

Technická univerzita v Liberci

FAKULTA PŘÍRODOVĚDNĚ-HUMANITNÍ A PEDAGOGICKÁ

Katedra: Katedra tělesné výchovy

Studijní program: Ekonomika a management

Studijní obor: Management sportovní

Management terénních cyklistických stezek
v České republice
Management of mountain biking trails
in Czech Republic

Bakalářská práce: 11-FP-KTV- 409

Autor:

Kateřina Macháčková

Podpis:

Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Kupr

Počet

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
68	19	4	3	18	4

V Liberci dne: 28. 4. 2011

Čestné prohlášení

Název práce: Management terénních cyklistických stezek v České republice
Jméno a příjmení autora: Kateřina Macháčková
Osobní číslo: P08000558

Byl/a jsem seznámen/a s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo.

Prohlašuji, že má bakalářská práce je ve smyslu autorského zákona výhradně mým autorským dílem.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval/a samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Prohlašuji, že jsem do informačního systému STAG vložil/a elektronickou verzi mé bakalářské práce, která je identická s tištěnou verzí předkládanou k obhajobě a uvedl/a jsem všechny systémem požadované informace pravdivě.

V Liberci dne: 28. 4. 2011

Kateřina Macháčková

Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala všem, kteří mi pomáhali při psaní mé bakalářské práce. Vedoucímu práce Mgr. Jaroslavu Kuprovi za cenné rady a připomínky při vedení mé bakalářské práce, Mgr. Tomáši Kvasničkovi za poskytnuté materiály a zejména svým své rodině a blízkým, především mamce za psychickou podporu a trpělivost.

Management terénních cyklistických stezek v České republice

Macháčková Kateřina

11-FP-KTV- 409

Mgr. Jaroslav Kupr

Resumé

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza terénních stezek v ČR a návrhy na zlepšení managementu daných stezek. V teoretické části byla popsána nabídka stezek pro terénní cyklisty v České republice. Hlavní část práce byla zaměřena na přírodní stezky známé pod názvem singltreky. Během výzkumu byla použita primární metoda kvantitativního charakteru formou ankety s převážně uzavřenými otázkami. Anketa byla rozeslána uživatelům stezky a cílem ankety bylo zjistit jejich spokojenost se Singltrekem pod Smrkem a přidruženými službami. Výsledkem práce jsou doporučení pro správce Singltreku pod Smrkem a pro podobné nově vzniklé destinace na zlepšení propagace a služeb spojených se stezkou.

Klíčová slova: singltreky, terénní cyklistika, stezka, kolo, příroda

Management of cycle tracks in the Czech Republic

Macháčková Kateřina

11-FP-KTV- 409

Mgr. Jaroslav Kupr

Abstract

The aim of this bachelor thesis is an analysis of cycle tracks in the Czech Republic and propositions for an improvement of the management of these tracks. The theoretical part of the thesis describes the offer of cycle tracks for mountain bikers in the Czech Republic. The main part of the work has been focused on natural paths known as singletrack („singltrack“ in Czech). Primary method of quantitative character in a form of questionnaire was used, mostly with closed questions. The questionnaire was sent to the users of the cycle track in order to find out whether they were satisfied with Singltreky pod Smrkem and associated services. The thesis presents recommendations for the manager of Singltreky pod Smrkem. The results

may also contribute to an improvement of the promotion as well as the services connected with this cycle track.

Key words: singltrack, mountain biking, cycle track, bicycle, nature

Management des pistes cyclables en République tchèque

Macháčková Kateřina

11-FP-KTV- 409

Mgr. Jaroslav Kupr

Résumé

L'objectif principal de ce mémoire est une analyse des pistes cyclables en République tchèque et les propositions qui ont pour but d'améliorer le management de ces pistes. La partie théorique décrit l'offre des pistes cyclables pour les cyclistes en VTT (vélo tout terrain) en République tchèque. La partie principale du mémoire est visée sur les pistes naturelles, connues comme „singltrek“ en tchèque. Une méthode primaire du caractère quantitatif était utilisée pour cette recherche sous une forme d'un questionnaire, la plupart des questions étant fermées. Le questionnaire a été envoyé aux utilisateurs de la piste afin d'obtenir les informations sur leur satisfaction sur Singltrek pod Smrkem et les services adjoints. Ce mémoire apporte des recommandations pour le gestionnaire de Singltrek pod Smrkem. Les résultats peuvent également améliorer une publicité et les services liés avec la piste cyclable aux destinations similaires.

Mots clés: singltrack, cyclisme en VTT, piste cyclable, vélo, nature

OBSAH

ÚVOD	9
1 CÍLE	11
2 SYNTÉZA POZNATKŮ	12
2.1 Historie vzniku kola.....	12
2.2 Historie terénní cyklistiky.....	13
2.2.1 Zrod MTB v Americe.....	14
2.2.2 Česká terénní cykloturistika před rokem 1989.....	16
2.2.3 Česká terénní cyklistika po roce 1989.....	17
2.3 ČeMBA.....	17
2.4 Tři pilíře cyklistiky.....	18
2.5 Možnosti pro terénní cyklistiku v ČR.....	19
2.5.1 Cyklostezky.....	19
2.5.2 Udržitelné cesty.....	20
2.5.3 Lesní dopravní síť	21
2.5.4 Singltrek	22
2.6 Marketingová doporučení pro terénní stezky.....	26
2.7 Charakteristika Singltreku pod Smrkem.....	30
2.8 Management.....	32
2.9 SWOT analýza.....	33
3 METODIKA	34
4 VÝSLEDKY A DISKUZE	35
4.1 SWOT analýza Singltreku pod Smrkem.....	35
4.1.1 Výsledky SWOT analýzy.....	36
4.2 Vyhodnocení ankety.....	37
4.2.1 Stezka a její příslušenství.....	37
4.2.2 Půjčovny a služby.....	40
4.2.3 Doprava.....	44
4.2.4 Propagace.....	47

4.3 Shrnutí výsledků ankety.....	50
5 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ.....	51
5.1 Propagace.....	51
5.2 Stezka a okolní služby.....	54
6 ZÁVĚR.....	56
7 POUŽITÉ ZDROJE.....	58
SEZNAM PŘÍLOH.....	61

Používané zkratky

MTB	Mountain biking
ČeMBA	Česká Mountainbiková Asociace
IMBA	International Mountain Bicycling Association
NORBA	National off-Road Bicycle Association
MTBO	Mountain Bike Orienteering

ÚVOD

V dnešní době internetu a počítačové techniky, ztrácejí lidé a hlavně děti zájem o pobyt v přírodě a přírodu samotnou. Nevedou-li je ke kladnému vztahu k přírodě jejich rodiče, nepříjde jim divné, sedět celé odpoledne u počítače a hrát různé hry či trávit hodiny na sociálních sítích. Je smutné vidět, jak jim virtuální svět nahrazuje kamarády a hry v přírodě. Nejprve by se tedy měl změnit vztah k přírodě u dospělých, přilákat je k zajímavému druhu rekreace či aktivitě v přírodě a oni pak budou toto přesvědčení, které je možné nazvat životní filozofií předávat dál svým dětem.

Dnes si uvědomuji, jak jsem svým rodičům vděčná, že ve mně i v mé mladší sestře vzbuzovali pozitivní vztah k přírodě a ke sportu. Na víkendy strávené běháním po lese, jízdou na kole či lyžováním vzpomínám dodnes. V necelých třech letech jsem dostala své první kolo a nadšené prozkoumávání přírody mohlo začít. Již tehdy se vytvářel můj pozitivní vztah k horám a přírodě. O deset let později jsem se začala horské cyklistice, přesněji cross country, věnovat závodně a z mé záliby se stal sport na úrovni reprezentantky ČR. V současnosti se cross country na závodní úrovni již nevěnuji, ale terénní cyklistika se stala mojí celoživotní vášní.

Terénní cyklistika se v posledních letech řadí mezi oblíbený druh outdoorové aktivity. Právě horská kola určená do terénu tvoří největší podíl v celkovém množství prodaných kol. Z toho je možné odhadovat, že největší počet cyklistů dává přednost jízdě v terénu. Naskýtá se tedy otázka, proč se v České republice věnuje největší pozornost výstavbě širokých a rovných asfaltových cyklostezek, které cyklisty od přírody spíše odtrhávají. Ano, cyklostezky, pokud jsou vystavěny na správném místě, kde splňují svoji dopravní funkci, je jejich přínos pozitivní. Ovšem neměly by se stát jediným možným řešením rekreační cyklistiky a nemělo by se předpokládat, že pouze cyklostezka je to správné řešení, co terénní cyklisté chtějí.

Potenciál pro terénní cyklistiku je v naší krajině opravdu výjimečný. Jedním z možných řešení je výstavba přírodních stezek, které se nenásilně vinou krajinou a přinášejí tak uživatelům pocit, že jsou součástí přírody. Způsob výstavby

udržitelných stezek, tzv. singltreků je velmi propracovaný. Při jejich využívání nedochází téměř k žádné erozi. Tyto stezky si zachovávají svůj charakter a po dlouhá léta jsou zárukou příjemných zážitků. V ideálním případě by se měly nově vzniklé singltreky propojovat s již stávajícími lesními stezkami a napomáhat k jejich rekonstrukci, jelikož často podléhají velké erozi.

1 CÍLE

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza terénních stezek v ČR a návrhy na zlepšení managementu daných stezek.

Dílčí úkoly:

1. Zhodnotit nabídku stezek pro terénní cyklisty v ČR.
2. Definovat singltreku a marketingová doporučení pro jeho výstavbu.
3. Vypracování SWOT analýzy.
4. Analýza výsledků ankety o Singltreku pod Smrkem.
5. Návrhy na zlepšení managementu Singltreku pod Smrkem.

2 SYNTÉZA POZNATKŮ

2.1 Historie vzniku kola

Počátek cyklistiky si spojujeme s jednoduchým vynálezem kola jako takového. Není zaznamenáno, kdo ho vynalezl, ale jeho první použití se datuje kolem roku 3500 př. n. l. v Mezopotámii a jednalo se o hrnčířský kruh. O 300 let později se kola začínají využívat jako součást dopravních prostředků. Nás ale mnohem více zajímá vývoj kola jízdního. Kolem roku 1791 byl vyroben první dřevěný bicykl pod názvem celerifera. Celerifera byl název pro dvě loukot'ová kola připevněná na dřevěném rámu bez možnosti řízení. Jelikož jsou známy důkazy dvoukolých vozidel i z dřívější doby, vedou se neustále spory o prvenství tohoto vynálezu.[6]

Vytvoření prvního kola je připisováno německému baronovi von Drais, který v červenci 1817 překonal na svém velocipedu za 1 hod vzdálenost 15 km. Tento stroj byl poháněn odražením nohou od země. Jízda působila jako tzv. běh vsedě a tento stroj byl patentován pod názvem draisina.[14]

Určitý pokrok nastal v roce 1861, kdy syna pařížského kočárníka napadlo připevnit na přední kolo kliky a pedály, toto kolo osamostatnit a dozadu připevnit menší kolo pro jednodušší udržení rovnováhy. Stroj měl dřevěný rám a dřevěná kola s ocelovými obručemi a proto se mu říkalo tzv. kostitřas.[6, 14]

Příznivců velocipedů stále přibývalo. Rychlost na nich však nebyla nijak závratná, začalo se tedy postupně zvětšovat přední kolo a v roce 1870 bylo patentováno první kovové vysoké kolo. V té době začaly vznikat kluby velocipedistů a pořádaly se četné závody, můžeme téměř mluvit o sportovní horečce.[6]

V roce 1868 byl v Paříži uspořádán první cyklistický závod na světě. O rok později se konal první cyklistický závod i na území České republiky. V té době se závodilo v parcích, na dostihových drahách i prašných silnicích. [6, 14]

Významnými výrobci vysokých kol v té době u nás byli bratři Kohoutové, kteří se přičinili o samotný rozvoj cyklistiky v ČR, a s jejich pomocí byla vystavěna cyklistická dráha. Vysoká kola byla oblíbená, ale velmi vratká a jízda často končila

pádem. Výrobci se pokoušeli o výstavbu bezpečnějších kol, aby na nich mohli jezdit i zástupci ženského pohlaví. Zrodily se tedy pomalejší, ale zato pohodlnější tříkolky. Ty však byly nakonec opět nahrazeny jednostopými bicykly, které byly skladnější a jejich hmotnost přijatelnější.

Důležitý zlom ve vývoji bicyklu nastal v roce 1888, kdy byl postaven bicykl „Rover“. Podstatná změna byla v tom, že se průměr předního kola blížil kolu zadnímu, sedadlo bylo připevněno nad zadním kolem a rám měl čtyřúhelníkový tvar. Opravdu nízké kolo však sestavila stejného roku až továrna Humber v Anglii. Kola měla v té době ovšem jeden velký nedostatek. Současně se zadním kolem se otáčela i šlapátka, jezdci tedy museli při sjezdech klást nohy na šlapačky připevněné na předním kole. Jelikož bicykly měly pouze jednu špalíkovou brzdu na předním kole, při prudším zabrzdění následoval pád cyklisty přes řídítka a jízda se tak stala poměrně nebezpečná. Tento problém byl odstraněn roku 1904, kdy byla použita jednosměrná volnoběžka, ale vše zjednodušilo až vynalezení brzd.

Od této doby se komponenty neustále zdokonalují. Velkým pojmem ve světě cyklistiky se stal Shozaburo Shimano, který v roce 1921 založil v Japonsku firmu Shimano Iron Works. Dnes je tato firma největším výrobcem cyklistických komponentů.[6]

2.2 Historie terénní cyklistiky

V terénu se lidé na kole pohybovali již od samého počátku. Touha po jízdě ve volné přírodě, zdolávání vrcholů a následné sjíždění, tu byla již kdysi dávno. Od konce 19. století americká armáda testovala využití kol ve výzbroji. O pár let později začali silniční cyklisté používat jízdu v terénu jako zimní přípravu před sezónou. Mezi léty 1951 až 1956 se na samém okraji Paříže dalo dohromady 21 nadšenců a založili klub, s názvem Velo Cross Club PARISIEN. Tito mladíci si užívali jízdu na kole v duchu dnešního MTB a v roce 1999 byl tento klub zapsán do síně slávy MTB. [16]

Horské kolo jako takové přišlo do České republiky v devadesátých letech minulého století. Horská cyklistika přinesla do české krajiny jiný rytmus a tím se odlišovala od, v té době převažující, pěší turistiky. Pro mnoho lidí to mohl být způsob, jak vyjádřit svobodu v době, kdy tu probíhaly společenské transformační procesy. Můžeme říci, že to byli turisté, kteří pouze vyměnili pohorky za horské kolo a rozhodli se poznávat krásy přírody novou, zábavnější formou.

Chceme-li ovšem odhalit historii a terénní cyklistiku jako hnutí, musíme se přesunout o pár let zpět a tisíce kilometrů na západ, přesněji do slunné Kalifornie na začátek sedmdesátých let. Za vznikem MTB tu stálo propojení klasické cyklistiky, lásky k přírodě a klouzavých sportů. Důsledek tohoto spojení byl vznik MTB, z anglického slova Mountain biking. Ve vývoji terénní cyklistiky je důležitý moment, kdy kalifornská větev změnila způsob výroby a distribuce. Horské kolo se začalo vyrábět sériově a díky tomu se stalo dostupnějším zbožím pro širší veřejnost. Dalším důležitým mezníkem terénní cyklistiky je vznik IMBy, což je první světová organizace stojící na straně terénních cyklistů a hájící jejich zájmy.[6]

2.2.1 Zrod MTB v Americe

Jak bylo již řečeno, za vznik MTB se považují sedmdesátá léta minulého století. První horské kolo neslo název Woodsie a sestavil si ho John Scott již v roce 1953. Jednadvacet let poté v roce 1974 se na MTB scéně objevují The Cupertino Riders, což je skupina lidí sdružených kolem Russe Mahona v klubu Morow Dirt Club. Tito mladíci se zúčastnili otevřeného cyklokrosového závodu v Mill Valley. Tohoto závodu se také zúčastnili Gary Fisher, Charles Kelly a Joe Breeze, kteří jsou pokládáni za tvůrce pojmu MTB. The Cupertino Riders se na start závodu postavili s koly, které měly široké pláště a přehazovačku s rychlostním řazením. Jejich kola byla v té době naprosto revoluční. The Cupertino Riders fungovali pouze rok, ale přesto ovlivnili budoucí vývoj horské cyklistiky a v roce 1996 byli zařazeni do síně slávy.[16]

Za vznik MTB se považuje první sjezdový závod s názvem Repack, který se uskutečnil v říjnu roku 1976 po stezce Cascade Canyon Fire Trail, svažující se z Mt. Tamalpais. Po stezce se spouštěli na kolech vyrobených v 30. a 40. letech se širokými plášti. Celé toto období provází označení Cluncers, což bylo odvozeno od zvuku, který vydávala stará kola při sjezdech z kopců. S postupem času se na kola přidávaly převodníky, přehazovačky, které usnadňovaly také jízdu do kopců. Joe Breeze o této době prohlásil: „Měl jsem zkušenosti s jízdou na kole v terénu díky cyklokrosu, ale zážitky na tlustých pláštích z okolí Mt. Tamalpais byly tak rozdílné, že se to ani nedá srovnávat. Najednou jsem mohl v klidu zastavit, přivonět ke květinám a zahledět se na vodopády. To byla doba, kdy se stačilo na nových kolech objevit doma a naši necyklističtí přátelé to chtěli hned zkusit. A když se pak vrátili, s nadšením se ptali: „Sakra, jak to, že jsem se s takovým kolem nepotkal už dřív, to je úžasné!“ Nikdy bych nevěřil, že se zábava pro pár mých známých stane tak globální sportovní aktivitou.“ (Hofman 2006: 37).[8, 16]

Charlie Kelly byl jednou z hlavních osob MTB historie. Kolu ale údajně propadl až ve svých 23 letech, kdy se mu rozpadlo auto a on nechtěl chodit pěšky. Byl vydavatelem prvního časopisu, který se zajímal o MTB. Patřil mezi organizátory prvního sjezdového závodu Repack, vlastnil první horské kolo vyrobené na zakázku a spolu s Garym Fisherem založil první firmu na výrobu MTB. Byl také jedním z těch, co se podíleli na založení NORBy a jejich závodních pravidel. Jednou prohlásil: „Jenom hrstka lidí může prohlásit, že se podílela na něčem, co změnilo svět [...] Občas se cítím jako ten nejšťastnější člověk, co kdy žil.“ (Hofman 2006: 19)

Gary Fisher patří mezi ikony, které mají všichni příznivci horských kol a terénní cyklistiky obecně v povědomí. Jako většina průkopníků tohoto sportu i Fisher byl původně silničář. Ve svém volném čase stavěl ze starých kol první kola se širokými plášti, tzv. cluncery. Jeho zásluhou se dnes řadí pomocí palce, používá se trojpřevodník či rychloupínák sedlovky. Spolu s Kellym založil společnost, která přinesla na trh novinky jako např. revoluční geometrii Genesis nebo kola o rozměru 29 palců. Nelíbilo se mu staré označení kol a tak přemýšlel, pod jakým názvem by

mohl uvést kola na trh. Vymyslel tedy vlastní pojmenování „Mountain Bike“, čili MTB, které se začalo používat celosvětově. Fisher založil jeden z prvních profesionálních týmů pod názvem Gary Fisher. Spolupracovali s ním osobnosti jako Joe Murray, Paola Pezzo nebo Michael Rasmusen. Avšak jeho hlavní zásluhou je propagace MTB v Evropě. V současnosti je stále aktivní ve své firmě a také jako propagátor IMBy.

Velkým pojmem ve světě cyklistiky je zaručeně firma Specialized. Původně byla založena jako importní firma na dovoz kvalitního italského sortimentu pro cyklisty. Firma využila situace nástupu horských kol na trh a jako první začala v roce 1981 vyrábět sériově model Stumpjumper v Japonsku, kde to vyšlo finančně výhodnější a pro zákazníka cenově dostupnější. Mike Sinyard, zakladatel firmy Specialized, také přesvědčil prodejce, aby začali prodávat horská kola ve svých obchodech. V té době byla populární silniční a BMX kola, a proto vyzdvihoval přednosti horských kol a umožňoval zkušební svezení. Jeho snažení bylo úspěšné a firma Specialized je jednou z vedoucích firem ve výrobě kvalitního cyklistického zboží na dnešním trhu.[16]

2.2.2 Česká terénní cykloturistika před rokem 1989

Počátek terénní cyklistiky v Čechách, jak jsme na ni zvyklí dnes, datujeme do devadesátých let 20. století, kdy se k nám dostala masově vyráběná horská kola z Kalifornie. Historie samotné jízdy terénem je však podstatně delší. Již mnohem dříve, kdy byla kola daleko méně přizpůsobená pro jízdu náročným terénem, s nimi nadšení cyklisté jezdili po loukách, polních i lesních cestách a po těžkých terénních útvarech. Pokud neváhali kolo vést, či dokonce nést, dostali se téměř do všech míst jako turista pěší.

Situace na trhu s jízdními koly byla v období socialismu neuspokojivá a cyklisty v podstatě vytlačovala z terénně náročných lesních cest. Ti se však terénu nikdy úplně nevzdali a díky organizované cykloturistické činnosti pilovali techniku jízdy v terénu. Pořádaly se tzv. jízdy zručnosti, jízdy do kopce, po louce, po příkrém srázu k potoku, přejezdy různých přírodních překážek či závod v terénu podle mapy.

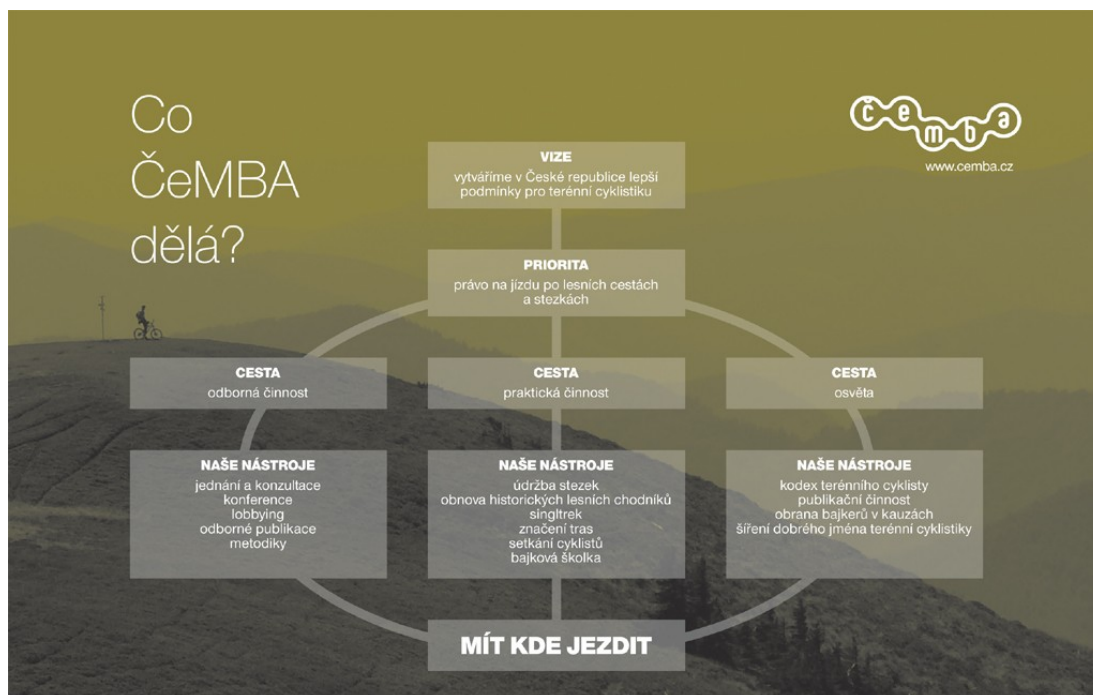
Blížeji k terénu měli orientační cykloturistické závody, předchůdce dnešního MTBO, které se v terénu odehrávaly celé. Pořádaly se tehdy i cykloturistické rallye, ve kterých se také vypisovalo několik terénních etap. Terénní cyklistika má tedy v České republice svého předchůdce a tou je cykloturistika.

2.2.3 Česká terénní cyklistika po roce 1989

Abstinence po terénní cyklistice pominula s příchodem odolných horských kol. Mnoho lidí si takové kolo pořídilo a začalo poznávat krajinu jiným způsobem. Avšak první oficiálně zaznamenanou stopu tu zanechalo horské kolo již v roce 1984. Před mistrovstvím světa v Mnichově přijela do Čech skupinka Američanů na soustředění cyklokrosařů. Uspořádali tehdy přednášku o horském kole Specialized Stumpjumper, které si s sebou přivezl jejich mechanik. Zúčastnil se ji i jeden z nejslavnějších českých závodníků na horském kole, Miroslav Kvasnička, a když na danou chvíli vzpomínal, prohlásil: „Tehdy jsem nijak do hloubky nepřemýšlel, jestli tahle zvláštní kola mají budoucnost, ale v každém případě se mi jako závodní materiál zdála být příliš těžká a vhodná spíše na cykloturistiku díky své schopnosti překonat každý terén. Až tak moc jsem se nemýlil, protože bike je skutečně kolo pro masu.“ (Hofman 2006: 63)[8]

2.3 ČeMBA

Česká Mountainbiková Asociace (dále jen ČeMBA) je nezisková organizace, která působí v oblasti celé České republiky. Vznik tohoto občanského sdružení se datuje k 29. 3. 2007. V České republice je to jediná organizace hájící a prosazující zájmy českých terénních cyklistů. Aktivně se snaží vytvářet lepší podmínky pro terénní cyklistiku v ČR, což přináší prospěch široké veřejnosti. Organizace klade důraz na ohleduplné chování k přírodě, lidem i majetku.[3]



Obrázek č. 1: Program ČeMBy (zdroj: www.old.cemba.eu)

2.4 Tři pilíře cyklistiky

V České republice můžeme rozčlenit nejpůvodnější typy cyklistiky do tří kategorií:

- **Dopravní cyklistika** (městské cyklostezky)

Podstatou cyklodopravy je přesun mezi obydleními, zaměstnáním, školami atp. Stezka by měla zajišťovat rychlý, co nejkratší, bezpečný a co nejméně fyzicky náročný přesun.

- **Cykloturistika** (vhodné komunikace lesní dopravní sítě: 1L, 2L a 3L)

Cílem cykloturistiky je přesun mezi kulturními a přírodními památkami, nebo pouze mezi ubytovacími zařízeními.

- **Terénní cyklistika** (singltrek, přírodě blízké vrstevnicové stezky)

Tyto stezky jsou šetrně zakomponovány do krajiny a zajišťují bezpečné sdílení mezi různými skupinami. Měly by být vizuálně i pohybově pestré a přinášet uživatelům radost z pohybu.[5, 10]

2.5 Možnosti pro terénní cyklistiku v ČR

2.5.1 Cyklostezky

Cyklostezky vznikají asfaltováním a rozšiřováním cest s přírodním povrchem, nebo se budují nové, hladké a přímé stezky, spíše tzv. cykloálmice. Nenáročné, asfaltové cyklostezky mají v České republice zelenou. Neustále přibývají kilometry cyklostezek křižující naši zemi. I když se to nezdá, investují se do nich obrovské částky peněz. Na mnoha místech nemá toto drahé a necitlivé asfaltování správný význam a je zbytečnou zátěží pro přírodu. Cyklostezky by měly sloužit jako dopravní stezky a propojovat jednotlivá místa co nejkratší, nejpohodlnější a nejbezpečnější cestou. Měly by mít dostatečnou kapacitu a povrch sjízdný po celý rok. Naproti tomu rekreační stezky vznikají proto, aby si lidé užili pobyt v přírodě. V ČR se však často staví stezky konstrukčně odpovídající dopravním, ale nevedou dopravními koridory, budují se tedy pro rekreační ježdění.

Modelem pro výstavbu se u nás stala rodina s dětmi, která se na kolech vydává na několikadenní nenáročné putování. Přitom počet lidí, kteří se chtějí o víkendu jen tak projet, vyčistit si hlavu po práci či po škole, je převažující část. V porovnání s ostatními druhy stezek, však stále převládá výstavba těchto projektů a stojí za tím pravděpodobně neprofesionalita a neinformovanost lidí rozhodující o těchto projektech. V České republice totiž není zvykem provádět, v rámci přípravy cyklostezek, reprezentativní průzkumy uživatelských preferencí.

Navíc je velmi složité získat a vykoupit od jednotlivých vlastníků celistvý pás pozemků pro cyklostezku. Z toho důvodu se obce a města často domluví se správci vodního toku a postaví stezku na jejich pozemku. Cyklostezky tedy vznikají jako víceúčelové stezky sloužící i pro správce vodního toku, kteří žádají, aby stezka umožňovala průjezd stavebních vozidel. Cyklistiku však lze podporovat levněji a šetrněji, co se týká přírody a se zájmem o to, co chtějí samotní cyklisté.[5]

2.5.2 Udržitelné cesty

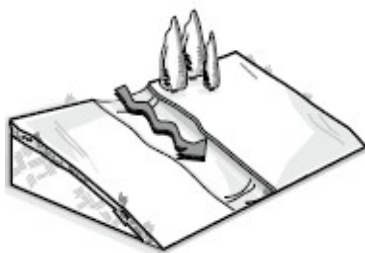
Udržitelné cesty mají tyto vlastnosti:

- Chrání životní prostředí.
- Vyhovují potřebám svých uživatelů.
- Vyžadují minimální údržbu.
- Minimalizují konflikty mezi rozdílnými skupinami uživatelů.

V případě, že jedna z těchto vlastností bude převažovat na úkor jiné, stezka již nebude bezpečná, bude působit škody na životním prostředí a nebude poskytovat příjemné zážitky.

Na povrch stezek mají vliv všichni uživatelé (pěší, cyklisté, lesní mechanizace) a v prudších sklonech se díky gravitaci tento vliv zvyšuje. Dochází tedy k erozi. Pokud je stezka postavená tak, aby po ní stékala voda a nabírala rychlost, negativní důsledky jsou ještě znatelnější. Řešením jsou vrstevnicové cesty, které dodržují určité zásady. Celkový podélný sklon u těchto stezek by neměl převyšovat 10%, cesta by měla obsahovat protisvahy a terénní vlny, které pomáhají vodě odtékat z cesty pryč a důležité je také dodržovat příčný sklon cesty. Odklonění cesty od svahu by mělo být 3 až 5% a v průběhu let je potřeba tento příčný sklon obnovovat. Doporučuje se stavět stezky jako plně zařízené do svahu, vyžadují sice více času a nákladů při stavbě, ale déle vydrží a potřebují menší následnou údržbu oproti cestám vedeným z části po násypu.

Vrstevnicová stezka může mít mnoho podob, od jednoduchých cest využívaných hospodářsky po hravé úzké pěšiny.[9]



Obrázek č.2: Stezka vedená po spádnici (zdroj: www.old.cemba.eu)



Obrázek č.3: Stezka vedená po vrstevnici (zdroj: www.old.cemba.eu)

2.5.3 Lesní dopravní síť

Lesy v ČR zaujímají přibližně třetinu celé rozlohy a délka lesní dopravní sítě se odhaduje na 160 000 km. Tyto cesty se podle ČSN 73 6108 třídí podle dopravní důležitosti a účelu do několika kategorií a to 1L, 2L, 3L, 4L, lesní stezky a pěšiny.[5]

Lesní stezky 1. a 2. třídy:

Stezky první a druhé třídy umožňují celoroční, nebo alespoň sezónní provoz návrhových vozidel. Povrch stezky může být z různých stavebních materiálů, s prašným povrchem apod. Jejich šířka se pohybuje od 2,5 m do 4 m a podélný sklon by neměl přesáhnout 12%.[10]

Na území ČR se jich nachází asi 47 000 km a mohly by být vhodné pro nenáročnou rodinnou cykloturistiku. Jelikož jsou však stavěny primárně pro hospodářské využívání, bývají často velmi opotřebované a tudíž pro rekreaci nevhodné.[5]

Lesní stezky 3. a 4. třídy:

Do této kategorie spadají nebezpečné cesty pro vývoz a přibližování dřeva. Nalezneme jich tu přibližně 113 000 km. U stezek 3. třídy je určena minimální šířka 3 m, aby byly sjízdné pro traktory a další přibližovací prostředky. Stezky 4. třídy slouží k přibližování dřeva, jejich minimální šířka je 1,5 m a jsou převážně vedeny po spádnici. Díky užšímu charakteru jsou mezi cyklisty oblíbenější než výše zmíněné stezky 1L a 2L. Mají však určité nevýhody. Vyšší sklon způsobuje, že jsou velmi náchylné k erozi, tudíž se stále jedná o špatně navržené a těžko udržitelné cesty. [5, 10]

Lesní stezky a pěšiny:

Lesní stezky a pěšiny kladou důraz na přírodní a pestrý charakter. Navrhují se tak, aby zachytávali turisticky zajímavá místa. Jejich podélný sklon je závislý na morfologii terénu a na možnosti poškození povrchovou vodou. Povrch stezek je tvořen výhradně z přírodních materiálů. Pro terénní cyklistiku jsou tedy nejvhodnější. V ČR bohužel chybí zkušenosti se stavbou a plánováním těchto přírodních a udržitelných stezek. Možným řešením je výstavba singltreků, kterou je dobré harmonizovat s již stávajícími lesními stezkami, u kterých by bylo dobré provést patřičné úpravy.[5, 10]

2.5.4 Singltrek

Singltrek je pojem, který do České republiky přináší organizace ČEMBA a značí tím metodiku plánování, stavbu a údržbu přírodě blízkých stezek. V našich podmínkách jsou singltreku nejvíce podobné staré lovecké chodníky. Tyto chodníky byly vystavěny tak, aby se myslivci příliš nezadýchali a mohli stále přesně mířit. Takto příjemně a v udržitelných sklonech bývají také vedeny staré turistické a lázeňské chodníky u českých řek a v Sudetech.[5]

Singltrek můžeme charakterizovat jako úzkou stezku s přírodním povrchem, příjemně se vinoucí přírodou. Jeho typická šířka se pohybuje mezi 45 až 60 cm, ale

může být i užší a maximální šířka se uvádí 1,8 m. Základním pravidlem je, že singltrek nesmí stoupat více jak o polovinu sklonu spádnice a celkový sklon by neměl přesáhnout 15%. Stezka je zařízlá do svahu a v příčném směru se mírně sklání, aby odváděla vodu. Po směru jízdy mění stezka svůj směr i sklon. Zabraňuje to vodě stékající po jejím povrchu, aby nabrala rychlost a působila erozivně.[4, 5]

Trumfem singltreku je spojení plynulosti se zábavností, což je zaručeno jeho promyšleným profilem. Singltrek je sdílenou stezkou, nevytváří se tedy pouze pro terénní cyklisty, ale zážitky nabízí i pěším turistům, či jezdcům na koních, přičemž je učí tolerantnosti a slušnosti. Díky své členitosti je neobyčejně bezpečný, představuje minimální zásah do přírody a eliminuje erozi. Náklady na jeho výstavbu jsou nízké a je-li dobře vybudovaný, vyžaduje pouze minimální údržbu. Zajímavé by mohlo být srovnání, kdy jeden kilometr asfaltové cyklostezky stojí běžně více jak 3 milióny Kč a jeden kilometr singltreku se pohybuje mezi 100 až 300 000 Kč, podle terénu, kterým vede. Největší pozitivum ovšem ukrývá ve svém společenském přínosu. Rozdělení obtížnosti zajišťuje, že je singltrek vhodný jak pro zkušeného bikeru, tak i pro rodinný výlet s dětmi.[5, 13]

Někteří občané mají proti singltrekům námitky. Vidí úzké stezky jako neodmyslitelně nebezpečné a zastávají názor, že by se cyklisté měli omezit na jízdu po silnicích, či velmi širokých cestách. Toto stanovisko však nepřipouští přírodu jako součást terénní cyklistiky.[4]

Historie singltreku

Jízda po stezkách s přírodním povrchem je tak stará jako cyklistika sama. V počátcích byla veškerá cyklistika v podstatě cyklistikou terénní a to z jednoduchého důvodu, jelikož příchod kol předcházel vývoji silnic. Na mnoha historických fotografiích z konce 19. stol. můžeme spatřit cyklisty jedoucí na kole po prašných cestách.[4]

Ve Spojených státech se začali stavět již s příchodem horských kol. Před necelými deseti lety přišli s jejich výstavbou velšští a skotští lesníci, jejichž počínání má obrovský úspěch. V českých lesích se takové stezky vyskytovaly také a dokonce

v hojné míře, ale do dnešní doby se zachovala pouze malá část. K úbytku došlo zejména proto, že nepodléhají dostatečné právní ochraně a téměř nikdo se o ně nestará.[5, 13]

Důležitost singltreku

Většina turistů preferuje stezky úzké. Ať už jedou na kole, na koni, běží, či jdou jen na procházku. Tito uživatelé chtějí a vyhledávají blízký kontakt s přírodou. Singltreky jim to poskytují mnohem lépe než vyasfaltované silnice. Tento zážitek jednoduše není stejný jako na otevřených, širokých cyklostezkách. Díky specifickému charakteru jsou singltreky vzrušující pro různé skupiny uživatelů a poskytují povzbuzující zážitek z venkova.[4]

Organizace ČeMBA uvádí 5 důvodů, proč by mělo docházet k výstavbě singltreků:

- **Více přírody**

Singltreky se ladně vine přírodou, v průběhu se přizpůsobuje přírodním překážkám a celkově s přírodou splývá.

- **Více zábavy**

Singltreky by měly zabavit a potěšit. Ve svém průběhu stoupá, klesá, zrychluje, zpomaluje a obtáčí se kolem stromů.

- **Více jízdy**

Jízda na singltreku je určena pro všechny návštěvníky, jelikož je plynulá, bezpečná a bez zákeřných překvapení. Je tedy možno vychutnat si ji souvisle jako celek.

- **Více otevíracích hodin**

Výstavba singltreku je navržena tak, aby z něj případná voda ihned odtékala. V praxi to znamená, že druhý den po dešti je možné na stezku vyjet.

- **Více jistoty**

Singltreky jsou stavěny tak, aby v lese vydržely dlouhá léta. Po několika letech ho najdete ve stejné kráse, jako když jste ho opouštěli.[2]

Ekonomické výhody singltreku

Outdoor Industry Association provedla v roce 2002 studii, která odhalila, že cyklistika na úzkých singltrecích je jedna z nejvíce populárních outdoorových aktivit ve Spojených státech amerických. Průzkum ukázal, že v tomto roce 43,1 milionů Američanů jezdilo na svých horských kolech mimo silnice a 7 milionů z nich se považovalo za nadšené bikery.

Dobře navržený systém stezek může do dané oblasti přinést mnoho cenných finančních prostředků z cestovního ruchu a pozvednout tak hodnoty majetků, zatímco se zlepšuje kvalita života místních obyvatel.[4]

. Příkladem jsou místa jako Moab, Fruita, Vancouver's North Shore nacházející se ve Spojených státech nebo Glentress a Coed Y-Brenin ve Skotsku. Předtím než rozvinuli síť stezek, většina lidí o těchto místech ani neslyšela. A dnes, lidé létají z celého světa s cílem zajezdit si v těchto mekkách horské cyklistiky. Ekonomické přínosy těchto destinací byly motivací i pro další lokality.[11]

Fruita, Colorado

Na počátku roku 1990 bylo Fruita zaprášené, opuštěné město v západním Coloradu s malým cestovním ruchem. Dnes je toto město světově známé jako mekka horské cyklistiky. Představitelé města se spojili s místní komunitou horských cyklistů a úřadem pro pozemní rozvoj za účelem vyvinout dvě výjimečné sítě stezek. Během pěti let se Fruita dostala do pozice jednoho z nejvíce prosperujících měst v Coloradu.
[4]

2.6 Marketingová doporučení pro terénní stezky

Ať už se jedná o správce pozemků, stavitele stezek, vládní úředníky, majitele cyklistických krámu či nadšené členy bikových klubů, je několik věcí, které mohou udělat, aby přilákali bikery do svých oblastí.[4,11]

1. Postavit výborné stezky pro lidi s různými schopnostmi

Jednoduše řečeno, pokud není skvělý produkt, není co nabízet. Doporučuje se zajistit toho nejlepšího projektanta stezek, který je k dispozici, investovat adekvátní prostředky, vybavit se co nejvíce zkušenostmi a nebát se být odlišný. Výjimečnou vlastnost daných stezek vyzdvihnout do popředí, např. nejdelší kopce, nejtěžší trať, úžasné výhledy nebo nejlepší zóna pro děti a tato jedinečnost vytvoří nesmírně cennou reklamu tzv. virální reklamu, která se šíří mezi lidmi samovolně.

Začátečníci preferují zpevněné cesty a široké pěšiny. Středně pokročilí a pokročilí jezdci vyhledávají klikaté lesní stezky, náročné singltreky a sjezdové trasy. Poskytování těchto možností a propagování stezek prostřednictvím webových stránek, brožurek pro turisty a bikových klubů, pomůže zavést danou destinaci do povědomí veřejnosti.[4, 11]

2. Zajistit vyhovující příslušenství

Čisté koupelny či místní zařízení vysoké kvality mohou podpořit nebo narušit celý dojem z návštěvy singltreku. Může to znít jako samozřejmost, ale je překvapující, kolik podniků na toto důležité pravidlo zapomíná. Další vylepšení mohou zahrnovat stoly na piknik, odpadkové koše, stojánky s mapami, nebo také návštěvní knihy, aby bylo možné zaznamenat všechny komentáře a zážitky.[11]

3. Instalovat účinné reklamní tabule

Reklamní tabule podél silnice mohou být tou nejefektivnější reklamní investicí, co se týká nákladů. Průměrné náklady na jednoho pozorovatele budou jen zlomek toho, co u jiných forem propagace. Vytvářejí povědomí o stezkách 24 hod denně

7 dní v týdnu a usnadňují lidem hledání daných stezek. Není potřeba se bát vyzdvihnout např. doporučující trasu, či stavitelovu oblíbenou část apod. U stezek, kde se nachází větší množství křižovatek, mohou tyto doplňující značky na trase umožnit jízdu bez neustálého zastavování a sledování mapy. Hledání stezek se s jejich pomocí stává mnohem příjemnější.[11]

4. Správně označit trasy

Jezdci, kteří se na stezce ztratí, mohou mít z celého výletu špatnou zkušenost. Nikdo nemá rád velké množství značek, ale uživatelé jistě uvítají jednoduché značky, které je navedou správným směrem, budou vítané. Důležité je sladit toto úsilí s ostatními skupinami, které využívají stezky a nezaměřit se obsahem pouze na terénní cyklisty.[4]

5. Dobré mapy usnadní a zpříjemní celý výlet

Investovat a vytvořit jasné a jednoduché mapy, které se stanou součástí brožury, je další důležitý krok. Jejich design sladit s webovými stránkami. Mezi žádané informace patří uvedený výškový profil, obtížnost a stručné popisy tras. Mapy by měly obsahovat informace o parkování a ostatním příslušenství.[4, 11]

6. Pomoci společnosti pochopit terénní cyklistiku

Někteří lidé nevidí rozdíl mezi horskou cyklistikou a jízdou na motorce. Vysvětlit tedy místním obyvatelům, že terénní cyklistika je tichý, svaly poháněný sport s nízkým dopadem na životní prostředí, provozující se mimo silnice. Zastupitele města vzít na projížďku a ukázat jim podobnost mezi terénní cyklistikou a pěší turistikou, co se týká dopadů na stezky a přírodu obecně. Pomocí patřičného managementu mohou všechny uživatelské skupiny využívat stezky v souladu.[4]

7. Zapojit místní terénní cyklisty

Není nic lepšího než znalosti místních obyvatel. Jedna z rad zní, sestavit tým z místních jezdců a povzbudit je, aby poskytovali návštěvníkům informace

a zasvěcené rady. Ujistit se, že mají plné kapsy map se stezkami a pokud je potřeba, tak i dostatečný trénink.[11]

8. Spolupracovat s místními bikovými obchody

Turisté nechtějí vyvíjet přílišné úsilí na to, aby hledali, kde mají jezdit, jíst, přenocovat a nakoupit. Obvykle se jen zeptají v místním cyklistickém obchodě. Obchody proto mohou vyškolit své zaměstnance, aby se z nich stali experti v poskytování informací, což by mělo mít za následek spokojené uživatele a zákazníky. Pokud jim poskytnou informace o místě, kde se stezky nacházejí, jak zde zaparkovat a ve svém obchodě si vystaví fotky z daných stezek, zmenší se tím komplikace a strach návštěvníků, kteří přijedou poprvé.[4,11]

9. Zapojit i jiné místní podniky

Vyzdvihováním ekonomických výhod stezek zajistit podporu veřejnosti pro cykloturismus. Návštěvníci utratí peníze za benzín, jídlo, přenocování, výzbroj a podniky, které jim to poskytnou, budou sklízet zasloužené odměny. Pokusit se přiblížit horskou cyklistiku zástupcům místních podniků tím, že jim bude umožněna prohlídka těchto stezek. Také se vyplatí propagovat si služby navzájem.[11]

10. Poskytovat ubytování se zohledněním potřeb cyklistů

Cyklisté hledají vhodná místa na přenocování, která doplňují jejich životní styl. Kempy blízko stezek, noclehy se snídaní a hotely, které nabízejí bezpečné uskladnění kola, se pro ně stávají zajímavé. Výlety z chalupy do chalupy se staly populární v Coloradu a Utahu, protože umožňují cyklistům jezdit tzv. na lehko. Italy Bike Hotels, což je seskupení více než 50 podniků, nabízí slevu členům IMBA, stejně tak jim zařídí místo na uschování kol, svačinu před a po výletě a dokonce každý den umyjí návštěvníkům kola a vyperou jejich cyklistické oblečení.[4]

11. Vytvořit lákavé webové stránky

Terénní cyklisté mají jiné potřeby než ostatní turisté. Je nutné vytvořit takové webové stránky, které tyto rozdíly rozlišují. Tím se myslí např. přesné mapy stezek, aktualizovaný stav stezek, počasí, možnost diskuze, tipy na plánování výletu, fotky, videa, včetně uživateli navrženého obsahu.[11]

12. Udělat profesionální fotky stezek

Fotka má hodnotu tisíce slov. Vyplatí se pověřit fotografa, aby nám pomocí fotek zachytil stezky a fotky poté poslat do magazínů, novin a cestovních kanceláří. Když se podíváme na oblíbené areály jako je Wales a Crested Butte v Coloradu, tak jejich vynikající pověst se zrodila díky fotografiím šťastných bikerů na hezkých stezkách.[4, 11]

13. Získat podporu médií

Nabídnout dobře placené bikové výlety pro média, ne jen pro redaktory cyklistických magazínů, ale také pro redaktory všeobecných magazínů a novináře denních novin. Spolupracovat s místními cestovními kanceláři za účelem získat kontakty na média a vytvořit zajímavý příběh.[11]

14. Nabízet další vymoženosti v okolí

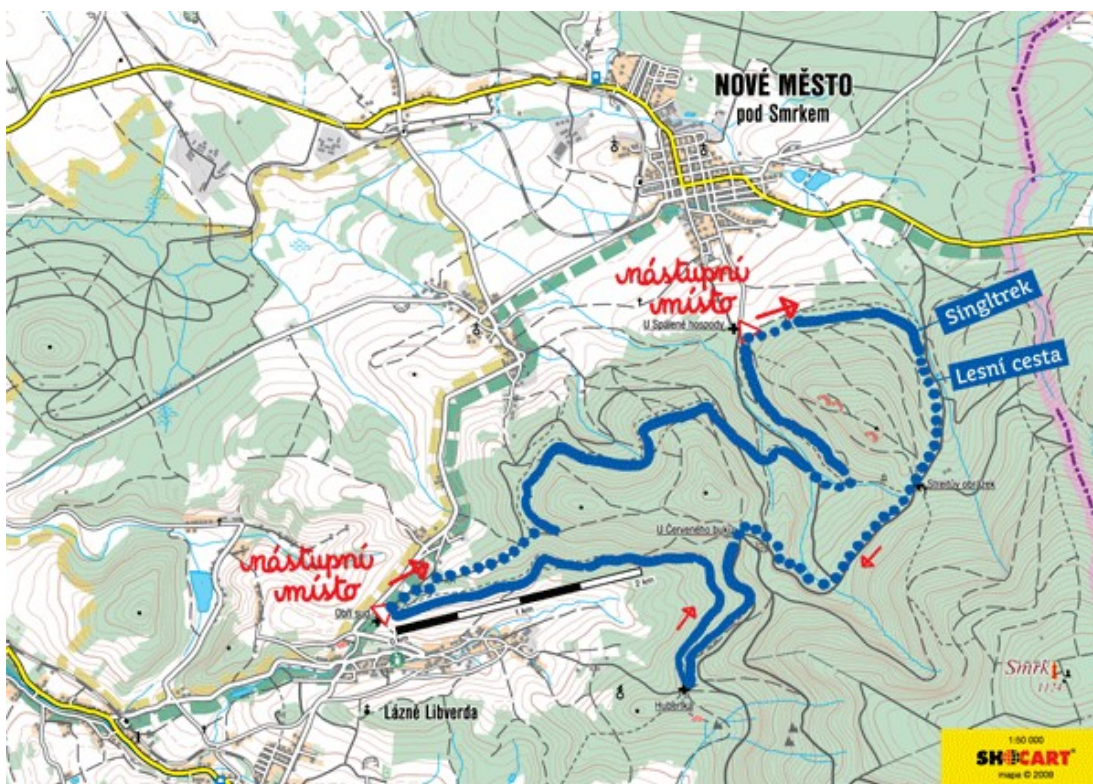
Bikeři jsou aktivní, dobrodružní lidé a pěší turistika, horolezectví, surfování a další aktivity by pro ně mohly být zajímavé. Cyklisté také milují jídlo, zejména po několika hodinách strávených v sedle horského kola. Tudiž seznam restaurací s jednoduchým občerstvením bude také oceněn. Je dobré tyto zajímavé aktivity umístit na webové stránky či do speciální brožury pro bikery.[4]

15. Vyčíslit úspěch

Je nezbytné vyčíslit úspěch. Zabere to několik let propagace a sledování, aby se získaly přesné informace pozitivního vlivu bikového cestovního ruchu v dané lokalitě. Tato informace je důležitá pro udržování místní podpory.[4, 11]

2.7 Charakteristika Singltreku pod Smrkem

Singltrek pod Smrkem se nachází ve frýdlantském výběžku a je první singltrekovou destinací v ČR. V současné době je zde k dispozici jeden okruh o délce 18 km, skládající se z 12 km singltreku a zbylých 6 km vede po stávajících lesních cestách. Singltrek propojuje Lázně Libverda s Novým Městem pod Smrkem, kde se také nacházejí dvě nástupní místa. Ve svém průběhu se vine okolo hory Smrk (1124 m. n. m.), jenž je nejvyšší horou české části Jizerských hor. Slavnostní otevření singltreku proběhlo první květnový víkend v roce 2010.[18]



Obrázek č. 4: Mapa Singltreku pod Smrkem

(zdroj: www.singltrekpodsmrkem.cz)

Stezku projektoval bývalý reprezentant Walesu v horském běhu a horský vůdce Daffyd Davis, který se již patnáct let stará o síť stezek v Národním parku Snowdonia.

Během těchto let vypracoval dokonalý systém jejich plánování a výstavby. Dnes patří k světově uznávaným odborníkům v tomto oboru a v roce 2004 byl za tuto práci britskou královnou oceněn šlechtickým titulem. Za celým projektem výstavby singltreků na našem území stojí jméno Tomáš Kvasnička, spoluzakladatel a bývalý předseda ČeMBy.[12]

Současně se singltrekem bylo otevřeno i zázemí v podobě Test Centra kol Merida. Půjčovna je provozována informačním centrem obce Lázně Libverda a pro návštěvníky je tu připraveno několik druhů kol značky Merida, jak už vyplývá z názvu. Firma Merida je jedním ze sponzorů Singltreku pod Smrkem. Na podpoře se také podílí Liberecký kraj aj.[17]

Tabulka č. 1: Ceník půjčovny

Provozní doba		Cena
Dopolední turnus	8:00/9:00 – 12:00	240,00 Kč
Odpolední turnus	12:00/13:00 – 16:00	240,00 Kč
Celý den		480,00 Kč

(zdroj: www.singltrekipodsmrkem.cz)

2.8 Management

Slovo management vzniklo odvozením z latinského slova manus = ruka a italského maneggiare = ovládat, spravovat. Postupem času byly tyto výrazy převzaty do jiných jazyků, kde se přetvořily na manage = vést, řídit. Z angličtiny k nám poté ve čtyřicátých letech proniklo slovo management = vedení, řízení a zachovala se jeho výslovnost i transkripce. Někteří jedinci zastávají názor, že management je umění, jiní se přiklánějí k názoru, že je to věda, ale jsou i tací, co prosazují, že management je souhrn umění, citu, vědeckých poznatků a zkušeností. [7]

V současné světové literatuře bychom našli stovky vysvětlení a definic popisující pojem management. Definice tohoto pojmu je možné rozdělit do tří skupin na definice zdůrazňující:

- **Vedení lidí** – kde management znamená proces vytváření a udržování prostředí, ve kterém jedinci pracující ve skupinách, efektivně uskutečňují zvolené cíle.
- **Funkce vykonávané vedoucími pracovníky** – podle tohoto pojetí je management proces plánování, organizování, vedení a také kontroly organizačních činností, které jsou zaměřené na dosažení organizačních cílů.
- **Předmět studia a jeho účel** – do této skupiny spadá definice, kdy management znamená přístupy, zkušenosti, doporučení a metody, které vedoucí pracovník užívá ke zvládnutí manažerských funkcí, směřujících k dosažení cílů organizace.[1]

2.9 SWOT analýza

SWOT analýzu můžeme charakterizovat jako otevřené hodnocení podniku, které se stává velmi užitečným, pohotovým a snadno použitelným nástrojem. Jejím úkolem je ověřit životaschopnost podnikání v daném oboru či odvětví.[14]

Nástrojem je analýza jak vnitřního, tak vnějšího prostředí. Z výsledku musí být patrné výhody a nevýhody organizace proti konkurenci na trhu.[7]

Abychom mohli provést SWOT analýzu, je zapotřebí si stanovit:

- Strengths = silné stránky organizace
- Weaknesses = slabé stránky organizace
- Opportunities = příležitosti
- Threats = hrozby [14]

Vnitřní prostředí: S-W analýza

Při této analýze zjišťujeme a poté porovnáváme silné a slabé stránky organizace, neboli její klady a zápory. Je potřeba si však uvědomit, že i zaostalá organizace může mít své přednosti a výhody a vyspělá organizace naopak nějaké slabé stránky.

Vnější prostředí: O-T analýza

V tomto případě se snažíme zjistit a porovnat na jedné straně příležitosti, které stojí před organizací a na straně druhé hrozby, které ji mohou ohrozit. Jinak řečeno, jde o snahu maximalizovat šance, které organizace má a pokusit se minimalizovat rizika.[7]

3 METODIKA

V bakalářské práci byly informace získány pomocí ankety. Otázky do ankety byly vybrány na základě konzultace s Tomášem Kvasničkou, majitelem Singltreku pod Smrkem. Anketa byla vytvořena na míru pro potřeby Singltreku pod Smrkem. Pro její zhotovení byla použita dotazníková služba VypInTo.cz a internetový odkaz byl rozeslán prostřednictvím sociální sítě Facebook a elektronické pošty.

Průzkum probíhal v období od 17. 3. 2011 do 31. 3. 2011 a reprezentativní soubor tvořilo 63 terénních cyklistů všech věkových kategorií. Obsah ankety byl zaměřen především na příslušenství a doplňkové služby podporující samotný singltrek. Předmětem bylo zjistit míru spokojenosti stávajících uživatelů se samotným singltrekem a okolními službami. Získané informace by poté měly sloužit k vylepšení již existujícího singltreku a minimalizaci chyb při rozšiřování podobných stezek i do jiných oblastí.

Během výzkumu byla použita primární metoda kvantitativního charakteru formou ankety s převážně uzavřenými otázkami a několika otevřenými. Anketa obsahovala 23 otázek, které byly rozděleny do čtyř sekcí. Výsledky jsou vyobrazeny pomocí grafů.

Také byla vytvořena SWOT analýza singltreku a byly stanoveny silné a slabé stránky stezky, také její příležitosti a hrozby.

4 VÝSLEDKY A DISKUZE

4.1 SWOT analýza Singltreku pod Smrkem

Silné stránky:

- levná výstavba (100 až 300 tis. Kč/km singltreku)
- profesionálně zpracované webové stránky
- možnost využití i dalšími skupinami, ne jen cyklisty (pěší, jezdci na koni)
- velmi dlouhá životnost bez potřeby větších úprav
- šetrnost k přírodě (díky profesionální výstavbě minimalizace eroze)

Slabé stránky:

- malý výběr tras a obtížností
- chybí možnost mytí kol
- na webových stránkách nejsou informace o počasí a možnost diskuze
- placené hlavní parkoviště

Příležitosti:

- rozvoj cestovního ruchu v dané oblasti (rozvoj regionu)
- rozšíření počtu stezek s různou obtížností
- pořádání více sportovně-kulturních akcí v místě singltreku
- pomocí lepší propagace dostat singltrek a jeho výhody do povědomí širší veřejnosti a státních úředníků (rozhodujících o rozdělování financí na výstavbu rekreačních cyklistických stezek a podobných zařízení)

Hrozby:

- nedostatečné finanční prostředky na rozvoj tratí
- vandalismus

- nedostatečný zájem cílových skupin
- odstoupení významného sponzora od smlouvy
- nepovolení rozšíření stezky z důvodu výskytu ohrožených druhů rostlin či živočichů

4.1.1 Výsledky SWOT analýzy

Pojem singltrek je ve světě již známá a oblíbená forma terénní cyklistiky. Zato v České republice je Singltrek pod Smrkem první svého druhu a tedy novinka, která je určena ne jen pro terénní cyklisty, ale také pro pěší. Výstavba singltreku je v porovnání s cyklostezkami velmi levná záležitost. Částka za jeden kilometr se pohybuje přibližně mezi 100 000 až 300 000 Kč, zatímco u cyklostezek je nutné počítat s miliony. Ekonomický přínos z cestovního ruchu pro danou oblast může však nabývat opačných hodnot. Přínosem jsou také profesionálně vytvořené oficiální webové stránky. Mezi slabší stránky lze zařadit nedostatečný výběr obtížností, co se týká tratí a nemožnost umýt si kola.

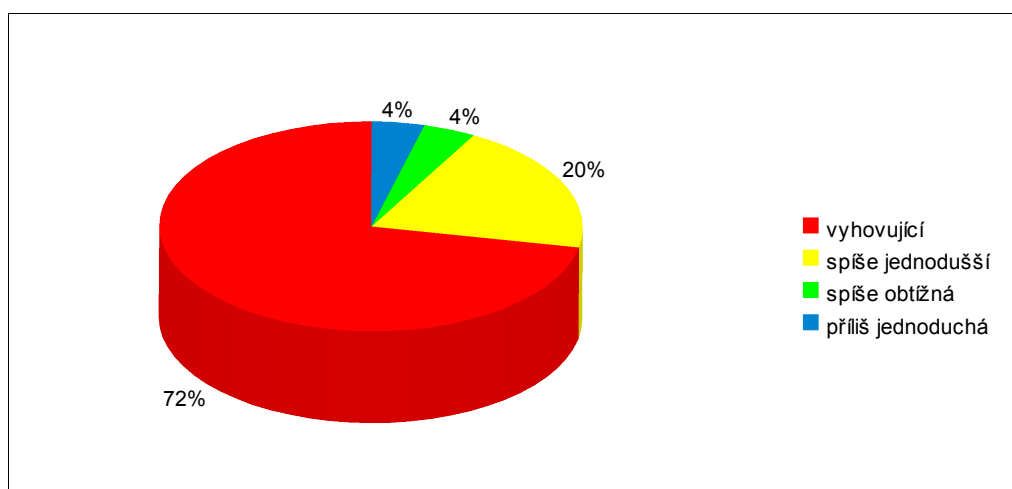
Bude-li se předpokládat alespoň částečný úspěch, jaký slaví podobné destinace ve světě, je možné do budoucna očekávat nárůst cestovního ruchu a zlepšení tak ekonomické situace zapadlého okolí singltreku. Propagaci Singltreku pod Smrkem je důležité zacílit na potenciální uživatele, tedy terénní cyklisty či pěší, ale také na státní úředníky, kteří se starají o rozdělování financí na výstavbu cyklistických rekreačních stezek a podobné projekty zaměřené na rekreaci.

Stejně jako u jiných projektů i u singltreku je nutné počítat s možnými hrozbami. Lidé zaštiťující Singltrek pod Smrkem by se měli snažit udržovat dobré vztahy se svými sponzory, ale také s místními lidmi, aby nedocházelo k případnému vandalismu na stezce. Při plánování stezek je také velmi důležité si ověřit, zdali se v okolí nevyskytují ohrožené druhy živočichů a rostlin. Pokud k takovému zjištění dojde až v době existence stezky, mohlo by to mít za následek znemožnění další výstavby a zničení plánů na realizaci rozsáhlé sítě stezek.

4.2 Vyhodnocení ankety

4.2.1 Stezka a její příslušenství

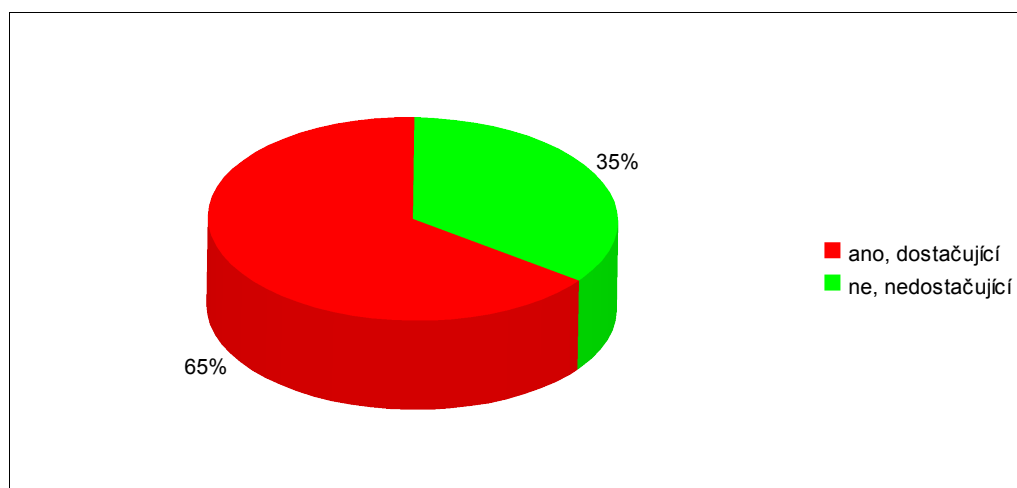
Tato část ankety byla zaměřena na singltrek a na příslušenství, které s ním souvisí. První otázka se vztahuje k samotné stezce a jejím záměrem bylo zjistit, jak uživatelům vyhovuje její obtížnost. Je-li vyhovující, příliš jednoduchá, či naopak. Z grafu č. 1 je patrné, že pro 72% respondentů je obtížnost dané stezky vyhovující. Její charakter tedy splňuje požadavky téměř $\frac{3}{4}$ respondentů, což je poměrně velký úspěch. Je tu však 24% respondentů, kteří označili danou stezku za spíše či dokonce příliš jednoduchou a 4% pro které je naopak spíše obtížnější. Bylo by tedy dobré se zamyslet nad opatřeními, které by do budoucna minimalizovaly daných 28% respondentů, kteří nejsou s obtížností zcela spokojeni. V jedné z otevřených otázek respondenti uváděli požadavky na občasné rozdvojení trati s obtížnějšími prvky a možností předjíždění. Někteří projevíli zájem o vybudování dalších odpočívadel na trase.



Graf č. 1: Obtížnost stezky

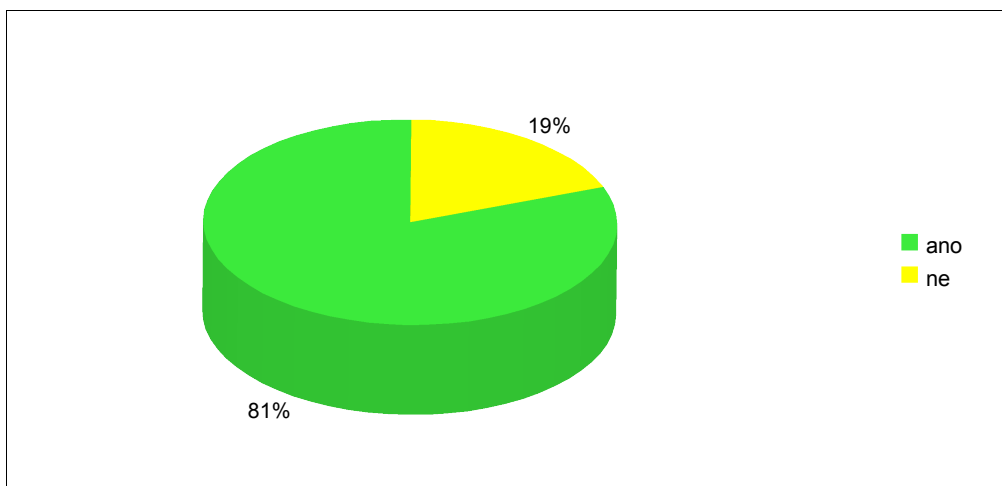
Dalším bodem ankety bylo značení na trati. Zkoumalo se, zdali je dostačující po celé délce trati. Jak zobrazuje graf č. 2, většina respondentů, přesněji 65% odpověděla, že značení bylo dostatečně srozumitelné. Zbýlých 35% mělo s orientací

na trati nějaký problém. Ti, co nebyli se značením spokojeni, uvedli v doplňující otevřené otázce, že by uvítali přesnější značení u druhého nástupu, tím je myšlen nástup u Nového Města pod Smrkem. Dále by uvítali vylepšení značení kolem chaty Hubertka a pod Červeným bukem.



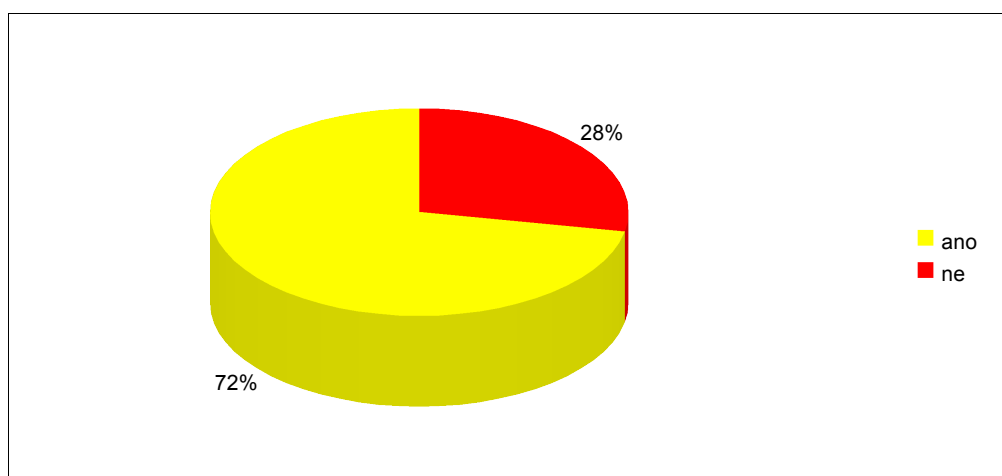
Graf č. 2: Značení na trati

Následující otázka na grafu č. 3 se týká mytí kol v místě nástupů. Respondenti zde vyjádřili svůj zájem či nezájem o tuto službu. Pouze 19% uživatelů tuto službu nevyžaduje, naopak celých 81% by uvítalo, kdyby si před odjezdem domů mohli svá kola umýt. Tento výsledek je poměrně pochopitelný. Pokud se cyklisté z projížďky vrátí se špinavým kolem, je mnohem příjemnější a jednodušší opláchnout ho ihned po dojezdu, když je špína ještě čerstvá. Obzvláště, když se na singltrek dopravují osobním autem a na převoz ukládají kolo dovnitř vozu. Přepravu osobním autem preferuje 65% respondentů, jak bude uvedeno později v grafu č. 4.



Graf č. 3: Možnost mytí kol

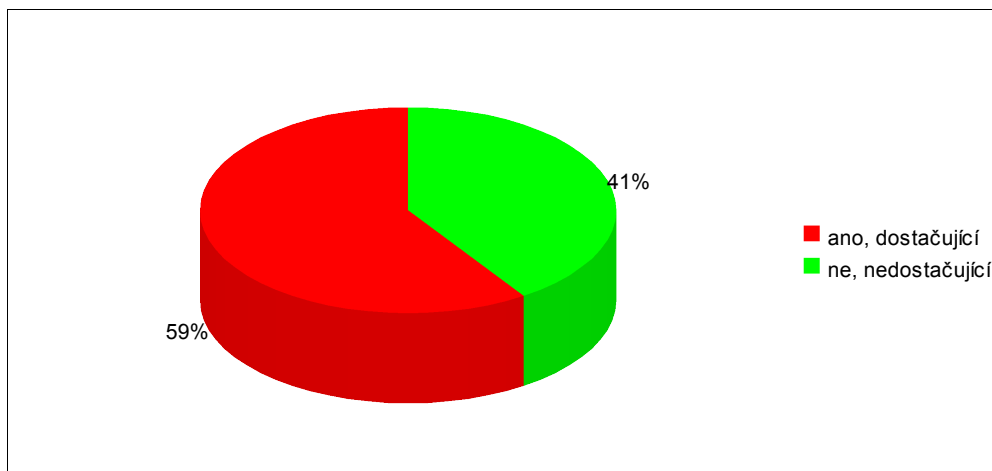
Graf č. 4 zobrazuje, kolik uživatelů by v místě singltreku preferovalo sociální zařízení. Kladně na tuto otázku odpovědělo 72% respondentů, což je relativně vysoké číslo. Otázkou však zůstává, zdali je to vůbec dobrý nápad, nechat vystavět taková zařízení v přímém okolí singltreku, který se pyšní tím, že je zcela přírodní.



Graf č. 4: Sociální zařízení

Poslední otázka v této kategorii měla zjistit, zdali jsou respondenti spokojeni s momentální kapacitou parkovišť. Jak je možné vidět na grafu č. 5, více než polovina odpověděla ano. Zbýlých 41% respondentů však spokojeno není a přálo by si jejich zvětšení. V doplňující otázce poté uvedli, že by uvítali zvětšení parkoviště

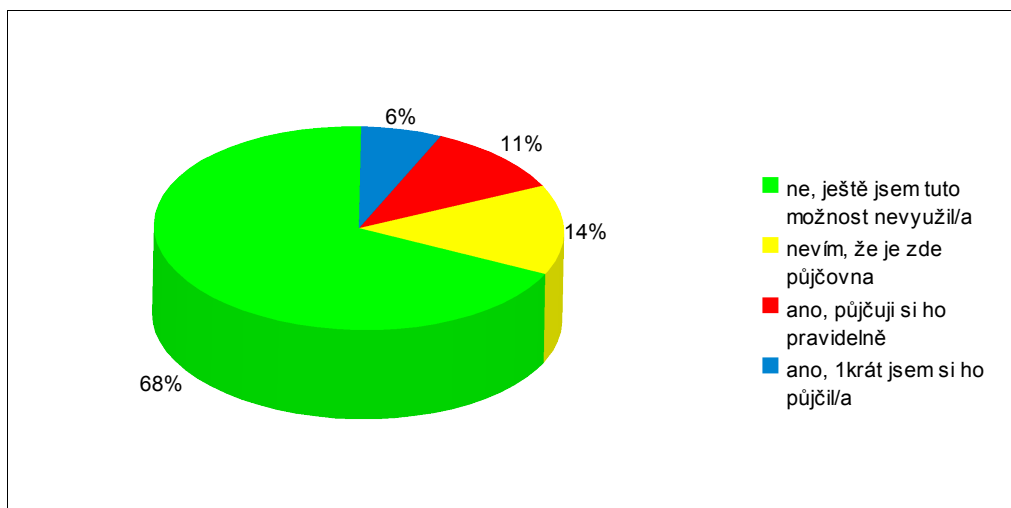
především u druhého nástupu, tudíž v Novém Městě pod Smrkem. Respondenti také vznesli připomínky na zpoplatnění hlavního parkoviště v Lázních Libverda.



Graf č. 5: Kapacita parkovišť

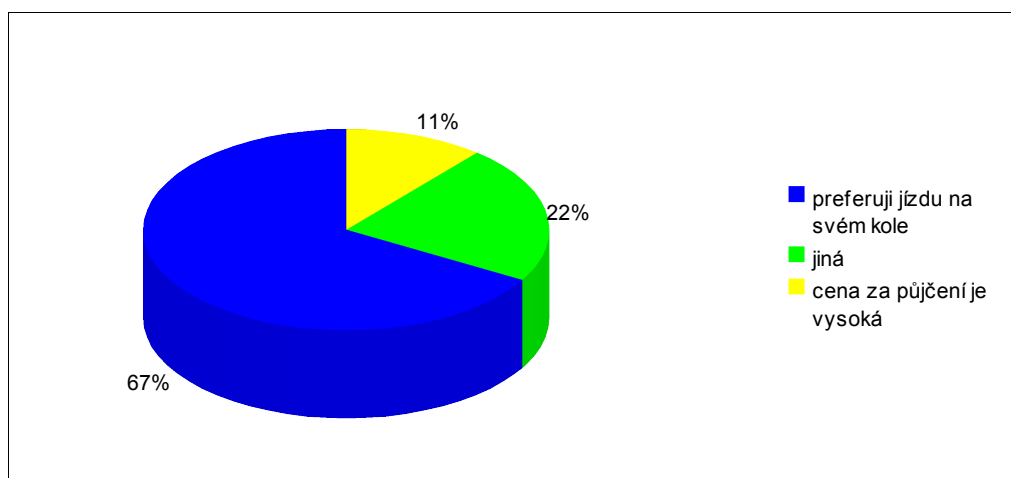
4.2.2 Půjčovny a služby

V druhé části ankety byly zvoleny otázky týkající se půjčovny s terénními koly a službami, které poskytuje. Byla sem zařazena i otázka zabývající se okolními restauracemi. První otázku, zdali respondenti využívají místní půjčovnu s terénními koly, která vznikla společně s výstavbou singltreku, zodpovídá graf č. 6. Z grafu je znatelné, že pouze 11% tuto službu využívá pravidelně a 6% ji využilo pouze jedenkrát. Velká část, celých 68% tuto nabídku ještě nevyužilo a 14% respondentů ani neví, že v místě singltreku půjčovna vůbec je. Naskýtá se tedy otázka, jaká je příčina, že tak vysoké procento respondentů tuto nabídku ještě nevyužilo. Odpověď můžeme najít hned v dalším grafu.



Graf č. 6: Využitelnost půjčovny

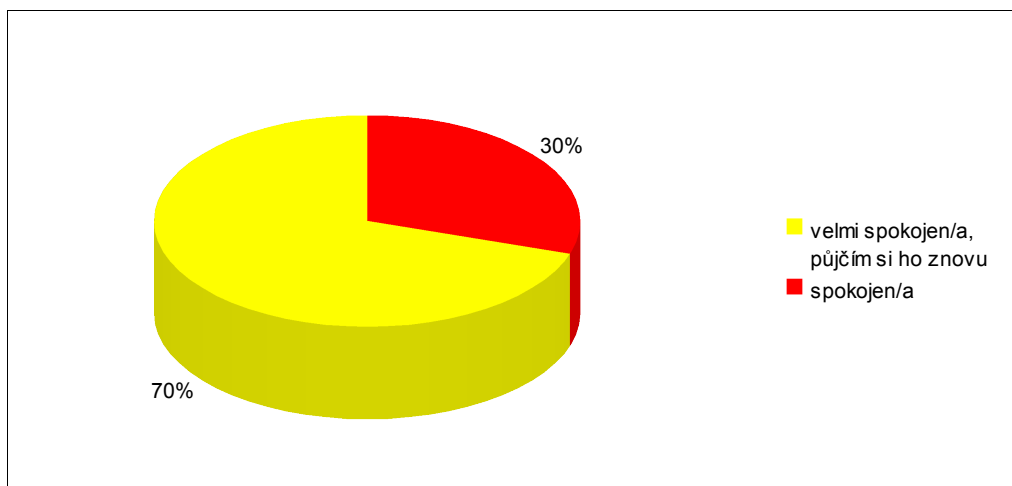
Následující otázka navazuje na otázku předchozí a respondenti měli uvést důvod, proč danou půjčovnu ještě nenavštívili. Převážná většina návštěvníků označila, že preferuje jízdu na svém vlastním kole, 11% respondentů považuje cenu za půjčení příliš vysokou a zbylých 22% k tomu má jiné důvody.



Graf č. 7: Důvody nezapůjčení

Účelem další otázky bylo zjistit, jak byli respondenti spokojeni s kvalitou zapůjčených kol. Vedle kvality hodnotili také jejich připravenost, čistotu a v podstatě celý servis. Výsledky této otázky zobrazené na grafu č. 8 jsou velmi pozitivní,

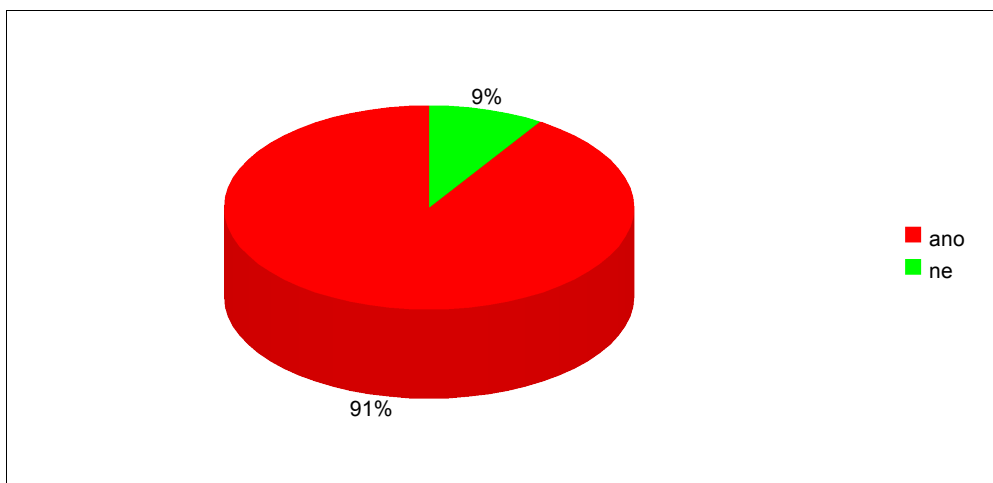
30% cyklistů bylo s koly spokojeno a zbylých 70% bylo velmi spokojeno a půjčili by si ho znovu. Nikdo se nepřiklonil k odpovědi značící nespokojenost. Stále tu však je velké procento návštěvníků, kteří kola doposud nevyzkoušeli, nebo o zdejší půjčovně vůbec neví. Dobré zkušenosti a spokojenost s produkty či službami se mezi cyklisty šíří rychle a lze předpoklad, že do budoucna bude o půjčovnu větší zájem. Ale i přesto by bylo dobré se zamyslet nad možnostmi, jak propagaci půjčovny vylepšit.



Graf č. 8: Kvalita kola

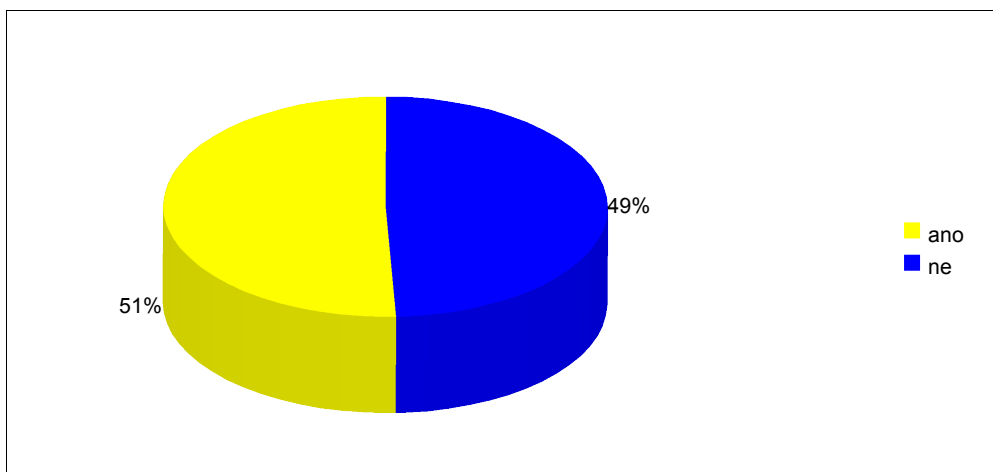
Dalším předmětem zájmu bylo zjistit, jak respondenti hodnotí výši ceny, kterou museli při půjčování kola zaplatit. Jelikož všichni označili cenu za běžnou, vypovídá to o dobrém odhadu ze strany zakladatelů a je poměrně zbytečné se touto otázkou více zabývat.

Graf č. 9 se stále týká půjčovny. Otázka zněla, zdali by respondenti uvítali rozšíření dané půjčovny na obchod s cyklistickými potřebami. Výsledek je až překvapivě jednoznačný. Celých 91% respondentů by toto rozšíření uvítalo.



Graf č. 9: Rozšíření půjčovny na obchod s cyklistickými potřebami

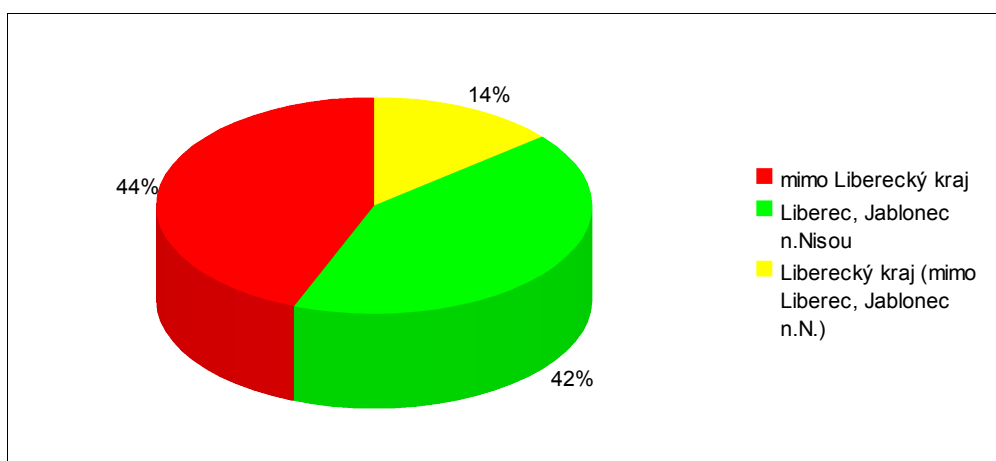
Poslední otázka v této sekci se týkala restaurací. Předmětem zájmu bylo zjistit, zda respondenti při návštěvě singltreku využívají i služby přílehlých restaurací. Kladnou odpověď označilo 51% respondentů. Z čehož vyplývá, že výstavba singltreku je prospěšná i pro místní podniky, kteří z přísunu návštěvníků profitují. Z kladných ohlasů na singltrek se dá předpokládat, že s výstavbou nových tras různých obtížností se počet a spektrum návštěvníků ještě zvýší a pro okolní podniky to bude znamenat další zvýšení tržeb. Dále měli respondenti v přidružené otevřené otázce specifikovat, jak byli s navštívenou restaurací spokojeni. Většina respondentů měla se stravováním v okolí kladné zkušenosti. Konkrétně s chatou Hubertka, kolem které se na stezce projíždí, dále s kioskem U Spálené hospody, Hájenkou, či restaurací U Zeleného stromu. Opakované stížnosti byly pouze na hospodu Obří sud, která se nachází přímo v místě nástupu u parkoviště. S výstavbou singltreku zde zvýšili ceny a zpoplatnili přílehlé parkoviště, které slouží u hlavního nástupu pro návštěvníky singltreku. Stížnosti zde byli i na obsluhu.



Graf č. 10: Návštěvnost restaurací

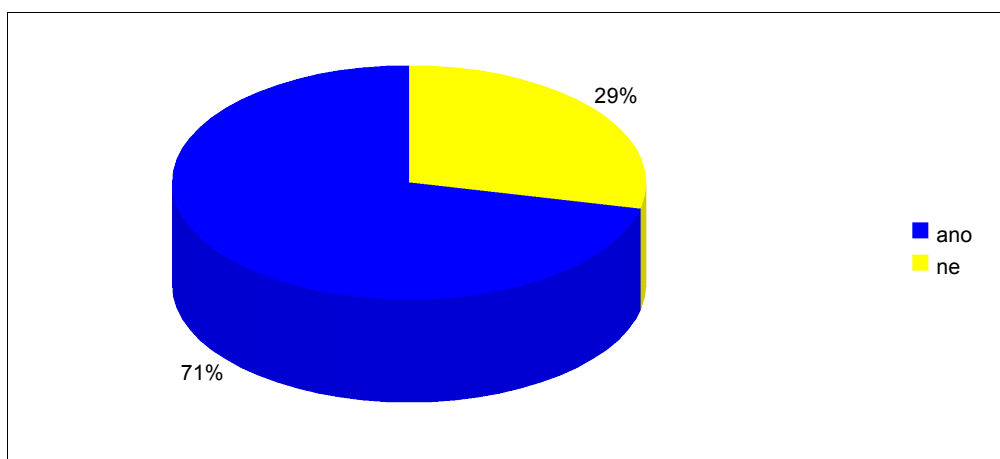
4.2.3 Doprava

Tato sekce byla soustředěna na vzdálenost, kterou jsou cyklisté kvůli singltreku ochotni absolvovat, na druh používané přepravy a na míru obtížnosti při hledání cílového bodu. První otázka na grafu č. 11 zjišťovala, odkud respondenti na singltrek dojíždějí. 56% se na singltrek vydává z Libereckého kraje, 42% z nich přímo z Liberce či Jablonce nad Nisou. Zbylých 44% přijíždí ze vzdálenějších míst. Téměř polovina cyklistů tedy absolvuje nemalou vzdálenost, jen aby se mohli projet na Singltreku pod Smrkem. Tento výsledek potvrzuje jedinečnost a žádanost tohoto, u nás nového, druhu stezek.



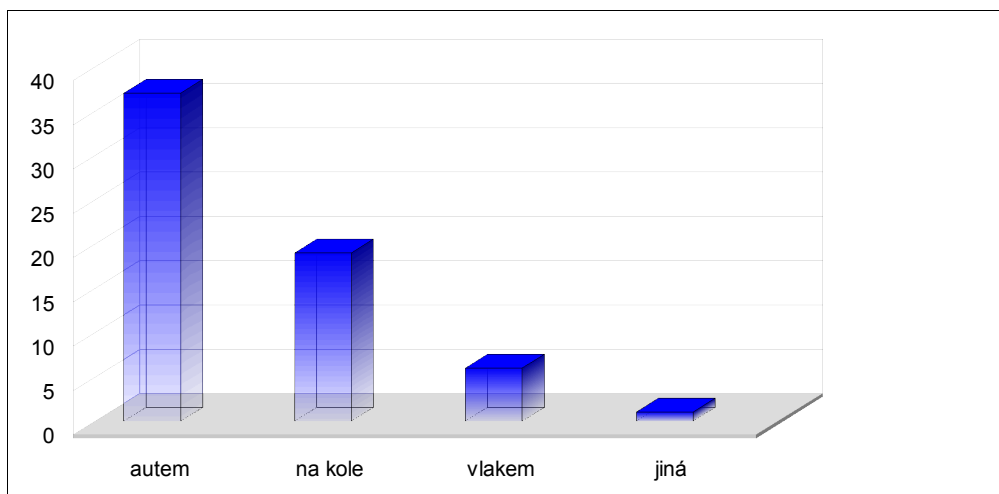
Graf č. 11: Dojezdová vzdálenost

Další otázka přímo navazuje na výsledky předchozího grafu. Jejím předmětem bylo zjistit, zda mají respondenti, dojíždějící z Liberce a Jablonce n. Nisou, zájem o zavedení cyklobusu na trase Liberec – Lázně Libverda. Graf č. 12 ukazuje, že s tímto návrhem souhlasilo 71% dotazovaných. Lze předpokládat, že tuto variantu by uvítali zejména studenti, nebo starší generace, kteří nevlastní osobní automobil a na singltrek dojíždějí na kole či využívají vlak. Ovšem absolvovat 25 km na kole cestou na singltrek, užít si s chutí jízdu na singltreku o délce 20 km a mít ještě dost sil jet dalších 25 km zpět do Liberce, není asi vhodný způsob pro každého. Jelikož se singltrek vyznačuje tím, že je svojí náročností a strukturou vhodný pro jakkoliv zdatného cyklistu, zavedení cyklobusu by mohlo být dobrou alternativou, jak tuto volnočasovou aktivitu zpřístupnit dalším skupinám.



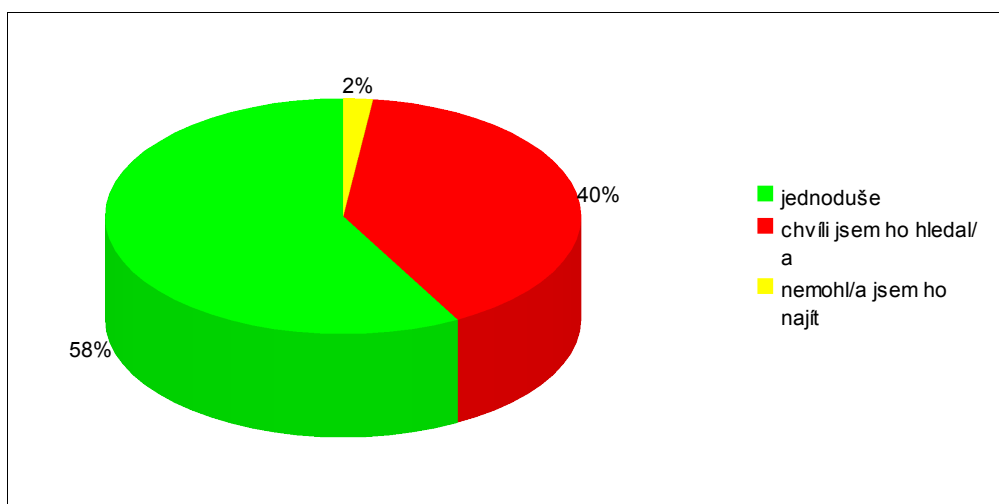
Graf č. 12: Zájem respondentů o cyklobus

Výsledky další otázky zobrazené na grafu č. 13 upřesňují, v jakém poměru respondenti využívají různé druhy dopravy s cílem dostat se na Singltrek pod Smrkem. Evidentní je, že převládá doprava osobním autem, což je s ohledem na přepravovaná kola nejjednodušší a nejpohodlnější způsob. Překvapující informací však může být, že přibližně třetina respondentů využívá k přepravě vlastní kolo. Tato informace tedy nabízí možnost případného zavedení cyklobusu, jak bylo zmíněno v předchozí otázce.



Graf č. 13: Využívaná doprava na singltrek

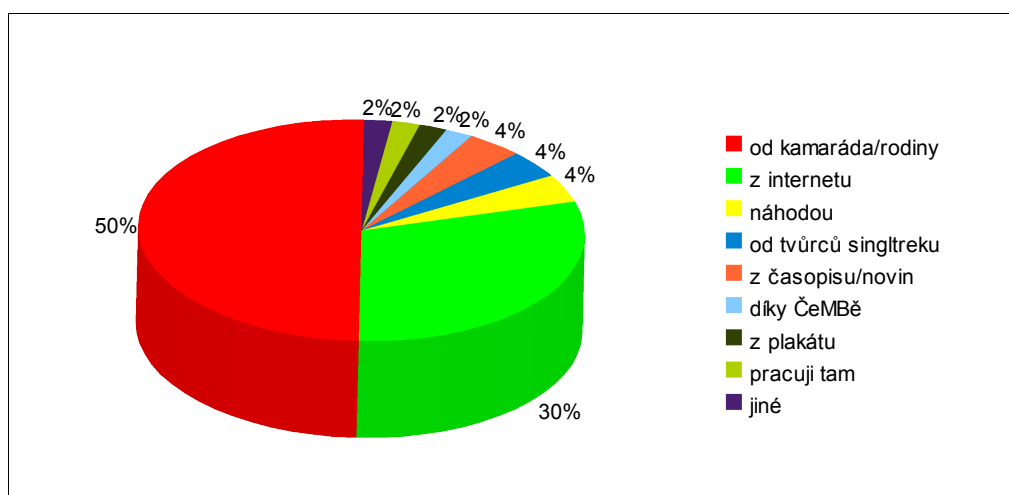
Záměrem poslední otázky v této části bylo zjistit, zda měli respondenti problémy s hledáním stezky. Jednoduše ji našlo 58% respondentů, 40% uvedlo, že ji muselo chvíli hledat a 2% měla s hledáním větší problémy. Výsledek poukazuje na skutečnost, že by bylo dobré, značení navádějící zájemce na singltrek vylepšit a upřesnit.



Graf č. 14: Srozumitelnost cedulí navádějící cyklisty k singltreku

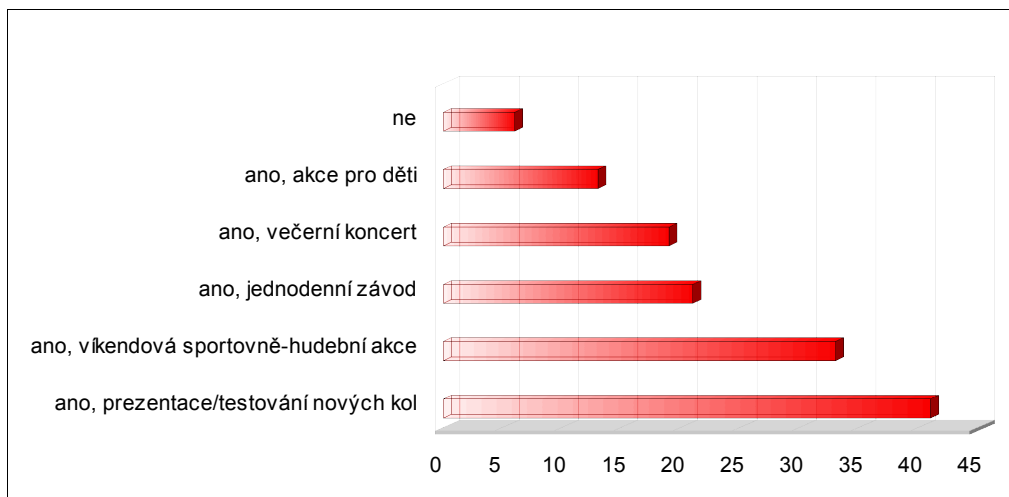
4.2.4 Propagace

Jak už napovídá nadpis, tato sekce byla zaměřena na různé druhy propagace Singltreku pod Smrkem. Na grafu č. 15 jsou zobrazeny způsoby, jak se respondenti o singltreku dozvěděli. Přesná polovina se o stezce dozvěděla prostřednictvím svých známých či rodinných příslušníků, 30% pomocí internetu a zbývajících 20% díky časopisu, plakátu, organizaci ČeMBa či pouze náhodou. Je evidentní, že virální reklama v tomto případě hraje velikou roli. Potvrzuje se tvrzení, je-li vytvořen dobrý produkt, se kterým jsou cyklisté spokojeni, šíří tuto dobrou zkušenost mezi sebou jako lavinu. Druhý největší podíl má internet, v tomto případě hraje určitě velkou roli sociální síť Facebook, kde má Singltrek pod Smrkem vytvořenou svoji stránku.



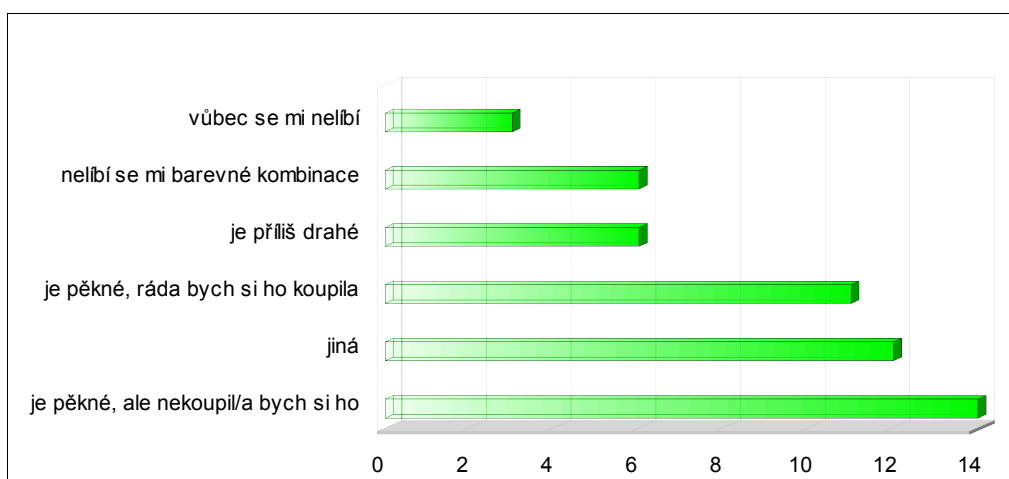
Graf č. 15: Obtížnost nalezení singltreku

Na grafu č. 16 je zobrazeno, jak velký zájem mají respondenti o uvedené akce, které by se konaly v místě singltreku. U této otázky měli možnost označit více odpovědí. Největší zájem projevili respondenti o prezentaci a testování nových modelů kol. Tuto variantu označilo 41 respondentů. Veliký úspěch měli také víkendové sportovně-hudební akce, kde by se prolínala jízda na singltreku s večerním koncertem. Své příznivce si našel i samotný závod, večerní koncert či akce pro děti.



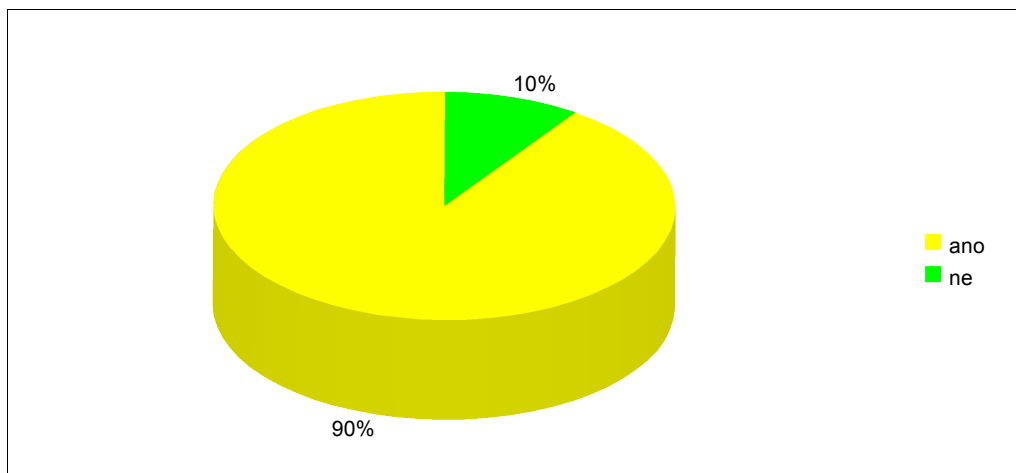
Graf č. 16: Zájem o doprovodné akce

Jako další způsob propagace bylo zvoleno oblečení s designem singltrek. V nabídce jsou speciální dresy na kolo, dámská i pánská trika, mikiny a ponožky. Téměř třetina, 28% respondentů se navrhované oblečení líbí, ale nekoupili by si ho, 22% je ochotno si ho koupit. 12% označilo, že se jim nelíbí barevné kombinace, pro dalších 12% je příliš drahé a zbylých 24% nevybralo žádnou možnost.



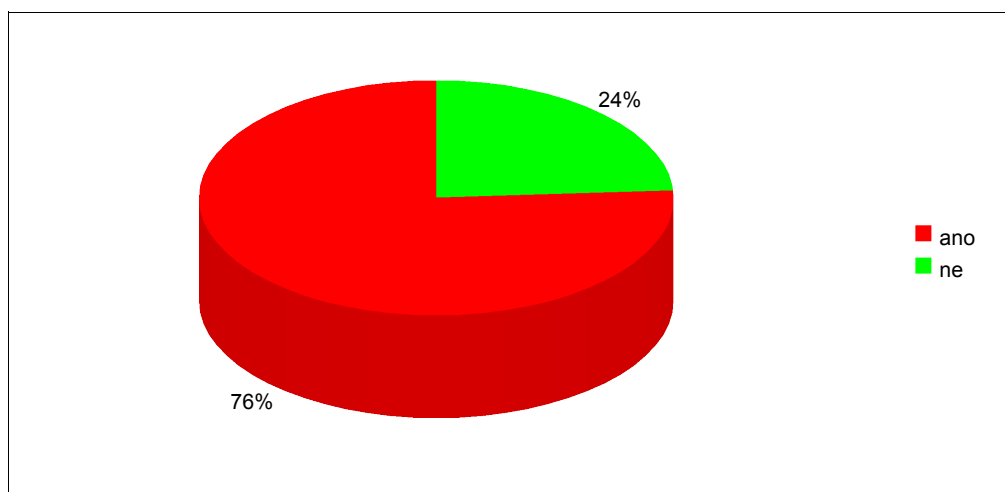
Graf č. 17: Názor na oblečení s designem singltrek

Poslední otázky se týkaly oficiálních webových stránek. Předmětem otázky na grafu č. 18 bylo zjistit, zda by si respondenti přáli zavedení aktuálních informací o počasí v místě singltreku. Navrhovanou službu by uvítalo dokonce 90% respondentů.



Graf č. 18: Zájem o aktuální stav počasí na webu

Graf č. 19 zobrazuje výsledky poslední otázky a je z něj patrné, že 76% respondentů schází na oficiálním webu možnost diskuze. Určitě je dobré mít místo, kam budou cyklisté psát své zážitky ze stezky, nebo případně vznášet dotazy týkající se singltreku.



Graf č. 19: Zavedení diskuze na webu

4.3 Shrnutí výsledků ankety

Výsledky průzkumu potvrzují žádanost singltreku, jako nového způsobu využití terénní cyklistiky v České republice. Projekt Singltreku pod Smrkem je výsledek profesionální práce, počínaje plánováním, samotnou realizací až po finální provoz. Inspirace tohoto projektu pochází ze zahraničí, konkrétně ze Spojených států a také Walesu, kde se tento druh stezek stal mezi terénními cyklisty velmi oblíbeným díky úzkému a maximálně přírodnímu charakteru poskytující jedinečný zážitek z jízdy na kole.

Hodnocení respondentů vypovídá o tom, že celý projekt byl zhotoven s velkou odborností. Spokojenost návštěvníků potvrzují jejich požadavky na výstavbu dalších tras propojených s již vzniklým singltrekiem. Na tomto plánu se v současnosti pracuje a nové úseky stezek s různou obtížností by měly být v blízké době dokončeny a umožnit nadšeným cyklistům nové bikové zážitky.

Přesto bylo pomocí průzkumu odhaleno několik nedostatků. Na konkrétních místech singltreku je podle respondentů nedostatečné značení, které jim způsobilo nepříjemnosti. Určitá vylepšení by si zasloužily také doplňkové služby. Velká část uživatelů by uvítala v místě stezky myčku na kola, rozšíření parkovacích míst u druhého nástupu, lepší značení navádějící k samotné stezce, zavedení cyklobusu na trase Liberec – Lázně Libverda, nebo také rozšíření půjčovny s terénními koly na obchod s cyklistickými potřebami.

Poslední část ankety byla věnována propagaci. O Singltreku pod Smrkem se polovina respondentů dozvěděla prostřednictvím svých známých či rodinných příslušníků, 30% na internetu, z toho pravděpodobně velká část na síti Facebook a zbylých 20% připadá na ostatní druhy propagace. Tento výsledek je zároveň pozitivní i negativní. Pozitivní je, že virální reklama v tomto případě funguje a pozitivní informace o singltreku se v komunitě terénních cyklistů evidentně šíří. V nevýhodě jsou bohužel ti, kteří se v cyklistickém světě nepohybují a tyto informace se k nim nedostanou. Respondenti též projevíli velký zájem o pořádání sportovních a kulturních akcí v místě singltreku, což je další způsob, jak přilákat nové nadšené bikery a dostat stezku do povědomí širší veřejnosti.

5 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ

5.1 Propagace

Filozofie singltreku má dva základní body. Je to zcela přírodní stezka minimalizující erozi a druhé pozitivum je, že při správné výstavbě se stává žádaným produktem, který do dané oblasti přitáhne nespočet terénních cyklistů a s nimi i ekonomický přínos pro místní podniky. Aby však došlo k tomuto přílivu cyklistů, je zapotřebí vytvořit dobrou reklamu a dostat stezku do povědomí široké veřejnosti, ne jen skupině nadšených bikerů. Ti jsou ve vyhledávání nových míst na ježdění aktivní nebo u nich dobře funguje již zmiňovaná virální reklama.

Výhodnou propagací, kterou Singltrek pod Smrkem v současné době postrádá, by mohlo být zavedení **reklamních tabulí** podél silnic, které budou vytvářet povědomí o stezce 24 h denně za zlomek průměrných nákladů v přepočtu na jeden kontakt. Také budou příjemnou formou navádět turisty na singltrek. Tabule by měly být v podobném designu, který provází Singltrek pod Smrkem ve všech oblastech. Důležité je vyzdvihnout jedinečnost singltreku, která zaručeně přiláká nové cyklisty. Podle finančních možností rozšířit tabule na strategická místa v co nejširším okruhu od stezky. V tabulce č. 2 jsou uvedeny ceny za různě silné plastové desky, které se využívají na reklamní tabule.

Tabulka č. 2: Ceník reklamních tabulí (plastové desky)

Síla 3 mm/m ²	499,80 Kč
Síla 4 mm/m ²	702,10 Kč
Síla 5 mm/m ²	773,50 Kč
Síla 6 mm/m ²	952,00 Kč
Síla 8 mm/m ²	1 332,80 Kč
Síla 10 mm/m ²	1 428,00 Kč

(zdroj: www.copycentrum.cz)

Internet je v dnešní době populární a moderní způsob propagace. Singltreku pod Smrkem má založenou svoji stránku na sociální síti Facebook a velmi profesionálně vytvořené oficiální **webové stránky**. I přes svou profesionalitu zde byly odhaleny určité nedostatky. Ne každý má vytvořený profil na Facebooku a tudíž šanci účastnit se diskuze touto formou a proto by bylo vhodné zavést na oficiálních stránkách možnost diskuze. Diskuze je pro terénní cyklisty i pro samotné majitele singltreku důležitým zdrojem informací. Cyklisté zde mohou sdílet svá doporučení či stížnosti na služby v blízkém okolí singltreku, jako jsou restaurace, ubytování či další druhy rekreace, vznášet dotazy na věci, které je zajímají nebo vkládat své nápady na vylepšení samotného singltreku. Samozřejmě je podstatné zapojení obou stran, jak uživatelů, tak i lidí zodpovědných za stezky. Pokud se tak nestane, diskuze sama o sobě ztrácí význam. Průzkum navíc potvrdil 76% zájem o zprovoznění diskuze na oficiálních stránkách. Oficiální stránky také působí dojmem větší serióznosti.

Velmi užitečné by také bylo na webové stránky umístit ukazatele aktuálního počasí přímo v místě singltreku. V blízkém okolí stezky není tak složité odhadnout situaci. Terénní cyklisté jsou však ochotni kvůli jízdě na singltreku absolvovat desítky, občas i stovky kilometrů a tato služba s aktuálním počasím by jim mohla zpříjemnit plánování těchto výletů.

Zajímavou formou propagace jsou **doprovodné akce**. V místě Singltreku pod Smrkem se zatím konala jen jedna akce podobného charakteru a to při otevření stezky. Z vlastní zkušenosti potvrzené průzkumem lze pořádání těchto akcí jedině doporučit. Úspěch slaví především testování nových modelů kol. Taková akce nemusí být nutně zaměřená jen na získání nových a udržení stálých uživatelů, ale také na zlepšení vztahu s obchodními partnery, sponzory apod. Další velmi oblíbené jsou sportovně - hudební akce. V tomto případě by taková akce znamenala spojení jízdy na singltreku formou společné vyjížděky či enduro závodu a večerního koncertu. Je hned několik důvodů, proč se cyklisté rádi zúčastňují takových akcí. Jedním z nich je propojení příjemných zážitků z jízdy na singltreku s večerní zábavou. Pro někoho je převažující večerní část, kdy se sejdou se svými kamarády, které tak často nevidají a užijí si trochu zábavy. Pro další skupinu je hlavním

důvodem porovnat své síly v enduru závodu. Ať už je to cokoliv, pokud jsou tyto akce dobře zorganizované, zanechávají v lidech většinou dobré vzpomínky a ti se pak na dané místo rádi vracejí.

Nemělo by se také zapomínat na ty nejmenší a organizovat pro děti různé aktivity zakomponované do jízdy na kole. Jedna z možností jsou jízdy zručnosti, kdy se pro děti připraví překážkové dráhy na volném prostranství, které musí na kole zvládnout. Další variantou může být krátká projížďka po singltreku spojená s různými úkoly, které by děti plnily např. ve dvojicích či skupinkách. Nejdůležitější je, aby měly po celou dobu pocit, že je to hra a ne jízda na kole. Vytváří se tak už od mala kladný vztah k přírodě, sportu a zdravému životnímu stylu. Po jízdě by každý z nich mohl dostat svůj kyblíček s košťátkem a své kolo si „umýt“. Nejlépe umyté kolo by samozřejmě bylo odměněno. Je důležité vést děti k tomu, aby si vážily svých věcí. Tabulka č. 3 zobrazuje plán doprovodných akcí, které by se mohly během roku zorganizovat.

Tabulka č. 3: Harmonogram doprovodných akcí

konec dubna	Otevření sezóny	společná vyjížďka, dětská školka, projekce, večerní koncert
polovina června	Testování kol značky Merida	zdarma testování nových modelů, trénink techniky, večerní přednáška
konec srpna	MTB Challenge	enduro závod, soutěže pro děti, wellness, večerní koncert
polovina října	Ukončení sezóny	štafetový závod, promítání bikového videa, DJ

(vlastní zdroj)

Pokud by měl někdo zájem o využití singltreku pro svoji vlastní akci, ať už testování kol či pořádání závodu, cena za pronájem lokality se odvíjí převážně od toho, zda by se jednalo o akci komerční či nekomerční. V případě nekomerčních by se do ceny promítaly pouze přímé náklady, v druhém případě by byla cena vyšší. Cena by se tedy pohybovala přibližně v rozmezí mezi 10 000 a 60 000 Kč.

5.2 Stezka a okolní služby

Na Singltrek pod Smrkem jsou slyšet samé kladné ohlasy. Všichni by si přáli další a další kilometry stezek. Na výstavbě se již pracuje a v blízké době by se měly objevit nové úseky singltreku.

K větší spokojenosti terénních cyklistů by bylo dobré vylepšit **značení** na konkrétních místech singltreku. Nejvíce by to byla potřeba v oblasti druhého nástupu, tedy U Spálené hospody a u restaurace Hubertka.

Co se týká bezprostředního zázemí singltreku, jedno z doporučení je, aby se u hlavního nástupu v Libverdě zprovoznilo **mytí kol** a využilo se k tomu zázemí restaurace Obří sud, kde by se umístila vopka pro cyklisty. Tato investice není nijak závratná, zato se jistě dočká velkého úspěchu. Velké procento uživatelů se na singltrek dopravuje osobním vozidlem a je pochopitelné, že nechtějí svá kola ukládat dovnitř vozu špinavá. Tuto službu by uvítali také cyklisté, kteří si nemohou svá kola umýt v místě svého bydliště.

V oblasti u hlavního nástupu je poměrně velké prostranství, které by při pořádání jedné z doprovodných akcí bylo ideální využít k příležitostnému kempování. Každopádně v tomto místě chybí určitá forma **zázemí**, jako je posezení, odpočívadla a případně i sociální zařízení. Jednalo by se o výstavbu např. několika laviček a stolů, které by byly z přírodních materiálů. Většina návštěvníků by určitě ocenila příležitost se po vyjížděce na chvíli posadit, prohlédnout si okolní přírodou a završit tak příjemný zážitek z výletu.

Průzkum potvrdil vlastní domněnku a to v případě zájmu o zavedení **cyklobusu**. Z výsledků šetření vyplývá, že třetina respondentů se na singltrek dopravuje na vlastním kole a určitá část vlakem. Přičemž 42% respondentů je přímo z Liberce či Jablonce n. Nisou. Nejprve by se vyplatilo zavést tuto linku pouze na trase Liberec – Lázně Libverda o víkendech. Tato linka by byla z Liberce vypravena v dopoledních hodinách mezi 8 až 9 hod a v odpoledních mezi 12 a 13 hod. Čas zpáteční linky by se pohyboval kolem 13 hod a 18 hod. Žádanost potvrzuje výsledek

z ankety, kde se zavedením cyklobusu souhlasilo 71% respondentů. Pokud by v praxi byl o cyklobus velký zájem, mohlo by se zprovoznit více nežli dvě linky denně.

Poslední doporučení se týká **Test Centra kol Merida**, které je umístěné v centru Lázní Libverda. 14% respondentů ani neví, že zde nějaká půjčovna je a 68% ji ještě nevyužilo. Bylo by tedy dobré lépe propracovat její propagaci. Zajímavá by mohla být i možnost rozšíření této půjčovny na obchod s cyklistickými potřeby. Tím jsou myšleny spíše drobnější věci jako rukavice, bidony, nejnnutnější nářadí, helmy, cyklistické oblečení apod. Může se stát, že lidé, kteří přijedou na singltrek, některé věci zapomenou nebo je zkrátka ještě nevlastní.

6 ZÁVĚR

V teoretické části bakalářské práce byla zhodnocena současná situace možností pro terénní cyklistiku v České republice. Z nasbíraných informací vyplynulo, že potenciál naší krajiny je výjimečný, ale příležitostí kvalitního bikového zážitku již tolik není. V hojném počtu se u nás budují asfaltové cyklostezky, které mají samozřejmě také svůj účel, ale na terénní cyklisty, kteří upřednostňují větší kontakt s přírodou a vyšší obtížnost jízdy, než která se jim dostane na cyklostezkách, na ty jako by se u nás zapomínalo. To je důvod, proč je práce z velké části zaměřena na úzké, přírodní stezky nazývané singltreky. V další části byl představen Singltrek pod Smrkem, což je první singltreková destinace v České republice. Ve světě je tato forma terénní cyklistiky velmi oblíbená a rozšířená.

Praktická část práce obsahuje SWOT analýzu Singltreku pod Smrkem založenou na osobním úsudku. Pro podrobnější výzkum byla použita anketa vytvořená pomocí portálu vyplnto.cz, která pak byla rozeslána respondentům v podobě internetového odkazu. Anketa byla zaměřena na okolní služby a příslušenství spojené se singltrekem i na stezku samotnou.

Průzkum potvrdil osobní domněnku. Singltrek pod Smrkem se stal velmi oblíbeným místem terénních cyklistů. Inspirací tohoto projektu jsou úspěšné destinace především ve Spojených státech a Skotsku. Celý projekt je výsledkem profesionálního plánování a výstavby. Přes veškeré své klady, průzkum odhalil i několik nedostatků. Bylo zjištěno, že u Singltreku pod Smrkem dobře funguje virální reklama, ale naopak by bylo dobré vylepšit jiné druhy propagace. Byly vybrány tyto formy, např. umístění reklamních tabulí podél hlavních silnic navádějící veřejnost na stezku, doprovodné akce pořádané v místě singltreku a zavedení diskuze na oficiálních stránkách. Doporučení se týkala i služeb spojených se stezkou. Respondenti by uvítali doplnění značení na konkrétních místech na stezce, zavedení myčky na kolo a vybudování zázemí v místě hlavního nástupu. Přínosem pro stezku

by mohla být i nová linka cyklobusu jezdící o víkendech na trase Liberec – Lázně Libverda.

Singltrek pod Smrkem je v provozu pouze rok a již za tak krátkou dobu si ho oblíbili desítky terénních cyklistů. Singltrek nabízí zábavnou formu rekreace pro všechny věkové kategorie, různě zdatné cyklisty i pro pěší. Navíc je svou promyšlenou výstavbou šetrný k přírodě. Nezbývá než doufat, aby se stále zvyšovala jeho popularita a singltrek přitáhl nejen bikery, ale celkově více lidí k aktivnímu způsobu rekreace a zdravému životnímu stylu.

7 POUŽITÉ ZDROJE

- [1] ČÁSLAVOVÁ, E. *Management a marketing sportu*. 1.vydání. Praha: Olympia. 2009. ISBN 27-026-2009.
- [2] ČeMBA. *5 důvodů pro singltrek: 5krát více užitku pro každého*. [online] [cit. 2011-4-1]. Dostupné z: http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/publikace/CeMBA_5_duvodu_pro_singltrek.pdf >.
- [3] ČeMBA. *Co je ČeMBA*. [online]. [cit. 2011-4-11]. Dostupné z: <http://www.cemba.eu/co-je-cemba/> >.
- [4] FELTON, V. *Trail Solutions: IMBA's Guide to Building Sweet Singletrack*. Denver: Johnson, 2004. ISBN 0-9755023-0-1.
- [5] HERMOVÁ, H. *Rekreační cesty pro cyklisty: Východiska, důsledky a řešení*. [online]. 2008 [cit. 2011-4-1]. Dostupné z: <http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/publikace/hermova-h-rekreacni-cesty-pro-cyklisty.pdf> >.
- [6] KRÁL, L., MAKEŠ, P. *Velká kniha cyklistiky*. 1. vydání. Praha: Computer Press[®], 2002. ISBN 80-7226-815-5.
- [7] KUBIAS, S. *Úvod do managementu*. Liberec: TUL. 2007.
- [8] KVASNIČKA, T. *Prostor české terénní cyklistiky*. Brno, 2007. Diplomová práce na Fakultě sociálních studií Masarykovy univerzity. Vedoucí diplomové práce PhDr. Csaba Szaló, PhD.

- [9] KVASNIČKA T. *Singltrek – rekreační stezky pro terénní cyklistiku*. [online]. [cit. 2011-4-10]. Dostupné z:
<<http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Singltrek-Rekreacni-stezky-pro-terenni-cyklistiku.pdf>>.
- [10] KVASNIČKA, T., et al. *Terénní cyklistika*. [online]. [cit. 2011-4-1]. Dostupné z:
<<http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Terenni-cyklistika-v-Karlovicich-2007.pdf>>.
- [11] *Managing Mountain Biking: IMBA's Guide to Providing Great Riding*. WEBBER, P. Denver: Publication Printers Corp., 2007. ISBN 978-0-9755023-1-X.
- [12] *Singltrek pod Smrkem*. [online]. [cit. 2011-4-10]. Dostupné z:<http://www.singltrekpodsmrkem.cz/assets/files/ebooks/sps_ebook_v2_web.pdf>.
- [13] SLAVÍK, P. *Cyklistika v přírodě – světový trend rekreace*. [online]. [cit. 2011-4-1]. Dostupné z:
<http://old.cemba.eu/cemba/www.cemba.cz/publikace/Slavik_P_Cyklistika_v_prirode.pdf>.
- [14] SOULEK, I., MARTÍNEK, K. *Cyklistika*. 1. vydání. Praha: Grada, 2000. ISBN 80-7169-951-9.
- [15] STRNAD, P., DĚDKOVÁ, J. *Strategický marketing*. 4. vydání. Liberec: TUL, 2009. ISBN 978-80-7372-450-4.
- [16] ŠUBRT, P. *Česká mountainbiková asociace, její inspirace v IMBA*. Brno, 2009. Bakalářská práce na Fakultě sportovních studií Masarykovy univerzity na katedře atletiky, plavání a sportů v přírodě. Vedoucí bakalářské práce PaedDr. Jan Ondráček, Ph.D.

[17] *Test centrum kol Merida*. [online]. [cit. 2011-4-10]. Dostupné z:
<<http://www.singltrekpodsmerkem.cz/cs/test-centrum-kol>>.

[18] *Trasy*. [online]. [cit. 2011-4-10]. Dostupné z:
<<http://www.singltrekpodsmerkem.cz/cs/trasy>>.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Anketa o Singltreku pod Smrkem

Příloha č. 2: Fotky Singltreku pod Smrkem

Příloha č. 3: Oblečení s designem Singltreku pod Smrkem

Příloha č. 4: Metodika udržitelných stezek

Příloha č. 1: Anketa o Singltreku pod Smrkem

Dobrý den,
momentálně pracuji na bakalářské práci na téma „Management terénních cyklistických stezek v ČR“, kterou píši na Katedře tělesné výchovy a sportu na Technické univerzitě v Liberci. Tímto bych Vás chtěla požádat o pomoc při vypracování praktické části mé práce.
Předem děkuji za Váš čas.

1. O Singltreku pod Smrkem jsem se dozvěděl/a:

- od kamaráda/rodiny
- z internetu
- náhodou
- od tvůrců singltreku
- z novin/časopisu
- díky ČeMBě
- pracuji tam
- jiné

2. Náročnost stezky mi přijde:

- vyhovující
- spíše jednodušší
- velmi jednoduchá
- spíše náročnější
- velmi náročná

3. Stalo se Vám, že značení na trati bylo nesrozumitelné a Vy jste nevěděli kudy se vydat?

ANO/NE

4. Uvítali byste možnost mytí kola na parkovišti?

ANO/NE

5. Uvítali byste toalety v blízkosti parkoviště?

ANO/NE

6. Měli byste zájem o doprovodné akce v místě singltreku?

- ano, prezentace/testování nových modelů kol
- ano, víkendová sportovně-hudební akce
- ano, jednodenní závod
- ano, večerní koncert
- ano, akce pro děti
- ne

7. Na singltrek dojíždím z:
- Liberce, Jablonce n. Nisou
 - Libereckého kraje (mimo Liberce a Jablonce n. Nisou)
 - mimo Liberecký kraj
8. Uvítali byste cyklobus na trase Liberec – Lázně Libverda?
ANO/NE
9. Na singltrek se dopravuji:
- autem
 - na kole
 - vlakem
 - jiná
10. Parkovací místa v místě singltreku jsou dostačující?
ANO/NE
11. Při první návštěvě jsem singltrek našel:
- jednoduše
 - chvíli jsem ho hledal/a
 - nemohl/a jsem ho najít
12. Využíváte půjčení v místní půjčovně?
- Ano, půjčuji si ho pravidelně
 - ano, 1krát jsem si ho půjčil/a
 - ne, ještě jsem tuto službu nevyužil/a
 - nevím, že je zde půjčovna
13. Z jakého důvodu jste půjčovnu ještě nevyužil/a?
- Preferuji jízdu na vlastním kole
 - cena za půjčení mi přijde příliš vysoká
 - neměli mou velikost
 - jiná
14. Se zapůjčeným kolem (posuzuji kvalitu kola, čistotu, připravenost apod.) jsem byl/a:
- velmi spokojen/a, půjčím si ho znovu
 - spokojen/a
 - nespokojen/a
15. Ceny půjčovního jsou:
- poměrně nízké
 - normální
 - poměrně vysoké

16. Chybělo Vám něco v půjčovně?
17. Uvítali byste rozšíření půjčovny na obchod s cyklistickými potřebami?
ANO/NE
18. Půjčovnu jsem našel/a:
- jednoduše
 - chvíli jsem hledal/a
 - nemohl/a jsem ji najít
19. Využili jste při návštěvě singltreku přilehlých restaurací?
ANO/NE
20. Kterou restauraci konkrétně a jak jste byli spokojeni?
- Co si myslíte o oblečení s designem singltrek?
 - Je pěkné, rád/a bych si ho koupil/a
 - je pěkné, ale nekoupil/a bych si ho
 - nelíbí se mi barevné kombinace
 - vůbec se mi nelíbí
 - je příliš drahé
 - jiná
21. Uvítali byste na oficiálním webu možnost diskuze?
ANO/NE
22. Uvítali byste na oficiálním webu informace o aktuálním počasí?
ANO/NE
23. Co na singltreku postrádáš? Co by si případně změnil?

Příloha č. 2: Fotky Singltreku pod Smrkem



(zdroj: www.singltrekpodsmrkem.cz)



(zdroj: www.singltrekpodsmrkem.cz)

Příloha č. 3: Oblečení s designem singltrek



(zdroj: www.facebook.com)

6) Zásady pro udržitelné vrstevnicové cesty

Sklon

Udržitelný podélný sklon minimalizuje negativní vlivy vody a uživatelů cesty. Má se řídit zásadou poloviny a zásadou 10 procent (viz níže). Obecně jsou vhodné mírnější sklony, které berou ohled na typ terénu, druh půdy, množství vodních srážek a počet uživatelů cesty.

Určování sklonu cesty se provádí sklonoměrem. Vyjadřuje se v procentech. Například desetiprocentní sklon znamená změnu výšky o 10 metrů na 100 metrů délky. Stoupání se označuje znaménkem +. Klesání se označuje znaménkem -.

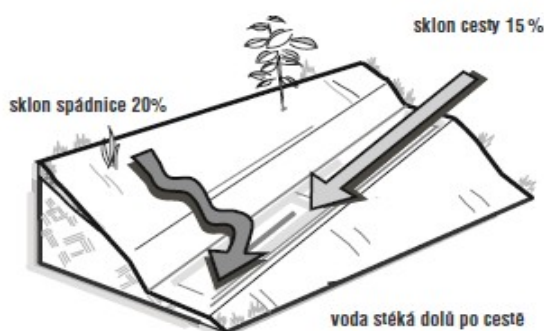
Zásada poloviny

Stopa cesty by neměla mít větší podélný sklon, než je polovina sklonu svahu/spádnice, kterou cesta traverzuje. Když podélný sklon překročí polovinu sklonu svahu, cesta se stane spádnicovou. Při zobrazení na mapě svírá taková cesta s vrstevnicemi úhel větší než 45° . Voda po spádnicové cestě stéká dolů podélně tělesem cesty místo toho, aby tekla napříč přes něj. Pro budoucí dobré odvodnění je proto třeba vždy znát sklon spádnice a vést cestu sklonem menším, než je jeho polovina.

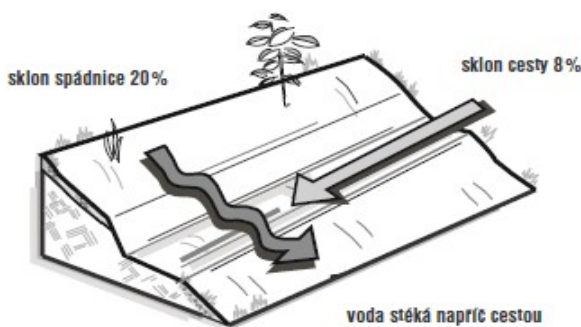
Toto pravidlo má důležité omezení. Říkáme mu zásada 10 procent. I pokud sklon cesty splňuje zásadu poloviny, cesta může být pro rekreační provoz příliš prudká. Lze navrhovat krátké prudší úseky, ale maximální sklon by neměl přesáhnout 15 procent. Konečný sklon ale záleží na řadě faktorů, mezi jinými na únosnosti půdy, srážkách, způsobu, kterým je cesta vedena, a na počtu uživatelů.

Na holé skále lze zásadu poloviny porušit, sklon cesty může být větší. Úseky se zeminou mezi skalami je však často nutné zpevnit, aby se zabránilo erozi.

CESTA PORUŠUJÍCÍ ZÁSADU POLOVINY



CESTA SPLŇUJÍCÍ ZÁSADU POLOVINY



Hrana

Výkopovou zeminu je při konstrukci potřeba buď odvézt, nebo v tenké vrstvě rozprostřít po svahu dolů pod cestou. Je vhodné smíchat zeminu s půdou, aby svah pod cestou co nejdříve zazelenil. Pokud je zemina ponechána příliš blízko nebo v příliš silné vrstvě, postupem času se provozem vytlačí část povrchu stopy. Vznikne podélný výstupek, který bude bránit příčnému odtoku vody.

PRŮŘEZ VRSTEVNICOVOU CESTOU

