

**MENDELOVA ZEMĚDĚLSKÁ A LESNICKÁ UNIVERZITA V BRNĚ**

**FAKULTA LESNICKÁ A DŘEVAŘSKÁ**

**ÚSTAV TVORBY A OCHRANY KRAJINY**

Návrh hipoturistických tras na území obce Hvozdec  
a Veverské Knínice

Diplomová práce

2006/2007

Hana Špičáková

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Návrh hipoturistických tras na území obce Hvozdec a Veverské Knínice zpracovala sama a uvedla jsem všechny použité prameny. Souhlasím, by moje diplomová práce zveřejněna v souladu s § 47b Zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a uložena v knihovně Mendelovy zemědělské a lesnické univerzity v Brně, zpřístupněna ke studijním účelům ve shodě s Vyhláškou rektora MZLU o archivaci elektronické podoby závěrečných prací.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití autorských práv díla s jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla dle řádné kalkulace.

V Brně, dne:

podpis:

Mockrát děkuji za odborné vedení a konzultace panu Ing. Petru Hružovi Ph.D..

Děkuji také Českému ústavu zeměměřičskému a katastrálnímu za bezplatné poskytnutí mapových podkladů v digitální podobě. Dále chci poděkovat členům Svazku obcí panství hradu Veveří, zejména zastupitelce obce Hvozdec Janě Švédové, starostce obce Veverské Knínice Jaroslavě Čertkové a panu Šikulovi z podniku VFU Brno za jejich cenné návrhy, postřehy a připomínky.

Za pomoc také děkuji Karlu Markvartovi z KČT, Monice Näpfel a dalším. V neposlední řadě své rodině a přátelům, kteří moji práci četli a poskytli mi cenné rady a připomínky.

Jméno posluchače: **Bc. et Bc. Hana Špičáková**

Název diplomové práce: **Návrh hipoturistických tras na území obce Hvozdec a Veverské Knínice**

Name final thesis: **Project of the bridleways in the territory of village Hvozdec and Veverske Kninice**

#### Abstrakt

Diplomová práce se zabývá tematikou hipotras pro jezdeckou turistiku na území Svazku obcí panství hradu Veveří. Rozebírá ji od jejího zákonného rámce, přes přínos krajiny i jejím obyvatelům. Dává tak přehled o jejích kladných i záporných aspektech, stejně tak jako

o příležitostech a hrozbách, které jsou v krajinném prostoru spojovány s rozvíjejícím se rekreačním jezdeckým. Uvedena je také návaznost na grantové programy EU. Dále je zaměřena na charakteristiku tohoto druhu trasy zejména s ohledem na technické parametry cestního tělesa a doprovodných objektů. V druhé polovině se práce zaměřuje na aplikaci dané problematiky na zájmové území. S přihlédnutím k požadavkům mikroregionu tak vznikl kompletní návrh lokální sítě stezek v programu ArcGIS, který může posloužit jako podklad pro budoucí realizaci.

#### Klíčová slova

hipotrasa, infrastruktura turistiky, projektování cest, hrad Veveří, Hvozdec, Veverské Knínice

#### Abstract

The final thesis is deal with problems of bridleways for tourist form of horse riding in micro region of Veveri Domination. It goes from basement in Czech legislation upward its benefits for countryside and their inhabitants. By this way it brings summary about positive and negative aspects and also about opportunities and threats which are in landscape join with developing level of horse riding. Its also introduce possibilities in programs of grant policy EU. It describe this type of route especially parameters of roadbed and attendant objects. In the second part is work concerned with application into interested area. Finally arise from cooperation with people from micro region authorities the complete ArcGIS project documentation which can make base for future realization.

#### Key words

Bridleways, Tourist Infrastructure, Road Projection, Veveri Castle, Hvozdec, Veverske Kninice

## Obsah:

1. Úvod .....	5
2. Metodika .....	6
3. Legislativní rámec pohybu koní v krajině .....	7
4. Vývoj problematiky v zahraničí a v ČR .....	11
4.1 Problematika rekreačního jezdeckví .....	11
4.2 Výhody, přínos, problémy a rizika .....	13
4.3 Turistika na koni v zahraničí .....	15
4.4 Situace v ČR .....	19
4.5 Návaznost na dotační programy .....	22
4.5.1 Evropská unie .....	22
4.5.2 Česká republika .....	22
4.5.3 Jihomoravský kraj .....	23
4.5.4 Regionální operační program 2207 - 2013 .....	23
5. Parametry jezdeckých tras .....	25
5.1 Obecné charakteristiky .....	25
5.2 Technické parametry .....	29
5.2.1 Návrhové prvky tělesa cesty pro jízdu na koni .....	29
5.2.2 Objekty na jezdecké stezce .....	31
5.3. Provoz a údržba .....	35
6. Návrh lokálních hipotras na území obcí Hvozdec a Veverské Knínice .....	36
6.1 Charakteristika území .....	36
6.1.1 Základní údaje .....	36
6.1.2 Širší územní vztahy, biogeografické a přírodní poměry .....	36
6.1.3 Přírodní poměry .....	36
6.1.4 Správní poměry .....	38
6.2 Kriteria rozhodování pro vedení trasy krajinou .....	39
6.3 Analýza potřeb .....	41
6.4 SWOT analýza .....	43
7. Průběh tras .....	44
7.1 Trasa Hvozdec - hrad Veveří .....	44
7.2. Okruh Hvozdec - Veverské Knínice - Hvozdec .....	45
7.3. Spojka Hvozdec - Nový Dvůr .....	46
7.4. Technické požadavky, realizace, vyznačení, informace .....	49
8. Závěr .....	52
9. Summary .....	53
10. Bibliografický přehled .....	54
11. Přílohy .....	55

## 1. Úvod

Téma mé diplomové práce vzešlo z iniciativy svazku obcí, které zažádalo Krajský úřad o vypracování projektové dokumentace hipotras na jeho území. Vznikla tak možnost zpracovat část tohoto území v okolí hradu Veveří s těžišťem v obcích Hvozdec a Veverské Knínice formou diplomové práce.

Můj přístup k práci je nestranný, nejsem v oblasti koňské turistiky nijak zainteresována, proto jsem při vypracování byla objektivní.

Práci jsem rozdělila do dvou hlavních celků.

První z nich se zabývá problematikou obecně, a tvoří tak analytický a metodický podklad pro vlastní vypracování a aplikaci v terénu. Zde jsem postupovala od zákonného vymezení pojmů a rámcových pravidel pro jezdeckou turistiku, přes rozbor problematiky, k návaznosti na krajinné plánování, až ke kladným aspektům a rizikům. Zajímavý a velmi poučný je stav sítí hipotras v zahraničí a na něj navazující vývoj v naší zemi, který uvádím v následujících kapitolách. Je zde i zmíněna otázka začlenění do grantové politiky pod záštitou Evropské unie. Jelikož je rozvoj jezdecké turistiky novinkou, potýkáme se v současnosti s absencí literatury zaměřené přímo na tento problém. Přesto se mi podařilo shromáždit mnoho poznatků, které pak používám při zpracování hipotras na lokalitě.

Druhou část tvoří vlastní návrh na zájmovém území s těžišťem v obci Hvozdec a Veverské Knínice s přesahem do katastrů Veverské Bítýšky, Javůrku a městské části Brno Bystrc.

Mým cílem je hlubší poznání problematiky a příprava kompletní dokumentace k možné realizaci projektu lokálních hipotras v území, a to buď jako realizační záměr Svazku obcí mikroregionu panství hradu Veveří, nebo jejího zapojení do rozvojových programů. Realizační část je podepřena digitálními mapovými podklady zpracovanými v programu ArcGIS.

## 2. Metodika

Při zpracování této práce jsem se snažila využít veškeré dostupné materiály, prameny a literaturu. Jelikož je to problematika nová, česká odborná literatura existuje zatím jen výjimečně, spíše ve zlomcích a v podobě článků v odborných časopisech. Proto jsem často používala ne zcela exaktní zdroje jako jsou výsledky dosavadních aktivit v této oblasti, podklady k rozvojovým projektům, například materiály z úřadu Jihomoravského kraje, Jihočeského kraje, ale i ze zahraničí. Také prostřednictvím internetu jsem našla další informace o aktivitách v zemích Evropy a ve světě, kde otázka koňských stezek není novinkou a je mnohdy dobře propracována. Informace jsou čerpány i z propagačních materiálů, letáků, mapek k již vyznačeným stezkám na našem území nebo v příhraničním německém regionu Schwarzwald.

Limitní rámec a závazná pravidla jsem vymezila pomocí souvisejících zákonů a vyhlášek Sbírkou zákonů ČR.

V neposlední řadě jsem mnoho zkušeností nasbírala při osobních jednáních s představiteli obcí mikroregionu panství hradu Veveří a zainteresovanými stranami. Ti mi k práci přispěli svými připomínkami a radami, stejně jako požadavky na vypracování.

V terénu byla provedena několikerá rekognoskace, zaměření přístrojem GPS a fotodokumentace.

Výsledky byly zpracovány do mapových podkladů poskytnutých Českým úřadem zeměměřickým a katastrálním a to pomocí programu ArcGIS.

Do rastrových základních map měřítka 1:10 000 byly vyneseny zaměřené úseky navrhovaných jezdeckých tras - očíslovány a klasifikovány, navrhované objekty - úvaziště. Tato mapa byla doplněna o vrstvy s přírodními a technickými limity z územního plánu kraje, jako je dosavadní využití cestní sítě, biocentra, pásma hygienické ochrany vod a významné krajinné prvky.

Ortofoto snímky tvoří podklad pro znázornění tras z důvodů její prezentace pro budoucí uživatele. Jsou zde označeny přírodní a kulturní zajímavosti, panoramatické rozhledy, rozmístění a druhy služeb, odpočinková místa a navrhovaná úvaziště.

K vykreslení pozemkové držby a vlastnických vztahů byly stezky promítnuty i do katastrálních map.

### 3. Legislativní rámec pohybu koní v krajině

Nejprve je potřeba dle zákona vymezit veškeré souvislosti s vazbou na jezdeckou turistiku. V této kapitole je shrnuto, jak se legislativa staví k pohybu koní ve volné krajině, po cestách, v lesích a po motorových komunikacích, ale také jaké mantinely vymezuje pro podnikatelské činnosti s ním související.

Je důležité všimnout si ustanovení zejména těchto zákonů:

- Zákon č. 114/1992 Sb., zákon o ochraně přírody a krajiny,
- Zákon č. 289/1995 Sb., lesní zákon,
- Zákon č. 449/2001 Sb., zákon o myslivosti,
- Zákon č. 361/2000 Sb., silniční zákon,
- Zákon č. 286/2003 Sb., veterinární zákon,
- Zákon č. 252/1997 Sb., o zemědělství,
- Zákon č. 455/1991 Sb., živnostenský zákon.

Konkrétně tedy základní přístup do krajiny upřesňuje zákon č. 114/1992 Sb., který stanovuje:

„Každý má právo na volný průchod přes pozemky ve vlastnictví či nájmu státu, obce nebo jiné právnické osoby, pokud tím nezpůsobí škodu na majetku či zdraví jiné osoby a nezasahuje-li do práv na ochranu osobnosti či sousedských práv. Je přitom povinen respektovat jiné oprávněné zájmy vlastníka či nájemce pozemku a obecně závazné právní předpisy. Orná půda, louky a pastviny jsou z oprávnění vyloučeny v době, kdy může dojít k poškození porostů či půdy nebo při pastvě dobytka.“<sup>1</sup>

I lesní zákon č. 289/1995 se o jízdě na koni zmiňuje, ve své obecnosti ovšem pouze omezuje pohyb mimo cesty.

„V lesích je zakázáno... mimo lesní cesty a vyznačené trasy jezdit na kole, na koni, na lyžích nebo na saních.“<sup>2</sup> Při porušení pak zákon hovoří takto: „Přestupku se dopustí ten, kdo v rámci obecného užívání lesa v lese jezdí mimo cesty a vyznačené trasy na kole, na koni... nebo umožňuje výběh hospodářským zvířatům do lesních porostů.“<sup>3</sup>

Zákon o myslivosti č. 449/2001 Sb. omezuje volný pohyb v hospodářských lesích a pravomoci omezení jízdy v některých případech. „Na žádost uživatele honitby může orgán státní správy myslivosti, zejména v době hnízdění, kladení a odchovu mláďat nebo provádění lovů, nařídit přiměřené omezení nebo i zákaz vstupu do honitby nebo jejích částí, omezení jízdy koňmi a tažnými psy a omezení jiných sportovních nebo zájmových činností. Uvedená opatření se nevztahují na hospodářskou činnost vlastníků, popřípadě nájemců honebních pozemků.“<sup>4</sup>

„Je zakázáno vlastníkům domácích zvířat, včetně zvířat ze zájmových chovů a zvířat z farmových chovů zvěře, nechat je volně pobíhat v honitbě mimo vliv svého majitele nebo vedoucího.“<sup>5</sup>

Pohyb koně po komunikaci, kterému se občas nevyhneme ani při projekci jezdeckých tras, ačkoli se jej snažíme co možná nejvíce eliminovat, je upraven

<sup>1</sup> §63 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

<sup>2</sup> §20 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích.

<sup>3</sup> §53 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích.

<sup>4</sup> §9 zákona č. 449/2001 Sb., o myslivosti.

<sup>5</sup> §10 zákona č. 449/2001 Sb., o myslivosti.



silničním zákonem č. 361/2000 Sb. Křížení vozovky v její úrovni, případně částečné využití motorové komunikace patří mezi rizikové úseky jezdeckých tras. Proto na nich musí jezdcí znát a dodržovat předpisy silničního provozu. Zákon pamatuje na jejich postavení a předkládá v několika paragrafech tato právní vymezení:

„Průvodce vedených nebo hnaných zvířat je účastník provozu na pozemních komunikacích...“<sup>6</sup>.

„Řídit vozidlo nebo jet na zvířeti může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích.“<sup>7</sup>

Oddíl 5 tohoto zákona pak uvádí důležitá zvláštní ustanovení pro jízdu na zvířeti, pro vedení a hnaní zvířat:

„Je-li zřízen jízdní pruh pro jezdce na zvířatech nebo stezka pro jezdce na zvířatech označené dopravní značkou "Stezka pro jezdce na zvířeti", musí jezdec na zvířeti užít tento pruh nebo stezku.“

„Jiní účastníci silničního provozu nesmějí pruh pro jezdce na zvířatech nebo stezku pro jezdce na zvířatech užít.“

„Na vozovce musí jezdec na zvířeti jet při pravém okraji vozovky; nejsou-li tím ohrožováni nebo omezováni chodci, smí jet po pravé krajnici.“

„Na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci smí jet na zvířeti jen jezdec starší 15 let. Osoba starší 12 let smí jet na zvířeti na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jen pod dohledem osoby starší 15 let. Jezdci na zvířatech smějí jet jen jednotlivě za sebou. Jezdec smí vést jen jedno zvíře.“

„Průvodce vedených nebo hnaných zvířat musí být osoba starší 15 let. Vyžaduje-li to bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, je průvodce vedených nebo hnaných zvířat při doprovodu zvířat oprávněn zastavovat vozidla.“

„Zvířata se smějí vést nebo hnát rychlostí chůze a jen tak, aby provoz na pozemní komunikaci nebyl ohrožován a aby byl co nejméně omezován.“

„Hnaná zvířata ve stádu musí být doprovázena potřebným počtem průvodců hnaných zvířat a musí být rozdělena na vhodně dlouhé skupiny oddělené od sebe dostatečně velkými mezerami.“

„Průvodce vedených zvířat smí vést nejvýše dvě zvířata, která musí být k sobě spřažena.“

„Za snížené viditelnosti musí být jezdec na zvířeti označen na levé straně neoslňujícím bílým světlem viditelným zepředu a červeným neoslňujícím světlem viditelným zezadu. Průvodce vedených a hnaných zvířat musí být za snížené viditelnosti označen neoslňujícím bílým světlem. Od soumraku do svítání je zakázáno užívat k jízdě na zvířatech a k vedení zvířat silnice I. nebo II. třídy.“

„Vlastník nebo držitel domácích zvířat je povinen zabránit pobíhání těchto zvířat po pozemní komunikaci.“

Právní úpravy se vztahují také k provozovatelům koňských stanic, případně podnikajícím v agroturistice. Jsou to tedy poskytovatelé služeb, jako je půjčování koní, vyjížďky a hipoterapie. Jezdeckých stezek se přímo nedotýkají, souvisí však s jejich provozem a službami na nich.

<sup>6</sup> §2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

<sup>7</sup> §3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Veterinární zákon č. 286/2003 Sb. upravuje některými předpisy provoz koňských stanic.<sup>8</sup>

Novela zákona č. 252/1997 Sb. o zemědělství, přijatá zákonem č. 85/2004 Sb., nově vymezila zemědělskou výrobu a zemědělského podnikatele. Samotný chov sportovních a dostihových koní je z hlediska zákona o zemědělství zařazen do živočišné výroby, stejně tak se zemědělskou výrobou rozumí produkce chovných plemenných koní a využití jejich genetického materiálu. Podnikání v zemědělství má tak samostatnou právní úpravu a nejedná se o činnosti zahrnované do živností.

Naopak činnosti související s aktivním pohybem v přírodě s vazbou na jezdeckou turistiku, kam patří ubytování turistů, stravování, ustájení jejich koní, průvodcovské služby turistům na koni, případně výcvik jezdeckví na koni či pořádání sportovních kurzů jezdeckví a dětských táborů, výhradně nesouvisí se zemědělskou výrobou. Jedná se o činnosti zahrnuté do režimu živnostenského podnikání, a jsou proto živnostmi podle příslušného zákona.<sup>9</sup>

Chov domácích a zoologických zvířat a poskytování souvisejících služeb je ohlašovací volná živnost k zajištění výcviku jezdeckých koní, případně výcviku koní pro účely turistiky na koni. Živnost zahrnuje i péči o ustájené koně ve vlastnictví turistů.

Poskytování tělovýchovných a sportovních služeb v oblasti výuky jízdy na koni je ohlašovací vázaná živnost s oprávněním výuky dovedností potřebných pro jízdu na koni pro jednotlivce a skupiny.

Pronájem a půjčování věcí movitých je ohlašovací volná živnost, do které spadá i pronájem koní ke sportovním a podobným účelům a jiných, zejména hospodářských zvířat bez obsluhy.

K zákonné úpravě doplňují pravidla chování jezdců na stezce. Ta sice nejsou zakotvena zákonnou úpravou, jejich porušení nemá právní postih (jsou spíše záležitostí společenské etiky), vytvářejí však pro jezdce na koních nejužší rámec.

Při využívání stezky je pro její trvalou udržitelnost, bezpečnost a bezkonfliktnost pohybu koní, pěších a cyklistů nutno dodržovat určitá pravidla. Největší opatrnosti musí uživatelé dbát na místech, kde se stezky potkávají se silniční dopravou. Zde je potřeba dodržovat zákonná pravidla provozu na motorových komunikacích. Také je třeba zvýšené opatrnosti a odpovědného přístupu k ostatním, kteří se na stezkách pohybují. Místy vedou stezky společně s turistickými a cykloturistickými značenými trasami. Jezdci by si měli být vědomi, že stezky jsou na pozemcích soukromých majitelů, a nezadat tak příčinu ke konfliktům.

Pravidla regulují provoz pro tyto tři zájmové, potažmo konfliktní, úrovně v krajinném prostoru:

- 1) Životní prostředí - pravidla pro chování v přírodě, k povrchu stezky, ochrana volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.
- 2) Zdraví a bezpečnost - nutnost koexistence všech účastníků na hipostezce, regulace velikosti skupin jezdců, rychlost a styl jízdy.
- 3) Ochrana majetku - zajišťuje provoz na stezce tak, aniž by došlo k ničení soukromého majetku, zanechávání odpadků, znečišťování koňským trusem.

<sup>8</sup> Zákon č. 286/2003 Sb., o veterinární péči a o změně některých souvisejících zákonů.

<sup>9</sup> Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání.

Z těchto důvodů bývá zformulován provozní řád, který pohyb jezdců na stezce reguluje a upravuje. Zatím není domluvena žádná oficiální jednotící verze těchto pravidel. Nalézt můžeme například „Zásady pohybu po jezdeckých stezkách na území České republiky“, které vychází z metodiky projektu „Putování na koni Jihomoravským krajem“<sup>10</sup>, nebo jihočeský „provozní řád“ z projektu „Turistika na koni“<sup>11</sup> a další, které jsou uvedeny na internetových stránkách zabývajících se jezdeckou turistikou.<sup>12</sup>

Uživatelé stezek jsou povinni se s pravidly seznámit. Mohou si je přečíst na koňských stanicích, na informačních tabulích v terénu a v propagačních letáčích vznikajících k otevíraným stezkám.

---

<sup>10</sup> Jihomoravský kraj ČR: Koncept páteřních jezdeckých tras a stezek v Jihomoravském kraji. Verze 2.0. Srpen 2006, Brno.

<sup>11</sup> Turistika na koni. Program rozvoje Jihočeského kraje projekt 2/12/2004. České Budějovice, 2004. str. 26.

<sup>12</sup> <http://hippostezky-vc.info/>, [www.turistikanakoni.cz](http://www.turistikanakoni.cz)

## 4. Vývoj a stav hipoturistiky

### 4.1 Problematika rekreačního jezdeckví

Jezdeckví je kromě sportu v současné době také stále více vyhledávanou formou relaxace a aktivního trávení volného času. Jeho velikou výhodou je, že se jedná o aktivitu vhodnou a dostupnou pro lidi všech životních stylů, pro muže i ženy, děti i dospělé, ale také pro postižené občany. Navázání bližšího kontaktu s koněm prokazatelně působí příznivě na lidskou mysl, čímž se posiluje souznění člověka s přírodou, které je v dnešní uspěchané době důležitou formou duševního odpočinku. Jsou také známy pozitivní účinky hipoterapie, proto se tato aktivita doporučuje pro děti i dospělé s různými duševními poruchami.

Koně bývali v dřívějších dobách běžnou součástí každodenního života lidí a potkat se s nimi v přírodě nebo na cestě nebylo ničím neobvyklým. Postupem doby lidé, nadšení novinkami techniky, koně opouštěli, aby se k nim později zase vraceli. I když dnes kůň stále slouží jako pomocník při práci v lese nebo zemědělství, rozvíjí se dnes více jeho role sportovní a rekreační. Když byl v roce 1998 proveden ve Velké Británii národní průzkum, 53 % majitelů koní v něm uvedlo, že jejich důvod vlastnit koně je právě kvůli rekreační jízdě.<sup>13</sup> I u nás převažuje vlastnictví koní pro jiné účely nad jejich chovem pro hospodářské využití.

Přitom jen někteří z těchto majitelů se chtějí věnovat jezdeckému sportu v závodní formě. Přibývá lidí, kteří se jezdeckví věnují rekreačně. Vedle sportovního zážitku jim jízda na koni přináší především krásné zážitky z cesty přírodou. Přibližuje tak dávné doby, kdy člověk nemohl spěchat víc, než mu umožňovaly kroky jeho koně. Takové cestování je také spojeno s poznáváním české krajiny, přírodních a kulturních památek a, v neposlední řadě, zajímavým setkáváním s místními obyvateli, kulturou a ostatními turisty.

Se vstupem do 21. století, s opětovnou možností chovat koně jako domácí zvířata a taktéž se vstupem do Evropské unie, se v České republice otevírají další možnosti jeho využití k cestování. Rozvíjí se tak nový druh turistiky – agroturistika. Ta obsahuje tři charakteristické složky:

- a) technickou, která spočívá v tréninku a drezúře koní a zdokonalování vztahu člověk - kůň, důraz je kladen na výcvik koně a jeho výkonnost;
- b) pohybovou neboli sportovní, jejíž základem je pohyb jako volnočasová aktivita;
- c) poznávací, která má za úkol zprostředkovat jezdcům zážitky z navštívených míst či zprostředkovat známý „pohled na svět z koňského hřbetu“.

Většina potenciálních jezdců žije ve městech, proto také odtud přicházejí podněty k vybudování sítí jezdeckých stezek a příslušenství k nim.

Jezdecká turistika, jinak hipoturistika má tři základní formy:<sup>14</sup>

- 1) Vycházky na koni – jízda v terénu trvající 1–4 hodiny, při kterém se překoná vzdálenost 7–30 km, a které má svoji složku pohybovou, technickou a poznávací.

<sup>13</sup> British Equestrian Trade Association Survey, Leden, 2000.

Citováno on-line: <http://www.ride-uk.org.uk/intro.htm>

<sup>14</sup> Hollý, K.: Jezdecká turistika. Montanex. Ostrava – Mariánské hory, 2003

- 2) Výlety a túry – cesty trvající zpravidla celý den. Překonána je vzdálenost od 30 do 70 km. Mají všechny obsahové složky, důraz je kladen zejména na složku pohybovou a poznávací.
- 3) Putování na koni – hovoříme o něm, pokud je spojeno několik celodenních túr do jednoho celku. Svoji dominantní roli má složka poznávací. Je organizačně náročné a je k němu potřeba zázemí služeb na trase.

Součástí jezdecké turistiky mohou být i její soutěžní formy, jako jsou zápočtové testy a výkonnostní odznaky či pomocné distanční jízdy, dostihy nebo westernové hry.

Toto jednoduché rozdělení forem hipoturistiky nám zároveň ukazuje, jakým způsobem je dobré vytvářet cestovní podmínky a druhy jezdeckých tras. Z těchto požadavků také vychází základní rozdělení cestní sítě pro hipoturistiku.

### **A. Páteřní síť**

Jsou to hlavní cesty přes celou zemi, případně území kraje. Mají nadnárodní význam, na hraničních bodech navazují na již vybudovaná, nebo předpokládaná pokračování v jiných regionech a zemích. V ideálním případě budou jednou spojit celou Evropu.

Umožňují a jsou vhodné pro jezdeckou turistiku formou putování na koni, kdy je jezdec několik dní v terénu a turistická infrastruktura mu zajistí ubytování, stravu a veškerý komfort pro něj i koně. Jejich délka je ve stovkách kilometrů. Je složena z jednotlivých úseků o délce 30 - 70 km, které jsou odděleny koňskými stanicemi.

### **B. Regionální cesty**

Jsou jezdecké stezky spojující buď jednotlivé páteřní stezky s lokálními centry hipoturistiky nebo propojující jednotlivé linie páteřní sítě. Mají strategický regionální význam, doplňují turistické možnosti a dotvářejí význam oblasti pro rekreační využití. Snaží se v jezdcích vyvolat zájem o daný region a dopřát mu možnost pobytu v přírodě. Jejich délka je v desítkách kilometrů.

### **C. Lokální cesty a okruhy**

Na této úrovni bychom mohli stezky rozdělit na dva druhy.

Prvním jsou okružní cesty v okolí jezdeckých center. Jsou největším přínosem pro místní poskytovatele jezdeckých služeb. Často slouží více pro pravidelnou sportovní jízdu, čemuž odpovídá četnost a frekvence využití.

Druhým typem jsou motivační trasy za určitým cílem (historickými a kulturními památkami, přírodními skvosty), které mohou být odbočkou z trasy páteřní nebo regionální. Jejich význam je spíše rekreační, či dokonce komerční.

Délka bývá od několika málo kilometrů k desítkám kilometrů. Mají lokální význam, zájem na jejich vybudování a údržbě je tedy mezi obecními či regionálními institucemi či jezdeckými kluby.

## 4.2 Výhody, přínos, problémy a rizika

Existuje tedy hned několik důvodů, proč sítě jezdeckých stezek budovat, a to jak v měřítku lokálním, krajském, celorepublikovém, tak i mezinárodním. Zde se pokusím hlavní přínosy a cíle sítě jezdeckých stezek zformulovat ve čtyřech základních bodech:

### 1. Přístup pro všechny

Kůň s jezdcem se může v krajině pohybovat celkem volně (více viz legislativní část práce - kapitola 3), avšak taková politika nepřispívá k masovějšímu využívání agroturistiky, proto je nutno nové stezky budovat a umožnit tak přístup pro všechny zájemce.

Turistické cesty a cyklotrasy jsou zpravidla určeny pouze pro pěší nebo cyklisty. Naproti tomu jezdecká síť stezek je otevřena pro koně, pěší i cyklisty. Vybudování hipotrasy tedy nevylučuje ze současného pohybu po nich ostatní uživatele.

### 2. Propagace bezpečnosti

Mnoho jezdců při svých vyjížděkách používá motorových silnic. Proto se při navrhování tras snažíme maximálně využít polních a lesních cest. Zejména lokální sítě koňských tras by měly zpřístupňovat pro tento druh transportu přírodní a kulturní zajímavosti, při současném dodržení bezpečnosti jezdce i koně.

Navíc vybudování sítě v podstatě jezdcům znemožní vyjíždět na silnice a do polí mimo úseky, které jsou k tomu určeny a vyznačeny.

### 3. Propojení s lokálními potřebami

Bereme-li jezdeckví jako sport, je nejdůležitějším aspektem blízkost, tedy dostupnost pro uživatele. V mezinárodním i národním měřítku páteřních tras bude jejich síť zajišťovat i pokrytí lokálních potřeb. Páteřní stezky lze pak ještě vylepšit hustší sítí kratších regionálních tras. Výsledkem je pak propojení zonace město – venkov.

### 4. Pomoc ekonomickému vývoji

Ekonomický rozvoj představuje největší motivaci a zainteresovanost organizací i soukromých subjektů.

Součástí sítě jsou také jezdecké stanice, kde je možno podnikat ve službách ubytovacích a stravovacích pro jezdce i pro koně, takzvané Bed&Breakfast<sup>15</sup>. Kromě nich profitují samozřejmě také lokální restaurace, hostince a obchody ve vesnicích. Peníze vložené do vybudování budou tedy k užítku celé společnosti, nejenom jezdcům na koních.

Dnes je také stále větší poptávka po prázdninových aktivitách na koni, což může do ekonomiky zemědělských regionů přinést peníze. Například podle britského deníku The Daily Telegraph cyklista na dovolené utratí během dne v průměru 35 liber, a to v místních hostincích, obchodech a Bed&Breakfast (B&B), což je více než denní pěší turista během svého výletu do oblíbené lokality Lake District<sup>16</sup>. Situace je stejná i u nás, sportovci s větší spotřebou energie, neváhají utrácet své peníze

---

<sup>15</sup> Bed and breakfast for Horses, 8.vydání. British Horse Society. Londýn, 2001. ISBN 1899016228.8.s.

<sup>16</sup> The Daily Telegraph, 28th December 1999. London. citováno <http://www.ride-uk.org.uk/intro.htm>

v místních službách. Jezdci na koních mají navíc výdaje za svého koně, takže u nich je denní útrata ještě vyšší.

Pochopitelně ne všechny vyjmenované důvody lze aplikovat na každou lokalitu, ale vždy jich platí několik současně.

Při projektování i provozu hipostezek narážíme na mnohé celospolečenské problémy, které je mohou komplikovat.

Jsou to střety zájmů při využívání krajiny nebo dopravy v ní. Mezi ně patří zejména majetkové vztahy vlastníků dotčených pozemků. Pro vedení stezky je třeba jeho souhlasu a to bývá často obtížně řešitelné a snadno na něm může projekt uváznout. Toto riziko lze výrazně snížit dostatečnou informovaností občanů o výhodách a přínosech jezdecké sítě pro ně, jako místní obyvatele.

Česká krajina je také silně fragmentována překážkami přírodního charakteru, jako jsou vodní toky a plochy, prudké svahy, skály a strže, ale také antropogenní prvky v krajině představované frekventovanými rychlostními silnicemi či zástavbou. Vznikají tak riziková místa při křížení tras s vozovkami, případně jejich využívání pro krátké úseky. Respektovat bychom také měli pásma hygienické ochrany vod a zvláště chráněná území, v nichž platí některá omezení.

Všem těmto problémům se při navrhování snažíme předejít nebo je řešit, abychom tak směřovali k trvale udržitelnému využívání krajinného prostoru.

### 4.3 Turistika na koni v zahraničí

Pohlédneme-li za hranice naší země, zjistíme, že ve všech vyspělých regionech Evropy je síť jezdeckých tras součástí aktivní turistické infrastruktury. Proto jsou zde uvedeny informace z členských zemí, a to jak z okolních regionů v Rakousku, tak z míst, kde má hipoturistika dlouhou tradici, kde je systém stezek propracovaný, doprovázený vydáváním instruktážních a propagačních materiálů a kde je tato problematika sladěna s potřebami ochrany přírody.

Jako zdroj mi posloužilo několik málo publikací, ke kterým jsem získala přístup, zahraniční propagační materiály ale zejména internetové stránky institucí a zájmových sdružení, kde je možno nalézt mnoho informací o stezkách a produktech v oblasti cestovního ruchu týkajících se agroturistiky. Tato propagace pro vzdálené zájemce je zde na dobré úrovni, často jsou informační kanceláře dokonce ochotny propagační brožury a letáky zdarma zaslat poštou.

Uvádím zde jak funkčnost a organizaci místního systému, tak detaily jeho provedení, mapy a značení.

#### Rakousko

Velmi dobře propracovaný systém stezek funguje především v Horním Rakousku v oblasti Mühlviertel. Je organizován pod záštitou organizace EUREGIO. Značky jsou realizovány ve formě čtvercových hliníkových tabulek s emblémem koňské hlavy a jsou doplněny stejnými tabulkami s údaji o směru a vzdálenosti. Pro umístění tabulek ve volném terénu jsou používány sloupky o čtvercovém průřezu z recyklované plastické hmoty. Majitelé usedlostí a penzionů se aktivně zapojují do vytyčování a údržby stezek. Existuje zde velmi propracovaný systém kritérií pro popis kvality stanic jezdecké turistiky, v členění dle kvality ustájení a péče o koně, ubytování, obsluhy pro jezdce a množství doplňkových služeb. Klasifikační kategorie jsou čtyři. Stanice je na základě vlastní žádosti navštívena komisí, která podle seznamů kritérií stanici obdukuje. Členy komise jsou: zástupce jezdeckého spolku, zástupce sdružení pro cestovní ruch a zástupce Krajské zemědělské komory. Kategorie se může na základě žádosti provozovatele stanice, návrhu komise nebo stížností hostů měnit, eventuálně odebrat<sup>17</sup>. V rámci tohoto systému jsou hosté při návštěvě stanice požádáni o vyplnění dotazníku spokojenosti se službami.

Pro srovnání - u nás zatím spíše evidujeme počet stanic, jejich možnosti a vybavení, o klasifikaci se zatím neuvažuje.

V Dolním Rakousku se systém vytváří, a to prostřednictvím organizace Landesverband für Reiten und Fahren in Niederösterreich.<sup>18</sup>

Na rozdíl od České republiky, kde je turistika na koni považována více za aktivitu cestovního ruchu, v Rakousku je kladen důraz na možnost hospodářského výsledku této aktivity pro zemědělce. Rakouské propagační materiály jsou především ve formě dílčích letáků o jednotlivých oblastech a stanicích, s podrobnými popisy stanic, často kombinované přímo s produkty cestovního ruchu, jako jsou akce s koňmi pro děti, tematické výcvikové kurzy, zimní programy a další, nabízenými konkrétními stanicemi.

<sup>17</sup> <http://www.reise-report.de/wanderreiten.html> a <http://www.wanderreiten-im-muehlviertel.at>

<sup>18</sup> <http://www.pferdeland.at/>



Pro zahraniční zájemce o turistiku existuje několik webových portálů s mapkami a seznamy dostupných služeb, podle kterých si lze celou cestu naplánovat. K dispozici je také interaktivní mapový portál „Routen durch das Pferdland“<sup>19</sup>. K němu vycházejí i tištěné verze map.

## **Německo**

Pečlivě propracovaný regionální systém je v jihovýchodní části Německa v okolí Norimberku. Zde vznikla na území šesti regionů rozsáhlá iniciativa propojení jezdecké turistiky s ostatními volnočasovými aktivitami. Zapojily se do ní spolky přátel přírody Ferien Donau-Ries, instituce podpory cestovního ruchu Frankenalb, Romantischen Franken, Fränkisches Seenland, ale i správy přírodních parků Naturpark Steigerwald a Naturpark Altmühltal.<sup>20</sup> Propagace a reprezentace této aktivity je dostupná na internetu, ale také samozřejmě na všech kontaktních bodech v regionu. Pod heslem „My plánujeme - vy jezdíte“ je každoročně zpracována brožura jezdeckých tras a koňských stanic v tomto regionu<sup>21</sup>. Ochotně zašlou propagační materiály zdarma i zahraničním zájemcům.

Pro potřeby turistiky na koni jsou vydávány podrobné mapy v měřítku 1:50 000 s vyznačením očíslovaných tras, přírodních a kulturních zajímavostí a s informacemi o stanicích na zadní straně mapy. Součástí map jsou i malé celkové plánky všech tras.

Existuje také několik internetových portálů, které poskytují informace a schematické mapky.<sup>22</sup>

Důležité je, že jak v Rakousku, tak v Německu, existuje systém příspěvků, které se odvádí při zapojení do projektů turistiky na koni. Organizátory produktů cestovního ruchu v oblasti turistiky na koni jsou především jednotlivé stanice. Organizace působící v oblasti turistiky na koni plně využívají finanční zdroje z grantů a dotací, ale také z prostředků Evropské unie, především programu LEADER. V obou zemích navíc nejsou jezdecké stezky určeny jen pro jezdce na koních, ale ve značném rozsahu i pro průjezd povozů, což dále významně rozšiřuje cílovou skupinu uživatelů stezky a služeb v jejím okolí.

## **Anglie**

Ve Velké Británii je problematika budování koňských jezdeckých tras velmi promyšlená a tato země se může chlubit bohatostí a členitostí jezdeckých terénů. Také tradice jezdeckví je v zemi kontinuální již od dávných dob. Zajištění trasování cest iniciovala a nadále řídí organizace The British Horse Society.

I když zde tradice cestování na koni přetrvává z dřívějších dob, ani zde pro ni nejsou ideální podmínky. Krajina je po 2. světové válce fragmentována mnoha rychlostními silnicemi, industriálními zónami a živelnou zástavbou. Při budování národní sítě stezek se nejdříve navázalo na staré strategické cesty přes celou zemi, které byly propojeny spojkami a doplněny soukromými jezdeckými obvody. Dnes je tato síť plně funkční a má tři úrovně:

---

<sup>19</sup> <http://www.pferdland.at/>

<sup>20</sup> Reiten zwischen Main und Donau. Dinkelsbühl. 2006.

<sup>21</sup> Wanderreit-&Fahrerlebnisse 2007. Reiten zwischen Main und Donau. Colmberg, 2006. 35 s.

<sup>22</sup> <http://www.wanderreiten.de/>, <http://www.reiten.de/>

1. Národní síť strategicky křížuje a spojuje celou zemi. Příkladem jsou tradiční „Ridgeway“, „The South Downs Way“ a „Pennine Bridleway“ nebo novější „London Orbital Bridleroute“. Jsou označeny bílým číslem cesty na červeném podkladě.
2. Regionální cesty jsou důležité cesty spojující komunity jezdeckých obvodů do celonárodní sítě. V ideálním případě jsou součástí malých jezdeckých obvodů s prodloužením k další oblasti cest. Nebo se jedná o spojnicu dvou národních cest. Umožňují delší jízdu, a redukuje tak nutnost přepravy koně v boxu po silnici na místo jízdy na něm. Příkladem mohou být cesty „Three Shires Way“ nebo „North London Bridleroute“. Jsou označeny bílým číslem cesty na modrém podkladě.
3. Jsou to okružní cesty, nejčastěji v délce 5 až 15 mil, které mají největší přínos pro místní poskytovatele jezdeckých služeb. Především zajišťují pohyb lidí mimo silnici. Tyto stezky jsou budovány obecními nebo regionálními institucemi, lokálními jezdeckými společnostmi a jezdeckými kluby. Bývají značeny dle místně zvoleného značení.

Organizace sítě je členěna zvlášť pro Anglii, pro Skotsko a Irsko, dohromady jsou ovšem spojené stezkami páteřního charakteru. Také se projevuje snaha o zainteresování všech občanů. Stezky jsou tedy otevřeny i pro pěší a cyklisty a provozovatelé služeb zde umisťují reklamní tabule, případně logo stezky používají při prezentaci svých služeb.

Uživatelé této sítě hipotras mají pět hlavních možností, kde najít informace. Jsou to webové stránky<sup>23</sup>, mapy, propagační letáky dostupné v informačních centrech, značení na trase a reklama.

Za zmínku stojí některá specifika v zámořských zemích, proto bych zde alespoň ve zkratce uvedla, jaká je situace ve vyspělých státech jako jsou USA a Austrálie.

Zejména ve Spojených Státech Amerických má organizovaná jezdecká turistika dlouhou tradici. Aktivita pro volný čas se zde řídí řadou centrálně platných detailních předpisů, především v oblasti bezpečnosti jezdců a ochrany přírody. Předpisy jsou dodržovány, kontrolní orgány mají značnou pravomoc a vážnost. Rozdíl oproti evropským zemím spočívá především v rozsáhlosti prostoru a ve skutečnosti, že kůň v USA nikdy neprestal být běžným dopravním prostředkem. Nejde tedy o problém zavádění něčeho nového do již existujícího systému pěších tras či cyklostezek, jako je tomu v Evropě. Informace o možnostech jezdecké turistiky jsou k nalezení na mnoha webových portálech.<sup>24</sup>

Austrálie je zase specifická svojí rozsáhlou vzdělávací a osvětovou činností, fungující ve spojení s jezdeckou turistikou. Organizaci má v rukou The Australian Horse Riding Centres (AHRC), která pod sebou zahrnuje více jak 100 center, která musí dodržovat nastavené standardy<sup>25</sup>. Cílovou skupinou jsou jak provozovatelé stanic, tak i jezdci a veřejnost. Je vydávána řada instruktážních materiálů, která uvádí pravidla

<sup>23</sup> [www.southofscotlandcountrysidetrails.co.uk](http://www.southofscotlandcountrysidetrails.co.uk); [www.ride-uk.org.uk](http://www.ride-uk.org.uk); nebo [www.horsewelcome.org](http://www.horsewelcome.org).

<sup>24</sup> <http://www.horseandmuletrails.com>; <http://www.travelinghorse.com>;  
<http://www.travelingwithhorses.com>.

<sup>25</sup> <http://www.horseriding.org.au/>

chování na stezce a v přírodě. Samozřejmostí jsou lopatky na sběr koňského trusu. Rozdíly, dané jinými prostorovými možnostmi, jsou v Austrálii obdobné jako v USA.

V porovnání se střední Evropou je zde v krajině mnohonásobně více manipulačního prostoru.

Poučení ze zahraničního prostředí nám může posloužit jako modelové řešení v našich podmínkách. Část problémů, se kterými se potýkáme při projektování jezdeckých tras, již před námi vyřešili jiní odborníci, navíc jsou tyto poznatky ověřeny v praxi.

#### 4.4 Situace v ČR

Pro tento druh aktivity se v měřítku našeho státu teprve vyvíjejí podmínky a testují se pionýrské koňské stezky. Mnoho invencí přichází ze zahraničí, zejména ze sousedících příhraničních regionů Rakouska a Německa. Zde již mají oblast jezdecké turistiky buď dobře zpracovanou, nebo na ní intenzivně pracují. Na hranicích České republiky tak čekají na napojení trasy ze sousedních regionů a záleží jenom na nás, za jak dlouho se připojíme na celoevropskou síť, a umožníme tak putování na koni na velké vzdálenosti i přes naši zemi.

Jako první se iniciativy chopil Jihočeský kraj s projektem „Turistika na koni“, jehož koordinátorkou je Ing. Milena Andrllová. Tato akce byla financována Evropskou unií a Jihočeským krajem v rámci projektu Společný regionální operační program (SROP) - grantové schéma na podporu regionálních a místních služeb cestovního ruchu v Jihočeském kraji pro veřejné subjekty. Začala se tedy úspěšně budovat síť jezdeckých stezek. V létě roku 2005 byl vyznačen první úsek jihočeské jezdecké stezky, a to také ve spolupráci s Klubem českých turistů. V jeho rámci vznikla „Jezdecká sekce KČT“ a došlo k vypracování nové metodiky značkování tohoto druhu tras závazné pro celou republiku<sup>26</sup>. Jako jeden z veřejně dostupných výstupů projektu jsou webové stránky [www.turistikanakoni.cz](http://www.turistikanakoni.cz).

Jihočeský kraj díky tomuto projektu k dnešnímu dni vyznačil další úseky a plánuje se až 500 km jezdeckých stezek v rámci kraje. Souvisí s tím i vydání map a katalogu stanic, propagačních materiálů k jednotlivým stezkám a stanicím a také budování úvazišť<sup>27</sup>. Tato síť stezek dodržuje hierarchii páteřních, regionálních a místních stezek. Páteřní trasy, na které je napojena, jsou již nyní funkční z Vídně přes Jihočeský kraj, dále přes Pardubický kraj do Královéhradeckého. V plánu je další návaznost přes Podkrkonoší, Krkonoše, Polsko až Baltickému moři.

Takový přístup se v mnohém stal vzorem pro ostatní regiony a také pro iniciativu z řad sdružení a neziskových organizací. Příkladem je občanské sdružení „Jezdecké stezky východních Čech“, jehož iniciátory jsou manželé Laškovi z ranče Kovářov. Dnes má toto sdružení za sebou dvouletou existenci a několik vyznačených hipotras určených pro vícedenní putování na koni.

Postupně jejich činnost začal podporovat Pardubický a Královéhradecký kraj, a tak je i zde dnes vyznačeno kolem 300 kilometrů stezek. Finanční podpora přichází zejména z krajské úrovně a hradí 50 % nákladů spojených se značením a vytyčováním stezky. Zbylá polovina je hrazena z nákladů zájmových sdružení, z rozpočtu obcí a sponzory. Umístění stezky je také nutno projednat s majitelem pozemku a provést ohlášení na příslušné obci. Až do června loňského roku dokonce v Pardubickém kraji platilo, že každý, kdo prokazatelně vyznačil určité kilometry stezek dostal odměnu ve výši 100 Kč za kilometr.

Mnohdy se impulsem pro budování této sítě stávají problémy s dosavadním provozováním hipoturistiky po běžných cestách. Vyznačením speciálních cest chtějí

<sup>26</sup> Kerumová, L., Markvart, K.: Metodika značení jezdeckých stezek. Praha, 2003. Nepublikováno.

<sup>27</sup> Turistika na koni. Program rozvoje Jihočeského kraje projekt 2/12/2004. České Budějovice, 2004. 53 s.

orgány veřejné správy regulovat živelné rekreační ježdění volnou krajinou a ničení některých cest. Tímto způsobem se snaží zabránit konfliktům jezdců s dalšími rekreanty. Na nástupních místech a okrajích lesa bývají umístěny tabule s mapami a informacemi upozorňujícími uživatele, že se na stezkách mohou pohybovat i cyklisté a pěší. Návštěvní řád jezdců ukládá několik pravidel chování na stezce a také povinnost odklidit ze stezky koňský trus. Tento management umožňuje navrhnout koňskou stezku i napříč městem, jako to bude v blízké době realizováno v Pardubicích.

Také ze strany Německa se otevírají možnosti putování Polabskou stezkou, která spojuje Všemily a Litoměřice. Stezka vznikla díky jezdeckému sdružení LIKOLI Litoměřice, přispění Evropské unie a spolupráci Ústeckého kraje.

Svoji vyznačenou stezku má také Středočeský kraj, kde je koordinátorem kralovický starosta Luděk Šofr. Také zde probíhá práce v několika etapách, jejichž cílem bude několik pátečních stezek s napojením na sousední kraje.

Potřeba v celorepublikovém měřítku vše koordinovat, se potvrdilo na podzimním setkání tvůrců jezdeckých stezek v Praze, kdy bylo rozhodnuto o vytvoření celostátní koncepce stezek s napojením na krajských i státních hranicích.

Nyní se začíná přidávat i Vysočina a Jihomoravský kraj, které společně s Občanským sdružením pro podporu jezdecké turistiky z Moravských Budějovic zahájily činnost v této sféře.

Jižní Morava i sousední rakouské regiony mají velmi dobré klimatické i geografické podmínky pro rozvoj jezdecké turistiky. Proto se již dříve, než na úrovni orgánu veřejné správy, do této aktivity pustilo sdružení Merlin ze Znojma. Na začátku byla vzájemná spolupráce se správou NP Podyjí a obcí Vranov nad Dyjí, která zajistila finance na projektovou dokumentaci stezky. Nakonec projekt podpořil i Odbor rozvoje a kultury města Znojma, který poskytl finanční prostředky na vydání průvodce stezkou. Další stezky pak vznikly za podpory Nadace Partnerství.

V dubnu 2006 zahájil Jihomoravský kraj tvorbu konceptu pátečních jezdeckých tras a stezek a navazující aktivity vedoucí k jeho praktickému naplňování<sup>28</sup>. Jak z názvu vyplývá, jedná se zejména o návrh pátečních stezek a jejich napojení na sousední kraje a státy. Zaštiťující projekt „Putování na koni Jihomoravským krajem“ již k jezdeckým stezkám přistupuje velmi koncepčně a předpokládá nejprve celkové shrnutí informací o současné situaci jezdeckých stezek a provozovaných službách po obou stranách krajské hranice. Na takovém základě je možné a žádoucí přijímat rozhodnutí o budování a rozvoji přeshraniční sítě jezdeckých stezek a koňských stanic. Významnou aktivitou výše uvedeného projektu je tedy aktualizované vydání textového a grafického přehledu koňských stanic na území Jihomoravského kraje. Dvojjazyčný materiál ve formě katalogu stanic a služeb, vydaný na podzim 2006, je dokladem společné partnerské spolupráce mezi soukromým, neziskovým a veřejným sektorem regionu jižní Moravy a příhraničního rakouského Weinviertel<sup>29</sup>. Součástí projektu „Putování na koni“ je prezentace hipotras na internetu na vznikajícím internetovém portálu „Putování na koni Jihomoravským krajem“.

<sup>28</sup> Jihomoravský kraj ČR: Koncept pátečních jezdeckých tras a stezek v Jihomoravském kraji. Verze 2.0. Brno. Zář 2006.

<sup>29</sup> Putování na koni. Jižní Morava. Pferdewanderung. Südmähren. Jihomoravský kraj. Brno. 2006. 12 s.

Na tuto projektovou činnost se chce napojit také Svazek obcí Panství hradu Veveří a vypracovat projektovou dokumentaci, která by doplňovala páteřní stezku procházející jeho územím o lokální okruhy či stezky zpřístupňující tento mikroregion s turistickým potenciálem novým návštěvníkům na koni.

Jezdecké stezky se tedy pomalu stávají i u nás pojmem známým jak odborné, tak laické veřejnosti, ale zdaleka ještě nejsou masově využívány. Proto je dobré již nyní s předstihem zpracovat jejich strukturu a citlivě ji začlenit do krajinného prostoru. Tím předejdeme jejímu neregulovanému rozvoji a mnoha možným budoucím konfliktům.

Velmi pozitivní je také vstřícný přístup a spolupráce Klubu českých turistů při značení a podpora ze strany Lesů České republiky, které jsou jedním z plošně významných vlastníků půdy.

## 4.5 Návaznost na dotační programy

Jezdecká turistika přispívá mnohým ke zlepšování infrastruktury venkova a podporuje zlepšení jeho hospodářské úrovně, která je v porovnání s městy nižší. Náklady spojené s budováním sítě koňských stezek jsou ryze investiční a nelze od nich očekávat přímou návratnost nebo zisk, jako například při prodeji výrobků.

Proto jsou zde nejčastěji investory kraje, obce, občanská či zájmová sdružení a neziskové organizace. Ti čerpají své finanční prostředky z grantů rozvojových a podpůrných programů, které jsou zaštiťovány státem nebo Evropskou unií. Centrálně vypracované plány a strategie postupně sestupují do nižších úrovní k obcím, které pak mohou zažádat o dotační pomoc v jejich rámci. Proto zde uvádím sestupnou hierarchii pro zájmové území u dvou úrovní programů, které se týkají agroturistiky, a to „Program rozvoje venkova 2007 - 2013“ a „Regionální operační program 2007 - 2013“.

### 4.5.1 Evropská unie

Zkratka EAFRD označuje nový podpůrný fond Evropské unie - Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova - European Agricultural Fund for Rural Development, který se stává v období 2007 až 2013 nejdůležitějším finančním nástrojem podpory rozvoje venkova pro všechny členské země EU.

Z tohoto fondu může plynout finanční podpora až do výše téměř 73 miliard korun v uvedeném sedmiletém období. Již z tohoto údaje je patrné, o jak klíčový nástroj podpory se jedná. Jako členská země Evropské unie jsme se podíleli na vytváření nařízení Evropské Rady podpoře pro rozvoj venkova<sup>30</sup>. Toto nařízení bylo po složitém vyjednávání schváleno v září loňského roku a stalo se základem pro tento nový fond.

### 4.5.2 Česká republika

Na nařízení reagoval český stát, respektive Ministerstvo zemědělství, vydáním „Národního strategického plánu rozvoje venkova“.<sup>31</sup> Ten věcně navazuje na dřívější „Program obnovy vesnice“ projednaný vládou v roce 1991<sup>32</sup>, který byl přepracován na „Program obnovy venkova“ realizovaný od roku 1999<sup>33</sup>. Tento čerpal z předvstupního evropského programu SAPARD Evropského zemědělského orientačního a garančního fondu (EAGGF) a byl ukončen roku 2006.

Nový strategický plán rozděluje pomoc na rozvoj venkova ve třech hlavních osách, které odpovídají třem cílům EU ve sféře podpory venkova. Jsou jimi<sup>34</sup>:

1. zlepšování konkurenceschopnosti zemědělství a lesnictví podporou restrukturalizace, rozvoje a inovací,

---

<sup>30</sup> Nařízení Rady (ES) č. 1698/2005 o podpoře pro rozvoj venkova z Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova.

<sup>31</sup> Národní strategický plán rozvoje venkova České republiky na období 2007 - 2013. Praha 3. března 2006.

<sup>32</sup> Program obnovy vesnice České Republiky. Praha. 29. května 1991.

<sup>33</sup> Usnesení vlády České republiky č. 730 z 11. listopadu 1998. Program obnovy venkova.

<sup>34</sup> čl.4, Nařízení Rady (ES) č. 1698/2005.

2. zlepšování životního prostředí a krajiny podporou ekologicky šetrných způsobů hospodaření s půdou,
3. zlepšování kvality života ve venkovských oblastech povzbuzením diverzifikace hospodářské činnosti.

Pro jezdeckou turistiku je významná osa 3. Ta má za cíl vytvořit různorodé pracovní příležitosti a prorůstové podmínky pro atraktivní život na venkově, konkrétně priority III.1.3 „Podpora cestovního ruchu“. Tato priorita má specifické geografické omezení na příměstské, mezilehlé a odlehlé oblasti, a podpora je určena na vybudování rekreační infrastruktury pro malokapacitní ubytování, včetně stravování a rekreačních zařízení (koupaliště, plovárny, vč. odpovídajícího zázemí, hřiště a jiná rekreační zařízení). Podporováno bude také zajištění služeb pro pěší turistiku, cykloturistiku, vodáctví a lyžování, budování a značení pěších tras, odpočinkových míst, hipostezek mimo území lesů, včetně využití zvířat v rámci cestovního ruchu a nákupu a výsadby doprovodné zeleně.

#### **4.5.3 Jihomoravský kraj**

V návaznosti na uvedenou celonárodní strategii reagoval Jihomoravský kraj vydáním výzvy obcím a mikroregionům k podávání žádostí o dotace z „Programu rozvoje venkova Jihomoravského kraje“. Dotaci lze poskytnout obcím s počtem obyvatel do tří tisíc, přihlášeným k Programu rozvoje venkova se zpracovaným a schváleným „Místním programem obnovy venkova“ a přednostně svazkům obcí se zpracovaným a schváleným rozvojovým dokumentem, takzvanou „Strategií mikroregionu“. Podávání žádostí musí být v souladu se „Zásadami pro poskytování účelových dotací z rozpočtu Jihomoravského kraje v roce 2007 v rámci Programu rozvoje venkova“<sup>35</sup>.

Zde je možno získat dotační pomoc v rámci dotačního titulu 2 „Urbanistické a architektonické studie a projektové dokumentace pro zachování typické místní venkovské zástavby, projektové dokumentace infrastruktury a přípravu projektů na čerpání financí z EAFRD“. Z prostředků Jihomoravského kraje, tak lze uhradit až 70 % nákladů akce v kalendářním roce.

Dotační titul 4 „Rekonstrukce místních komunikací, výstavba cyklistických a pěších stezek, rekonstrukce a výstavba veřejného osvětlení“ - lze využít na realizaci stezek v případě budování nových úseků cest.

Podmínky a zásady této dotační pomoci jsou Krajským zastupitelstvem každý rok přepracovány.

#### **4.5.4 Regionální operační program 2007 - 2013**

Je další možností k získání dotace. Ta by z tohoto zdroje směřovala spíše na realizaci projektu hipotras na lokalitě.

V roce 2007 začíná nové programovací období, které přináší změny v operačních programech. „Společný regionální operační program“ (SROP) nahradí „Regionální

---

<sup>35</sup> Usnesením č. 926/06 schválené na 14. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje dne 9.11.2006 a nabývajícími účinnosti dnem 1.1.2007.



operační programy“ (ROP), řízené v rámci jednotlivých NUTS II, statistických jednotek tvořených jedním nebo několika kraji.

Východiskem je zejména nařízení Evropské komise k politice soudržnosti na období 2007 - 2013, „Strategické obecné zásady Společenství“ (SOZS) a dále „Konvergenční program ČR“ a „Národní program reforem ČR“. Na základě těchto strategických dokumentů byl zpracován „Národní rozvojový plán ČR“ (NRP) 2007 -2013 a následně „Národní strategický referenční rámec“ (NSRR) pro financování z fondů Evropské unie pro období 2007 - 2013. V rámci těchto dokumentů byla potvrzena příprava samostatných regionálních operačních programů na úrovni regionů soudržnosti NUTS 2 České republiky.

Konzultaci a sběr projektů, jejich hodnocení, realizaci a kontrolu, tyto činnosti mělo dříve na starosti Ministerstvo pro místní rozvoj, Sekretariát Regionální rady a Centrum pro regionální rozvoj. Nyní společně pro Jihomoravský kraj a Vysočinu vznikla pro řízení tohoto programu v novém období jediná instituce Regionální rada regionu soudržnosti Jihovýchod. V jejím rámci běží aktuální „Regionální operační program Jihovýchod“.

Pro naši problematiku jsou zajímavé zejména tyto jeho prioritní osy:

- Prioritní osa 1 - Dostupnost dopravy
  - 1.4 - Rozvoj infrastruktury pro nemotorovou dopravu
- Prioritní osa 2 - Rozvoj udržitelného cestovního ruchu
  - 2.1 - Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch

Míra spolufinancování z Evropské unie je velmi vysoká a činí u tohoto programu až 85 %.

## 5. Parametry jezdeckých tras

### 5.1 Obecné charakteristiky

Při projektování cest jsou stanoveny všeobecné požadavky, které je nutné dodržet, a zároveň jejich plněním přispět k rozvoji krajiny a udržení její stability pro trvale udržitelný rozvoj. Tyto sestávají zejména z těchto kategorií.<sup>36</sup>

1. Požadavky technické - prostorové uspořádání trasy.
2. Požadavky specializované - lesnické, zemědělské, pro provoz vozidel, atd.
  - na obsluhu obydlených oblastí a intravilánu obcí,
  - na ochranu lesů, zemědělského půdního fondu a plnění ostatních ekologických požadavků.
3. Požadavky krajino-estetické - vhodné směrové vedení trasy a její citlivé zakomponování do krajiny.
4. Požadavky minimalizace narušení dominantních celospolečenských funkcí zpřístupňované krajiny či existujících funkčních systémů.
5. Požadavky ekonomické.

Konkrétně vztaženo na cesty určené k provozování turistiky na koni to znamená:

- Add 1. - vhodná šířka tělesa cesty,
  - podélný sklon,
  - povrch a úprava zemní pláň,
  - navrhované vrstvy vozovky či provozní zpevnění,
  - příčný sklon,
  - parametry objektů na cestní síti.
- Add 2. - návaznost na technologické postupy v lesnictví, zemědělství, veřejné dopravě, atd.
  - minimalizace záboru produkční plochy,
  - vhodná protierozní opatření a monitoring
  - ochrana porostních pláštíků a ekologicky cenných krajinných prvků.
- Add 3. - plynulé vedení trasy bez prudkých zlomů,
  - využití možností terénu - rozhledy,
  - přírodní a kulturní zajímavosti.
- Add 4. - vyhnout se souběhu s jinými druhy cest - frekventované motorové komunikace, turistické trasy, cyklostezky.
- Add 5. - co největší využití stávající sítě polních či lesních cest,
  - co nejmenší narušení soukromého vlastnictví,
  - co nejnižší investiční náklady na zpevnění či stavbu nových úseků,
  - minimalizace pozdějších nákladů na provoz a údržbu.

---

<sup>36</sup> Hanák, K. a kol.: Zpřístupňování lesa. Vybrané statě I. MZLU v Brně, 2002. ISBN 807157639, 5.str. 5.

Při samotném trasování pozemních komunikací jsou nejdůležitější zejména tyto tři parametry:

- délka trasy L
- výškový rozdíl začátku a konce trasy H
- podélný sklon S

Každá trasa je dělena na jednotlivé úseky, pro něž se hodnoty těchto atributů vypočítávají. Na tyto parametry u trasování jezdeckých tras pro rekreační účely se neklade takový důraz jako u provozních komunikací a slouží nám spíše jen pro orientaci.

Přesto je nutné zmínit mezní hodnoty pro podélný sklon nezpevněných cest, případně využít doporučené sklony pro zemní pláně bez erozního ohrožení.

Tyto jsou nejlépe shrnuty v následujících tabulkách 1 a 2:

**Tab.1:** Minimální a maximální sklony nezpevněných cest<sup>37</sup>

Druh zeminy a propustnost	Název zeminy	Podélný sklon v %	
		minimální	maximální
soudržné	jíl, písčité jíl, jílovitá hlína, písčité hlína, prachovitá hlína	5	8 - 9
soudržné, málo propustné	prachovitý, hlinitý a jílovitý písek, jílovitý písek se štěrkem, písčité hlína se štěrkem, jílovitý a písčité písek se štěrkem, štěrk s jílovitým pískem	4	8 - 9
nesoudržné	písek, písek se štěrkem, hlinitý písek se štěrkem, písčité písek, hlinitopísčité štěrk, štěrk s pískem, štěrk s hlinitým pískem	3	10 - 12

**Tab. 2:** Přípustné podélné sklony zemní pláně bez erozního ohrožení<sup>38</sup>

Podélný sklon v %	Velikost středního zrna zeminy povrchu pláně cesty (d 50) v mm	Druh zeminy dle ČSN 72 1002
3,0	2,0	písek, hrubý, špatně zrněný SP
4,0	4,5	drobný až střední štěrk GW, GP, G-F
5,0	12,0	
6,0	15,0	
7,0	18,0	
8,0	20,0	

<sup>37</sup> Hanák, K. a kol.: Zpřístupňování lesa. Vybrané statě I. MZLU v Brně. 2002. Brno, ISBN 80-7157-639-5, str.7.

<sup>38</sup> tamtéž.

Parametry jako délka, výškový rozdíl a podélný sklon jsou u jezdeckých tras za dodržení limitů a doporučení vyjádřeny těmito konkrétními atributy a veličinami:

Celková délka trasy není omezena a je uváděna v kilometrech. Je členěna na jednotlivé úseky, které jsou odděleny odpočívadly, úvazišti nebo sociálním zázemím. Jejich délka je uváděna v metrech.

Výškovému rozdílu je nutno přizpůsobit délku těchto jednotlivých úseků. Je udáván v metrech.

Podélný sklon musí odpovídat sjízdnosti pro jezdce s koněm, což v praxi znamená krátkodobý sklon až do výše 40 %, průměrný sklon do 10 %, na kratší vzdálenosti 15 %.

Abychom byli schopni co nejobektivněji jednotlivé úseky rozdělit do vhodných kategorií a trasu jim přizpůsobit, byla zavedena klasifikační stupnice jezdeckých tras. Ta si pro hodnocení náročnosti jezdecké stezky bere za vzor stupnici užívanou při distančních dostihových závodech. Pro každý úsek je zaveden kód, složený z čísla a písmene. Arabské číslice do stupně 5 sledují náročnost terénních podmínek a vycházejí z geomorfologie daného přírodního prostředí. Druhá část kódu vyjadřuje povrch cesty v terénu z hlediska materiálu.<sup>39</sup>

**Tab. 3:** *Klasifikační stupnice jezdeckých tras.*

charakteristika terénu			příklad
<b>0</b>	velmi lehký terén	představuje terén jízdný, kolbiště	pastvina, písčná pláž, rovina
<b>1</b>	lehký terén	je rovina s minimálními požadavky na vedení koně, nasčítaná převýšení budou do 1 % délky trati	prašná cesta
<b>2</b>	středně těžký terén	zvlněný terén s občasnými kratšími výstupy a sestupy, v prostředí, které vyžaduje zvýšené nároky na vedení koně, nasčítaná převýšení budou do 2 % délky trati	kratší kopce
<b>3</b>	těžký terén	dlouhé, strmé výstupy a sestupy, kdy je třeba dobrého jezdce, nasčítaná převýšení budou větší jak 2 % délky trati	dlouhé prudké kopce
<b>4</b>	velmi těžký terén	prudké výstupy a sestupy, které je možno absolvovat jen s koněm na ruce. Požadavek na dokonalé ovládnutí koně	strže a srázy
<b>5</b>	nesjízdný terén	terén, který není možno s koněm překonat	lavičky, mostky, schody, žebříky

<sup>39</sup> Hollý, K.: Jezdecká turistika. Montanex. Ostrava – Mariánské hory, 2003. str.19.

charakteristika povrchu		příklad	
<b>A</b>	dobrý podklad	pružný, lze po něm bez omezení cválat	tráva, mech, měkká lesní cesta, strniště
<b>B</b>	střední podklad	tvrdší nebo hlubší terén, po kterém je možno bez problémů klusat, ale cválat jen kratší čas	suché polní a lesní cesty, hluboká půda, mokré úseky
<b>C</b>	špatný podklad	tvrdý nebo bažinatý terén, nevhodný pro cval, klus omezeně, častá nutnost vedení koně na ruce	tvrdý - asphalt, beton, dlažba; měkký - močály, brody

Získáme tak stručné a přesné vyjádření podmínek trasy. Například Hvozdec – Nové Dvory 2,8km 2C, tedy že úsek dlouhý 2,8 km je v lehčím terénu s asfaltovým povrchem.

## 5.2 Technické parametry

Technická vybavenost jezdeckých cest je soubor předmětů a zařízení, které jsou nezbytné pro provoz, zajišťují provozuschopnost, bezpečnost a technické provedení cestních objektů.<sup>40</sup>

Technická vybavenost tělesa cest zahrnuje:

- vozovku, provozní zpevnění nebo částečné provozní zpevnění,
- technické provedení cestních objektů a odvodňovacích zařízení - mosty, propustky, zárubní a opěrné zdi, brody, sjezdy, skládky, atd.,
- dokončovací práce na zemním tělese - úprava zářezových a násypových svahů do požadovaných sklonů, jejich ozelenění, zhutnění zemní pláně a její finální úprava do předepsaných příčných sklonů, zřízení podélných odvodňovacích příkopů,
- bezpečnostní zařízení - zábradlí, záchytné zařízení, směrové sloupky; a dopravní značky, výhybny.

Obecně jsou základními návrhovými prvky všech účelových komunikací v příčném řezu<sup>41</sup>:

- šířka koruny v úrovni zemní pláně,
- šířka koruny v úrovni vozovky,
- příčné sklony zemní pláně a vozovky,
- sklony násypových a výkopových svahů,
- typ podélného odvodnění (příkop, rigol, trativod).

### 5.2.1 Návrhové prvky tělesa cesty pro jízdu na koni

Při navrhování profilu trasy se snažíme vycházet z přírodních podmínek, které bychom měli z krajinně-estetických, ale také ekonomických důvodů, co nejméně měnit. Je také důležité zabývat se vhodností povrchu trasy pro koně. K tomuto tématu zveřejnilo sdružení Jezdecké stezky východních Čech<sup>42</sup> na svých stránkách studii o vhodnosti jednotlivých povrchů pro jízdu na koni.

Z ní vyplývá, že přístupujeme-li k trase z hlediska koní, tvrdý povrch jejich šlachový aparát šetří, ale dlouhotrvající vliv může poškodit klouby. Měkký, nebo dokonce hluboký povrch sice šetří klouby, ale namáhá šlachy. Nejlepší jsou pro koně tedy povrchy pružné. Takové pokrývají pěšiny, lesní cesty, cesty vedoucí loukami, trávou, listím či jehličím zasypané chodníky. Ne vždy je samozřejmě možné takovým nárokům vyhovět.

Například ideální travnatý povrch má určitá omezení, kupříkladu na něm není vhodné jezdit za deštivého počasí. Také jeho životnost je dána intenzitou zatížení, tedy frekvencí ježdění. Výhodou je naopak jeho ekonomická nenáročnost, minimální údržba a schopnost samostatné regenerace.

<sup>40</sup> Hanák, K. a kol.: Zpřístupňování lesa. Vybrané statě I. MZLU v Brně. 2002. ISBN 80-7157-639-5, str.3.

<sup>41</sup> Hanák, K., Hrůza, P., Skoupil, J.: Zpřístupňování lesa. Trasování a projektování lesních odvozních cest. MZLU v Brně. Brno. 2003. ISBN 80-7157-685-9, str. 42.

<sup>42</sup> Lašek, V.: Jezdecké trasy a různé povrchy. [online] publikováno 4.3.2006, citováno 20. prosince. Dostupné na World Wide Web <<http://hippostezky-vc.info/>>.

Dalším vhodným povrchem jsou také hlinité cesty a lesní cesty. Pro jezdce jsou výhodné, protože se na nich lze pohybovat i klusem či cvalem. I zde je třeba se vyvarovat poškození cesty a vyhýbat se jejímu užívání při snížené únosnosti za deštivého počasí nebo po něm. Velice dobré bývají bývalé úvozové cesty, které je při jejich existenci v krajině dobré do trasy zařadit. Častým povrchem polních a lesních cest je částečné provozní zpevnění provedené ze stavební suti. To sice napomáhá vsakování srážkové vody, ale bývá často dílem amatérské snahy o vylepšení vlastností vozovky bez dodržení všech parametrů.

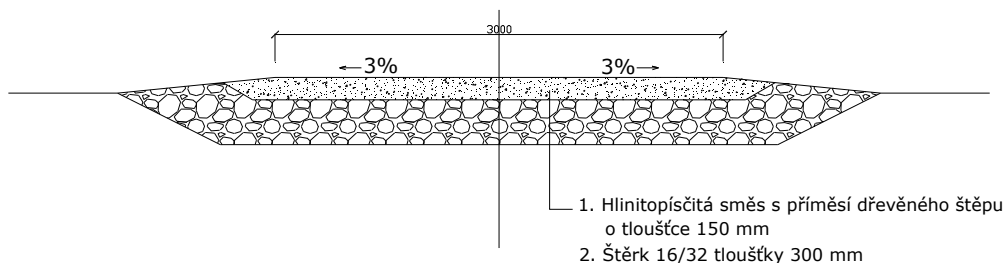
Při vedení stezky intravilánem obcí je nejčastějším povrchem asfalt, či dlažební kostky. Ten umožňuje pouze jízdu krokem a za mokrého počasí koním značně klouže. Splňuje však kompromisní požadavky rozličného provozu motorových vozidel, zvířat i pěších.

Nejlepším řešením pro koně, i námi navrhovanou trasu v krajině, je zemní cesta. V definici charakterizovaná jako nebezpečná cesta, zbudovaná na únosných podložních zeminách, určená k přímému poježdění vozidly.<sup>43</sup> Taková by měla vydržet i frekventované používání koňmi a zároveň zvířatům vyhovovat.

Pokud dosavadní povrch cest takovému stavu neodpovídá, je nutné, a to i přesto, že jízda na koni nevyžaduje zpevnění povrchu cesty jako pro provoz automobilů, v některých úsecích cestu jízdě na koni přizpůsobit, respektive zajistit a zpevnit. Na rizikových místech, bahnitých či náchylných k erozi, je třeba stezku vysypat ochrannou vrstvou. Samozřejmě takovou úpravou nám přibudou velké náklady při realizaci. Možnou variantou takové úpravy je dle metodiky JMK<sup>44</sup> profil tvořený hlinítupísčitou směsí nebo dokonce profil s jízdárenskou směsí a voštinami.

### Parametry profilu tvořeného hlinítupísčitou směsí

- šířka koruny cesty 3 m
- příčný sklon minimálně 3 %
- 1. podkladní vrstva tloušťky 300 mm - štěrk frakce 16/32
- 2. krycí a provozní vrstva tloušťky 150 mm - hlinítupísčítá směs s příměsí dřevěného štěpu
- často doplněno o podélné odvodňovací zařízení (rigoly)



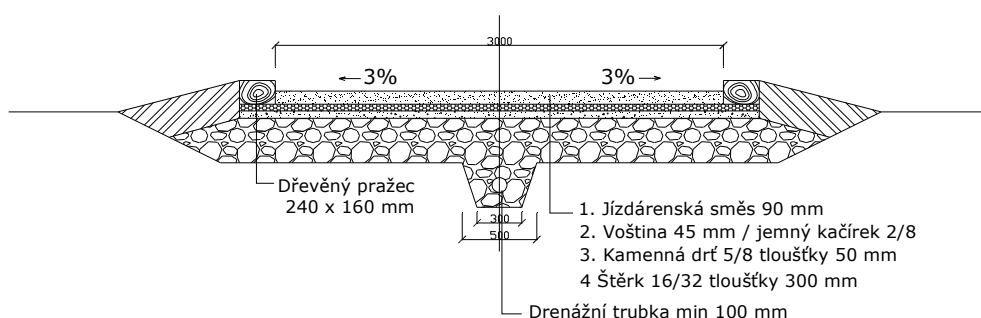
**Obr. 1:** Profil jezdecké stezky s hlinítupísčitou směsí (kótováno v mm)

<sup>43</sup> Hanák, K. a kol.: Zpřístupňování lesa. Vybrané statě I. MZLU v Brně. 2002. ISBN 80-7157-639-5, str.2.

<sup>44</sup> Jihomoravský kraj ČR: Koncept páteřních jezdeckých tras a stezek v Jihomoravském kraji. Verze 2.0.srpen 2006. Brno.

## Parametry profilu s jízdárenskou směsí a voštinami

- šířka cesty v koruně 3 m
- příčný sklon minimálně 3 %
- 1.podkladní vrstva štěrku frakce 16/32 o tloušťce 300 mm, je-li potřeba z důvodu vyšší hladiny spodní vody je doplněná odvodňovacím zařízením ve středu vozovky - trubka o průměru 100 mm uložena ve štěrkovém loži
- 2. vrstva - kamenná drť 5/8 mm tloušťky 50 mm
- 3. vrstva - zpevňující voštiny tloušťky 45 mm vyplněné jemným kačírkem frakce 2/8 mm
- 4. krycí vrstva jízdárenské směsi o mocnosti 90 mm



**Obr. 2:** Profil jezdecké stezky s jízdárenskou směsí a voštinami (kótováno v mm)

### 5.2.2 Objekty na jezdecké stezce

Těleso stezky doprovází odvodňovací a zabezpečovací objekty. Mezi ty, které zajišťují bezpečné odvedení srážkové vody a zabezpečují křížení vodotečí patří<sup>45</sup>:

- příkopy a rigoly pro vedení převážně povrchové vody podél cestního tělesa,
- svodnice pro příčné svádění vody z koruny zemních cest,
- drenáže pro odvádění a snižování hladiny podzemní vody,
- mosty a propusti pro příčné převedení vodních toků pod cestou.

Další objekty, které zabezpečují stezku, jsou v mnohém pro tento typ stezky charakteristické a patří mezi ně:

- úvaziště,
- směrové značky a tabule,
- informační panely.

Protože k projektování jezdeckých stezek používáme stávající cestní síť, která by již měla splňovat technické parametry na odvedení povrchové vody, nebudu se podrobnostmi těchto objektů zabývat.

Pro koně není problém překonat vodoteč broděním a v případě navrhování hipostezek je třeba dbát jen o monitorování těchto míst křížení a zajištění jejich bezpečného a ohleduplného provozování bez narušení jejich správné funkčnosti. Lávky či mostky musí být dostatečně pevné, nebo označené varovnou cedulí.

Více se zaměřím na parametry „netradičních“ zabezpečovacích objektů trasy.

<sup>45</sup> Krešl, J., Sereda, O.: Inženýrské stavby lesnické a protierozní ochrana půdy. Vysoká škola zemědělská v Brně. Brno. 1989. 55-914-89. str.70.



## Úvaziště

Je objekt na jezdecké stezce, sloužící ke krátkodobému přivázání koně. Nejčastěji je budován na vhodném místě, kterým může být například objekt určený k odpočinku - přístřešky, lavičky či altánky; tábořiště, místo na koupání, brod; prostor u služeb jako jsou restaurace, obchody, ale také u hradů, pamětihodností nebo přírodních zajímavostí.

Je to jednoduché dřevěné zařízení sestávající se z masivního břevna ve výšce 1,1 m, ležící na kulech upevněných do země a sloužící k uvázání koně za otěže.

V zásadě máme 2 typy jednoduchých úvazišť:

- Typ A - přímé
- Typ B - rohové

Podmínkou pro vybudování je místo dostatečně veliké (předpoklad 5 x 3 m) a bezproblémové z hlediska vlastnictví pozemku.

Co se týká nákladů na jejich vybudování, mnohdy na ně přispívají i majitelé služeb, kteří mají o úvaziště zájem. Ti se také zavazují k údržbě a úklidu jeho okolí.

## Směrové značky a tabule

Oficiální celorepubliková metodika značení jezdeckých tras byla vytvořena Klubem českých turistů a určuje přesná pravidla a parametry značení. Tato metodika odpovídá instrukcím ke značení pěších tras, a to hned z několika důvodů:

- na stezce se jenom málokdy cválá a zejména při delších jízdách se koně převážně pohybují krokem, z tohoto důvodu je rychlost pohybu blízká spíše pěšímu turistovi, než cyklistovi nebo lyžaři,

- četnost a výška umístění pěších značek vyhovuje putujícím jezdcům lépe, než jiné druhy značení.

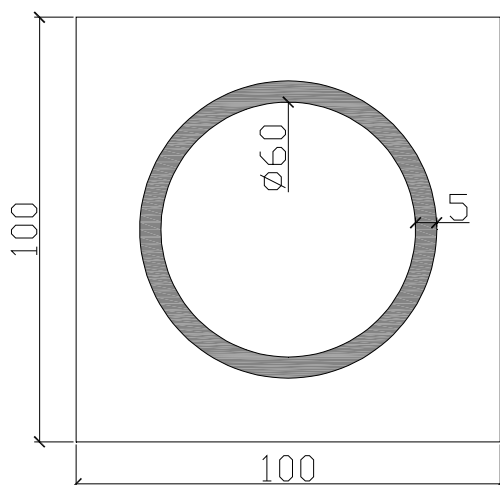
Na základě těchto primárních požadavků vznikly následující podmínky pro značení<sup>46</sup>:

- Výška značky nad zemí - doporučuje se 180 cm nad zemí, v případě souběhu se značenou trasou jiného přesunu ji umístíme 10 cm nad pěší nebo lyžařskou značku a 20 cm pod cykloznačku.
- Umístění - značky a šipky v terénu malujeme na vhodné objekty, pravidla shodná jako u pěších tras, také hustota a frekvence je stejná.
- Rozměry - čtverec 10 x 10 cm jako turistická značka
- Motiv - souměrně umístěn barevný kruh o průměru 6 cm. Šířka mezery mezi bílou a barevnou částí je 0,5 cm. Provedení šipek je shodné se šipkami u místního značení pěších tras.
- Směrovky a tabulky - jsou textově i barevně shodné se směrovkami pěších tras s tím, že v jejich záhlaví je uveden text „Jezdecká stezka KČT“ a v hrotu směrovek je zobrazen kruh, barevně odpovídající dané jezdecké trase. Tyto

---

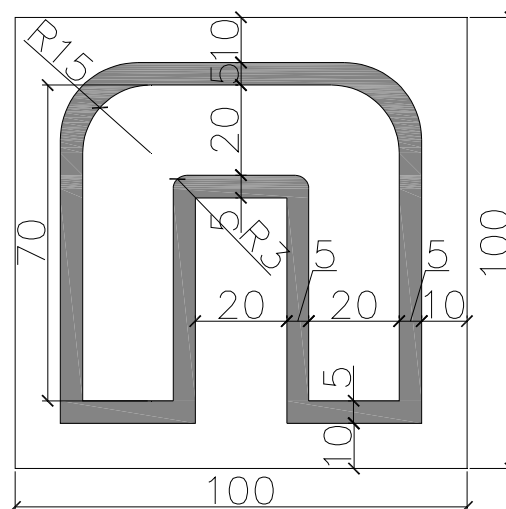
<sup>46</sup> Kerumová, L., Markvart, K.: Metodika značení jezdeckých stezek. Praha. 2003. nepublikováno

směrovky a tabulky se umisťují podle pravidel shodných s pravidly umisťování směrovek a tabulek pěších tras.



**Obr. 3:** Značení jezdeckých tras dle metodiky KČT (kótováno v milimetrech)

- Barva a číslo trasy - určení barvy konkrétní jezdecké stezky odpovídá systému barevného odlišení u pěších značených tras. Tzv. „páteřní stezky“ (S-J větve, Z-V větve, tranzit hraniční apod.) jsou značeny červeně, zatímco „vedlejší větve“ jsou značeny modře. Regionální a místní jezdecké trasy, popřípadě odbočky k úvazištím nebo jezdeckým stanicím, označujeme zeleně a žlutě. Je nutné dbát na to, aby se pokud možno nekřížily jezdecké stezky téže barvy či aby se hlavní větve tranzitu při svém rozdělení nebo dalším dělení nerozdělily na barevně stejně značené stezky.
- Evidence - každé nové značené jezdecké stezce je přiděleno její celostátně platné třímístné evidenční číslo, které odpovídá její barvě: červené trasy č. 101 – 299, modré trasy č. 301 – 499, zelené trasy č. 501 – 699 a žluté trasy č. 701 – 899. Barvu i evidenční číslo nově plánovaným trasám centrálně přiděluje pověřený pracovník Sekce značených stezek Rady značení KČT.
- Speciální značky
  - Jízdárenské okruhy (pro komerční jezdeckou turistiku) budou značeny barevným symbolem podkovy v bílém čtverci o vnějším rozměru 10 x 10 cm. Tyto okruhy nemají evidenční číslo.
  - Městské jezdecké okruhy pokud zapadají do koncepce tvorby sítě jezdeckých stezek v ČR mohou být brány jako regionální či místní jezdecké trasy. Podle tohoto principu jsou pak vyznačeny stejným způsobem jako ostatní jezdecké trasy (zpravidla zelenou nebo žlutou barvou) a vybaveny potřebnými směrovkami a tabulkami. Pokud nezapadají do značení sítě jezdeckých stezek, bude se k nim přistupovat jako k místním okruhům a značení i přístup k nim bude stejný jako u jízdárenských okruhů.



**Obr.4:** Značení jezdeckých okruhů dle metodiky KČT (kótováno v milimetrech)

Trochu mimo oficiální značení jsou směrovky k soukromým podnikatelským cílům. Jejich umístění na trase je však žádoucí. Inicie a povolování je v kompetenci zřizovatele stezky a pro přehlednost je vhodné, aby se jednalo o směrovky shodného formátu se směrovkami pro pásové značení trasy. Tyto tabulky budou obsahovat text s cílovým místem a budou doplněny o piktogramy, které budou podávat informace o tom, co v cílovém místě nalezneme.

### Informační panely

Poskytují jezdcům i ostatním návštěvníkům více informací o stezce, případně síti tras v lokalitě. Jejich umístění je žádoucí na těchto místech:

- východiště tras,
- křížení páteřní trasy s lokálními okruhy,
- kulturní a přírodní zajímavosti, památky, předměty zvláštní ochrany,
- body panoramatického rozhledu.

Splňovat musí parametry stejné jako informační tabule pro pěší. Obvykle se jedná o panely o rozměrech 1000 - 1500 mm na šířku a okolo 700 - 1000 mm na výšku.

Postaveny jsou na dřevěných podpěrách zapuštěných do země do hloubky 1000 mm. Případně jsou na kovových U nosičích zabetonovaných do země. Vyrobeny jsou z kulatiny nebo hraněného řeziva, z impregnovaného, mnohdy i lakovaného dřeva.

V případě, že již v terénu existují takové prvky, je vhodné dodržet stejné standardy na velikost a úpravu i při budování nových.

### 5.3. Provoz a údržba

Údržba komunikace je pravidelná (cyklická) péče za účelem zajištění její provozuschopnosti a prevence oprav. Součástí údržby je odstraňování drobných závad, preventivní opatření proti poškození jednotlivých částí cestního tělesa a zejména udržování všech odvodňovacích zařízení v činnosti.<sup>47</sup>

U jezdeckých stezek se jedná spíše o údržbu sezónní, přesněji letní. Ta sestává z těchto činností:

1. údržba cesty a jejího zpevnění zahrnuje
  - opravu porušených míst,
  - regulace okolní vegetace,
  - kontrolu čistoty (odstraňování koňského trusu je povinností majitele koně),
2. kontrola a údržba správného odvodnění tělesa stezky zahrnuje
  - kontrolu příčného sklonu cesty a bezproblémový odvod srážkové vody z ní, aby se předešlo ničení cesty za provozu po deštivém počasí,
3. údržba cestních objektů zahrnuje
  - péči o úvaziště,
  - čištění svodnic jsou-li na stezce,
  - kontrola mostků a trubních propustků,
4. údržba značení a směrových a informačních tabulí obsahuje
  - pravidelné překreslování značek
  - kontrola, případně výměna poškozených směrových cedulí a informačních tabulí a sloupků dle potřeby.

Řešení systému údržby je nejjednodušší, zodpovídají-li za ni samotní uživatelé stezek, tedy majitelé a chovatelé koní. Nebo je řešení této otázky na zřizovateli stezky (nejčastěji obec). Na páteřní stezce nesou odpovědnost za stav úseku stezky mezi stanicemi vždy dvě sousední koňské stanice. U lokálních sítí je domluva a koordinace této záležitosti na zřizovateli.

---

<sup>47</sup> Hanák, K. a kol.: Zpřístupňování lesa. Vybrané statě I. MZLU v Brně. 2002. ISBN 80-7157-639-5, str.119.

## 6. Návrh lokálních hipotras na území obce Hvozdec a Veverské Knínice

### 6.1 Charakteristika území

#### 6.1.1 Základní údaje

- Jihomoravský kraj
- okres Brno – venkov
- katastrální území Hvozdec u Veverské Bitýšky, č. kat. úz. 650307 (HV)
- katastrální území Veverské Knínice, č. kat. úz. 781312 (VK)
- katastrální území Veverská Bitýška, č. kat. úz. 781304 (VB)
- katastrální území Javůrek č. kat. úz. č. 657972 (JV)
- katastrální území Městské části Brno - Bystrc, č. kat.úz. 611778 (MB)

#### 6.1.2 Širší územní vztahy, biogeografické a přírodní poměry

- biogeografické členění ČR – podprovincie Hercynská,  
bioregion 1.24 Brněnský (Culek, 1995)
- geomorfologické členění podle Zeměpisného lexikonu ČR:  
systém Hercynský,  
subsystém: Hercynská pohoří,  
provincie: II – D Česká vysočina,  
1 – Boskovická brázda,  
A – okrsek Oslavanská brázda,  
5 – Hvozdecká pahorkatina (Demek, 2006)
- zařazení do regionálně fyto geografického členění ČSR rozhraní:
  - Panonské termofytikum 16. Znojensko- brněnská pahorkatina
  - Českomoravské mezofytikum 68. Moravské Podhůří Vysočiny
- potenciální přirozená vegetace 7. černýšová dubohabřina (Melampyra nemorosi – Carpinetum) (Neuhäuslová, 2001)
- typ biochory – 3BL Rozřezaná plošina na permu v suché oblasti 3. v.s (Culek, 2003)
- povodí 4 – 15 – 01 Dunaj, Svratka úsek po Svitavu (Vlček, 1984)

#### 6.1.3 Přírodní poměry

Území je okrajovou součástí hercynika, proto jsou patrné panonské i karpatské vlivy.

##### Klimatické poměry

Dle Quitta (Quitt, 1975) leží převážná část území v nejteplejší mírně teplé oblasti MT 11, podnebí je tedy poměrně teplé a mírně suché, což způsobuje poloha v mírném srážkovém stínu Českomoravské vrchoviny. Průměrná roční teplota je 8,0 °C, dlouhodobý průměrný roční úhrn srážek je 559 -579 mm.

## Geologie

Území je součástí bioregionu, který je budován především brněnským masívem, tedy hlavně amfibolickými granodiority, místy i diority a starými metabazity (diabasy). Masiv je tektonicky postižen a liší se od varijských masívů ležících dále na západ. Výplň Boskovické brázdy tvoří zejména permské červené pískovce a jílovce. Stářím náleží do mladšího paleozoika, geologického období permu, boskovická brázda, spodní červená jalovina.

## Pedologie

V návaznosti na geologické podloží se střídají hnědozemě až hnědozemní černozemně na spraších ve sníženinách a typické kambizemě s luvizeměmi na svazích hřbetů a jejich úpatích. Ojedinele se na vyšších hřbetech objevují kyselé typické kambizemě. Ve skalnatých údolích a na strmých kopcích vystupuje mozaika půd silně ovlivněných geologickým podkladem - různé typy litozemí, rankerů a na vápencích typických rendzin.

## Hydrologické poměry

V blízkosti se nachází Brněnská přehrada, která kromě svých vodohospodářských funkcí plní i funkci rekreační, umožňuje rybaření i provozování vodních sportů. Svratka náleží parmovému pásmu. Územím tečou drobné vodoteče – Knínický potok, potok Hlinka a Melkranský potok, které ústí do potoka Veverka.

## Reliéf

Geomorfologický tvar území je tvořen soustavou granodioritových hřbetů a prolomů se sprašemi s výškovou členitostí 150 - 200 m. Hvozdecká pahorkatina má povrch ukloněný od západu k východu a tvoří pruh vyššího terénu oddělující Veverskobítešskou kotlinu od Rosické kotliny.

## Biota

### Flora

V území převažuje 3. vegetační stupeň dubovo-bukový (kolinní), na výše položených místech se vyskytuje i 4. vegetační stupeň bukovo-dubový (suprakolinní). Bioregion leží na rozhraní termofytika a mezofytika. V průlomových údolích se nachází stanovištní mozaika se segmenty teplomilnými i podhorskými. Rekonstrukčně odpovídají nižší polohy hercynským dubohabřinám (*Melampyro nemorosi-Carpi*). Floristická skladba odpovídá poloze na okraji hercynské podprovincie. Převažují prvky střeoevropské, hercynské (zejména v lesní flóře), vzácně se objevují i karpatské druhy migrantů.

### Fauna

Fauna tohoto regionu je charakterizována jako přechodná mezi třemi podprovinciemi: ze severu a severozápadu hercynskou, z jihu panonskou a z východu s dozníváním vlivů karpatských. Je ale silně ovlivněna brněnskou aglomerací,

projevující se synantropním výskytem a sekundární změnou rozšíření různých druhů (např. kuna skalní, poštolka obecná). Většinu ochuzené fauny představují lesní druhy. Zástupci panonského prvku (ještěrka zelená, kudlanka nábožná aj.) dodnes přežívají na některých xerothermních lokalitách.

#### Socioekonomické vztahy

Vývoj území z antropologického hlediska je velmi dlouhý. Prolomy s úrodnými půdami byly osídleny již v průběhu neolitu, hřbety a vyšší polohy byly odlesněny až počátkem středověku.

Při současném využití krajiny převažuje orná půda.

Procentní rozdělení: lesy 23 %, travní porosty 8 %, vodní plochy 1 %, pole 57,5 %, sady 4,5 %, sídla 6 %.

Kostra ekologické stability představuje pouze 1,4 % plochy.

#### 6.1.4 Správní poměry

V prosinci roku 2003 byla založena dle zákona č.128/2000 Sb.<sup>48</sup> právnická osoba „Svazek obcí Panství hradu Veveří“. Zájmem a vůlí tohoto mikroregionu je snaha sdružit úsilí svých členských obcí k podpoře a realizaci širokých společenských aktivit, zejména hospodářských, sociálních, vzdělávacích, národopisných, kulturních, sportovních a ekologických, v historické oblasti vymezené územím obcí bývalého veverského panství, jehož administrativně hospodářským centrem byl hrad Veveří.

Prostředkem je mimo jiné podpora a propagace při rozvoji oblasti jako turisticky atraktivního prostředí, tedy podpora cestovního ruchu a jeho infrastruktury.

Toto území lze v současnosti vymezit těmito obcemi : Brno - území městských částí Bosonohy, Bystřice, Komín, Kníničky a Žebětín; Hvozdec, Chudčice, Javůrek, Moravské Knínice, Ostrovačice, Prštice, Rosice, Rozdrojovice, Říčany u Brna, Sentice, Veverská Bítýška a Veverské Knínice.

V blízké budoucnosti do Svazku přistoupí i Veverská Bítýška.

---

<sup>48</sup> Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích.

## 6.2. Kriteria rozhodování pro vedení trasy krajinou

Nejprve je nutné zformulovat základní požadavky na návrh hipotrazy. Tyto podmínky vycházejí ze snahy skloubit koňské stezky s ostatní infrastrukturou v krajině tak, aby se co nejméně narušily existující komunikační toky v sídelním prostoru, a co nejvíce jsme vyhověli investičním a provozním nárokům budovaných stezek.

Takové požadavky jsem zformulovala do tří základních okruhů:

1. požadavky vůči životnímu prostředí splňující předpoklady trvale udržitelného rozvoje,
2. požadavky na vedení stezky pro koně,
3. specifické místní požadavky a přání zřizovatele (Svazek obcí).

### Add 1.

Z obecných požadavků na trasování cest v krajině (uvedených v kapitole 5.1) vyplývá pro praktický návrh několik zásad limitujících je z hlediska životního prostředí:

- jejich minimální vliv na životní prostředí,
- dodržení limitů podélných sklonů nezpevněné cesty kvůli eroznímu ohrožení,
- omezení, případně označení nezpevněných úseků, bez celoročního provozu (v deštivém počasí a v dostatečně dlouhé době po něm).

### Add 2.

Zde vycházím také z metodiky Jihomoravského kraje pro koncept páteřních stezek<sup>49</sup> a zkušeností při vytyčování dalších stezek na našem území:

- pokud možno vyhnout se souběhu jezdecké trasy s trasou turistickou nebo cyklistickou a není-li to možné a souběh je v určitém úseku nezbytný, je možné vyznačit jezdeckou stezku pouze tehdy, když je její šířka v celém souběžném úseku minimálně dva metry, aby se jezdec na koni bezpečně vyhnul jiným uživatelům stezky,
- vyhnout se vedení trasy po frekventované komunikaci pro motorová vozidla,
- pokud možno omezit její průchod Národním parkem nebo zvláště chráněným územím,
- trasu nelze navrhovat po vrcholu nezpevněné vodní hráze - konflikt s Povodím.

### Add 3.

Další zásady a konkrétní připomínky vzešly z jednání s představiteli obcí, kteří zároveň navržení stezek iniciovali. Zde jsem zformulovala zohledňující požadavky a přání z jejich úhlu pohledu:

- vybavit oblast sítí lokálních hipotras, které by doplňovaly páteřní jezdeckou stezku procházející obcí Hvozdec,
- přilákat jezdce k setrvání v lokalitě,
- regulovat jezdeckou turistiku na území,

---

<sup>49</sup> Jihomoravský kraj ČR: Koncept páteřních jezdeckých tras a stezek v Jihomoravském kraji. Verze 2.0..srpen 2006. Brno.



- přednost mají pozemky ve vlastnictví obce, případně státu,
- využít pozemky vedoucí po existujících komunikacích, které by k tomu nevyžadovaly další úpravy,
- do trasy pokud možno zahrnout turistickou atrakci hrad Veveří,
- na trase budou zviditelněny a zahrnuty služby v obcích,
- bude-li možné, cesty by mohly sloužit ke komerčním jízdám historického kočáru na trase Veverské Knínice - Hvozdec - hrad Veveří.

Abych co nejvíce vyhověla požadavkům a podmínkám, navrhla jsem tyto trasy pro koňskou turistiku:

1. trasu Nový Dvůr - hrad Veveří,
2. okruh Hvozdec - Veverské Knínice - Hvozdec,
3. spojka Hvozdec - Nový Dvůr.

První dvě trasy se logicky napojují na procházející páteřní stezku procházející Jihomoravským krajem a splňují tak předpoklady zdroje jezdců jak z dalekých krajín, tak jejich využívání místními chovateli koní. Zpřístupňují této formě turistiky hrad Veveří, významnou památku v péči státu.

V obci Hvozdec se stýkají 2 úseky páteřní stezky náležející trase číslo 301 - Smrček - Jaroslavice v celkové délce 180 km. Charakteristika a barevné označení modrá, charakter páteřní.

Trasa vede Svrateckou vrchovinou z obce Smrček do Předklášteří u Tišnova, dále se Podkomorskými lesy přibližuje severozápadnímu okraji Brna, kde probíhá Žebětínem, dálnici D1 podchází u Popůvek a Bobravskou vrchovinou vede na jih, míjí Znojmo, přechází Dyji a končí na turistickém hraničním přechodu Jaroslavice/Kadotz. V obci Hvozdec se setkávají 2 úseky trasy a to:

**Tab.4:** Úseky páteřní stezky JMK v obci Hvozdec

Trasa	Úsek	Délka (km)	Popis	Stanice
301	Kaly - Hvozdec	30	jezdecky náročný úsek, zvlněný terén	Ranč Loučka (Předklášteří u Tišnova)
301	Hvozdec - Vedrovice	69	jezdecky náročný úsek, zvlněný terén	Penzion Eliot (Brno Žebětín), Jezdecká stáj Archatt (Brno Žebětín), Provoznictví Kaše (Troubsko), Stáj Karolína o.s. (Zbraslav u Brna)

Realizace konceptu páteřní stezky Jihomoravským krajem však v současné době ustala a iniciativa se z regionálního měřítka přesouvá na nižší subjekty - mikroregiony a obce, aktivity jsou otevřeny pro občanská sdružení a neziskové organizace. Jako součást návrhu bude vyznačena i část této stezky od sídla Jezdecké společnosti Veveří v Novém Dvoře do Hvozde, která tak bude spojovat první dvě navrhované trasy a suplovat chybějící úsek páteřní stezky.

Také se nepodařilo navrhnout trasy v takové podobě, aby mohly být využívány pro jízdy koně s povozem či kočárem.

### 6.3 Analýza potřeb

Je jinak též nazývána NEEDS analýza.

Jedná se o oblast bezprostředně navazující na rekreační zónu Brněnské přehrady, intenzivně využívanou obyvateli města Brna. Větší zpřístupnění by otevřelo nové možnosti turistiky v těchto obcích a umožnilo využití lokálního turistického potenciálu, který tato oblast nabízí. Zde je stručný popis čtyř stěžejních cílů na trase.

#### Hrad Veveří

Jako turistický cíl je určen na jedné z tras státní hrad Veveří, což je jeden z nejrozsáhlejších a bohužel v současné době také i nejméně zanedbaných moravských hradních areálů u nás. V posledních letech je zde snaha o opravy a zpřístupnění této památky co nejširší veřejnosti. Hrad stojí na ostrohu nad soutokem řeky Svatky a potoka Veverky, a tak je místo návštěvnický atraktivní. Od hradu vede lipová alej k románské kapli Matky Boží, která také stojí za návštěvu. Teprve na samém konci 20. století začala systematická práce na postupné obnově hradu a zvýšení návštěvnosti turistů, příjíždějících na koních, může jeho popularitě napomoci a přinést další peníze na rekonstrukci.

#### Obec Hvozdec

Charakteristikou malá vesnička nacházející se mezi přírodními parky Bílý potok a Podkomorské lesy. Obec se rozkládá v průměrné nadmořské výšce 305 m n.m.. Ve vesnici se nenachází žádný výrazný kulturní element, ale je poutavá svojí malebností. V obci je restaurace a smíšené zboží.

#### Veverské Knínice

Je obec také ležící v Boskovické brázdě na hranici přírodního parku Bílý potok, asi 2 km západně od hlavní silnice mezi Ostrovačicemi a Veverskou Bítýškou. Příjezdní komunikace do obce je obklopená významnou javorovou alejí. Obec leží v průměrné nadmořské výšce 334 m n.m. Najdeme zde dvě hostinská zařízení - hostinec „U zlatého lva“ a hospůdka „U osady“ s možností ubytování. K dispozici je také obchod se smíšeným zbožím.

#### Nový Dvůr

Je součástí Veverské Bítýšky. Jedná se v podstatě o tři samostatné jednotky.

Hotel Nový Dvůr je komplex s ubytovací kapacitou 9 dvoulůžkových a 2 třílůžkových pokojů a restaurací s celoročním provozem.

Nový Dvůr (Veverská Bítýška) - Jezdecká společnost Veveří s.r.o. MVDr. Jaroslav Dražan. Zabývá se výcvikem koní a jezdců v parkurové a drezurní jízdě, organizací rekreačního ježdění pro veřejnost, organizováním rodinných a podnikových oslav ve stylovém prostředí, spojené s opékáním a rožněním sletat. Pro hosty zajistí ubytování v pokojích se sociálním zařízením a TV. V současné době se však tato situace změnila a nyní se zde neposkytují služby občerstvení ani ubytování.

Třetím objektem je účelové výrobní středisko školního zemědělského podniku Veterinární a farmaceutická univerzity Brno. Je to většinový vlastník a nájemce okolních zemědělských pozemků, na kterých také hospodaří.

Kromě cílenosti tras je důležité odhadnout, zda budou koňské stezky využívány. Pohybujeme-li se dnes této oblasti, můžeme si všimnout, že rekreační ježdění je zde běžné a mnoho koní se tu po cestách dnes a denně pohybuje. Také koncentrace chovatelů koní je zde poměrně vysoká. V obci Veverské Knínice jsou tři chovatelé, z nichž každý má kolem pěti zvířat. Zhruba dalších dvacet koní je ustájeno v Jezdecké společnosti Veveří. Předpokládá se růst počtu chovatelů vzhledem k trendu narůstání popularity této aktivity. Připočteme-li k tomu možné turisty, kteří přijdou po pátešní stezce, je jasné, že koňské stezky v této lokalitě využití mít budou a je dobré zavčas vybudovat jejich infrastrukturu.

### **NEEDS analýza**

Účelem této analýzy je odhad potřebnosti a využitelnosti jezdeckých tras. Zde jsou shrnuty jednotlivé aspekty s ohledem na potřebnost stezek v krajině.

Prostředí:

- turistický potenciál
- přírodní parky Bílý potok a Podkomorské lesy
- krajinný ráz Boskovické brázdy
- historická památka státní hrad Veveří
- malebné obce

Služby:

- ubytování - hotel Nový Dvůr, Hostinec „U osady“
- restaurace, občerstvení - hrad Veveří, hotel Nový Dvůr, hostinec ve Hvozdcí, hostince „U osady“ a „U zlatého lva“
- obchod - Hvozdec, Veverské Knínice

Uživatelé stezky:

- Nový Dvůr - 20 koní,
- Veverské Knínice - 15 koní,
- turisté z pátešní stezky.

## 6.4 SWOT analýza

Pomocí zhodnocení všech aspektů rozvoje jezdecké turistiky na zájmovém území získáme přehledné vykreslení a poměr předností, nedostatků, příležitostí a rizik, spojených s navrhováním a budováním stezek na lokalitě.

### Přednosti, silné stránky (Strengths)

- širší zpřístupnění krajiny
- podpora sportu a volnočasových aktivit
- bezpečnost koní i jezdců
- poznávání krajiny
- ekonomický přínos pro zemědělský region
- podpora místní maloobchodní sítě
- ekonomický přínos pro místní služby

### Nedostatky, slabé stránky (Weaknesses)

- nedostatečná síť cest
- křížení s komunikacemi
- neprůchodnost kritických míst na trase
- fragmentace krajiny
- konfrontace s turistickými trasami

### Příležitosti (Opportunities)

- dostupnost pro všechny
- rozvoj specifických forem cestovního ruchu
- propagace regionu se stezkou
- lidé více v krajině
- podpora rozvoje infrastruktury pro cestovní ruch
- služby jezdcům – B&B, restaurace, apod.
- půjčování koní

### Hrozby (Threats)

- nová věc, možné odmítání občanů
- málo prostoru v krajině
- malá informovanost a propagace
- nesouhlas majitelů s vedením trasy dotčenými pozemky
- výše realizačních nákladů

## 7. Průběh tras

Jak jsem již podrobně uvedla v předchozích kapitolách, trasy byly vybírány na základě mnoha kritérií a jednání.

Jejich jednotlivé úseky jsou uvedeny v přehledných tabulkách za slovním popisem jejich průběhu.

Nedílnou součástí jsou mapové přílohy, tvořící přílohy této práce. Vynesení tras, klasifikace a čísla úseků v porovnání s přírodními a technickými limity území je na rastrové mapě měřítka 1:10 000, vykreslení jejich průběhu s přírodními a kulturními zajímavostmi a navrhovanými objekty na ortofoto mapách stejného měřítka a rozložení vlastnických vztahů je v mapě katastrální.

### 7.1 Trasa Nový Dvůr - hrad Veveří

Navrhnout průběh této trasy bylo z rozhodovacího hlediska nejnáročnější. Největší překážkou z pohledu krajinného uspořádání je poslední část od hotelu Nový Dvůr k hradu, kde se státní silnice II. třídy vine dvěma oblouky s 180° točením. Nelze se jí zde prakticky vyhnout. Také její křížení v rovném úseku nad zatáčkami je místem se špatným rozhledem a motoristé tu jezdí velmi rychle.

V první variantě byla vedena ze západní strany obce Hvozdec polními cestami přes potok Hlinka, přes křížení státní silnice do Veverské Bítýšky, přes další lány zvané „Slíny“ k hotelu Nový Dvůr a odtud místy dřívějšího pokračování hradní aleje (dnes pole) k horní bráně hradu Veveří. Tato první verze však předpokládala velké realizační obtíže, neboť ve dvou úsecích se pozemková držba vlastníků drobila na velice malé parcely. Předpoklad souhlasu všech s průběhem stezky byl nepravděpodobný. Dalším problémem byla neexistence cesty v místech, kudy dříve vedla hradní alej a následné překračování silnice ve zmíněném místě nad zatáčkami. Bohužel tak tato trasa přišla o cestu kolem románské kaple Matky Boží. Dá se k ní však dojet stávající lipovou alejí od hradu po asfaltové cestě.

S konečnou verzí trasy mi nakonec velmi napověděl vedoucí pobočky statku brněnské farmaceutické univerzity<sup>50</sup>, pan Šikula. Právě univerzita je totiž vlastníkem všech zemědělských pozemků v přílehlém okolí. Společně jsme tedy hledali co nejméně kontroverzní možnost vedení hipotras po majetku univerzity. Na její půdě také stojí Jezdecká společnost Veveří, ve které je soustředěno několik vlastníků jezdeckých koní, takže tu mají s domlouváním jezdeckých tras již zkušenosti .

V jednotlivých úsecích je tedy trasa navržena takto. Začátek se napojuje na vedení páteřní stezky Jihomoravského kraje právě u areálu jezdecké společnosti Veveří. Zde je navrhováno umístění informačního panelu s vyznačením lokální hipoturistické sítě, atraktivních cílů (hrad, služby), a popisem okolí. Stezka vede okrajem pole podél toku potoka Veverka až k výrobnímu středisku univerzity. Obchází ho zadem kolem čistírny odpadních vod a malé vodní nádrže, dále vede přes drobný potok a polní pěšinou ke státní silnici II.třídy. Potok je velmi malý s minimálním průtokem, nepřilíší zahlobený a není problém ho překonat broděním. Silnici pak překračujeme

<sup>50</sup> Veterinární a farmaceutická univerzita Brno, Školní zemědělský podnik Šenov u Nového Jičína, účelové výrobní středisko Veverská Bítýška - Nový dvůr.

v nejbezpečnějším přehledném úseku pod zatáčkami. Zde je také vedena modrá turistická značka, která dále pokračuje lesní pěšinou na hrad. Jezdecká trasa se drží okraje lesa a z jeho vnější části vede po okraji pole až k horní bráně hradu Veveří. Zde je navrženo úvaziště, umožňující turistům na koni navštívit hrad. Údržba úvaziště by byla po dohodě nejspíše svěřena správě hradu. Délka trasy je 1,8 km.

Budou-li se jezdci vracet na páteřní stezku, musí použít stejnou cestu i zpět.

Existuje ještě varianta vedení trasy přes bystrcký katastr vrchem přes lány U buku, zde je však na větší části souběžná s turistickou značkou vedoucí od Říšovy studánky na hrad Veveří.

## **7.2. Okruh Hvozdec - Veverské Knínice - Hvozdec**

Tato trasa je okruhem přes obce Hvozdec a Veverské Knínice. Bude zprostředkovávat zejména provoz místních jezdců s potenciálem budoucího využívání dalšími zájemci přicházejícími po páteřní stezce. Zpřístupní tak jezdcům jednak intravilán obou malebných obcí, navíc krásné prostředí zvlněného reliéfu Boskovické brázdy s mnoha výhledy do okolí. K celkové charakteristice lze dodat, že trasa vyváženým způsobem kombinuje pobyt v otevřené krajině polí s pohybem v lese.

Při sestavování návrhu trasy bylo největším úkolem skloubit ostatní, ať již existující, nebo plánované prvky turistické infrastruktury. Přes území obou obcí je naplánovaná páteřní cyklotrasa, se kterou se jezdecká stezka naprosto vylučuje a jejíž realizace se plánuje v blízké době. Vede zde i několik turisticky značených cest, z nichž s některými je jezdecká stezka na krátkých úsecích souběžná.

Okruh se na páteřní stezku napojuje před vstupem do obce z východní části. Zde se odpojuje vlevo do kopce po nově zbudované polní cestě a dovede nás k silnici III.třídy, přicházející do obce. Dále je nutno jít kousek podél silnice, poté ji přejít u křížku a vydat se polními cestami otevřenou krajinou mezi poli z kopce k Melkranskému potoku. Křížení potoka je provedeno pevným betonovým mostkem s trubní propustí. Cesta dále vede do kopce podél remízu na horizont, kde se stáčí doprava a vede do Veverských Knínic. Povrch těchto cest je nezpevněný, dimenzovaný na pojezd zemědělské techniky. Dlouhý úsek vedoucí téměř po vrcholu oblého hřbetu by bylo vhodné doplnit o stromovou alej. Z cesty jsou krásné výhledy na přírodní parky Podkomorské lesy a Bílý potok. Lze spatřit i věže hradu Veveří.

Stezka přichází do Veverských Knínic od východu a napojuje se na asfaltovou silnici vedoucí přes obec. K dispozici jsou jezdcům dvě hospodská zařízení a obchod se smíšeným zbožím. V případě zájmu ze strany provozovatelů je možné zřídit úvaziště. Jeho provoz a údržba je pak v kompetenci zřizujícího podnikatele.

Obec stezka opouští na severozápadě po polní cestě vedoucí mezi sady. Dostává se tak opět do kopců a umožňuje opět výhled do krajiny. Za sady trasa odbočuje doleva, vede krátce mezi poli a zabíhá do lesa. Pěšinou, která se postupně rozšiřuje v lesní cestu dojdeme k malému rybníku zvanému Orlík. Je to velice příjemné místo vhodné k odpočinku jezdců i koní, proto je zde navrženo vybudování úvaziště a drobné stavby turistického odpočívadla.

Od rybníku se trasa vydává prudším stoupáním do lesa a vede cestou na hřeben kopce. Je obklopena smíšenými listnatými lesy a poskytuje příjemný zážitek z pobytu v přírodě. Při překonání hřebene stezka opět klesá do údolí k prameništím levostranného přítoku Melkranského potoka, aby se po jeho překročení vydala po vrstevnicové cestě, která vede přes kousek katastrálního území Javůrek. Na horizontu se setkává na několik stovek metrů se zelenou turistickou značkou, kterou opouští a podél katastrální hranice Hvozdec - Javůrek přichází z kopce k hájence Na Hlince. Zde se již naše jezdecká stezka napojuje na páteň. Okruh se uzavírá návratem k okraji lesa s výhledem na Hvozdec a Boskovickou brázdu v širokém úhlu. Na sever je odtud vidět i dominantu čebínského lomu. Tady mají jezdci dvě možnosti, a to vydat se na koni do obce, kde je k dispozici pohostinství a obchod (zde opět možno vybudovat úvaziště), nebo obec obejít z jižní strany a dokončit tak u křížku u státní silnice celý okruh.

Celková délka okruhu je 7,1 km.

### **7.3. Spojka Nový Dvůr - Hvozdec**

Abychom na sebe obě navrhované trasy napojili, a suplovali tak prozatím nerealizovanou páteňní stezku alespoň v našem úseku, bude vyznačena krátká spojka v úseku Hvozdec - areál Jezdecké společnosti Veveří v Nových Dvorech.

Umožňuje tak napojení tohoto koňského centra na obě trasy a zároveň dojde k vyznačení páteňní, stejně již hojně koňmi využívané cesty.

Trasa vede od východní části obce Hvozdec podél potoka Hlinka mezi poli, dále kolem VKP U Hřebčina a VKP Hvozdecká Vápenice. Zde končí u státní silnice. Pro majitele koní, kteří by si svého koně přivezli autem, je zde možno zaparkovat.

Délka této spojovací trasy je 0,8 km.

**Tab. 5: Navrhované jezdecké trasy - úseky, data**

<b>Nový Dvůr - hrad Veveří</b>								
<b>bod</b>	<b>popis</b>	<b>úsek</b>	<b>Délka (m)</b>	<b>klasifikace</b>	<b>povrch, typ</b>	<b>terén</b>	<b>k.ú.</b>	<b>parcely</b>
001	areál Jezdecké společnosti Veveří	100	720	1A	pole, nezpevněný povrch	rovina	VB	2325, 2327/1
002	křížení drobné vodoteče brodem							
003	křížení silnice II.třídy	101	120	2B	pole, nezpevněná pěšina	velmi mírný svah	VB	2356
004	horní brána hradu Veveří	102	960	3A, 1A	pole, nezpevněný povrch	prudký svah, postupně přechází v rovínu	MB	5214/1
<b>Hvozdec - Veverské Knínice - Hvozdec</b>								
<b>bod</b>	<b>popis</b>	<b>úsek</b>	<b>délka</b>	<b>klasifikace</b>	<b>povrch, typ</b>	<b>terén</b>	<b>k.ú.</b>	<b>parcely</b>
010	východní okraj obce Hvozdec	110	300	2A	nezpevněná polní cesta	prudší svah	HV	267, 515
011	křížení silnice III.třídy							
012	u křížku	111	60	1C	asfaltová silnice	rovina	HV	-
013	Melkranský potok	112	380	2B	nezpevněná polní cesta	prudší svah	HV	261
		113	480	2B	nepevněná polní cesta, panelová cesta	prudší svah	HV, VK	303, 1163/2, 1164/4
014	odbočka (hnojiště)	114	1020	2B	nezpevněná polní cesta	mírný svah	VK	1154, 1154/1, 686
015	Knínický potok							
		115	340	1B	nezpevněná polní cesta	rovina	VK	771, 766



016	okraj intravilánu Vev. Knínice	116	520	2C	asfaltová silnice	mírný svah	VK	766, 715, 235, 1136/1
017	západní okraj obce Vev. Knínice	117	760	2B	nezpevněná polní cesta	mírný svah	VK	1136/1, 1070
018	okraj lesa	118	440	2A	lesní pěšina	prudký svah	VK	1081
019	vodní nádrž "Orlík"	119	400	3A	nezpevněná lesní cesta	prudký svah	VK	1110/2, 110/1, 1097/1, 1037/2
020	lesní okraj	120	260	3B	nezpevněná lesní cesta	prudký svah	HV	404/2
021	údolí, křížení s asfaltkou	121	500	2B	nezpevněná lesní cesta	mírný svah	JV	1008/1
022	hřbet, turistická značka	122	340	2B	nezpevněná lesní cesta	prudší svah	JV	1008/1
023	hájenka Na Hlince	123	600	1B	nezpevněná lesní cesta	rovina	HV	340/2, 340/1, 324
024	západní okraj obce Hvozdec	124	700	2C	asfaltová silnice	prudší svah	HV	325/2, 70/1, 71, 267
010	východní okraj obce Hvozdec							
<b>Hvozdec - Nový Dvůr</b>								
<b>bod</b>	<b>popis</b>	<b>úsek</b>	<b>délka</b>	<b>klasifikace</b>	<b>povrch, typ</b>	<b>terén</b>	<b>k.ú.</b>	<b>parcely</b>
001	areál Jezdecké společnosti Veveří	130	800	1B	nezpevněná polní cesta	mírný svah, rovina	HV	275, 274, 267
010	východní okraj obce Hvozdec							

## 7.4 Technické požadavky, realizace, vyznačení, informace

### Vedení tras, povrch

Hipotrazy byly navrženy z převažující části po stávající cestní síti. Ta je na území v poměrně dobrém stavu, nebyla zaznamenána výraznější poškození. Podložní zemina je dobře únosná, z hlediska půdních typů se jedná zejména o hnědozemě a sprašové hlíny, půdními druhy jsou písčitohlinité a hlinité půdy, místy až jemnozrnnější jílovitohlinité.

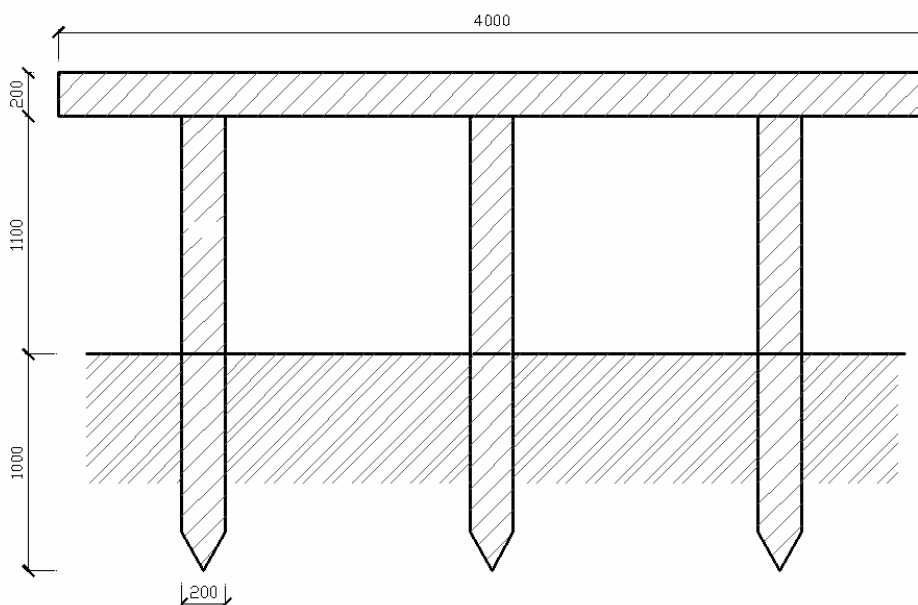
Mají tedy dostatečnou únosnost a snesou i větší podélný sklon. V některých úsecích byla navržena ochrana cesty zpevněním profilu za použití štěrku krytého hlinitopísčitou směsí (Obr.1). Tyto úseky jsou vyznačeny v mapě.

Problematické by se při masovém užívání mohly stát úseky vedoucí po okrajích pole, kudy nevede cesta. Ty je nutno pravidelně monitorovat a podle toho navrhnout jejich ochranu zpevněním.

### Úvaziště

Na trase je navrženo pět úvazišť pro koně, pro samotný provoz stezky však není jejich vybudování podmínkou. Slouží jako doprovodný objekt k odpočinku na trase nebo jako možnost jezdce svého koně na nějaký čas uvázat a využít například některé ze služeb. Doplněna mohou být dalšími objekty jako jsou lavičky, stoly, altánky a jiná zařízení.

Navrhovaná úvaziště jsou typu A - přímá. Budou vybudována z masivního vakuově impregnovaného dřeva, výška všech 3 podpěr příčného břevna 1 100 mm, podpěry zapuštěné do země do hloubky 1 000 mm. Celková délka 2 100 m, průměr 200 mm. Příčné břevno je délky 4000mm a průměru 200 mm. Odhadní cena konstrukce je kolem dvou tisíc korun.



**Obr. 5:** Úvaziště pro koně. Typ A přímé (kótováno v mm)

## Značení

Trasy budou značeny dle metodiky KČT.<sup>51</sup> Průběžné značení tedy čtvercem o velikosti 10 x 10 cm s barevným kruhem uprostřed o velikosti 6 cm. Směrovky a tabulky jsou textově i barevně shodné se směrovkami pěších tras s tím, že v jejich záhlaví je uveden text „Jezdecká stezka KČT“ a v hrotu směrovek je zobrazen kruh barevně odpovídající dané jezdecké trase. Trasy je možno jako tématické značit i symbolem podkovy.

Navržené barevné značení stezek je následovné:

- žluté značení: trasa Nový Dvůr - hrad Veveří,
- modré značení: okruh Hvozdec - Veverské Knínice - Hvozdec,
- červené značení: spojka Hvozdec - Nový Dvůr.

Na strategickém místě tras u Jezdecké společnosti Veveří bude umístěn informační panel. Bude stejných parametrů jako dosavadní informační panely Svazku obcí.

Předpokládaná údržba:

- překreslování značek frekvence jedenkrát za tři roky,
- kontrola, případně výměna poškozených směrových cedulí a informačních tabulí a sloupků dle potřeby, 10% ročně.

## Oslovení vlastníků

Všechny subjekty a vlastníci pozemků by při realizaci měli být osloveni prostřednictvím dopisu, ve kterém budou dotázáni, zda s navrhovaným průběhem trasy souhlasí. Dopis by měl obsahovat vysvětlení cíle projektu a jeho přínosů, v příloze by byla mapka s vyznačením průběhu trasy.

## Provozní řád stezky

Při užívání stezky a zaručení bezpečnosti je potřeba dodržovat pravidla provozu. Ze zkušeností na již fungujících vyznačených hipotrasách jsem sestavila následující doporučené znění takových pravidel pro jezdce. Ti se s provozním řádem budou moci seznámit na informačním panelu, umístěném u areálu Jezdecké společnosti Veveří.

Pravidla chování na jezdecké stezce:

- Ve vztahu k životnímu prostředí i provozu na stezce jsou nejvýhodnější skupinky tvořené třemi až osmi jezdci.
- Nevjíždějte do luk, polí nebo lesních porostů a nerušte zvěř.
- Dbejte místních omezení a nařízení na některých úsecích stezky - klid pro zvěř, těžba dřeva, apod.
- Buďte ohleduplní k povrchu stezky, který kopyta koní mohou poškodit.
- Upozorněte stanicí (nebo obec) na možné problémy - vyvrácené stromy, poškozené značení, vysypané odpadky, sesuv půdy, apod.

---

<sup>51</sup> Kerumová, L., Markvart, K.: Metodika značení jezdeckých stezek. Praha, 2003. nepublikováno

- Buďte ohleduplní k ostatním uživatelům stezek. Upozorněte lidi před sebou, že budete předjíždět a zpomalte tak, abyste je bezpečně minuli. Chodce míjejte zásadně v kroku, zvláštní opatrnost věnujte také cyklistům. Předjíždějte výhradně zleva.
- Na frekventované nebo rozbahněné stezce jezděte v zástupu.
- Cválejte pouze v bezpečných a přehledných úsecích, překážky z důvodu bezpečnosti raději překročte nebo obcházejte. Úzké ohyby cesty projíždějte krokem.
- Pomalejší uživatelé stezky se drží po pravé straně, rychlejší je míjejí po levé straně.
- Míjíte-li ostatní uživatele stezky, upozorněte je na sebe odpovídajícím způsobem a zpomalte.
- Zvířata se mohou na stezce chovat nečekaným způsobem. Pokud se cítíte nejistě při setkání se psem nebo s koněm, požádejte majitele o radu nebo pomoc.
- Pokud najdete zraněného jezdce nebo cyklistu, sežeňte hned pomoc. Pokud se setkáte s koněm bez jezdce a nemáte s koňmi zkušenosti, nepřibližujte se k němu. Vyhledejte pomoc profesionála.
- Váš kůň by měl mít temperament a výcvik vhodný pro jízdu na přeplněných veřejných cestách.
- Respektujte značky omezující rychlost (chody koně). Pokud se rozhodnete tábořit mimo stanici, učiňte tak na vyhrazeném tábořišti nebo na místě, kde vám to povolil majitel pozemku.
- Chraňte prostředí stezky. Odveďte si s sebou všechny odpadky.
- Pokud si váš kůň potřebuje ulevit na víceúčelové stezce, sejděte z cesty (je-li to možné), nebo z ní trus odstraňte.
- Každý jezdec vjíždí na stezku na vlastní nebezpečí. Pokud při jízdě utrpí újmu nebo úraz daný charakterem prostředí nebo terénu, nemůže požadovat náhradu po vlastníkově lesa či pozemků, ani po žádném dalším zainteresovaném subjektu.

### **Informace o síti hiposteze**

Pro dobrou informovanost o nových stezkách bude hned několik způsobů, jak se o existenci stezek dozvědět.

Jedním zdrojem informací bude informační panel s přehlednou mapou a popisem stezek. Zde bude také uvedena nabídka cílových zajímavostí a služeb. Jako další zdroj bych doporučila vydání propagačního letáku, který by byl k dispozici na informacích města Brna, na hradě Veveří a případně i ve stojanu u informačního panelu. Obsahoval by opět přehlednou mapu a údaje o stezkách.

Nelze opomenout ani možnost prezentace sítě hiposteze na webových stránkách obcí, svazku obcí či stránkách s koňskou tematikou.

## 8. Závěr

Jízda na koni v terénu je jedno z expandujících odvětví turistiky a využití volného času dostupné pro všechny. Abychom správně začlenili jezdce s koňmi do krajiny, zajistili jim tak bezpečnost a zároveň se vyhnuli konfliktům se stávajícími formami rekreace, je potřeba vybudovat síť hipostezeček, která bezproblémové provozování jezdecké turistiky umožní.

V současné době již mnoho evropských zemí na tento trend zareagovalo a vybuďovaly na svém území hierarchickou síť hipostezeček a souvisejících služeb. V České republice je zatím tato problematika na úrovni počátečního vývoje. Je zde ale podpora ze strany státu a také z nadnárodní úrovně Evropské unie, která prostřednictvím svých fondů tyto aktivity dotuje.

Moje práce tak slouží jako projektová dokumentace k možné realizaci záměru vybudování lokální sítě hipotras na území Svazku obcí panství hradu Veveří. Jejím cílem bylo zpřístupnění této lokality pro jezdce na koních a připravení této oblasti na rostoucí využívání tohoto druhu turistiky.

Vycházela jsem ze současné situace zdejšího krajinného prostoru protkaného mnoha turistickými trasami, cyklotrasou a běžnou dopravní infrastrukturou, do které jsem se snažila zasadit nové stezky určené pro jezdce na koních. Malebná zemědělská krajina Boskovické brázdy ležící mezi dvěma přírodními parky, skrývá turistický potenciál a má právě pro hipoturistiku velmi dobré podmínky.

Po zvážení všech požadavků byla sestavena kritéria vyhovující co nejvíce všem dotčeným stranám a podle nich byly navrženy dvě trasy zpřístupňující hrad Veveří a obce Hvozdec a Veverské Knínice, na kterých jsou také umístění místní chovatelé koní. Ty spojuje krátká třetí trasa, která supluje navrženou, ale dosud nerealizovanou páteřní stezku Jihomoravským krajem. Nejobtížnější bylo splnit požadavky ohledně vlastnických práv a existující sítě značených turistických tras. Přání vytvořit také trasu pro jízdu povozem nemohlo být kvůli cestní síti, nevyhovující takovému provozu, splněno.

Dále byly detailně navrženy technické parametry tělesa jezdeckých stezek a specifické objekty na cestní síti - úvaziště, značení a údržba.

Nově navrhovaná lokální síť hipostezeček je následně zobrazena na různých mapových podkladech s přihlédnutím k přírodním a technickým limitům, k nabídce služeb, přírodních a kulturních zajímavostech a na podkladě katastrálních map k vykreslení vlastnických vztahů dotčených pozemků.

V neposlední řadě musím uvést, že jsem nasbírala mnoho zkušeností, protože jsem se zabývala novou, otevřenou problematikou, což je přínosem této práce. Turistika na koni má dnes ještě mnohé otazníky ve svém začlenění mezi socioekonomické složky krajiny. A tak doufám, že moje diplomová práce přichází s novými poznatky pro další rozvoj této aktivity.

## 9. Summary

Cross-country horse riding is one of the most developing tourist branch and kind of free time activity which is available for everybody. If we would like to integrate riders with horses into the countryside, provide them safety and at the same time also right function of other existing forms of recreation, we have to build bridleway network to secure compliance good conditions for them.

At the present time many European countries noticed this increasing tourist trend and built good structured network and related services. In Czech Republic we are still at the beginning of development in this sphere. Fortunately now is a powerful support from state authorities and also from European Union. There are existing supporting funds giving grants through The National Strategic Rural Development Plan and Joint Regional Operational Programme.

My final thesis work is engaged as complete project documentation for realization of building local bridleway network at micro region of villages at Castle Veveri domination. Its aim is an accessing this area for horse riding and prepare it for increasing using horses in tourist and travelling.

I appeared from the present stage of local countryside space where already existing many tourist routes, bicycle trace and motorways into which I tried to project new bridleways. This pretty rural landscape which is situated in the Boskovicka Brazda is predicated for tourist and especially has good conditions for horse riding.

I considered all requirements and put together criteria making the frame of bridleways and also satisfied every touched sides. At this basis were projected two bridleways - one reach Veveri Castle and the second one is going round through both villages Hvozdec and Veverske Kninice. There is also third short trace which is connected both previous and replace south Moravian ridge trail which exists just only in concept. The biggest obstacles were local ownerships and existing network of tourist traces.

I was also suggest the technical parameters for this kind of trace like road bed and specifically object like horse berthage, trail marking and their keeping up.

New bridleways are displayed in three maps made in ArcGIS computer programme. First is their projection on basic raster map scale 1:10 000 where are natural limits and technical parameters. Next map image bridleways in orthophoto map scale 1:10 000 to present cultural a natural interests and also available services. Last map show in cadastral map ownerships and is completed by table of touched land holders.

I think my work attitude was neutral because I'm not interested in horse riding. Also I've to say to be glad to get many experiences by this work and it brings me many benefits to study new still opened matter. Horse riding in countryside has at these days many question marks and it is looking for its roles in socioeconomic sphere in the landscape and human's activities.

## 10. Bibliografický přehled

- Bed and breakfast for Horses, 8th edition. British Horse Society, London, 2001. ISBN 1899016228. 160 s.
- Culek, M. a kol: Biogeografické členění České republiky. Enigma. Praha, 1995. ISBN 80-85368-80-3. 347 s.
- Culek, M. a kol: Biogeografické členění České republiky II. díl. AOPK ČR. Lelekovice, 2003. ISBN 80-86064-82-4. 589 s
- Demek, J. a kol: Zeměpisný lexikon ČR. Hory a nížiny. AOPK ČR. Brno, 2006. 2. vydání. 584 s.
- Gotthardová, L.: Vlastní kůň. Tiskárna Nové Město, 1999.
- Hanák, K. a kol.: Zpřístupňování lesa. Vybrané statě I. MZLU v Brně. Brno, 2002. ISBN 80-7157-639-5, 154s.
- Hanák, K., Hruža, P., Skoupil, J.: Zpřístupňování lesa. Trasování a projektování lesních odvozních cest. MZLU v Brně. Brno, 2003. ISBN 80-7157-685-9. 118s.
- Hollý, K.: Jezdecká turistika. Montanex, a.s., Ostrava, 2003. ISBN: 80-7225-104-X, 109 s.
- Jihomoravský kraj ČR: Koncept páteřních jezdeckých tras a stezek v Jihomoravském kraji. Verze 2.0. srpen 2006. Brno.
- Kerumová, L., Markvart, K.: Metodika značení jezdeckých stezek. Praha, 2003. Nепublikováno.
- Krešl, J., Sereda, O.: Inženýrské stavby lesnické a protierozní ochrana půdy. Vysoká škola zemědělská v Brně. Brno, 1989. ISBN 55-914-89. 254s.
- Neuhäuslová, Z. a kol.: Mapa potencionální přirozené vegetace České republiky. Academia. Praha, 2001. ISBN 80-200-0687-7. 341 s.
- Mročka, K., 1986: Bezpečnostní desatero jezdecké turistiky. Jezdectví 12. str.15-21.
- Putování na koni. Jižní Morava.Pferdewanderung. Südmähren. Jihomoravský kraj. Brno, 2006. 12s.
- Quitt, E.: Klimatické oblasti ČSR, geografický ústav ČSAV, Brno, 1975. Měřítko 1:500 000.
- Regionálně fyto geografické členění ČSR. Botanický ústav ČSAV. Praha, 1987.
- Reiten zwischen Main und Donau. Dinkelsbühl, 2006. 27 s.
- Vlček, V. a kol.: Zeměpisný lexikon ČSR. Vodní toky a nádrže. Academia. Praha, 1984.
- Turistika na koni. Program rozvoje Jihočeského kraje projekt 2/12/2004. České Budějovice, 2004. 53s.
- Wanderreit-&Fahrerlebnisse 2007. Reiten zwischen Main und Donau. Colmberg, 2006. 35s.

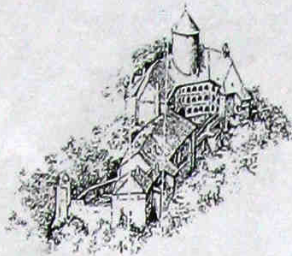
## 11. Přílohy

1. Žádost „Svazku panství hradu Veveří“
2. Ukázky propagačních materiálů jezdeckých tras
3. Přehledná situace lokality, měřítko 1:50 000
4. Fotodokumentace
5. Mapa technických a přírodních limitů, měřítko 1:10 000
6. Podélný profil tras, měřítko 1:200/20
7. Mapa socioekonomických limitů, služeb, kulturních a přírodních zajímavostí,  
měřítko 1:10 000
8. Mapa vlastnických vztahů, měřítko 1:10 000
9. Seznam parcel a vlastníků plošně významných pozemků



Příloha 1.

Žádost Svazku obcí panství hradu Veveří o projektovou dokumentaci na lokální síť koňských stezek.



*O. Hradec*  
Svazek obcí Panství hradu Veveří  
Hvozdec – 16, 664 71  
664 71 Veverská Bítýška  
tel./fax...: 549 420 169  
GSM: 602 170464  
e-mail: ou.hvozdec@fiscali.cz

ve Hvozdcí 30.6. 2006

**Věc: Koňská stezka**

Vážený pan hejtmane,

Vzhledem k tomu, že bychom se rádi připojili k projektu Jihomoravského kraje „Koňská stezka“, chtěli bychom Vás touto cestou požádat o pomoc.

Rádi bychom ještě v tomto roce připravili:

- projektovou dokumentaci na „Koňskou stezku“, která by navazovala na krajem připravovaný projekt „Putování na koni Jihomoravským krajem – koňské stanice a jezdecká stezka“
- projektová dokumentace by se soustředila u hradu Veveří a trasy byly napojeny na obce našeho Svazku.

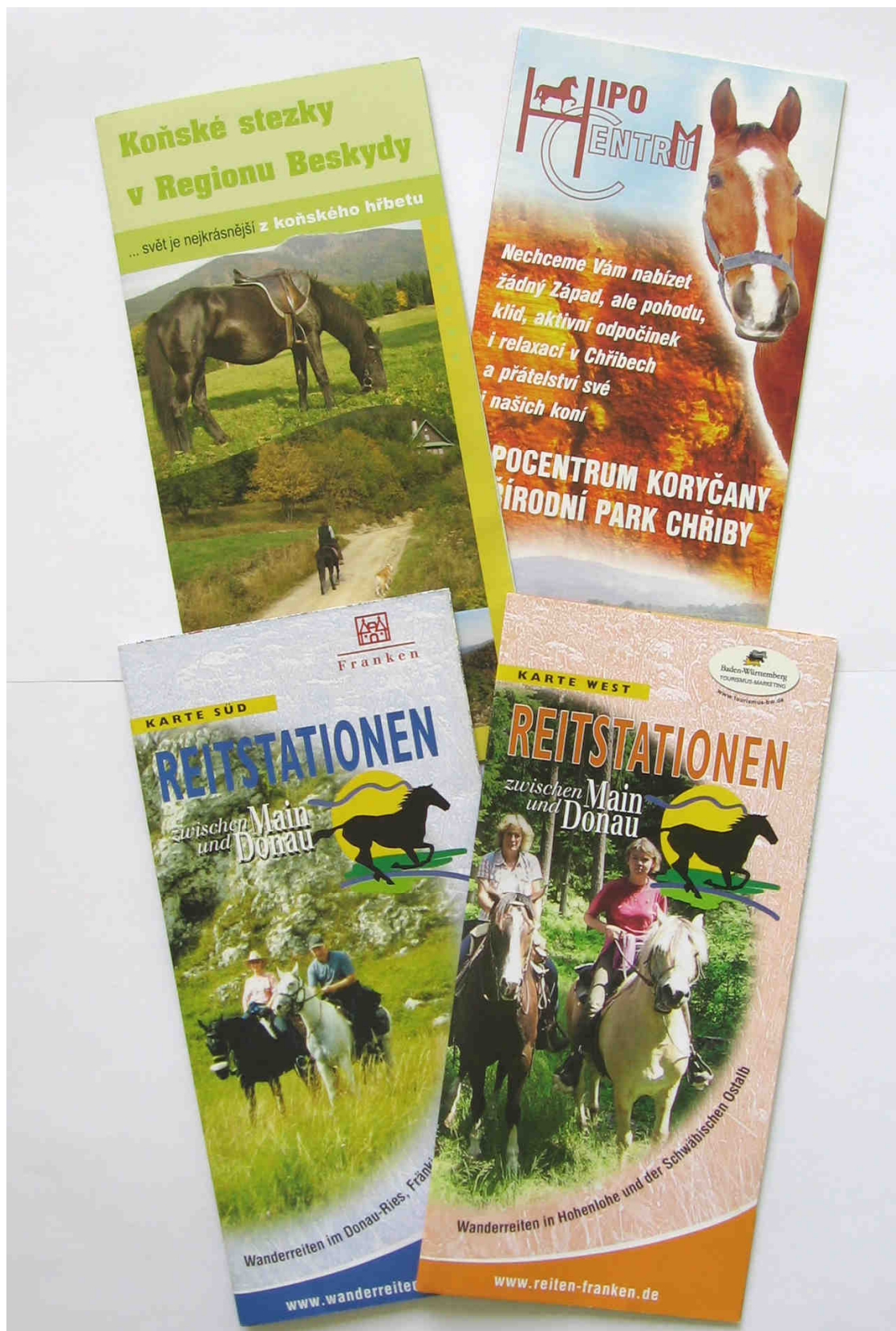
Pokud bychom tuto dokumentaci dokončili ještě v tomto roce, byli bychom připraveni na další dotační období 2007-2013, dotací z EU a současně bychom ve spolupráci s ing. Fišerem navázali na Vaš projekt. Pan kastelán Fedor tuto aktivitu velice vítá, jako další rozšíření služeb pro turisty.

Velice děkujeme za projednání a Vaši případnou pomoc

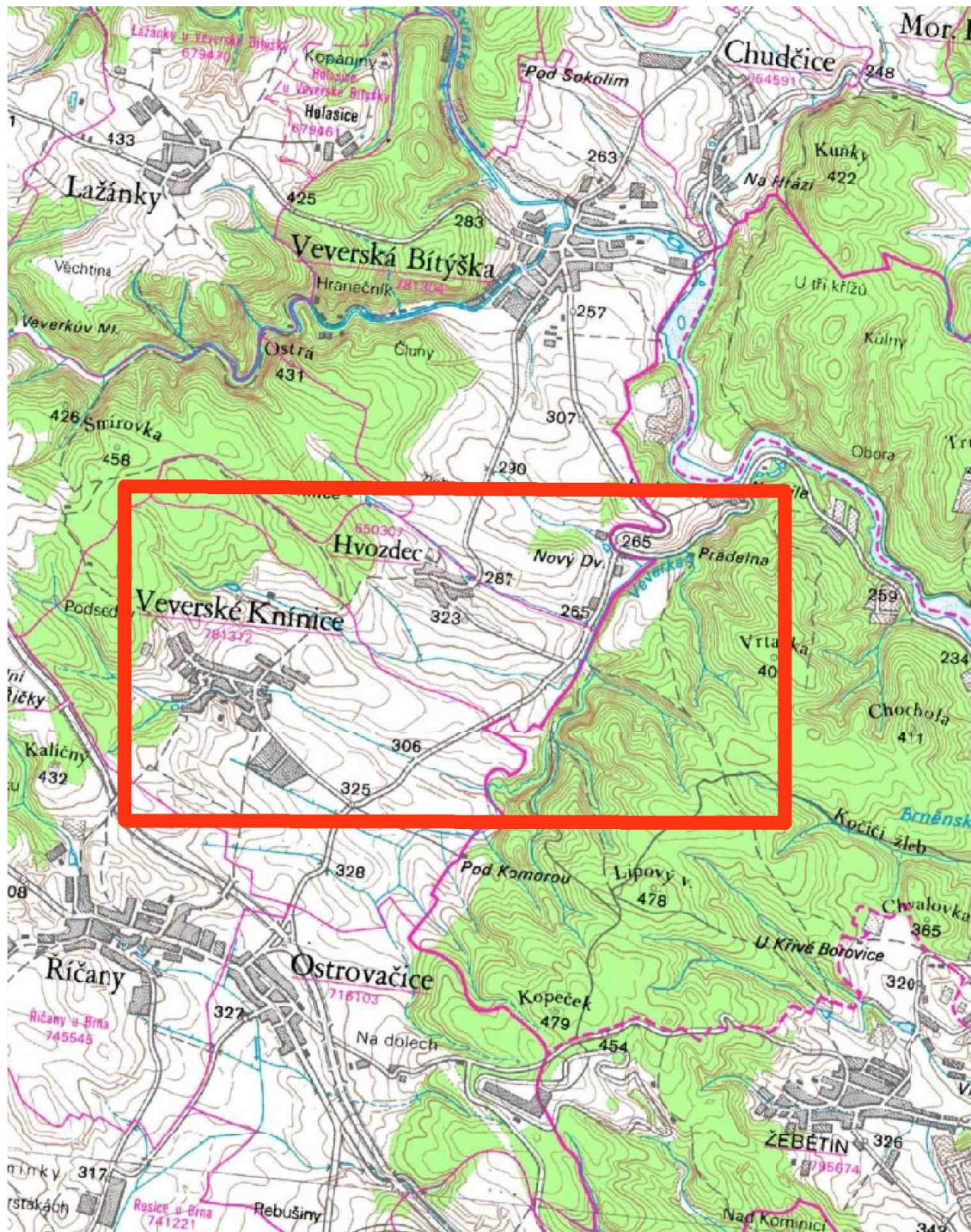
S pozdravem

*J. Novák*  
J. Novák SVAZEK OBCÍ  
Předseda SPANSTVÍ HRADU VEVEŘÍ  
Státní hrad Veveří 1239/1  
635 03 Bmo - Bystrc IČ 71217371


Příloha 2.  
Ukázky propagačních materiálů jezdeckých tras.



Příloha 3.  
Přehledná situace lokality.



**Legenda:**

 zájmové území

Měřítko 1:50 000



## Fotodokumentace



Již dnes můžeme na mnoha místech v krajině pozorovat otisky koňských kopyt.



Na území Svazku obcí panství hradu Vevří jsou nové informační panely. Jejich standardy budou použity i na síti jezdeckých stezek.



Centrem chovu koní je Areál Jezdecké společnosti Veverčí. Zde se nachází asi 20 koní využívaných mimo jiné i k rekreační turistice. Odtud vede poznávací trasa na hrad.



Státní hrad Veverčí je turisticky lákavých cílem.



Nedaleko od stezky se nachází Hotel Nový Dvůr poskytující stravovací a ubytovací služby. Na tomto místě před vchodem by bylo možné vybudovat úvaziště.



Konečný úsek trasy Nový Dvůr - Vevěří vede okrajem pole.



Vhodný prostor před horní bránou do hradu Veveří.  
Zde by mělo být vybudováno úvaziště.

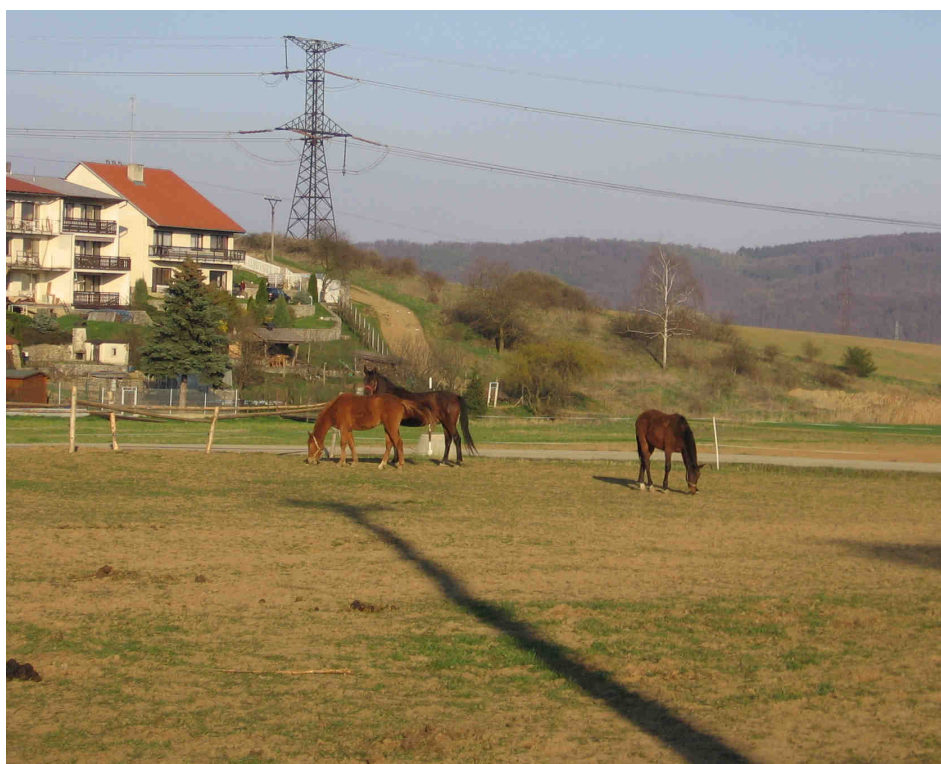


První část navrhovaného okruhu ze Hvozdice vede otevřenou krajinou mezi poli.





V některých dlouhých exponovaných úsecích by bylo vhodné stezku doplnit doprovodnou stromovou vegetací, neboť liniových prvků je v této zemědělské krajině nedostatek.



Ve Veverských Knínicích je také několik chovatelů koní.



Obec Veverské Knínice opouštíme úvozovou cestou vedoucí mezi sady.



Malebné místo u vodní nádrže „Orlík“ je vhodné pro odpočinek jezdců i koní. Proto je zde navrženo úvaziště a odpočívadlo.



Páteční stezka je v úseku Hvozdec - Nový Dvůr souběžná s turistickou značkou.  
Úsek je ale velmi široký a přehledný.