad této odchylky na měření nabízí srovnání s fyzickým kalibračním sčítáním probíhajícím každoročně dva dny v sezóně. Nejvyšší odchylka automatického sčítání od počátku monitoringu čítala 7,5 % (Závěrečná zpráva 2015).

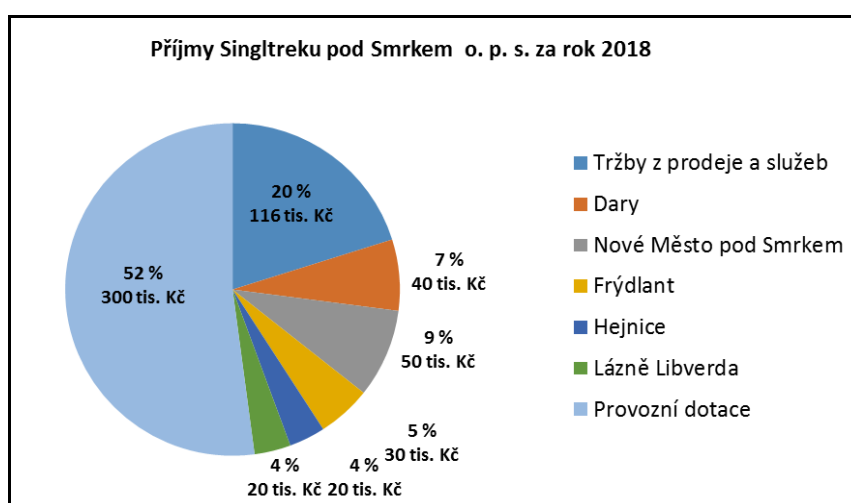
Ze závěrečných zpráv vyplývá, že těžiště návštěvnosti vykazují víkendové dny, období letních prázdnin či svátky. Od začátku monitoringu Singltreku pod Smrkem byla zaznamenána návštěvnost 465 075 osob. Po vysoké návštěvnosti z roku 2015 došlo v následujících sezónách 2016, 2017 k propadu, a sice kvůli nepříznivému počasí na přelomu léta a podzimu. V roce 2018 byla naopak zaznamenána nejvyšší návštěvnost čítající téměř 90 tis. bikerů (Závěrečná zpráva 2013 až 2018). Je znovu zapotřebí upozornit na částečnou irelevantnost monitoringu ve vztahu k zobecňování dopadů výsledků na celou lokalitu pod Smrkem. Poskytovaná data se vztahují pouze k jednomu ze tří oficiálních nástupních míst. Na stezky je možné se napojit taktéž z dalších několika směrů.



Graf č. 2: Vývoj návštěvnosti v období 2013 až 2018; zdroj: nmpps.cz

5.6 Údržba a financování

Stezky Singltreku pod Smrkem byly projektovány specifickou metodikou s ohledem na minimalizaci budoucí údržby. Jisté množství péče je však naprosto nezbytné, a to ať už z důvodů proměnlivého lesního prostředí, opotřebení vlivem užívání či těžby dřeva. Servis o stezky, celkový provoz a údržbu české strany lokality zabezpečuje od roku 2010 obecně prospěšná společnost Singltrek pod Smrkem, sdružující zástupce obcí a Lesů České republiky (Singltrek o. p. s., 2012). Na drobných opravách trailů v sezóně zaměstnává tři cestáře, z nichž dva jsou kmenovými zaměstnanci. Běžná údržba zahrnuje odklizení větví, kamenů, listí či odstranění kořenů. Na větší opravy (dřevěné lávky) se každoročně vypracuje plán oprav a investic. Dle veřejně dostupných podkladů společnosti se roční náklady na opravy stezek pohybují kolem 100 tis. korun. Konečné číslo výdajů *Singltreku pod Smrkem o. p. s.*, zahrnující mzdové, provozní náklady aj., přesahuje hodnotu 700 tis. Kč. Od roku 2015 přispívají na údržbu také nástupní místa, pro stanovení výše uvedených částek byl vzat jako ekvivalent počet parkovacích míst. Roční příjem společnosti je tedy financován jednak z přijatých příspěvků obcí: Nové Město pod Smrkem (50 tis. Kč), Frýdlant (30 tis. Kč), Hejnice (20 tis. Kč), Lázně Libverda (20 tis. Kč); jednak z tržeb prodeje a služeb nástupních míst: Singltrek Centrum (80 tis. Kč), Bikecentrum Libverda (20 tis. Kč), Centrum U Kyselky (16 tis. Kč); dále z provozních dotací (300 tis. Kč) a darů (40 tis. Kč). Jak přiznává ředitel *Singltreku o. p. s.* Lukáš Novotný, výše zmíněná suma a počet pracovníků zcela nedostačuje na kvalitní údržbu ani dnes.



Graf č. 3: Podíl na financování údržby stezek tvořící příjem Singltreku pod Smrkem o. p. s.; zdroj: singltrekpodsmrkemops.cz

5. 7 Ekonomické dopady na region

Jizerskohorský Singltrek byl realizován obdobně jako v devadesátých letech ve Walesu v odlehle turistické oblasti trpící vysokou nezaměstnaností. Frýdlantský výběžek patřil vzhledem ke krachu textilních továren dlouhodobě k ekonomicky nejslabším částem republiky, a proto se stala primárním argumentem prosazování projektu vidina rozvoje podnikatelských aktivit terciálního sektoru, vytvoření nových pracovních příležitostí a posílení ekonomiky celého regionu s možností nadnárodní spolupráce členů Euroregionu Nisa. Enormní zvýšení návštěvnosti včetně synergických efektů pramenících z vybudování sítě stezek je zcela zřejmé ve všech okolních obcích – Nové Město pod Smrkem, Lázně Libverda, Frýdlant, Hejnice, Raspenava, Bílý Potok či polský Świeradów-Zdrój.

Informace ohledně růstu tržeb místních provozoven základní infrastruktury jsou však takřka nezjistitelné. Ekonomické přínosy lze ovšem demonstrovat na datech Českého statistického úřadu, a sice srovnáním podílu nezaměstnaných osob v obcích, respektive uchazečích o zaměstnání v evidenci úřadu práce před vznikem Singltreku (2009) v komparaci s loňskou sezónou 2018. Ve všech sledovaných obcích byl zaznamenán značný pokles nezaměstnaných osob, nejvýrazněji ve Frýdlantu a přímo v Novém Městě pod Smrkem viz tabulka níže. Podíl těchto osob klesl z původních 15, 05 % – 419 uchazečů o zaměstnání (31. 12. 2009) na 6, 20 % – 176 uchazečů o práci (31. 12. 2018). Zásahu snížení nezaměstnanosti v regionu nelze přičítat pouze Singltreku pod Smrkem, podepsala se na ní samozřejmě další řada faktorů včetně překonání celosvětové ekonomické krize v roce 2008 (Český statistický úřad, a).

	Podíl nezaměstnaných osob (2009)	Uchazeči o zaměstnání (2009)	Podíl nezaměstnaných osob (2018)	Uchazeči o zaměstnání (2018)
Nové M. p. S.	15, 05 %	419	6, 20 %	176
Frýdlant	11, 80 %	637	3, 71 %	237
Hejnice	10, 94 %	217	3, 56 %	77
Lázně Libverda	9, 40 %	33	4, 23 %	13

Tabulka č. 13: Srovnání podílu nezaměstnaných osob a uchazečů o zaměstnání v letech 2009 a 2018; zdroj: czso.cz

Další ekonomické benefity vážící se na vznik Singltreku pod Smrkem lze zaznamenat v nárůstu ubytovacích a restauračních zařízení. Dle ČSÚ bylo v Novém Městě pod Smrkem za rok 2018 registrováno 55 podniků zaměřených na ubytování, stravování a pohostinství. Čtyři hromadná ubytovací zařízení (Hotel Měděnec, Penzion U Všech andělů, J Camp a Ubytovna, U Školy) nabízející celkem 345 lůžek za loňský rok zaznamenala 12 375 přenocování, nabídka lůžek je reálně mnohonásobně vyšší (Český statistický úřad, b). Přes portál *airbnb.cz* je možné v blízkém okolí nalezenou dalších 26 ubytovacích zařízení. Oficiální data pro srovnání s roky před vznikem Singltreku bohužel nejsou dostupná, dle starostů je nárůst ubytování a restaurací zcela evidentní.

Dle Tomáše Kvasničky se průměrná denní útrata pohybuje kolem 500 až 600 Kč na osobu. S ohledem na počet návštěvníků (v kombinaci dat ze Singltrek centra a monitoringu návštěvnosti pracujeme s číslem 72 tis. za rok 2018) přináší Singltrek do ekonomiky regionu přes 39 mil. Kč. Každoročně tedy generuje vyšší finanční zisk, nežli čítala počáteční investice na zhotovení projektu. Dále zveřejňujeme interní data poskytnutá starosty obcí Nové Město pod Smrkem a Lázně Libverda, které leží v nejintenzivnějším kontaktu s lokalitou. Někdejší starosta Pavel Smutný označuje vliv stezek na rozvoj cestovního ruchu v Novém Městě p. Smrkem za naprosto evidentní. V minulosti přijíždělo o víkendech pouze několik desítek převážně českých turistů směřujících na rozhlednu Smrk, nyní jsou jich v sezóně stovky denně a to také z řad Poláků (25 %) a Němců (15 %). Tato zvýšená návštěvnost přilákala do města řadu investorů, čímž vzniklo odhadem 30 pracovních míst ve stravovacích a ubytovacích službách. Došlo k rekonstrukci restaurací na náměstí, výstavbě apartmánů či chat k ubytování cyklistů. Nové Město jakožto zřizovatel Sportovního relaxačního centra pocítilo až čtyřnásobné navýšení tržeb oproti minulosti. Sezónní obsazenost v kempu u Singltrek Centra dosahuje dokonce 10x vyšší míry. Dle Jana Pospíšila se vliv singltreků v lokalitě Libverda nedá jednoznačně kvantifikovat jako v sousedním Novém Městě, nicméně jej hodnotí jako pozitivní. Plný přínos se započal projevovat až dostavbou II. etapy, tj. od sezóny 2012, tedy v době hospodářské krize umocněné krizí v lázeňství, respektive razantním snížením míry financování lázeňské péče ze všeobecného zdravotního pojištění. Každopádně pouze obec svými dvěma provozovny (Bikecentrum Libverda a Rekreační areál Vzlet) vytvořila za posledních několik let pět nových pracovních míst v přímé vazbě na cyklisty.

6. ANALÝZA RYCHLEBSKÝCH STEZEK

Rychlebské stezky představují ucelenou síť stezek, rekonstruovaných starých loveckých chodníků i moderních flow trailů speciálně upravených pro jízdu na horském kole v těsném kontaktu s přírodou. Areál situovaný v kamenitých, vlhkých a opuštěných svazích Rychlebských hor byl inspirován singltrekovými oblastmi ve Walsu. Oficiální základna se nachází v obci Černá Voda, u níž počínají i končí všechny traily, které mají charakter uzavřených okruhů. Výjimku tvoří pouze tři nejlehčí - Trail podél Černého potoka, Vidnavský okruh a Trail Lesů ČR – směřující na druhou stranu od základny. Iniciátorem projektu a zároveň provozovatelem Rychlebských stezek je Pavel Horník, respektive občanské sdružení *Rychlebské stezky z. s.*, kde figuruje jako jednatel. Lokalita disponuje přibližně 90 kilometry tras, z čehož 65 kilometrů tvoří přímo trailové stezky na 15 jedinečných trailech s 5 stupni obtížnosti (Rychlebské stezky, 2011). Odborný cyklistický měsíčník *Velo* zmiňuje Rychlebské stezky jako nejlepší areál svého druhu v České republice (Česká Bike centra, 2017). Rychlebské stezky získaly rovněž v roce 2013 světové ocenění IMBA Ride Center a rychlebský Superflow trail dokonce zvítězil v kategorii IMBA flow trails, čímž se zařadil mezi sedm trailů na světě, které se mohou pyšnit tímto oceněním (IMBA, 2019). Náročné Rychlebské stezky byly v roce 2015 doplněny o jednodušší Lipovské stezky nacházející se v nedaleké obci Lipová - Lázně.

6.1 Realizace a financování projektu

Počátky a rozvoj projektu zpracoval Pavel Horník, zakladatel a provozovatel Rychlebských stezek, na oficiálních webových stránkách (Rychlebské stezky, 2011). Myšlenka vytvořit síť stezek pro horská kola v oblasti Rychlebských hor se zrodila v roce 2008, a sice po vzoru Walesu, jehož centra, budovaná původně v turisticky odlehlých oblastech, začala profitovat již v 90. letech. Argumentem k prosazování projektu bylo tedy rovněž hospodářské pozvednutí Jesenicka, zapomenutého regionu s vysokou nezaměstnaností a dokonce nejvyšším výskytem drogové závislosti mladistvých. Blízkost státní hranice s Polskem skýtala také potenciál zahraničních návštěvníků. Nejbližší polská obec Sławniowice se nachází 10, 5 km od Černé Vody, tedy 13 minut autem (Google maps).

Terénní podmínky Rychlebských hor a masívu Sokolího vrchu nabízí hluboké bukové lesy plné žulových balvanů, skalek, zatopených lomů a také dvě stě let starých loveckých chodníků. První stezky tak vznikaly rekonstrukcí těchto původních chodníků ztrácejících se v dnešní vegetaci. K jejich obtížnému mapování sloužila německá mapa z roku 1938, díky níž se nejprve lokalizovaly staré hraniční kameny a následně i samotné stezky. Chodníky v šířce 50 až 80 cm, tvořené z kamenů a vedoucí neprostupným terénem, byly pod mnohaletými nánosy listí a náletového porostu v kritickém stavu. S přípravou projektu a vyjednáváním s Lesy ČR pomohla Česká mountainbiková asociace, jejíž členové se účastnili i prvních brigád. V květnu roku 2009 byly oficiálně zahájeny práce na obnově stezek pod hlavičkou *Rychlebské stezky o. s.*¹³ a vzniklo prvních 24 kilometrů těžkých kamenitých Trailů pod Sokolím Vrchem: Wales, Velryba, Tajemný, Mramorový, Prokletý, Biskupský; a stoupavý Trail Dr. Wiessnera. Díky podpoře Úřadu práce v Jeseníku se podařilo získat 10 pracovníků veřejně prospěšných prací, další stavitelé byli z řad dobrovolníků. Na podzim téhož roku došlo k oficiálnímu otevření Rychlebských stezek (Rychlebské stezky, 2011).

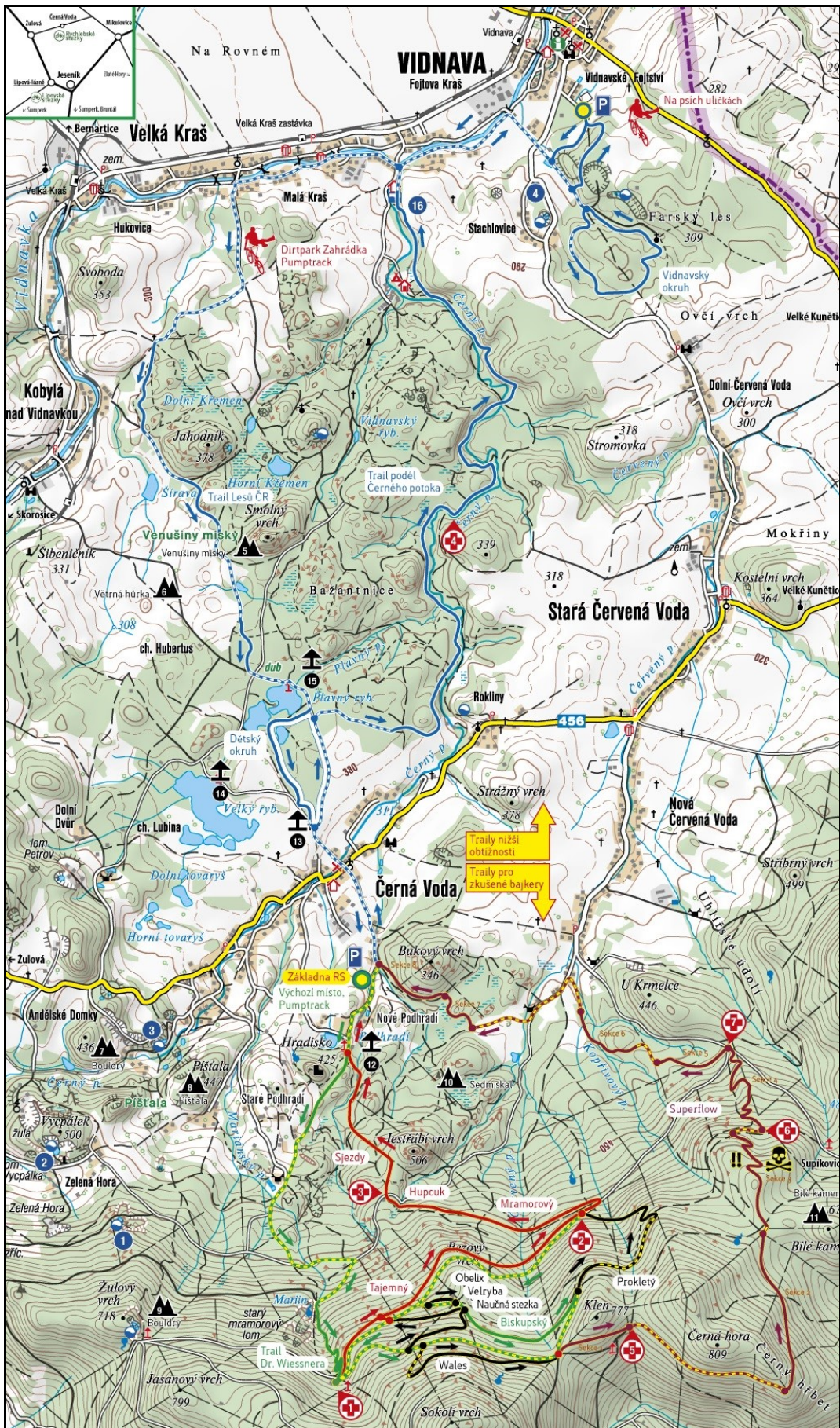
V roce 2010 byl Pavel Horník zvolen starostou obce Černá Voda, což umožnilo plnohodnotné rozvinutí projektu díky získání politické podpory Lesů ČR a Olomouckého kraje. Pro vyšší komplexnost lokality se zamýšlelo vybudovat také jednodušší trailly vhodné pro rodiny s dětmi či méně technicky vybavené bikery. V roce 2011 byl tak otevřen 16 kilometrový Trail kolem Černého Potoka, v roce 2014 nejlehčí trasa Rychlebských stezek Trail Lesů ČR, jehož budování poprvé v historii projektu financovaly LČR, a tentýž rok ještě Vidnavský okruh. Spojení těchto tří jednodušších singltreků skýtá celodenní výlet pro rodiny s dětmi. Všechny směřují na rozdíl od většiny trailů Rychlebských stezek na druhou stranu od základny směrem k Vidnavě a byly budovány profesionální stavební firmou, nikoliv zaměstnanci areálu či brigádníky jako ve zbylých případech (Hronza, 2014).

Pro Rychlebské stezky ovšem zůstaly prioritou typicky náročné, kamenné trailly, v jejichž výstavbě se nadále pokračuje. V roce 2013 byl ve spolupráci s velšským traildesignérem Rowanem Sorrelem a jeho firmou Back on Track vybudován nejznámější český trail – 11 kilometrový Superflow. Sjezd plný klopených zatáček a vln, které lze v závislosti na rychlosti přejíždět i skákat. Polovinu trailu stavěli

¹³ V roce 2014 bylo občanským sdružením nařízeno změnit právní subjektivitu na zapsaný spolek (z. s.). Z tohoto důvodu budeme dále užívat platný název *Rychlebské stezky z. s.*

odborníci z Walsu bagrem, druhou polovinu zaměstnanci RS ručně kvůli nedostatku financí. Ještě tentýž rok získal prestižní ocenění IMBA flow trail, čímž se zařadil mezi sedm jedinečných trailů na světě (Němec, 2014). Náklady vynaložené na vybudování jádra destinace, tedy do roku 2014, činily přibližně 10 mil. Kč. Většinu zafinancoval Pavel Horník z osobních zdrojů, dále z dotací Olomouckého kraje a sponzoringu. Stezky byly budovány převážně „svépomocí“, nikoliv stavební firmou z výběrového řízení.

Náročné Rychlebské trailly se v roce 2015 rozrostly o jednodušší Lipovské stezky (rozloha 8 km), jejichž realizátorem byla obec a Wellness Relax Resort Helios Jeseníky. Provoz stezek ovšem zabezpečuje taktéž sdružení *Rychlebské stezky z. s.* V této práci Lipovské stezky zmiňujeme jen okrajově. Plnohodnotné trailcentrum se z Rychlebských stezek stalo s otevřením základny v roce 2013, která nabízí širokou paletu doprovodných služeb (občerstvení, půjčovna celoodpružených kol, kemp, mytí kol apod.). Letošní sezónu 2019 byl otevřen nejnovější černý trail Naučná stezka, dále se pracuje na prodlužování již existujících stezek a jejich údržbě (Rychlebské stezky, 2019).



Obrázek č. 3: Mapa Rychlebských stezek; zdroj: rychlebskestezky.cz

6. 2 Nástupní místa

Nástupní místo představuje klíčový prvek sítě generující finanční prostředky nezbytné pro údržbu stezek. Pavel Horník si byl od počátku tohoto faktu vědom, stezky sami o sobě negenerují příjem, služby na základně ano. Plnohodnotné trailcentrum se tak z Rychlebských stezek vybudovalo v roce 2013 otevřením oficiální Základny RS, jejíž součástí je rovněž Informační centrum (Hronza, 2014). Základna se nachází v obci Černá Voda, přibližně kilometr od Obecního úřadu směrem k hradu Kaltenštejn. Všechny traily, vyjma těch pro rodiny s dětmi, počínají a končí právě v tomto bodě, návštěvník tedy nemusí řešit logistiku přesunů. Základna poskytuje Testcentrum značky GT, občerstvení v Bike Café restauraci, sprchy, mytí kol, ubytování v kempu, bike školu, bajkovou školu, pumptrack aj. (Hronza, 2017)

V Testcentru GT si lze předem online zarezervovat vypůjčení kola – hardtail s odpruženou přední vidlicí (450 Kč/den) či celoodpružené kolo (950 Kč/den). Na místě je třeba složit kauci ve výši 8 tis. Kč, respektive 4 tis. Kč, v hotovosti či předautorizací kartou. Kemp je situován přímo vedle Základny za ceny: 80 Kč osoba/noc, 80 Kč stan/noc, 80 Kč auto/noc, 160 Kč karavan/noc. Pro ubytování v kempu není potřebná dřívější rezervace. Parkoviště s vysokou kapacitou parkovacích míst se nachází v těsné blízkosti. Základna organizuje také výukové programy ježdění s profesionálními lektory, tzv. bike školu. Dvoudenní kempy v ceně 2600 Kč nabízí výběr ze tří úrovní: základní, pokročilá, ladies – základní úroveň určená přímo pro ženy. Pro zajištění individuálního přístupu se kempu účastní maximálně sedm účastníků. Dětského kempu, tedy bajkové školky, maximálně tři účastníci. Dále je možné si sjednat privátní výuku, individuální i skupinovou (Rychlebské stezky, 2019).

6.3 Okruhy a sekce stezek

Rychlebské stezky představují unikátní středoevropský cykloprojekt, který dosáhl ještě výraznějšího ohlasu po zařazení na listinu tzv. IMBA Ride Center. Společně se Singltrekem pod Smrkem a italským Livignem se jedná o jediné evropské laureáty tohoto ocenění, které uděluje Mezinárodní Mountabiková Asociace (IMBA, 2019). Tato síť lesních terénních stezek disponuje aktuálně 90 kilometry tras, z čehož 65 kilometrů tvoří přímo jednosměrné singltrekové stezky na 15 jedinečných trailech s 5 stupni obtížnosti. Stezky začínají a končí u Základny, nejedná se tedy o trasy z bodu A do bodu B, nýbrž uzavřené okruhy. S ohledem na majitele a potřebu dalších uživatelů lesa jsou v provozu od 31. března do 1. listopadu. Během sezóny platí po 20 hodině večerní zákaz jízdy po stezkách. Kvůli těžbě dřeva v přímé blízkosti trailů mohou být některé jejich sekce uzavřeny a nahrazeny objížďkami. Je nezbytné sledovat aktuální informace na webových stránkách. Po většinu aktuální sezóny 2019 byl kupříkladu uzavřen Trail Lesů ČR a řada úseků Trailu podél Černého potoka, které se revitalizují po těžbě. Stezky jsou určeny zkušeným terénním cyklistům, kteří zvládají technickou jízdu v terénu, celoodpružené kolo je téměř nutností. Elektrokola jsou povolena jen pro uživatele starší 55 let. Vstupné se neplatí, ovšem doporučuje se uhradit dobrovolný jednorázový příspěvek 70 Kč, z něhož se financuje údržba trailů. Stezky značené dřevěnými ukazateli s logem a názvem trailů jsou sjízdné i za deště.

Následující část práce si zavedla za cíl charakterizovat jednotlivé trailly, doporučit vhodnost určité skupině cyklistů dle fyzické i technické výkonnosti a vystihnout jedinečnost dané stezky. Při deskripci trailů se vychází ze subjektivních zkušeností autora, jenž okruhy v plné délce absolvoval, z preferencí Pavla Horníka, s nímž měl možnost danou problematiku prodiskutovat, dále z provedené analýzy odborníky časopisu *Velo* (Hronza, 2013b) a v neposlední řadě z oficiálních webových stránek Rychlebských stezek (Rychlebské stezky, 2019).

TRAILY PRO ZKUŠENÉ BIKERY	
Trail Dr. Wiessnera	7 km
Superflow	11 km
Wales	1, 7 km
Naučná stezka	1, 6 km
Biskupský	2 km
Prokletý	2, 2 km
Velryba	1, 2 km
Obelix	0, 3 km
Tajemný	3, 5 km
Mramorový	2, 7 km
Hupeuk	0, 8 km
Sjezdy	2 km
TRAILY NIŽŠÍ OBTÍŽNOSTI	
Trail podél Černého potoka	18 km
Trail Lesů ČR	5 km
Vidnavský okruh	6 km
Celkem	65 km

Tabulka č. 14: Traily Rychlebských stezek; zdroj: cykloserver.cz

Traily pro zkušené bikery:

Trail Dr. Wiessnera (7 km) – jediný uměle vytvořený stoupající trail vedoucí od Základny až k tratím pod Sokolím vrchem a Superflow. Prudká stráž klikací se v několika smyčkách vzhůru po velkých kamenech a dřevěných lávkách s průjezdem napříč potokem patří k nevyčerpávaným částem Rychlebských hor. Nejprudší a zároveň nejpropracovanější části se lze vyhnout po šterkové cestě. Trail byl pojmenován podle německy vytesaného nápisu v kameni, u něhož je možné doplnit tekutiny z přilehlého potoku. Z trailu lze uhnout vlevo na Tajemný či pokračovat na Wales a následný Superflow či Biskupský.

Superflow (11 km) – nejznámější trail Rychlebských stezek, budovaný za přítomnosti velšského traildesignéra Rowana Sorrela, obdržel v roce 2013 prestižní ocenění IMBA flow trail. Oproti trailům pod Sokolím vrchem je hladší, spíše hlinitý, klopené zatáčky a vlny přináší rychlou, plynulou jízdu. Superflow sestává ze sedmi sekcí a včetně krátkých propojení po lesních cestách čítá 11 km. Každý úsek vznikl trochu jinak, tvořil jej někdo jiný, proto se mění utažení klopených zatáček, výška vln, v některých místech se profil blíží bikrosové trati. Při dostatečné vybavenosti bikerů a vhodném počasí lze většinu úseků jet dokonce bez brzd a naplno vnímat získanou flow.

Na Superflow je nezbytné vystoupat po Trailu Dr. Wiessnera, stezka končí přímo u Základny. Absolvování tohoto celého okruhu zabere časově dvě až tři hodiny.

Wales (1,7 km) – nejvýše položený a zároveň jeden z technicky nejnáročnějších trailů Rychlebských stezek, k němuž je třeba opět vystoupat Dr. Wiessnerem. Ostrý sklon, oblé kameny různé velikosti, klesající i stoupající technické pasáže vyžadující neustálou práci s kolem. Trail přináší rovněž jeden z nejhezčích výhledů na hřeben Rychlebských hor a do polských nížin. Stezka dostala jméno díky podobnosti s charakterem vlhkých, kamenitých velšských trailů zarostlých lišejníkem, s nimiž se Pavel Horník osobně seznámil v roce 2007, a které jej nadchly a inspirovaly ke zrodu Rychlebských stezek.

Velryba (1, 2 km) – krátká černá stezka poskládaná z lávek a největších sjízdných balvanů na Rychlebských stezkách, zakončená psychickou výzvou v podobě sjezdu z obřího kamene – Velryby. Prudké nájezdy na kameny a následné pozvolné sjíždění udává rychlost pro projetí vyříznutých klopených zatáček. Doporučuje se spíše udržovat rychlost, nežli brzdit či dokonce úplně zastavit. Opětovné rozjetí je nebezpečné, stejně jako lávky umístěné mezi kameny za deště, které mohou nepříjemně prokluzovat. Na Velrybu je možné odbočit z Biskupského a pokračovat po Tajemném.

Traily pod Sokolím vrchem: Biskupský, Tajemný, Mramorový, Hupcuk, Sjezdy (11 km) – červené, fyzicky i technicky středně náročné traily, které vznikly revitalizací starých loveckých chodníků, se řadí k těm nejstarším na Rychlebských stezkách vůbec. Jízda těmito stezkami je pomalejší, méně plynulá a tím silově náročnější. Šlapavý Biskupský trail se proplétá mezi kořeny a menšími kameny, vede převážně po vrstevnici, místy stoupá. Je možné z něj odbočit na Velrybu či Obelix a pokračovat na Tajemný. Tento trail, posetý malými špičatými kameny, nedovolí ani na chvíli pustit řídítka kola a projíždí dlouhou mýtinou s výhledem na protější svahy. Plynule navazuje Mramorový, jehož části jsou složené z plochých kamenů se srázem z obou stran a překonávání potoků mělkými brody. Následně přichází Hupcuk a závěrečné Sjezdy – širší cesty prudšího spádu s odrazy ke skokům, mokré kořeny, část vedoucí podél potoka končícího přímo u Základny. Traily pod Sokolím Vrchem jsou prořaty lesními cestami, díky nimž je lze libovolně kombinovat s kilometrží až 20 kilometrů a převýšením až 470 m.

Prokletý, Obelix, Naučná stezka (4, 1 km) – krátké, těžké kamenné traily položené v horní části stezek vyžadující vysokou technickou dovednost. Prokletý, křižující lány medvědího česneku, střídá ostré i volnější zatáčky, hladká i kamenitá místa. Plynulou jízdu umocňují čtyři klopené zatáčky a závěrečná kamenná sekce. Obelix je pouze 300 metrů dlouhý trail vedoucí v celé své délce po oblých kamenech. Naučná stezka, nejnovější trail otevřený v letošní sezóně 2019, funguje jako spojka k trailům podobného charakteru – Velrybě a právě zmíněnému Obelixu. Pokračováním přes Biskupský lze navázat na Superflow.

Traily nižší obtížnosti:

Trail podél Černého potoka, Vidnavský okruh, Trail Lesů ČR (29 km) – trail podél Černého potoka vedoucí k parkovišti ve Velké Kraši se řadí mezi ty vůbec nejlehčí na Rychlebských stezkách. Lehčí terén s řadou výhledů je ideální pro rodiny s dětmi či začínající horské cyklisty. Převýšení čítá přibližně 80 metrů mírného stoupání, délka okruhu činí 16 km. Po krátkém přejezdu od Černého potoka se nabízí šestikilometrový Vidnavský okruh. Jedná se o lehký flow trail pro všechny úrovně bikerů, ideální opět pro děti. Trail Lesů ČR, tedy vůbec nejsnazší trasa Rychlebských stezek, vede z Vidnavy a Velké Kraše zpět do Černé Vody. Spojení těchto tří jednodušších singltreků skýtá celodenní výlet pro rodiny s dětmi. Všechny směřují na rozdíl od většiny trailů Rychlebských stezek na druhou stranu od Základny.

6. 4 Obtížnost stezek

Rychlebské stezky se řadí mezi lokality s nejvyšší technickou náročností v České republice. Typické kamenné traily poseté dřevěnými lávkami jsou určeny zkušeným terénním cyklistům a pro bezpečnost a plynulost jízdy vyžadují celoodpružené kolo či chrániče holení. Pro získání vyšší komplexnosti lokality byly ovšem vybudovány i tři modré jednodušší traily vhodné pro rodiny s dětmi, které lze sjíždět na pevném kole. Prioritou a předností Rychlebských stezek ovšem zůstávají náročné sjezdářské traily, které vyžadují vysokou technickou i fyzickou připravenost. Provozovatel tak rozdělil stezky do dvou kategorií: trasy nižší obtížnosti (modrá, pomezí fialové) a trasy pro zkušené bikery (pomezí fialové, červená, černá, zelená). V Rychlebech si tedy lze vybrat z pěti stupňů obtížnosti nabízených jednotlivými traily. Upozorňujeme, že obtížnost značená barvami se od většiny českých center liší. Červené rychlebské traily by patřily kdekoliv jinde v České republice k těm černým, tedy nejnáročnějším.

Modrý trail – stezka uzpůsobená začínajícím cyklistům či rodinám s dětmi se vyhýbá nebezpečným překážkám, náročným klesáním i stoupáním. Mírně se houpe terénem a rozvíjí jistotu jízdy na úzké stezce. Modré traily jsou v lokalitě Rychlebských stezek zastoupeny třikrát – Trail podél Černého potoka, Vidnavský okruh a Trail Lesů ČR. Při spojení těchto tří stezek se nabízí ideální celodenní výlet v délce 23 kilometrů.

Fialový trail – stezka zastoupená v Rychlebských horách jediným trailem – Superflow. Dle náročnosti stojí na rozhraní mezi trasami nižší obtížnosti a těmi pro zkušené bikery. Jeho náročnost se totiž odvíjí od zvolené rychlosti. Superflow skýtá spíše hlinitý a hladký povrch zbavený od kamenů, vlny lze přejet, ale rovněž přeskočit. Zkušenější bikeři jej mohou absolvovat dokonce bez brždění.

Červený trail – stezka určená již zkušenějším terénním bikerům s převažujícími kamenitými sjezdy. Menší kameny umožňují plynulost a dynamiku jízdy, technicky vybavenější jezdci využijí plné rychlosti stezky, ti méně zdatní by měli zvolit mírnější tempo a pozorně přejíždět či kličkovat mezi kameny, nežli zbrkle brzdit. Traily jako Mramorový, Biskupský, Tajemný či Sjezdy jsou sice značeny červenou barvou, ovšem v jiných českých singltrekových centrech by patřily jistě k těm nejobtížnějším. Pro bezpečné absolvování těchto trailů se doporučuje celoodpružené kolo.

Zelený trail – je označení pro stoupající stezku, která je v Rychlebech zastoupena jen dvakrát, a sice Trailem Dr. Wiessnera a Biskupským. Na rozdíl od zbylých tras je náročná nejen technicky, ale především pro fyzicky vyčerpávající stoupaní s vysokým převýšením, jemuž se v případě Dr. Wiessnera nelze vyhnout. Pro napojení na jakýkoliv trail Rychlebských stezek je zapotřebí nejprve vystoupat na Sokolí vrch právě po tomto zeleném trailu.

Černý trail – technicky nejnáročnější typ stezky charakteristický dřevěnými lávkami a těmi největšími sjízdnými balvany na Rychlebských stezkách. K absolvování Walesu či Velryby je zapotřebí vytríbená technika ovládnání a naprosto nezbytné celoodpružené kolo. Při přecenění sil a následném pádu hrozí vysoké riziko vážného zranění. Nedoporučuje se úplně zastavit, opětovné rozjetí je nebezpečné (Rychlebské stezky, 2019).

6. 5 Monitoring návštěvnosti

Provozovatel Rychlebských stezek systematický monitoring návštěvnosti neprovádí, přesná statistika celkové ani roční návštěvnosti neexistuje. Následující data vychází z obsazenosti ubytovacích kapacit a rostoucích tržeb. Po otevření na podzim roku 2009 navštívilo Rychleby přibližně 2, 5 tis. bikerů. V první plnohodnotné sezóně už 10 tis. (2010), dále 15 tis. (2011), 25 tis. (2012), 30 tis. (2013), 40 tis. (2014). Pro sezónu 2018 odhadl provozovatel návštěvnost na 60. tis. osob, celkovou návštěvnost od otevření destinace na 400 tis. osob. Dle P. Horníka by jediným relevantním údajem byl průzkum od O2 dohromady s průzkumem sociálních sítí. Náklady na realizaci však nejsou v jejich finančních možnostech a dle jeho slov není přesné číslo důležité, výše zmíněné odhady pro jejich účely postačují.

Rozšiřující data čerpáme z dotazníkového šetření provedeného v rámci diplomové práce *Rychlebské stezky – ekonomické dopady MTB ČR* (J. Hort, 2018). Procentuální rozložení respondentů zkoumaného souboru bylo následující: 84 % Čechů, 8 % Slováků, 5 % Poláků. Nejčastějšími českými návštěvníky se stali obyvatelé Moravskoslezského (18 %) a Jihomoravského kraje (17 %). Nejvíce respondentů pocházelo z Brna (10 %) a Prahy (9, 8 %). Valnou většinu návštěvníků tvoří muži (74 % dotázaných) ve věkové skupině 30 až 44 let (60 %). Podle dotazníkového šetření stráví respondenti v Rychlebských horách nejčastěji 2 nebo 3 noci (32 %).

6.6 Údržba a financování stezek

Údržbu a celkový provoz stezek zabezpečuje od počátku projektu sdružení Rychlebské stezky z. s., v čele s Pavlem Horníkem. Na údržbu, rozšiřování stávajících trailů či stavbu nových sdružení zaměstnává celosezónně 5 až 6 profesionálních trailbuilderů. Kamenné traily jako Velryba či Wales vyžadují minimální údržbu, naopak nejnáročnější požaduje hliněný Superflow. Pro úpravy a stavbu nových stezek se řídí současnou metodikou IMBA. Práce počínají vyčištěním povrchu stezky od starých větví, listů či náletu. Pro zajištění bezpečnosti se vyvětví stromy do vzdálenosti 4 metrů a výšky 2,5 metru od stezky. Dále se odkope organický materiál (směs jehličí, listů a kořenů) až na minerální půdu a odstraní menší kořeny. Kotevní kořeny jsou naopak obloženy kameny proti poškození. Přerovnají se závadné kamenné pasáže a překopají velké nerovnosti. V poslední fázi se nerovnosti přesypávají minerální půdou, stezka se mírně příčně vyspádává kvůli vodě a vše se udusá vibrační deskou (Rychlebské stezky, 2011).

Roční náklady na údržbu činí 1,5 až 2,5 mil. Kč. Zhruba jednou za tři roky přispěje částkou 500 tis. Kč Olomoucký kraj, procentuálně dotace nepokryjí ani 20 % nákladů. Obec Černá Voda kupříkladu v roce 2019 přispěla 150 tisíc Kč. Drobným způsobem přispívají rovněž 4 podnikatelé z obce, ovšem z 30 potenciálně možných. Náklady na opravy stezek jsou tedy z 80 % pokryty dobrovolnými příspěvky (náramek na říditka v hodnotě 70 Kč) a doprovodnými službami. V sezóně pracuje na Základně, v informačním centru, restauraci apod. přibližně 30 zaměstnanců a brigádníků. Na revitalizaci stezek se rovněž podílí tzv. „kopácké brigády“, jichž se účastní desítky dobrovolníků. Od letošní sezóny 2019 odvádí sdružení nájem 80 tis. Kč Lesům olomouckého arcibiskupství, na jehož pozemcích se nachází část trailů. Těm byly pozemky navráceny díky majetkovému vyrovnání se státem (Krňávek, 2019).

6. 7 Ekonomické dopady na region

Rychlebské hory situované v zapomenutém regionu Jesenicka se dlouhodobě řadily k oblastem trpícím vysokou nezaměstnaností a dokonce nejvyšším výskytem drogové závislosti mladistvých. Argumentem k prosazování projektu Rychlebských stezek se tak stalo rovněž hospodářské pozvednutí Jesenicka, rozvoj podnikatelských aktivit v sektoru služeb, vytvoření nových pracovních pozic a posílení ekonomiky celého regionu. Významné pozvednutí návštěvnosti včetně dalších efektů vycházejících z vybudování lokality se promítla zejména do obce Černá Voda, dále do sousedících obcí Vidnava a Stará Červená Voda. Informace přímého dopadu projektu na růst tržeb lokálních provozoven ovšem není možné kvantifikovat.

Ekonomické přínosy lze ovšem demonstrovat na datech Českého statistického úřadu, a sice srovnáním podílu nezaměstnaných osob v obcích, respektive uchazečích o zaměstnání v evidenci úřadu práce před vznikem Rychlebských stezek (2010) v komparaci s loňskou sezónou 2018. Ve všech sledovaných obcích byl zaznamenán značný pokles nezaměstnaných osob, nejvýrazněji přímo v místě Základny obci Černá Voda, viz tabulka níže. Podíl těchto osob klesl z původních 19, 34 % – 100 uchazečů o zaměstnání (31. 12. 2010) na 5, 14 % – 20 uchazečů o práci (31. 12. 2018). Zásahu snížení nezaměstnanosti v regionu nelze přičítat pouze Rychlebským stezkám, podepsala se na ní samozřejmě další řada faktorů včetně překonání celosvětové ekonomické krize v roce 2008 (Český statistický úřad, c).

	Podíl nezaměstnaných osob (2010)	Uchazeči o zaměstnání (2010)	Podíl nezaměstnaných osob (2018)	Uchazeči o zaměstnání (2018)
Černá Voda	19, 34 %	84	5, 14 %	20
Stará Černá Voda	19, 14 %	100	9, 72 %	43
Vidnava	15, 83 %	168	9, 11 %	81

Tabulka č. 15: Srovnání podílu nezaměstnaných osob a uchazečů o zaměstnání v letech 2010 a 2018; zdroj: czso.cz

Další ekonomické benefity vážící se na vznik Rychlebských stezek lze zaznamenat v nárůstu ubytovacích a restauračních zařízení. Dle ČSÚ bylo v Černé Vodě za rok 2018 registrováno 17 podniků zaměřených na ubytování, stravování a pohostinství. Tři hromadná ubytovací zařízení (Hotel Černá Voda, Penzion radost a Chata Maté) nabízející celkem 121 lůžek za loňský rok zaznamenala 6 981 přenocování, nabídka lůžek je reálně mnohonásobně vyšší (Český statistický úřad, d). Přes portál *airbnb.cz* je možné v blízkém okolí nalezenou dalších 9 ubytovacích zařízení. Oficiální webové stránky obce nabízí 21 možností ubytování s celkovou kapacitou 298 lůžek (Černá Voda, 2019). Podle slov Pavla Horníka se reálně jedná dokonce o 800 lůžek. Oficiální data pro srovnání s roky před vznikem Rychlebských stezek bohužel nejsou dostupná, dle rozhovorů s obyvateli je však nárůst ubytování a restaurací zcela evidentní.

Dále zveřejňujeme interní data poskytnutá realizátorem a provozovatelem Rychlebských stezek Pavlem Horníkem, který zastával mezi lety 2010 až 2014 rovněž post starosty Červené Vody. Před stezkami se potýkala rozbořená sudetská obec s 532 obyvateli s problematickou nezaměstnaností, cestovním ruchem byla naprosto opomíjena. Díky projektu se rozvinula infrastruktura, přibyly penziony, hotely, restaurace či cukrárna. Díky výstavbě stezek vznikla řada pracovních míst, zvláště ve stavebním průmyslu a službách. Stezky do obce zavedou přibližně 60. tis. návštěvníků ročně, odhad průměrné denní útraty je 700–750 Kč za den.¹⁴ MTB cestovní ruch v Černé Vodě tedy za rok 2018 vygeneroval přes 43 mil. Kč.

¹⁴ Tato částka koresponduje s výsledky výzkumu J. Horta, který celkový průměrný výdaj turistů osoba/den vyčíslil částkou 733,8 Kč (Hort, 2018).

7. KOMPARACE SINGLTREKU POD SMRKEM A RYCHLEBSKÝCH STEZEK

Singltrek pod Smrkem a Rychlebské stezky pojí celá řada podobností i odlišností. Obě tyto lokality stály u zrodu fenoménu terénní cyklistiky v České republice, jejich zakladatelé Tomáš Kvasnička (Singltrek pod Smrkem)¹⁵ a Pavel Horník (Rychlebské stezky) se společně učili ve Walsu od renomovaného velšského designéra Daffyda Davise. Právě odsud načerpali konkrétní představu o singltreku a v roce 2008 začali s projektováním těchto dvou prvních trailových lokalit v České republice. V raných fázích realizace na obou projektech spolupracovali, pod hlavičkou ČeMBA bojovali proti zamítavým stanoviskům legislativy. Po osobní neshodě ohledně marketingových práv na Rychlebské stezky Tomáš Kvasnička od projektu odstoupil. Pavel Horník za nedlouho naopak vystoupil z ČeMBA, jejíž byl Kvasnička předsedou. Od roku 2009 tedy vzájemná spolupráce těchto osobností a zároveň dnes již významných evropských trail center nepokračuje (Horník, 2007). Obě destinace se po deseti letech provozu pyšní roční návštěvností přes 60. tis. bikerů a mnohými oceněními z oblasti cestovního ruchu. Nejvýznamnější uznání zaznamenali v roce 2014, kdy byli Mezinárodní Mountabikovou Asociací zařazeni na listinu tzv. IMBA Ride Center. Společně s italským Livignem jsou jedinými evropskými laureáty tohoto prestižního ocenění v oblasti terénní cyklistiky (IMBA, 2019).

Cílem následující kapitoly je socioekonomická komparace těchto dvou nejstarších českých trail center, a sice v proměnných: základní parametry destinací, nabídka a kvalita stezek, doprovodné služby a propagace, dopravní dostupnost, návštěvnost či ekonomické přínosy. Vymezený předmět zkoumání disponuje vysokou komparabilitou, tedy způsobilostí ke komparaci. Obě lokality lze zařadit do oblasti nejnavštěvovanějších českých trail center shodujících se svým účelem a významnými kontextuálními faktory. Technika srovnávání je provedena formou tabulek, do nichž se evidovala data vztahující se k výše zmíněným proměnným. Většina uvedených informací již byla citována v samostatně stojících podkapitolách, kde je lze dohledat. Z důvodů zbytečného opakování odkazy na citace v textu znovu neuvádíme.

¹⁵ Tomáš Kvasnička čerpal ještě dříve zkušenosti z americké IMBA. Jakožto zakladatel a první předseda ČeMBA je oficiálně považován za duchovního otce singltreku on (Kvasnička, 2008a).

7.1 Základní obecné aspekty

	Singltrek p. Smrkem	Rychlebské stezky
Otevření lokality:	2008	2009
Lokalizace území:	CHKO Jizerské hory	Rychlebské hory
Provozovatel:	Singltrek o. p. s.	Rychlebské stezky z. s.
Zakladatel a realizátor:	Mgr. Tomáš Kvasnička	Pavel Horník
Majitel pozemků:	Lesy ČR	Lesy ČR Arcibiskupské lesy a statky Olomouc s. r. o.
Náklady na projekt:	32 484 787 Kč	10 mil. Kč
Zafinancoval:	Operační program Lesy ČR, s. p Świeradów Zdrój Nadleśnictwo Świeradów Svazek obcí Smrk	Rychlebské stezky z. s. Olomoucký kraj Sponzoring
Kilometráž:	86,3 km	70 km
Nástupní místo:	Nové Město p. Smrkem	Černá Voda
Počet okruhů/trailů:	12	15
Typy obtížností:	4	5
Vstupné:	ne	ne
Návštěvnost 2018:	72 tis. návštěvníků	60 tis. návštěvníků
Celková návštěvnost	450 tis. návštěvníků	400 tis. návštěvníků
Roční náklady na údržbu stezek:	700 tis. Kč	1, 5-2,5 mil. Kč
Nejbližší konkurence:	Trutnov Trails (113 km, 1:51 h autem)	Single trails Dolní Morava (57 km, 1:03 h autem)
Dostupnost z Prahy:	141 km (1:40 h autem)	242km (3:13 h autem)
Ekonomický přínos pro region:	39 mil. Kč za rok 2018	43 mil. Kč za rok 2018

*Tabulka č. 16: Základní obecné aspekty Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek;
zdroj: viz samostatné podkapitoly*

Rychlebské stezky a Singltrek pod Smrkem představují rozsáhlou síť lesních terénních stezek pro cyklisty, jež se nazývají singltrek, trail či singltrail. Obě destinace situované v zapomenutém polském pohraničí chráněné krajinné oblasti Jizerských, respektive Rychlebských hor, se v minulosti potýkala s vysokou nezaměstnaností. Singltrek otevřený roku 2008 sice disponuje delší kilometrází (86,3 km), za to menším množstvím okruhů (12). Rychlebské stezky zprovozněné o rok později nabízí na 70 kilometrech 15 přírodních trailů v 5 stupních obtížnosti. Zatímco na singltreky pod Smrkem se lze napojit ze tří oficiálních nástupních míst¹⁶ (Singltrek Centrum a Centrum

¹⁶ Do práce nezahrnujeme nejnovější nástupní místo Centrum Rowerowe ve Świeradówě Zdróji. Stezky na polské straně Singltreku sice zmiňujeme, započítáváme do celkové kilometráže, ale nepovažujeme za stěžejní, neboť jsou v gesci jiného provozovatele.

U Kyselky v Novém Městě pod Smrkem, Bikecentrum v Lázních Libverda), Rychlebské stezky vyráží přímo ze Základny RS v Černé vodě. Ani v jednom případě nejsou stezky zpoplatněny, v Rychlebech je ovšem tradicí si zakoupit svítivý náramek na řídítka kola v ceně 70 Kč. Výstavbu Singltreku zafinancovali výslednou částkou přes 32 mil. Kč: Operační program přeshraniční spolupráce, Lesy ČR, s. p; Świeradów Zdrój; Nadleśnictwo Świeradów a Svazek obcí Smrk. Oficiálním provozovatelem české strany stezek je obecně prospěšná společnost *Singltrek pod Smrkem o. p. s.*, v jejímž čele ani členstvu se nenachází zakladatel projektu T. Kvasnička, který pouze spravuje jedno z 3 oficiálních nástupních míst – Singltrek Centrum. Problematická je spolupráce s polskou stranou Singltreku, která po vzájemných neshodách začala užívat jiný název – Single Track. P. Horník je naopak od počátku jediným jednatelem *Rychlebských stezek z. s.*, tedy spolku provozujícím a udržujícím stezky. Stezky totiž byly financovány zvláště z jeho osobních finančních zdrojů, dále samozřejmě z dotací Olomouckého kraje a sponzoringu. Vybudování jádra destinace čítalo přibližně 10 mil. Kč. Traily nebyly na rozdíl od Singltreku budovány stavební firmou, ale „svépomocí“, díky čemuž je celková částka výrazně nižší. Majiteli pozemků, na nichž se nachází stezky, jsou státní podnik Lesy České republiky, v případě Rychleb ještě Arcibiskupské lesy a statky Olomouc s. r. o., jimž se od roku 2019 odvádí nájemné 70 tis. Kč ročně.

Obě centra vykazující obdobnou návštěvnost – přibližně 60 až 70. tis. ročně a 400 až 450 tis. návštěvníků od otevření destinace – přináší do místních ekonomik desítky milionů ročně. Roční náklady na údržbu činí v případě Singltreku 700 tis. Kč, naopak Rychlebské stezky do údržby investují výrazně více, a to přes 1, 5 mil. Kč. Obě destinace situované v odlehlých koutech České republiky jsou dostupné nejlépe automobilem, vlakové či autobusové spojení je kvůli přestupům zdlouhavé. Singltrek je autem dostupnější z Prahy (141 km, 1:40 h), Rychlebské stezky z Brna (190 km, 2: 43 h). Nejbližší konkurenci Singltreku představují Trutnov trails (113 km, 1:51 h autem), Rychlebám mohou konkurovat Single trails Dolní Morava (57 km, 1:03 h autem).¹⁷ Destinace jsou ovšem natolik vzdálené a jejich nabídka stezek omezená, že nelze v plném slova smyslu hovořit o přímé konkurenci. Kupříkladu sám P. Horník ostatní trail centra za konkurenty nepovažuje, dokonce se sám účastnil projektování Trutnov Trails (Horník, 2017).

¹⁷ Všechny uvedené vzdálenosti, kilometrů i časová dostupnost, byly čerpány z *Google maps*.

7. 2 Stezky

	Singltrek p. Smrkem	Rychlebské stezky
Kilometráž:	86,3 km	70 km
Počet okruhů/trailů:	12	15
Typy obtížnosti:	4	5
Nástupní místa:	Singltrek Centrum Centrum U Kyselky Bikecentrum Libverda	Základna RS
Podklad stezek:	hliněný	kamenitý
Nejlepší trail:	Hejnický hřeben	Superflow
Traily nižší obtížnosti:	2	3
Traily vyšší obtížnosti:	10	12
Flow traily:	Hejnický hřeben Okolo Měděnce	Superflow
Stoupační traily:	Asfaltový traverz	Trail Dr. Wiessnera Biskupský
Nejvyšší bod:	697 m. n. m. (Okolo Měděnce)	802 m. n. m. (Wales)
Pro děti:	ano	spíše ne
Pro handicapované:	ano	ne
Pro začátečníky:	ano	spíše ne
Nutnost celoodpruženého kola:	ne	ano
Elektrokola povolena:	ano	ne
Vstupné:	ne	ne
Provoz:	celoroční	31. 3. – 1. 11.
Stálé značení:	ano	ano
Mapky stezek:	online i tištěné	online i tištěné
Roční náklady na údržbu:	700 tis. Kč	1,5–2,5 mil. Kč
Kvalita provedení stezek:	střední	vysoká
Celoroční cestáři/trailbildeři:	3	5 až 6

Tabulka č. 17: Informace týkající se stezek; zdroj: viz samostatné podkapitoly

V úvodu je třeba upozornit na rozdílné užívání synonymních výrazů pro stezky. Zatímco pod Smrkem užívají pro tento specifický typ ježdění výraz singltrek, v Rychlebech slovo trail či stezka. Ve výsledku se ovšem jedná o pojmenování téhož. Singltrek pod Smrkem poskytuje nejdelší kilometráž trailů v České republice (86,3 km) a díky stezkám různé obtížnosti je označován za nejkomplexnější trail centrum u nás. Na 12 okruzích na území Česka a Polska si lze vybrat stezky zelené (pro všechny), modré (snadné), červené (středně těžké) a černé (těžké) barvy. K trailům nižší obtížnosti

se řadí modrý Hřebenáč, zelená Nástupní stezka, ale také řada sekcí z červeně značených stezek. Díky hladkému, hlinitému podkladu vyčištěnému od kamenů a kořenů jsou stezky bezpečné i pro děti či začátečníky. Nástupní stezku mohou využít dokonce cyklisté na handbiku. Těžké černé singltreky, vhodné spíše pro sjezdaře, zastupují jen dva okruhy – Hejnický hřeben a Okolo Měděnce.

Rychlebské stezky představují naprostý opak, technicky nejnáročnější bikování v České republice v převažujícím kamenitém terénu. Trasy v délce 65 kilometrů sice nabízí dokonce 5 stupňů obtížnosti, ovšem lehčí modré traily zastupují jen Trail podél Černého potoka, Vidnavský okruh a Trail lesů ČR – všechny se nachází v opačném směru od Základny RS. Zbýlých 12 stěžejních singltreků pro zkušené terénní cyklisty se dle obtížnosti dělí dále na fialové (s hladkým povrchem), červené (středně obtížné), zelené (stoupací) a černé (těžké). K bezpečnému přejetí obrovských balvanů na černých stezkách jako Wales či Velryba je zapotřebí vytříbená technika a celoodpružené kolo. Upozorňujeme, že rovněž červeně značené rychlebské traily by patřily v jakémkoliv jiném českém trail centru k těm černým, tedy nejnáročnějším. Převážná většina stezek tedy není určena dětem ani začínajícím bikerům.

Přední český mountainbikový časopis *Velo* označil za nejlepší singltrail pod Smrkem černý Hejnický hřeben. Vyzdvihl zvláště jeho flow sekce Kočičí, Nad Bílým potokem a Nad Hejnicemi. Další flow úseky přináší druhá černá stezka Okolo Měděnce či červená sekce K Hubertce. Rychlebský Superflow trail byl ovšem oceněn známkou IMBA flow trails, čímž se zařadil mezi sedm trailů na světě pyšnicích se tímto oceněním. *Velo* jej po právu označilo za nejlepší trail v České republice (Hronza, Tatarkovič; 2017). Rychlebské stezky rovněž nabízí jediný po celé své délce stoupací trail Dr. Wiessnera, jímž se lze napojit na další okruhy pod Sokolím vrchem (Wales, Tajemný, Superflow), a jemuž se tedy nelze vyhnout. Obdobná varianta se na Singltreku nevyskytuje, jediný stoupavý okruh zastupuje Asfaltový traverz, ovšem jak název napovídá, nejedná se o trail, ale asfaltovou přípojku na další okruhy.

Destinace Singltreku pod Smrkem poskytuje tři oficiální nástupní místa, odkud se lze napojit na stezky. Nejlépe vybavené Singltrek Centrum, dále Centrum U Kyselky (obě v Novém Městě) a nejmenší Bikecentrum v Lázních Libverda. Ze Singltrek Centra lze nejlépe vyrazit na nejjednodušší okruh Hřebenáč či přes Nástupní stezku na polské traily Nad Czerniawą a Zajęcznik. Centrum U Kyselky drží strategicky nejlepší pozici,

na všechny okruhy je obdobně daleko, z Bikecetra je možné se přímo napojit jen černý Hejnický hřeben. Každé z center spravuje odlišný provozovatel, vzájemně si tedy konkurují, ovšem všechna obdobnou měrou přispívají na financování údržby stezek, jíž provádí obecně prospěšná společnost *Singltreku od Smrkem o. p. s.* Proti tomu Rychlebské stezky provozují jediné oficiální nástupní místo – Základnu RS situovanou v obci Černá Voda. Provozovatel základny *Rychlebské stezky z. s.* zároveň celou lokalitu trailů spravuje a jako jediný subjekt rovněž financuje její údržbu. Všechny stezky počínají a končí právě u Základny, což velmi usnadňuje logistiku přesunů.

Singltrailly pod Smrkem jsou oficiálně otevřeny po celý rok (24 hodin denně), jejich užívání v zimě se ovšem nedoporučuje. Během jara dochází k revitalizaci stezek, mohou se tak objevit uzavírky. Mimo sezónu navíc nejsou nástupní místa v provozu. Rychlebské stezky naopak určují přesnou otevírací dobu od 31. března do 1. listopadu, po 20 hod. platí zákaz jízdy po stezkách. V posledních letech je oblast Rychlebský hor zasažena kůrovcovou kalamitou, po většinu sezóny 2019 tak nebyly kupříkladu zpřístupněny modré okruhy, v mimosezónní pauze se tedy intenzivně pracuje na obnově stezek zničených těžbou dřeva. Ani v jednom případě nejsou trailly zpoplatněny, v Rychlebech je ovšem tradicí si zakoupit svítivý náramek na řídítka v ceně 70 Kč, jímž se přispívá na údržbu stezek. Obě lokality jsou celoročně a přehledně značeny dřevěnými ukazateli s názvy trailů, na Singltreku včetně barevného označení obtížnosti. Tištěné mapky stezek jsou v dostání v nástupních místech, online na webových stránkách center. Rychlebské stezky je aktualizují rychleji, v mapách na polské a české straně Singltreku se kupříkladu liší délky okruhů Nad Czerniawą a Zajęcznik. Rychlebské informační tabule a značení jsou rovnocenně vedeny v češtině i polštině, na Singltreku lze informace na deskách najít ještě německy a anglicky.

Rozdílný postoj jsme zaznamenali ve vztahu k novému cyklistickému trendu, elektrokolům. Zatímco Rychlebské stezky elektrokola povolují jen pro uživatele starší 55 let, na všech nástupních místech Singltreku si je lze dokonce zapůjčit. Pavel Horník upozorňuje v tomto případě na výrazně vyšší náklady vynaložené na údržbu stezek spojené s opotřebením. Jedno e-kolo projede po trailu vícekrát než kolo normální, na úzkých stezkách tlačí ostatní bikery před sebou. Navíc elektrokolo užívají většinou fyzicky i technicky horší jezdci, jejichž nedokonalá jízda stezky ničí.

Roční náklady na údržbu činí v případě Rychlebských stezek 1, 5 až 2, 5 mil. Kč, Singltrek do údržby investuje pouze 700 tis. Kč. Zatímco *Singltrek o. p. s.* financuje údržbu z přijatých příspěvků obcí Svazku Smrk, nástupních míst a provozních dotací, *Rychlebské stezky z. s.* pokrývají 80 % nákladů z dobrovolných příspěvků a doprovodných služeb. Celosezónně se na údržbě trailů pod Smrkem podílí tři cestáři, kteří na rozdíl od 5 až 6 profesionálních rychlebských trailbuilderů nejsou dostatečně kvalifikovaní. Několikaletou tradicí je také organizování tzv. „kopáčských brigád“, jichž se účastní desítky dobrovolníků ročně. Singltrek Centrum sice také pořádá brigády na stezkách, ale výrazně nižším úspěchem. V kvalitě provedení trailů a jejich údržbě vítězí výborně odvodněné Rychlebské stezky, nikde nepřekáží kořeny, dřevěné lávky jsou ve výborném stavu. Na Singltreku v mnoha místech chybí odtok a vytváří se hluboké kaluže, zvláště na nejstarší stezce Hřebenáč. Nebezpečné kořeny v úrovni kotníků až kolen překáží na mnoha dalších trailech. Zatímco v Rychlebech nepostřehnete žádný umělý zásah do přírody, nikde se nevyskytuje zbylý stavební materiál, na Smrku tyto zásahy patrné jsou. Polské stezky Singltreku jsou provozovány jinou společností, v dřívějších letech proto byla jejich údržba silně zanedbávána.

7.3 Doprovodné služby a propagace

Nástupní místo:	Základna RS	Singltrek Centrum	Centrum U Kyselky	Bikecentrum Libverda
Lokalizace:	Černá Voda	Nové Město p. Smrkem	Nové Město p. Smrkem	Lázně Libverda
Otevírací doba:	duben - listopad	duben - listopad	duben - říjen	duben - říjen
Půjčovna kol:	ano (24 ks)	ano (68 ks)	ano (34 ks)	ano (25 ks)
-online rezervace:	ano	ano	ano	ano
-značky kol:	GT	Orange Rock Machine	Trek	Rock Machine Merida
-hardtail:	450 Kč/den	590 Kč/den	nenabízí	nenabízí
-celoodpružené:	950 Kč/ den	790 Kč/den	700 Kč/den	690 Kč/ den
-elekrokolo:	nenabízí	1390 Kč/den	1350 Kč/den	1090 Kč/den
-kauce:	4. tis./8 tis. Kč	ne	ne	1000 Kč
Občerstvení:	ano (restaurace)	ano (restaurace)	ano	ano
Sociální zařízení:	ano	ano	ano	ano
Ubytování:	ano	ano	ne	ne
Kemp:	240 Kč/noc	150 Kč/noc		
Mytí kol:	ano	ano	ano	ano
Cykloshop:	ano	ano	ano	ne
Servis:	ano	ano	ano	ano
Pumptrack	ano	ano	ne	ne
Parkoviště:	50 Kč/den (100 míst)	50 Kč/den (150 míst)	50 Kč/den (60 míst)	50 Kč/den (30 míst)
Kurzy výuky:	jednodenní dvoudenní	jednodenní dvoudenní	ne	ne
-pro děti:	1390 Kč/ 2990 Kč	1500 Kč/ 2600 Kč		
-pro dospělé:	1490 Kč/ 3100 Kč	1500 Kč/ 2600 Kč		
-privátní výuka:	2800 Kč (1 osoba) 2100 Kč (2 osoby) 1500 Kč (3 a více)	2990 Kč (1 osoba) 1990 Kč (2 osoby) 1490 Kč (3 a více)		
	Rychlebské stezky		Singltrek pod Smrkem	
Jazykové mutace webových stránek:	čeština, polština, angličtina		čeština, polština, němčina, angličtina	
Počet sledujících na facebooku:	22 641 sledujících		23 219 sledujících	
Instagram:	neprovozují		neprovozují	

Tabulka č. 18: Doprovodné služby nástupních míst; zdroj: viz samostatné podkapitoly

Všechny tři oficiální česká nástupní místa Singltreku pod Smrkem (Singltrek Centrum, Centrum U Kyselky, Bikecentrum Libverda) i jediné nástupní místo Rychlebských stezek (Základna RS) nabízí širokou paletu kvalitních doprovodných služeb: půjčovnu kol s online rezervací, občerstvení, sprchy a toalety, mytí kol, servis kol, parkoviště. Nejvyšší standard poskytují Základna RS a Singltrek Centrum, kteří zároveň nabízí ubytování v přilehlých kempech (150 Kč, respektive 240 Kč/ osoba/

stan/ auto/ noc), kurzy výuky pro děti i dospělé (včetně privátní výuky), nabídku občerstvení na restaurační úrovni a pumptrackovou dráhu. Každé z center pod Smrkem spravuje odlišný provozovatel, vzájemně si tedy v nabízených službách konkurují.

Nejvýraznější rozdíl lze zaznamenat v oblasti půjčování kol, ať už v nabídce značek, množství, ceně či postoji k e-kolům. Nástupní místa Singltreku poskytují značky Orange, Rock Machine, Trek a Merida, Základna RS půjčuje značku GT. Pouze v Singltrek Centru je možné si vybrat mezi celoodpruženým kolem, hardtailem a elektro kolem, Kyselka a Bikecentrum hardtaily nepůjčují. Naopak nejvyšší kauci za půjčení kola požaduje Základna RS (4 až 8 tis. Kč) a Centrum U Kyselky (1. tis. Kč), v Singltrek Centru a Bikecentru se kauce neskládá. Všechna nástupní místa pod Smrkem poskytují celkem 127 kusů kol k zapůjčení, Rychlebské stezky pouze 24 kusů. Zatímco na Singltreku se půjčují také elektrokola (1090 až 1390 Kč/den), na Rychlebských stezkách jsou e-biky zakázány.

Singltrek Centrum a Základna RS rovněž organizují výukové programy s profesionálními lektory pro dospělé i děti. Dvoudenní kempy na Singltreku jsou sice dražší (pro dospělé 1490 Kč/jednodenní, 3190 Kč/dvoudenní), ale zahrnují oběd a svačinu, v Rychlebech jen samotnou výuku (pro dospělé 1500 Kč/jednodenní, 2600 Kč/dvoudenní). Na Rychlebských stezkách si lze zase předem vybrat ze tří úrovní kurzů (základní, pokročilá, ladies) a pro zajištění individuálního přístupu se kempu účastní maximálně sedm účastníků. Ceny za privátní výuku se pohybují v obdobné výši. V oblasti mediální propagace na webových stránkách a sociálních sítích si obě lokality vedou obdobně. Webové stránky Rychlebských stezek jsou přístupné v češtině, polštině a angličtině, Singltrek pod Smrkem uvádí ještě mutaci německou. Počet fanoušků na Facebooku dosahuje 22. tis., respektive 23. tis. sledujících. Singltrek ani Rychlebské stezky neprovozují účet na instagramu.

7. 4 Dopravní dostupnost

	Vzdálenost do Nového Města	Vzdálenost do Černé Vody
Automobilová doprava:		
-z Prahy	144 km (1:43 h)	243 km (3:13 h)
-z Brna	337 km (3:28 h)	190 km (2:32 h)
-z krajského města	32 km (35 min)	109 km (1:53 h)
-z polských hranic	2, 8 km (3 min)	10, 5 km (13 min)
Autobusová doprava:		
-z Prahy	156 km (3:35 h)	252 km (6:45 h)
-z Brna	368 km (6:24 h)	216 km (4:43 h)
-z krajského města	40 km (1:15 h)	130 km (3:18 h)
Železniční doprava:		
-z Prahy	207 km (4:38 h)	270 km (3:34 h) – do Jeseníku
-z Brna	360 km (6:38 h)	212 km (3:45 h) – do Jeseníku
-z krajského města	40 km (58 min)	112 km (2:02 h) – do Jeseníku
Nemotorová doprava:		
-z Liberce	25, 6 km (1001m převýšení)	x
-z Jeseníku	x	10, 7 km (531m převýšení)

Tabulka č. 19: Dopravní dostupnost Nového Města pod Smrkem a Černé Vody; zdroj: Google maps

Obě destinace situované v odlehlých koutech České republiky jsou dostupné nejlépe automobilem, vlakové či autobusové spojení je kvůli komplikovaným přestupům zdlouhavé.¹⁸ Singltrek je dostupnější autem z Prahy (144 km, 1:43 h), Rychlebské stezky naopak z Brna (190 km, 2:32 h). Zatímco z krajského Liberce zabere cesta autem jen něco přes 30 minut, z Olomouce do Černé Vody se blíží téměř 2 hodinám. Obdobně krátká vzdálenost dělí obě lokality od polských hranic, z Nového Města se jedná dokonce o pouhé 3 minuty.

Autobusová dostupnost obou lokalit je velmi nepříznivá včetně dostupnosti z krajských měst. Pro Nové Město vychází mírně lépe, nejrychlejší přímý spoj z Liberce ovšem jezdí pouze 3x denně dle směnového provozu místních podniků. Z Olomouce do Černé Vody je zapotřebí minimálně 2x přestoupit (Jeseník, Stará Červená Voda) a cesta zabere přes 3 hodiny. Díky společnosti Student Agency se lze z Prahy do Nového Města dostat za 3: 35 hod. a do Černé Vody za 4:43 hod. I tak je ovšem dojezdová vzdálenost ze všech větších měst České republiky velice zdlouhavá. Většina autobusů navíc neumožňuje přepravu jízdních kol.

¹⁸ Vzdálenost a časová dostupnost automobilové, autobusové a železniční dopravy byla čerpána z *Google maps*. Pro dostupnost nemotorové dopravy jsme vycházeli z map na portálu *Cykloserver*.

Nejsnazší dostupnost veřejné dopravy představuje vlakové spojení Liberec – Nové Město pod Smrkem. Přímý spoj vyjíždí každou hodinu a cesta trvá pouze 58 minut. Vlaková spojení z dalších měst jsou opět velice komplikovaná. Do Černé Vody navíc nevede železnice, je třeba tedy vystoupit v Jeseníku a dále pokračovat autobusem. Hlavní výhodou vlaků je ovšem v celku pohodlná a levná přeprava jízdních kol.

Poslední možnost dopravního spojení reprezentuje nemotorová doprava – tedy jízda na jízdním kole. Vzdálenost Nového Města od Liberce čítá po turisticky značených cestách 25, 6 km s převýšením 1001 m. Tato trasa vede od Kateřinek po modré jizerské magistrále, přes Olivetskou horu až na Bílou kuchyni. Odtud sjíždí po Poutní stezce do Ferdinandova, dále přes Hejnice až do Lázní Libverda po asfaltu a nakonec po zelené značce do Nového Města. Již v Lázních Libverda je možné se napojit na Singltrek (Hejnický okruh). Cesta na kole z centra Jeseníku po červené turistické značce vedoucí přímo k Základně Rychlebských stezek činí pouhých 10, 7 km s převýšením 531 m.

Jak je vidět, dostupnost destinací veřejnou dopravou není ideální a s velkou pravděpodobností jí mnoho návštěvníků nevyužívá. Rychlebské stezky v tomto srovnání dopadly hůře, bylo by na místě přemýšlet o zřízení cyklobusu z Jeseníku.

7. 5 Návštěvnost

Lokalita	Singltrek p. Smrkem	Rychlebské stezky
Celková návštěvnost:	450 tis.	400 tis.
Návštěvnost v roce 2018:	72 tis.	60 tis.
Dle národnosti:		
-Češi:	63 %	84 %
-Praha:	31, 5 %	9, 8 %
-Poláci:	25 %	5 %
-Němci:	7 %	x
-Slováci:	x	8 %
-jiní:	5 %	3 %
Dle pohlaví:		
-muži:	82 %	74 %
-ženy:	18 %	26 %
Dle věku:		
-30 až 44 let:	x	40 %
-30 až 39 let:	49 %	x
2 až 3 strávené noci:	39 %	32 %

Tabulka č. 20: Návštěvnost Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek; zdroj viz samostatné podkapitoly

Data uvedená v této kapitole kombinují informace poskytnuté provozovateli (*Rychlebské stezky z. s.*, *Singltrek o. p. s.* a Singltrek Centrum) s daty vycházejícími z dotazníkového šetření v rámci diplomové práce *Rychlebské stezky – ekonomické dopady MTB ČR* (Hort, 2018) a *Studie proveditelnosti záměru Singltreku Písecké hory* (Kozumplíková a kol, 2016). Provozovatel Rychlebských stezek totiž systematický monitoring návštěvnosti neprovádí, *Singltrek o. p. s.* sice ano, ovšem nikoliv od počátku provozu destinace. Navíc tento způsob monitoringu bývá nepadán za nepřesnost.

Přesná statistika celkové ani roční návštěvnosti tedy neexistuje, od otevření obou lokalit však několikanásobně vzrostla. Rychlebské stezky odhadují absolutní návštěvnost na 400 tis. a Singltrek pod Smrkem dokonce přes 450. tis. návštěvníků. V sezóně 2018 zavítalo do Rychleb 60 tis. bikerů, na Singltrek dokonce 72 tis. osob. Stěžejní podíl návštěvnosti zastávají Češi, v případě destinace pod Smrkem z Prahy (31, 5 %), na Rychlebské stezky míří převážně z Brna (10 %) a rovněž z Prahy (9, 8 %). Díky stezkám na polské straně Singltreku tvoří druhou nejčetnější národnost Poláci (25 %), v Rychlebech se jedná naopak o Slováky (8 %). Polští bikeři zde i přes blízkost státní hranice zastupují kupodivu jen 5 %. Valnou většinu cyklistů v obou trail centrech tvoří muži (82 %, respektive 74 %) ve věkové skupině 30 až 44 let. Nepřesnost dat lze demonstrovat kupříkladu na vyšším procentuálním zastoupení žen na Rychlebských stezkách (26 %) oproti Singltreku pod Smrkem (18 %), přestože se jedná o technicky výrazně obtížnější destinaci. Dal by se tedy předpokládat přesně opačný výsledek. Návštěvníci obou lokalit zde stráví nejčastěji 2 nebo 3 noci (39 %, respektive 32 %).

7. 6 Ekonomické dopady na region

	Singltrek pod Smrkem		Rychlebské stezky		
Ekonomický přínos:	39 mil. Kč za rok 2018		43 mil. Kč za rok 2018		
	Podíl nezaměst. osob (2009)	Podíl nezaměst. osob (2018)		Podíl nezaměst. osob (2010)	Podíl nezaměst. osob (2018)
Nové Město:	15, 05 %	6, 20 %	Černá Voda:	19, 34 %	5, 14 %
Hejnice:	10, 94 %	3, 56 %	Stará Č. Voda:	19, 14 %	9, 72 %
Lázně Libverda:	9, 40 %	4, 23 %	Vidnava:	15, 83 %	9, 11 %
	Nové Město pod Smrkem		Černá Voda		
Ubytovací a stravovací podniky:	55 podniků		17 podniků		
Hromadná ubytovací zařízení:	4 zařízení		3 zařízení		
Počet lůžek:	345 lůžek		121 lůžek		
Počet přenocování:	12 375 přenocování		6 981 přenocování		

Tabulka č. 21: Ekonomické dopady Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek na region; zdroj: viz samostatné podkapitoly

Obě trail centra byla vybudována v ekonomicky slabých oblastech trpících vysokou nezaměstnaností – Novoměstsko, Jesenicko. Cílem realizace projektů se tedy stal rovněž rozvoj podnikatelských aktivit v sektoru služeb, vytvoření nových pracovních pozic a posílení ekonomiky celého regionu. Významné pozvednutí návštěvnosti včetně synergických efektů vycházejících z vybudování sítí stezek se promítlo v případě Rychlebských stezek především do obcí Černá Voda, Vidnava a Stará Červená Voda; v rámci Singltreku pod Smrkem do Nového Města pod Smrkem, Lázní Libverda, Hejnic či polského Świeradów-Zdrój. Informace přímého dopadu projektů na růst tržeb lokálních provozoven sice nelze přesně kvantifikovat, avšak provozovatelé center a starostové obcí se na něm jednoznačně shodují. Odhad průměrné denní útraty v Rychlebech činí 700–750 Kč/za den, na Singltreku 500–600 Kč/den. Řada návštěvníků Singltreku pocházejících z nedalekého z Liberce volí pouze jednodenní návštěvu, jejich průměrná denní útrata tedy nezahrnuje ubytování. Černá Voda je naopak vzdálená větším městům, přespání volí většina osob. Obě destinace každoročně přináší do místních ekonomik přibližně 40 mil. Kč.

Ekonomické přínosy lze ovšem demonstrovat na datech Českého statistického úřadu, a sice srovnáním podílu nezaměstnaných osob v obcích, respektive uchazečích o zaměstnání v evidenci úřadu práce před vznikem Singltreku (2009) v komparaci s loňskou sezónou 2018. V porovnání s roky před otevřením (2009, 2010) a po 10 letech provozu center byl ve všech sledovaných obcích zaznamenán významný pokles podílu nezaměstnaných osob. Z vesnic poblíž Rychlebských stezek poklesla nezaměstnanost nejvýrazněji v Černé Vodě – o 14,2 % (o 62 osob), z obcí Svazku Smrk zase v Novém Městě – o 8,85 % (o 243 osob). Tento pokles byl tedy evidován v obcích, které se nachází přímo v epicentru trail center. V celkovém součtu poklesu podílu nezaměstnaných osob v obcích s přímou návazností na singltreky tedy vyšlo srovnání lépe pro Rychlebské stezky (30,34 % versus 21,4 %).

Ekonomické benefity vážící se na obě destinace lze zaznamenat taktéž v nárůstu ubytovacích a restauračních zařízení. Dle ČSÚ Nové Město pod Smrkem pro rok 2018 disponovalo 55 podniky zaměřenými na ubytování, stravování a pohostinství, 4 hromadnými ubytovacími zařízeními, která nabízela celkem 345 lůžek, a 12 375 přenocováními. V Černé Vodě bylo za stejné období registrováno 17 podniků, 3 hromadná ubytovací zařízení nabízející celkem 121 lůžek a 6 981 přenocování. V tomto ukazateli naopak nabízí více služeb Nové Město pod Smrkem. Upozorňujeme však, že v obou případech je nabídka lůžek reálně mnohonásobně vyšší. Přes portál *airbnb.cz* je možné v blízkém okolí nalezenou dalších desítky ubytovacích zařízení.

8. VÝSLEDKY

Cílem následující kapitoly je demonstrovat výsledky vyšlé ze vzájemné socioekonomické komparační analýzy Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek – tedy nejstarších a nejnavštěvovanějších trail center v České republice. Komparace byla provedena v následujících proměnných: základní parametry, stezky, doprovodné služby, dopravní dostupnost, návštěvnost a ekonomické dopady na region. Získané výsledky jsme klasifikovali na základě shodných a rozdílných znaků obou destinací. První část této kapitoly se zaměřuje na shodné znaky lokalit.

SHODNÉ ZNAKY OBOU LOKALIT:	
-inspirace ve Walesu (D. Davis)	-pozitivní ekonomické dopady
-počátek realizace (2008)	-zvýšení turistické návštěvnosti
-majitel pozemků (Lesy ČR)	-snížení podílu nezaměstnaných osob
-ocenění IMBA Ride Center	-zvýšení restauračních a ubytovacích zařízení
-barevné značení obtížnosti stezek	-vysoký standard doprovodných služeb
-vstupné zdarma	-informační tabule v cizích jazycích
-zapomenutý region v polském pohraničí	-mediální propagace

Tabulka č. 22: Shodné znaky Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek; zdroj: viz samostatné podkapitoly

Obě tyto destinace stály u zrodu fenoménu singltreku v České republice, jejich zakladatelé Tomáš Kvasnička (Singltrek pod Smrkem) a Pavel Horník (Rychlebské stezky) společně čerpali inspiraci ve Walsu od designéra D. Davise. Projekty započaly s realizací v témže roce 2008, v raných fázích vzájemně participovaly. Majitelem pozemků, na nichž se nachází traily, je státní podnik Lesy České republiky, v případě Rychleb ještě Arcibiskupské lesy a statky Olomouc s. r. o. T. Kvasnička a P. Horník byli tedy pouze realizátory projektu, nikoliv vlastníci, Horník navíc figuruje jako provozovatel (Rychlebské o. s.). Obě trail centra obdržela řadu ocenění z oblasti cestovního ruchu, tím nejvýznamnějším bylo zařazení na listinu tzv. IMBA Ride Center, které uděluje Mezinárodní Mountabiková Asociace. Destinace barevně rozlišují stezky dle náročnosti – Singltrek (zelená, modrá, červená, černá), Rychlebské stezky (modrá, fialová, červená, zelená, černá). Ani v jednom případě nejsou stezky zpoplatněny.

Původně se lokality situované v zapomenutém polském pohraničí CHKO Jizerské, respektive Rychlebské hory, potýkaly s vysokou nezaměstnaností a nulovým cestovním ruchem. Od spuštění plnohodnotného provozu (sezóna 2009, 2010) zaměřilo do každého z center přes 400 tis. návštěvníků, v loňské sezóně 2018 zavítalo do Rychleb i na Singltrek přes 60 tis. osob. Čeští návštěvníci pocházejí nejčastěji z Prahy a Brna, další národnosti zastávají Poláci, Slováci či Němci. Valnou většinu cyklistů v obou trail centrech tvoří muži věkové skupiny 30 až 44 let. Návštěvníci obou lokalit zde stráví nejčastěji 2 nebo 3 noci.

Významné pozvednutí návštěvnosti včetně pozitivních ekonomických dopadů se promítlo především do obcí Černá Voda, Vidnava a Stará Červená Voda; v rámci Singltreku do Nového Města pod Smrkem, Lázní Libverda, Hejnic či polského Świeradów-Zdrój. V porovnání s roky před otevřením a po 10 letech provozu byl ve všech sledovaných obcích zaznamenán významný pokles podílu nezaměstnaných osob. Nejvýrazněji poklesla nezaměstnanost v Černé Vodě (o 14, 2 %) a Novém Městě pod Smrkem (o 8, 85 %). Tento pokles byl tedy evidován v obcích, které se nacházejí přímo v epicentru trail center. V celkovém součtu poklesu nezaměstnanosti v obcích s přímou návazností na singltreky vyšlo srovnání lépe pro Rychlebské stezky (30, 34 % versus 21, 4 %). V ukazateli nárůstu ubytovacích a restauračních zařízení naopak nabízí více služeb Nové Město pod Smrkem. Obě destinace přináší každoročně do místních ekonomik přibližně 40 mil. Kč.

Všechna nástupní místa poskytují obdobně vysoký standard doprovodných služeb - půjčovnu kol s online rezervací, občerstvení, sprchy a toalety, mytí kol, servis kol, parkoviště. Základna RS a Singltrek Centrum navíc nabízí ubytování v přilehlých kempech, kurzy výuky pro děti i dospělé a pumptrackovou dráhu. Rozdíly lze zaznamenat jen v nabízených značkách a množství kol, ceně za půjčované a kauci. Kupříkladu v Bikecentru Libverda poskytují celoodpružené kolo o 260 Kč levněji než na Základně RS, kde je navíc zapotřebí kauce 4 až 8 tis. Kč. Všechna nástupní místa pod Smrkem poskytují celkem 127 kusů kol k zapůjčení, Rychlebské stezky pouze 24 kusů. V tomto srovnání naopak vychází lépe Singltrek pod Smrkem. V oblasti mediální propagace na webových stránkách a sociálních sítích si obě lokality vedou obdobně. Informační tabule jsou rovněž v obou lokalitách vedeny i v cizích jazycích (polština, angličtina, němčina).

Obě destinace situované v odlehlých koutech České republiky jsou dostupné nejlépe automobilem, vlakové či autobusové spojení je kvůli komplikovaným přestupům zdlouhavé. Singltreku je dostupnější autem z Prahy (144 km, 1:43 h), Rychlebské stezky naopak z Brna (190 km, 2:32 h). Zatímco z krajského Liberce zabere cesta autem jen něco přes 30 minut, z Olomouce do Černé Vody se blíží téměř 2 hodinám. Obdobně krátká vzdálenost dělí obě lokality od polských hranic, z Nového Města se jedná dokonce o pouhé 3 minuty. Veřejnou dopravu s velkou pravděpodobností mnoho návštěvníků nevyužívá. Rychlebské stezky jsou přece jenom situované hůře, bylo by na místě přemýšlet o zřízení cyklobusu z Jeseníku.

ROZDÍLNÉ ZNAKY OBOU LOKALIT:	
-označení stezek	-kúrovcová kalamita
-kilometrů a počet okruhů	-náklady vynaložené na projekt
-podklad stezek	-kvalita provedení stezek
-obtížnost a její značení	-údržba a financování stezek
-vhodnost pro určitou skupinu uživatelů	-aktualizace map stezek
-počet nástupních míst	-pořádání brigád
-otevřací doba stezek	-legislativa a ochrana přírody
-postoj k elektrokolům	-atmosféra

Tabulka č. 23: Rozdílné znaky Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek; zdroj: viz samostatné podkapitoly

Zbývající část kapitoly upozorňuje na rozdílnosti lokalit Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek. První rozdíl je patrný již z rozlišného názvu destinací. Zatímco pod Smrkem užívají pro tento specifický typ ježdění výraz singltreku, v Rychlebech slovo trail či stezka. Ve výsledku se ovšem jedná o pojmenování téhož. Singltreku sice disponuje delší kilometrů (86,3 km), za to menším množstvím okruhů (12). Rychlebské stezky nabízí na 65 kilometrech 15 přírodních trailů v 5 stupních obtížnosti. Díky hladkému, hlinitému podkladu vyčištěnému od kamenů jsou stezky Singltreku pod Smrkem bezpečné pro děti a začátečníky. Kromě černě značených okruhů Hejnického hřebenu a Okolo Měděnce se jedná spíše o lehčí a středně náročné traily.

Rychlebské stezky představují naprostý opak, technicky nejnáročnější bikování v České republice v převažujícím kamenitém terénu, které lze snadno přirovnat k bike parku. I zde se nachází lehčí modré traily (např. Trail podél Černého potoka), pro bezpečné absolvování zbylých 12 stěžejních singltreků je však zapotřebí vytríbená technika a celoodpružené kolo. Barevné značení Rychlebských stezek totiž neodpovídá značení jiných center. Červeně značené rychlebské traily by patřily v jakémkoliv jiném českém trail centru k těm černým, tedy nejnáročnějším. Převážná většina stezek tedy není určena dětem ani začínajícím bikerům.

Zatímco na české singltreky pod Smrkem se lze napojit ze tří oficiálních nástupních míst (Singltrek Centrum a Centrum U Kyselky v Novém Městě pod Smrkem, Bikecentrum v Lázních Libverda), Rychlebské stezky vyrazí přímo ze Základny RS v Černé vodě, což velmi usnadňuje logistiku přesunů. Na Singltreku se ovšem díky těmto třem základnám nápor návštěvnosti v průběhu letních prázdnin rozptýlí. Singltrailly pod Smrkem jsou oficiálně otevřeny po celý rok (24 hodin denně), Rychlebské stezky naopak určují přesnou otevírací dobu od 31. března do 1. listopadu (do 20 hod. večerní). V posledních letech je navíc oblast Rychlebský hor zasažena kůrovcovou kalamitou, během sezóny se tak zavírají jednotlivé sekce či celé traily (např. Trail podél Černého Potoka). Na Singltreku se uzavírky objevují opravdu jen zřídka. Rozdílný postoj byl zaznamenán rovněž ve vztahu k elektrokolům. Rychlebské stezky e-kola povolují jen pro uživatele starší 55 let, kdežto všechna nástupní místa Singltreku je dokonce zapůjčují.

Na realizaci Singltreku pod Smrkem bylo vynaloženo výrazně více financí (32 mil. Kč) než na Rychlebské stezky (10 mil. Kč). Důvod spočívá v tom, že stezky Singltreku byly budovány stavební firmou, Rychleby naopak „svépomocí“ z řad zaměstnanců a brigádníků. Roční náklady na údržbu činí v případě Rychlebských stezek 1, 5 až 2, 5 mil. Kč, Singltrek do údržby investuje pouze 700 tis. Kč. Zatímco *Singltrek o. p. s.* financuje údržbu z přijatých příspěvků obcí, nástupních míst a provozních dotací, *Rychlebské stezky z. s.* pokrývají 80 % nákladů z dobrovolných příspěvků a doprovodných služeb. V kvalitě provedení trailů a jejich údržbě vítězí výborně odvodněné Rychlebské stezky. Na Singltreku v mnoha místech chybí odtok a vytváří se hluboké kaluže, nebezpečné kořeny mohou způsobit pád. V Rychlebech není zřetelný žádný umělý zásah do přírody, na Singltreku tyto zásahy patrné jsou. Celosezónně se na

údržbě trailů pod Smrkem podílí tři cestáři, kteří na rozdíl od 5 až 6 rychlebských trailbuilderů nejsou dostatečně kvalifikovaní. Údržbu stezek Singltreku pod Smrkem tedy nepovažujeme za dostatečnou. „Kopáčské brigády“ pořádané Rychlebskými stezkami každoročně přivádí desítky dobrovolníků, kteří se podílejí a údržbě stezek. Singltrek Centrum brigády organizuje nepravidelně a s výrazně nižším počtem dobrovolníků. Mapky stezek jsou v dostání v nástupních místech a na webových stránkách center. Rychlebské stezky aktualizují mapy trailů rychleji, v mapách na polské a české straně Singltreku se kupříkladu liší délky okruhů. Zásadní rozdíl mezi oběma lokalitami spatřujeme také v oblasti legislativy a ochrany přírody. Singltrek p. Smrkem je společným dílem Svazku obcí Smrk, České Mountainbikové Asociace, z. s. a státního podniku Lesy ČR, s. p. – ústředního investora. Oficiálním provozovatelem české strany stezek je *Singltrek o. p. s.*, polská strana Singltreku po vzájemných neshodách užívá název Single Track. Na projektu se tedy podílelo a stále podílí vysoké množství subjektů, Jizerské hory jsou navíc v CHKO, jakékoliv legislativní rozhodnutí vyžaduje odsouhlasení každé ze stran. Rychlebské stezky to mají v tomto ohledu „snadnější“, P. Horník je totiž od počátku jediným jednatelem sdružení *Rychlebské stezky z. s.* Traily byly financovány převážně z jeho osobních finančních zdrojů, přestože vlastníkem pozemků jsou logicky rovněž Lesy ČR, s. p.

Poslední rozdíl jsme zaznamenali v odlišné atmosféře těchto největších českých trail center. Na Rychlebských stezkách člověk oceňuje úsilí a nadšení týmu Pavla Horníka při budování celé destinace. V případě Singltreku pod Smrkem je stále cítit jakási pachů z někdejších mediálně protíraných sporů o vlastnictví díla. Návštěvníka sice zajímá spíše kvalita výsledného produktu, ovšem i na tento aspekt může být brán zřetel.

S ohledem na výše zmíněné výsledky sledovaných aspektů považujeme za „vítěze“ tohoto srovnání a nejlepší lokalitu svého druhu v České republice Rychlebské stezky. Vzhledem k osobním zkušenostem s proslulými americkými traily v Coloradu či Utahu se nebojíme Rychlebské stezky přirovnat i přes nejpřísnější hodnocení k nejslavnějším trail centrům na světě. Singltrek pod Smrkem řadíme především kvůli aktuálně nedobrému stavu stezek a jednostranně zaměřenému typu jednodušších trailů až na druhé místo. I tak se ovšem jedná o nejrozsáhlejší síť singltreků v České republice a zcela unikátní projekt s evropským přesahem.

9. DISKUZE A DOPORUČENÍ

Diplomová práce představila terénní cyklistiku jako plnohodnotnou a potenciální formu cyklistiky, jež by měla být zahrnována do modelu podpory cyklistické infrastruktury v České republice, a sice především v podobě přírodě blízké alternativy k dominujícím asfaltovým cyklostezkám – singltreku. Na příkladu severoamerických a velšských singltrekových lokalit jsme demonstrovali ekologickou a ekonomickou nenáročnost těchto úzkých lesních stezek, díky nimž lze enormně zvýšit cestovní ruch v zaostalých regionech. Kupříkladu velšská trail centra, která každoročně navštíví až 400 tis. bikerů, přináší do místní ekonomiky přibližně 630 mil. Kč. Pomocí několika dobře promyšlených projektů přírodě blízkých cest vznikl nový sektor terénně-cyklistického cestovního ruchu a zabránil tak ekonomickému úpadku oblasti postižené útlumem hornické činnosti.

Na příkladu Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek jsme dokázali, že obdobný projekt včetně jeho socioekonomických benefitů lze úspěšně realizovat i v českých podmínkách. Obě tyto destinace stály u zrodu fenoménu singltreku v České republice, jejich zakladatelé Tomáš Kvasnička (Singltrek pod Smrkem) a Pavel Horník (Rychlebské stezky) společně čerpali zkušenosti právě ve Walsu. Trail centra obdržela řadu ocenění z oblasti cestovního ruchu včetně IMBA Ride Center, jež uděluje Mezinárodní Mountabiková Asociace. Původně se lokality situované v zapomenutém polském pohraničí potýkaly s vysokou nezaměstnaností a nulovým cestovním ruchem. Od spuštění plnohodnotného provozu zaměřilo do každého z center přes 400 tis. návštěvníků, v loňské sezóně 2018 zavítalo do Rychleb i na Singltrek přes 60 tis. osob. Ve všech blízkých obcích byl zaznamenán významný pokles podílu nezaměstnaných osob a nárůst ubytovacích a restauračních zařízení. Každoročně přináší projekty do místních ekonomik přibližně 40 mil. Kč.

Stěžejní cíl práce spočíval ve vzájemné socioekonomické komparaci těchto dvou nejstarších českých trail center, a sice v aspektech základních parametrů destinací, nabídky a kvality stezek, doprovodných služeb a propagace, dopravní dostupnosti, návštěvnosti či ekonomických přínosů. Výsledek komparace jednotlivých proměnných je uveden vždy v podkapitolách. Následující diskuze věnuje pozornost nedostatkům vážícím se k oběma lokalitám a navrhuje možná řešení pro jejich zlepšení.

V průběhu rešerše práce jsem se v případě Singltreku pod Smrkem i Rychlebských stezek potýkala s limitací omezeného počtu informačních zdrojů. Exaktní data de facto neexistují, chybí či nejsou zveřejňovány výroční zprávy, výsledky monitoringu návštěvnosti, ekonomické expertízy, smlouvy o poskytnutí dotací na projekt aj. Běžný uživatel singltrailů tento nedostatek nepostřehne, ovšem pro potenciální sponzory jsou podobná data klíčovým faktorem. Nemonitorování návštěvnosti či jeho defektní nastavení považujeme za velké pochybení provozovatelů obou destinací. Například pro zlepšení nabízených služeb je naprosto nezbytné pracovat s korektním údajem roční návštěvnosti. Monitoring na Rychlebských stezkách lze provádět na základě počtu prodaných dobrovolných náramků či obsazenosti parkovacích míst. Sčítací zařízení by mohlo být situováno na úvodní část Trailu Dr. Wiessnera, jímž je nutné projet na všechny zbývající stezky kromě modře značených. Průměrný terénní cyklista jej absolvuje 2x denně a v destinaci stráví 2 dny, výsledný údaj by tedy bylo třeba podělit 4. Nastavit vhodný monitoring návštěvnosti pro Singltrek pod Smrkem se zdá být vzhledem k rozsáhlosti lokality velice obtížným. Ideálně by každé nástupní centrum mělo povinně evidovat obsazenost parkovacích míst a v závěru sezóny provést jejich součet. Jednotýdenním kalibračním sčítáním lze vypočítat průměrný počet osob na jeden automobil a absolutní součet míst jím vynásobit. Druhé společné negativum obou destinací spatřujeme v nedostatečném sociálním zabezpečení pro delší pobyt v průběhu sezónní vytiženosti (včetně nejčastěji zjištěné varianty 2 až 3 noci). Základna RS ani největší nástupní místo pod Smrkem (Singltrek centrum) nedisponuje v náporu návštěvníků dostatečným počtem sprch a toalet. Tento nedostatek je možné během krizového období řešit nájmem mobilních WC a venkovních sprch. Třetí a taktéž poslední negativum se týká velmi komplikované dostupnosti obou lokalit veřejnou dopravou, již z těchto důvodů mnoho návštěvníků nevyužívá. Ideálním řešením by bylo zřízení cyklobusu z Liberce, respektive Jeseníku, jenž by byl v provozu během hlavní sezóny a víkendových dnů. Náklady na cyklobus by hradily kraje ve spolupráci s okresními městy. S přibývajícím konkurencí singltrailových center by totiž mohl v následujících letech nastat odliv návštěvníků do dostupnějších destinací.

Za nejvýraznější nedostatek Singltreku pod Smrkem považujeme špatné vzájemné vztahy s polskou stranou stezek. Singltrek byl původně budován jako jednotné dílo, polské stezky se po neshodách „odštěpily“ a užívají dokonce jiný název – Single Track. Momentálně se tedy nejedná o jeden produkt, což má za následek

nepřesné informace o aktuálním stavu trailů či zastaralé mapy. Pro vyšší synergii je třeba vztahy urovnat a zřídit jednotné webové stránky s možností volby české a polské jazykové mutace. Druhou vadu spatřujeme v aktuálně nedobřím stavu stezek, jejichž údržba není dostatečná (hluboké kaluže, staré lávky, nebezpečné kořeny). Rostoucí návštěvností se zvyšuje opotřebení, náklady vynaložené na revitalizaci však zůstávají neměnné. Pakliže se tento přístup nezlepší, některé sekce mohou být v horizontu nejbližších let v havarijním stavu (např. Hřebenáč). Bylo by zapotřebí zaměstnat více celosezónních cestářů a především je kvalifikovaně vyškolit. Obce a provozovatelé nástupních míst přispívající na údržbu ze svých rozpočtů by se navýšení nejspíše bránily, proto nabízíme tři alternativní řešení – zavést dobrovolný příspěvek, zmedializovat „kopáčské brigády“ a zakázat elektrokola jako na Rychlebských stezkách. Svítivý náramek za 70 Kč si v Rychlebech zakoupí většina návštěvníků, nemít jej připevněný na řídítkách kola se rovná téměř „hanbě“. S ohledem na počet návštěvníků by tento příspěvek pomohl sumou přes 5 mil. Kč. Vyšší opotřebení stezek lze jednoznačně zamezit zákazem e-kol. Elektrokolo projede po trailu vícekrát než kolo normální, navíc jej užívají většinou technicky horší jezdci, jejichž jízda stezky ničí. V poslední řadě bychom doporučili vybudovat více těžších černých trailů, lokalita je totiž pro náročnější terénní cyklisty až příliš snadná.

Rychlebské stezky se vzhledem k jediné oficiální základně potýkají během letních prázdnin se značným náporom návštěvníků. Ten se podepisuje zvláště v nedostatečném počtu sociálních zařízení, osobním prostoru v kempu či přeplnění restaurace. Jak bylo navrženo výše, toalety a sprchy lze řešit pronájemem mobilních sociálních zařízení. Provozovatel by měl posílit restaurační personál a ve venkovní části restaurace přidat stoly. Další nedostatek se týká nízkého počtu kol k vypůjčení (24 ks) a přehnaně vysoké kauce (4 až 8 tis. Kč). Testcentrum by mělo poskytovat alespoň dvojnásobný počet celoodpružených kol a zajistit speciální pojištění pokrývající jejich poškození. Málokdo z návštěvníků disponuje takovou částku v hotovosti a problém může nastat i v případě předautorizace kartou. Rychlebské stezky i přes tyto drobné nedostatky považujeme dle předchozí komparace za nejlepší lokalitu svého druhu v České republice.

10. ZÁVĚR

Diplomová práce představila terénní cyklistiku jako plnohodnotnou a potenciální formu cyklistiky, jež by měla být zahrnována do modelu podpory cyklistické infrastruktury v České republice, a sice především v podobě přírodě blízké alternativy k dominujícím asfaltovým cyklostezkám – singltreku. Na příkladu severoamerických a velšských singltrekových lokalit jsme demonstrovali ekologickou a ekonomickou nenáročnost těchto úzkých lesních stezek, díky nimž lze enormně zvýšit cestovní ruch v zaostalých regionech a přispívat stovky milionů korun do místních ekonomik.

Zmíněné socioekonomické benefity jsme demonstrovali na nejstarších českých trail centrech – Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezkách, čímž jsme dokázali, že obdobný projekt lze úspěšně realizovat i v českých podmínkách. Obě lokality situované v původně zapomenutém polském pohraničí s vysokou nezaměstnaností a nulovým cestovním ruchem navštěvuje 60 tis. terénních cyklistů ročně, které přináší desítky milionů do regionu. Jakýmsi oficiálním stvrzením unikátnosti obou projektů bylo zařazení na listu IMBA Ride Center, jež uděluje Mezinárodní Mountainbiková Asociace nejlepším singltrekovým destinacím světa.

Stěžejní cíl práce spočíval v podrobné deskripci projektů Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek zahrnující financování stavby, okruhy a náročnost stezek, nástupní místa, monitoring návštěvnosti, nároky na údržbu či ekonomické dopady na region a jejich vzájemné komparaci. Komparace byla provedena v aspektech základních parametrů destinací, nabídky a kvality stezek, doprovodných služeb a propagace, dopravní dostupnosti, návštěvnosti či ekonomických přínosů. Tato část práce se potýkala s limitací omezeného počtu informačních zdrojů, veřejně dostupná exaktní data chybí či nejsou zveřejňována. Stěžejní podklady jsme tedy čerpali z interních informačních zdrojů provozovatelů nástupních míst, obcí a osobních rozhovorů. S ohledem na výsledky jednotlivých aspektů jsme označili za „vítěze“ tohoto srovnání a nejlepší lokalitu svého druhu v České republice Rychlebské stezky. Vzhledem k osobním zkušenostem s americkými trailly se nebojíme Rychlebské stezky přirovnat i přes nejprísnejší hodnocení k nejslavnějším trail centrům na světě. Singltrek pod Smrkem řadíme především kvůli nedobrému stavu stezek a jednostranně zaměřenému typu trailů až na druhé místo. I tak se ovšem jedná o nejrozsáhlejší síť singltreků v České republice a zcela unikátní projekt s evropským přesahem.

V diskuzi jsme upozornili na nedostatky jednotlivých destinací a navrhly jejich možná řešení. Nedostatky se týkaly především chybně nastaveného monitoringu návštěvnosti, komplikované dostupnosti veřejnou dopravou či neuspokojivého sociálního zabezpečení v průběhu náporu návštěvníků během letních měsíců. Singltreku pod Smrkem jsme vytkli především chatrnou údržbu stezek, nedostatek trailů pro náročnější bikery, doporučili urovnat vztahy s polskou stranou stezek a propagovat Singltreku opět jako společný produkt pod jednou značkou. Rychlebské stezky by naopak měly navýšit počet kol v Testcentru a snížit či úplně zrušit nesmyslně vysokou kauci za vypůjčení.

Kvantitou konkurovat severoamerickým singltreku není v možnostech naší země, vytríbenou kvalitou stezek, vysokým standardem služeb či pozitivní atmosférou se jim ovšem přiblížit lze. Každoročně přibývající kilometry nových trailů slibují velký příslib do budoucna, proto souhlasíme s názorem Pavla Horníka, že se Česká republika brzy stane evropskou singltrekovou velmocí. Unikátní projekty Rychlebských stezek i Singltreku pod Smrkem již nyní snesou ta nejpřísnější měřítka světových trail center.

POUŽITÁ LITERATURA

Bikecentrum Libverda [online]. Obec Lázně Libverda [cit. 2019-07-17]. Dostupné z: <http://www.bikecentrumlibverda.cz/>

Bikeresort Valašsko [online]. [cit. 2019-07-16]. Dostupné z: <http://www.bikeresortvalassko.cz/>

ČeMBA - Česká Mountainbiková Asociace [online]. Praha: Česká Mountainbiková asociace, z. s. [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <http://cemba.eu/>

Černá voda. [online]. Obec Černá Voda, 2004 - 2019 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <http://www.obeccernavoda.cz/>

Česká Bike centra 2017: průvodce od singltreků až po sjezdové tratě. Praha: V-Press, 2017 (zvláštní vydání časopisu Velo).

Český statistický úřad (a). Veřejná databáze: uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce a podíl nezaměstnaných osob – územní srovnání – okres Liberec [online]. Český statistický úřad, 2019 [cit. 2019-06-10]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZAM12C&z=T&f=TABULKA&skupId=806&filtr=G%7EF_M%7EF_Z%7EF_R%7EF_P%7E_S%7E_U%7E301_null_&katalog=30853&pvo=ZAM12C&pvoc=101&pvoch=40541&c=v3~2__RP2008MP12DP31

Český statistický úřad (c). Veřejná databáze: vše o území Černá Voda [online]. Český statistický úřad, 2019 [cit. 2019-06-10]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=__VUZEMI__43__533491#w

Český statistický úřad (d). Veřejná databáze: uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce a podíl nezaměstnaných osob – územní srovnání – okres Jeseník [online]. Český statistický úřad, 2019 [cit. 2019-06-10]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=806&filtr=G%7EF_M%7EF_Z%7EF_R%7EF_P%7E_S%7E_U%7E301_null_&katalog=30853&pvo=ZAM12-C&pvo=ZAM12-C&pvoc=101&pvoch=40771&c=v3~2__RP2018MP12DP31

Česko-polský singltrek pod Smrkem v Jizerských horách. In: *Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007–2013: cíl 3/cel 3 2007-2013* [online]. cz/pl, 2011 [cit. 2019-07-17]. Dostupné z: <http://old.cz-pl.eu/cesko-polsky-singltrek-pod-smrkem-v-jizerskych-horach.html>

CINKÁNOVÁ, P. *Singltrek v kontextu terénní cyklistiky*. Praha, 2016. Bakalářská práce na FTVS UK. Vedoucí práce Mgr. Tomáš Brtník.

Cyklo aréna Vysočina [online]. [cit. 2019-07-16]. Dostupné z: <http://www.vysocina.bike/>

Cykloserver. [online]. 2007. [cit. 2019-07-20]. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/>

DAVIS, D. *The Welsh mountain Bike Initiative: Projekt 5 destinací pro cestovní ruch terénní cyklistiky*. In: *Terénní cyklistika: Na Konferenci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR, Velké Karlovice, 17. května 2007*. Jablonec nad Nisou: ČeMBA, 2007. [cit. 2019-07-16]. Dostupné z: <http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Terenni-cyklistika-v-Karlovicich-2007.pdf>

Drážní stezky. In: *Greenways.cz* [online]. [cit. 2019-07-20]. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/Greenways-v-CR/Drazni-stezky.aspx>

DRESSLER, P. *Encyklopedie*. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-982-8.

Druhá etapa projektu. In: *Singltrek pod Smrkem EU: 2009 – 2011* [online]. Svazek obcí Smrk, 2009b [cit. 2019-07-20]. Dostupné z: http://www.singltrekpodsmrkem.eu/Druha_etapa_projektu.html

Dvacet tipů na nejlepší singltreky a bikeparky: letní sporty. In: *Kudyznudy.cz: CzechTourism* [online]. Praha, 2018 [cit. 2019-22-07]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/aktuality/trinact-tipu-na-nejlepsi-singltreky-a-bikeparky.aspx>

EuroVelo: the European cycle route network [online]. [cit. 2019-07-20]. Dostupné z: <http://www.eurovelo.org/#>

Finance: Státní fond dopravní infrastruktury. In: *Cyklodoprava.cz: Jak jí rozvíjet a podporovat* [online]. 2014. [cit. 2015-11-17]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/finance/statni-fond-dopravni-infrastruktury/>

FISHER, T. *Economic Impact of Mountain Biking in Whistler 2016. Canada: Canadian Sport Tourism Alliance, 2017*. Dostupné z: <http://www.worca.com/wp-content/uploads/2017/07/2016WhistlerMTB-EIS-WEB.pdf>

FIX, P.; LOOMIS, J. The Economic Benefits of Mountain Biking at One of Its Meccas: an Application of the Travel Cost Method to Mountain Biking in Moab, Utah. *Journal of Leisure Research*, Colorado: National Recreation and Park Association, 1997; Vol. 29., No 3. pg. 342-352

Greenway Jizera: podél řeky za přírodou a historií [online]. [cit. 2019-07-20]. Dostupné z: <http://www.greenway-jizera.cz/>

HENDL, J. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-73-67-040-2

HERMOVÁ, H. *Rekreační cesty pro cyklisty: Východiska, výsledky, řešení*. Jablonec nad Nisou: Česká Mountainbiková asociace, 2008 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/publikace/hermova-h-rekreacni-cesty-pro-cyklisty.pdf>

HERMOVÁ, H.; SLAVÍK, P. *Požadavky třech pilířů cyklistiky*. In: *ČeMBA - Česká Mountainbiková Asociace* [online]. ČeMBA, 2007 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <http://cemba.eu/pozadavky-tri-piliru-cyklistiky-886-d>

Historie Singltreku pod Smrkem. In: *Singltrek pod Smrkem* [online]. Jablonec nad Nisou: Singltrek s. r. o., 2013 [cit. 2016-02-13]. Dostupné z: <http://www.singltrekpodsmrkem.cz/o-singltreku/historie-singltreku-pod-smrkem/>

HOFMAN, K. *30 let historie mountainbikingu: 1976 - 2006*. Praha: V-Press s.r.o., 2006. ISBN 80-239-8371-7.

HORNÍK, P. *Ještě je čas*. In: *ČeMBA - Česká Mountainbiková Asociace*. [online]. 2007.[cit. 2019-07-17]. Dostupné z: <http://cemba.eu/jeste-je-sance-pavel-hornik-695-d>

HORNÍK, P. Budeme trialová velmoc. *Česká Bike centra 2017: průvodce od singltreků až po sjezdové tratě*. Praha: V-Press, 2017 (zvláštní vydání časopisu Velo). 14-17.

HORT, J. *Rychlebské stezky – ekonomické dopady MTB ČR*. Brno, 2018. Magisterská diplomová práce na Ekonomicko-správní fakultě, Masarykova universita v Brně. Vedoucí práce Ing. Martin ŠAUER, Ph.D.

HROZNA, R. Mr. ČEMBA: Tomáš Kvasnička o zítřejších možnostech českého bikingu. *VELO*. Praha: V-Press, 2007, 2007(6), 106-111. ISSN 1213-113X.

HRONZA, R. Zábavná hlína pod Smrkem. *VELO*. Praha: V-Press, 2013, 2013a(7-8), 32-36. ISSN 1213-113X.

HRONZA, R. Pořád stejný blázen. *Velo*. Praha: V-Press, 2014, 2014(12), 61-67. ISSN 1213-113X.

HRONZA, R. Když trail zavoní Rychlebsky. *Velo*. Praha: V-Press, 2013, 2013b(7-8), 25-31. ISSN 1213-113X.

HRONZA, R., TATARKOVIČ, K. Mnoho možností, dokonalé zážitky. *Česká Bike centra 2017: průvodce od singltreků až po sjezdové tratě*. Praha: V-Press, 2017 (zvláštní vydání časopisu Velo). 10-12.

HRUBÍŠEK, I. *Horské kolo od A do Z*. 4. aktualiz. vyd. Praha: Sobotáles, 1999. ISBN 80-85920-55-7.

IMBA - International Mountain Bicycling Association [online]. Boulder: IMBA U. S., 2018 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <https://www.imba.com/>

IMBA Trail Solution. IMBA. In: *IMBA - International Mountain Bicycling Association* [online]. Boulder: IMBA U. S., 2018 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <https://www.imba.com/explore-imba/trail-creation-and-enhancement/trail-solutions>

IMBA Ride Centres. IMBA. In: *IMBA - International Mountain Bicycling Association* [online]. Boulder: IMBA U. S., 2018 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <https://www.imba.com/ride/where-to-ride/ride-centers>

JEŠKOVÁ, J. North Shore: Současná tvář kultu. *VELO*. Praha: V-Press, 2012, 2012(5), 24-30. ISSN 1213-113X.

KALOUS, R.; HANOUSEK, M. *Jak si pleteme cyklostezky s litím asfaltu do krajiny – případ Orlická cyklotrasa*. Ekolist.cz: zprávy o životním prostředí, přírodě a ekologii [online], 2007. [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/publicistika/nazory-a-komentare/jak-si-pleteme-cyklostezky-s-litim-asfaltu-do-krajiny-pripad-orlicka-cyklotrasa>

KRNÁVEK, P. *Za Rychlebské stezky budou provozovatelé platit nájem*. Olomoucký deník. [online]. 2019. VLTAVA LABE MEDIA a.s., 2005 – 2019. [cit. 2019-07-17]. Dostupné z: https://olomoucky.denik.cz/zpravy_region/za-rychlebske-stezky-budou-provozovatele-platit-najem-20190506.html

Kdo je pravým tvůrcem Singltreku pod Smrkem. In: *Freedlantsko.eu: Váš informační portál* [online]. Obec Freedlantsko.eu, 2014 [cit. 2019-07-17]. Dostupné z: <http://www.frydlantsko.eu/kdo-je-pravym-tvurcem-singltreku-pod-smrkem/>

KVASNIČKA, T. *Singltrek: rekreační stezky pro terénní cyklistiku*. Praha: V-Press, 2007a.

KVASNIČKA, T (ed.). *Terénní cyklistika: Na Konferenci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, Velké Karlovice, 17. května 2007*. Jablonec nad Nisou: ČEMBA, 2007b. [cit. 2019-07-16]. Dostupné z: <https://issuu.com/vitajte/docs/cemba-terenni-cyklistika-tomas-vasnicka>

KVASNIČKA, T. *Role udržitelných přírodě blízkých cest v rozvoji české terénní cyklistiky*. In: *Terénní cyklistika: Na Konferenci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, Velké Karlovice, 17. května 2007*. Jablonec nad Nisou: ČEMBA, 2007c. [cit. 2019-07-16]. 5-8. Dostupné z: <https://issuu.com/vitajte/docs/cemba-terenni-cyklistika-tomas-vasnicka>

KVASNICKA, T. *Dvě cesty lesem: Jaké budou za pár let lesní stezky pro cyklisty?* *VELO*. Praha: V-Press, 2007d, **2007**(2), 22-27. ISSN 1213-113X

KVASNIČKA, T. *Přírodě blízké stezky: budoucnost udržitelné lesní rekreace*. In: *Mimoprodukční funkce lesa - cyklistika v lesních majetcích*. Praha: Česká lesnická společnost, 2008a. 42-46. ISBN 978-80-02-02034-9.

KVASNIČKA, T. *Transatlantická zkušenost: IMBA – česká sonda v americké továrně na lepší ježdění*. *VELO*. Praha: V-Press, 2008b, **2008**(1), 102-105. ISSN 1213-113X

KOZUMPLÍKOVÁ, A. a kol. *Studie proveditelnosti záměru Singltreku Písecké hory*. Brno, Mendelova Universita v Brně, 2016.

Labská cyklostezka [online]. Nadace partnerství [cit. 2019-07-20]. Dostupné z: <http://www.labska-stezka.cz/uvod.aspx>

Libverda staví nové singltrekové stezky. 2015. In: *Singltrek pod Smrkem o. p. s.* [online]. Singltrek o. p. s., 2012 [cit. 2019-07-17]. Dostupné z: <http://www.singltrekpodsmrkemops.cz/novinka/libverda-stavi-nove-singltrekové-stezky>

MARION, J.; WIMPEY, J. *Environmental Impacts of Mountain Biking: Science review and best practices*. Boulder, Colorado: IMBA, 2007.

MARTINCOVÁ, O. *Nová slova v češtině: slovník neologizmů*. Praha: Academia, 2004. ISBN 80-200-1168-4.

NEŠPOR, Z., R. (ed). *Sociologická encyklopedie*. Praha: Sociologický ústav AV Č, 2018. Dostupné z: https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Hlavn%C3%AD_strana

NĚMEC, J. *První pětiletka Rychlebských stezek splněna*. In: MTBS [online]. *Cycling Media s.r.o., 2014*. [cit. 2019-07-17]. Dostupné z: <https://mtbs.cz/clanek/hornik-mam-radost-prvni-petiletka-rychlebskych-stezek-splnena/kategorie/ostatni#.XUWSdHuxW03>

NOVOTNÝ, L. *Rozhovor o Singltreku pod Smrkem*. *Česká Bike centra 2017: průvodce od singltreků až po sjezdové tratě*. Praha: V-Press, **2017** (zvláštní vydání časopisu *Velo*). 38-39.

První národní cyklo a in-line průzkum: hlavní závěry a výzvy, jak dál. In: *CzechTourism* [online]. 2012. [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <https://slideplayer.cz/slide/2506161/>

První etapa projektu. In: *Singltrek pod Smrkem EU: 2009 – 2011* [online]. Svazek obcí Smrk, 2009b [cit. 2019-07-20]. Dostupné z: http://www.singltrekpodsmrkem.eu/Prvni_etapa_projektu.html

Rowerowe centrum testowe [online]. LechSport., 2018 [cit. 2019-07-17]. Dostupné z: <https://lato.lechsport.pl/>

Rychlebské stezky [online]. 2011 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z <http://www.rychlebskestezky.cz/cs/>

Singltrek pod Smrkem o. p. s.: Péče a údržba stezek [online]. Singltrek o. p. s., 2012 [cit. 2019-07-17]. Dostupné z: <http://www.singltrekpodsmrkemops.cz/>

Single Track: Ścieżki rowerowe Świeradów Zdrój. [online]. Singletrack.pl, 2013 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <http://singletrack.pl/>

Singltrek Centrum [online]. Praha: Singltrek, s.r.o. & Singltrek Distribuce s.r.o., 2018 [cit. 2019-07-17]. Dostupné z: <https://centrum.singltrek.cz/>

Singltrek pod Smrkem [online]. Praha: Singltrek, s.r.o. & Singltrek Distribuce s.r.o., 2018 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <https://podsmrkem.singltrek.cz/>

SLAVÍK, P. *Cyklistika v přírodě – světový trend rekreace: BIKE konference – Sportlife 2007.* ČEMBA, 2007. [cit. 2015-11-16]. Dostupné z: http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/publikace/Slavik_P_Cyklistika_v_prirode.pdf

STEJSKAL, J. *Singltrek pod Smrkem aneb Jak si kolo v přírodě pořádně užít.* Ekolist.cz: zprávy o přírodě, životním prostředí a ekologii [online]. 2011 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/publicistika/priroda/singltrek-pod-smrkem-aneb-jak-si-kolo-v-prirode-poradne-uzit>

ŠTUKA, P. Whistler a Vancouverský North Shore: Sen každého, kdo tam není. *VELO.* Praha: V-Press, 2013, **2013**(10), 34-38. ISSN 1213-113X.

TAICH, T. Velký pokrok pro bikery: Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. *VELO.* Praha: V-Press, 2007, **2007**(7-8), 104-105. ISSN 1213-113X.

The Colorado Trail: The Official Guidebook of The Colorado Trail Foundation. 8th edition. Golden, Colorado: The Colorado Mountain Club Press, 2011. ISBN 978-0-9842213-3-2.

The Colorado Trail databook: The Colorado Mountain Club pack guide. 5th edition. Golden, Colorado: Colorado Mountain Club Press, 2013. ISBN 978-1-937052-02-7.

The Mountain Bike Guide to Moab. 3rd edition. Canada, 2007. ISBN 825-3-5 85555-5-8.

Trails: by Dafydd Davis [online]. [cit. 2019-06-12]. Dostupné z: <http://www.trailswales.co.uk/about-dafydd--co.html>

Trek Centrum U Kyselky: prožijte den na stezkách s kolem TREK [online]. Praha: COOLHELP, 2013 [cit. 2019-07-17]. Dostupné z: <http://www.trek-centrum.cz/>

Trutnov Trails [online]. [cit. 2019-07-16]. Dostupné z: <http://trutnovtrails.cz/>

VECHETA, V. *Moravské vinařské stezky: Na kole krajem památek a vína*. Nadace Partnerství, 2013. ISBN 978-80-904918-7-8.

Zastupitelé odmítli Singltrek Písecké hory. In: *Písecký svět: svobodný prostor pro vaše názory*. [online]. Písek, 2016, [cit. 2019-06-12]. Dostupné z: <http://www.piseckysvet.cz/veci-verejne/zastupitele-odmitli-singltrek-pisecke-hory>

Závěrečná zpráva za rok 2013: Monitoring návštěvnosti Singltreku pod Smrkem na trase „Nástupní“ [online]. Dolany: Monitoring návštěvnosti, 2014 [cit. 2016-03-27]. Dostupné z: http://www.nmps.cz/aktuality/2014/SingltrekNMpS_zaverecna_zprava2013.pdf

Závěrečná zpráva za rok 2014: Monitoring návštěvnosti Singltreku pod Smrkem na trase „Nástupní“ [online]. Dolany: Monitoring návštěvnosti, 2014 [cit. 2016-03-27]. Dostupné z: <http://www.nmps.cz/aktuality/2015/MN>

Závěrečná zpráva za rok 2015: Monitoring návštěvnosti Singltreku pod Smrkem na trase „Nástupní“ [online]. Dolany: Monitoring návštěvnosti, 2014 [cit. 2016-03-27]. Dostupné z: http://www.nmps.cz/aktuality/2016/SingltrekNMpS_ZZ_2015.pdf

Závěrečná zpráva za rok 2016: Monitoring návštěvnosti Singltreku pod Smrkem na trase „Nástupní“ [online]. Dolany: Monitoring návštěvnosti, 2014 [cit. 2016-03-27]. Dostupné z: http://www.nmps.cz/aktuality/2017/MN_SingltrekNMpS_zprava_2016.pdf

Závěrečná zpráva za rok 2017: Monitoring návštěvnosti Singltreku pod Smrkem na trase „Nástupní“ [online]. Dolany: Monitoring návštěvnosti, 2014 [cit. 2016-03-27].

Dostupné z:

http://www.nmps.cz/aktuality/2018/MN_Singltrek_NMpS_LL_zaverecna_zprava_2017.pdf

Závěrečná zpráva za rok 2018: Monitoring návštěvnosti Singltreku pod Smrkem na trase „Nástupní“. Dolany: Monitoring návštěvnosti, 2014.