



Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta managementu v Jindřichově Hradci

Bakalářská práce

Klára Zdeňková

2008



Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta managementu v Jindřichově Hradci

Katedra společenských věd

**Analýza podmínek pro stavební
realizaci bikeparku na
Jindřichohradecku**

Vypracovala:

Klára Zdeňková

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Mgr. Pavel Král

Jindřichův Hradec, duben 2008

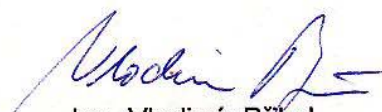
Vysoká škola ekonomická v Praze
Jarošovská 1117/II, 377 01 Jindřichův Hradec

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

pro akademický rok 2007/2008

- Název práce:** Analýza podmínek pro stavební realizaci bike parku na Jindřichohradecku
- Zadání práce:** Práce se zabývá fenoménem bike parků a analyzuje možnosti případné stavební realizace na Jindřichohradecku. V teoretické části popisuje vývoj a současný stav technických cyklistických disciplín, dále pak stavbu a provoz bike parků ve světě i v České republice. Na tomto základě stanovuje reálnost stavby bike parku, podmínky jeho stavby, zejména pak vhodné místo, zdroje financování, postoje úřadů a veřejnosti.
- Jméno studenta:** Klára Zdeňková
- Ročník:** 2.
- Obor:** MANAGEMENT
- Vedoucí práce:** Ing. Mgr. Pavel Král
- Katedra:** Katedra společenských věd
- Termín zadání:** 4.4.2007
- Termín odevzdání:** Dle harmonogramu akademického roku 2007/2008

V Jindřichově Hradci 4.4.2007



Ing. Vladimír Příbyl

proděkan pro pedagogickou činnost

Prohlášení

Prohlašuji, že bakalářskou práci na téma
»Analýza podmínek pro stavební realizaci bikeparku na Jindřichohradecku«
jsem vypracovala samostatně.

Použitou literaturu a podkladové materiály
uvádím v příloženém seznamu bibliografických citací.

Jindřichův Hradec, duben 2008

podpis studenta

Anotace

Analýza podmínek pro stavební realizaci bikeparku na Jindřichohradecku

Práce se zabývá fenoménem bikeparků a analyzuje možnosti případné stavební realizace na Jindřichohradecku. V teoretické části popisuje vývoj a současný stav technických cyklistických disciplín, dále pak stavbu a provoz bikeparků ve světě i v České republice. Na tomto základě stanovuje reálnost stavby bikeparku, podmínky jeho stavby, zejména pak vhodné místo, zdroje financování, postoje úřadů a veřejnosti.

duben 2008

Poděkování

Za cenné rady, náměty a inspiraci bych chtěla poděkovat Ing. Mgr. Pavlu Královi z Vysoké školy ekonomické v Praze, Fakulty managementu v Jindřichově Hradci. Dále pak Mgr. Elišce Novotné a Mgr. Lence Komárkové, Ph.D. taktéž z Vysoké školy ekonomické v Praze, Fakulty managementu v Jindřichově Hradci, za jejich rady a pomoc při tvorbě a zpracování ankety. Mé velké poděkování patří také šéfredaktorovi časopisu Dirtbiker Zdeňku Svatošovi, který mi poskytl stará vydání časopisu Dirtbiker z archivu a díky jehož rozhovoru jsem byla uvedena do problematiky mé práce v rámci České republiky i zahraničí. Neopomenutelným je také Lukáš Janda, který mi poskytl informace o stavbě bikeparku v Třebíči a díky němuž, jsem tento bikepark navštívila.

Velké díky patří také Jindřichohradeckým bikerům, kteří se mnou spolupracovali a pomáhali při výběru pozemku pro stavbu bikeparku, díky nimž vznikl plánek bikeparku a kteří podpořili mojí anketu svými názory. Tímto také nesmím opomenout poděkovat majitelům cykloportů a cykloservisů, kteří mi umožnili provést s jejich zákazníky rozhovory pro anketu. V neposlední řadě bych také chtěla poděkovat Zdeňku Kotyzovi z ParkPilot-ramps, který mi poskytl informace o cenách jejich produktů.

Obsah

Úvod	1
Teoretická část	2
1 Cyklistické disciplíny	3
1.1 Přehled cyklistických disciplín.....	3
1.1.1 Silniční cyklistika	3
1.1.2 Dráhová cyklistika	3
1.1.3 BMX-Bikros	3
1.1.4 Cyklokros	4
1.1.5 Downhill.....	4
1.1.6 Crosscountry	4
1.1.7 Marathón	4
1.1.8 Fourcross (4X)	4
1.2 Technické disciplíny a jejich vývoj	5
1.2.1 Krasojízda.....	5
1.2.2 Kolová.....	5
1.2.3 Free Style.....	5
1.2.4 Cyklotrial.....	6
1.3 Podrobnější dělení disciplín freestyle BMX	6
1.3.1 Flatland (nakloněná rovina)	6
1.3.2 Dirtjump	7
1.3.3 Vert.....	7
1.3.4 Street	8
1.4 Bikepark dle použití druhu kola	8
1.4.1 MTB.....	8
1.4.2 BMX	8
1.4.3 Obecné vymezení	9

1.5	Freeride a North Shore	9
1.5.1	Freeride	9
1.5.2	North Shore.....	9
2	Nejvýznamnější oblasti a bikeparky	10
2.1	Zahraníčí	10
2.2	Česká republika.....	11
3	Obecné podmínky výstavby bikeparku	13
3.1	Poptávková podmínka (zjištění zájmu o výstavbu).....	13
3.2	Prostorová podmínka (zajištění vhodného místa pro výstavbu)	13
3.3	Finanční podmínka (zajištění financování projektu).....	13
3.4	Realizační podmínka (zajištění vlastní realizace)	14
3.4.1	Možné výhody parku	14
	Praktická část.....	15
4	Přípravná fáze	16
4.1	Cíl.....	16
4.2	Vymezení zkoumaného vzorku	16
5	Metodika práce.....	17
6	Analýza a hodnocení podmínek.....	18
6.1	Poptávková podmínka.....	18
6.1.1	Anketa	19
6.2	Prostorová podmínka	40
6.3	Finanční podmínka	44
6.4	Realizační podmínka.....	46
6.4.1	Návrh provozního řádu.....	49
7	Projekt Bikepark Jindřichův Hradec	50
7.1	SMART metoda:	50
7.2	Zaměření projektu	51
7.3	Cíl.....	51

7.4	Seznam osob podílejících se na projektu	51
7.5	Popis projektu a jeho fází	52
7.6	Definiční tabulka projektových činností (tab. č. 3)	52
7.7	Sled činností (obrázek č. 8).....	52
7.8	Síťový graf (graf č. 13)	52
7.9	Schéma rozpočtu a grafů čerpání (tabulka č. 4, graf č. 14, graf č. 15)...	53
7.10	Kompetenční matice (tabulka č. 5)	58
7.11	Možná rizika	60
7.12	Přínosy projektu	60
7.13	Závěr projektu.....	60
	Závěr.....	61
	Seznam bibliografických citací.....	63
	Seznam použitých zkratk	66
	Seznam grafů.....	67
	Seznam obrázků	68
	Seznam tabulek	69
	Seznam příloh.....	70

Úvod

Myslím, že ani Friedrich Drais, který sestavil již v 5. století první vozidlo podobné dnešnímu kolu, netušil, jakou podobu bude jeho vynález mít v dnešní době. Určitě by se podívoval, jak se jeho vynález proměnil v dnešní celoodpružená kola a odpružené vidlice s vysokými zdvihy. Vývoj novodobých cyklistických disciplín jako freestyle jde stále kupředu a patří již mezi běžné vysoce uznávané odvětví sportu. Po celém světě se rozrůstají stavby bikeparků a jiných míst vyzařujících napětí a adrenalin a snižujících vlastní pocit sebezáchovy, který nám brání naplno užívat krásy těchto mnohdy neskutečných staveb. Zahraniční státy jako Kanada položily základy těmto místům a dostávají hluboký obdiv od celého zbytku světa, kam se pomalu tento již dávno známý styl ježdění na kole probíjí. Zklamáním je však mnohdy nepříznivý přístup a postoj k těmto novotám, jež některé země odmítají. Rozvoj cyklistiky jako druhu sportu je velice zajímavé téma, a protože i já jsem velkým příznivcem cyklistiky, myslím si, že pro vyžití tohoto druhu sportu či zábavy je na Jindřichohradecku velmi málo příležitostí. Budu se proto ve své práci zabývat velmi aktuálním a souvisejícím tématem.

Cílem mé bakalářské práce je zjistit, zda-li je vůbec možné a žádoucí, výstavbu bikeparku v Jindřichově Hradci realizovat, a pokud ano, tak pomocí této bakalářské práce dopomoci k vytvoření manažerského projektu jeho výstavby. Předpokládaným přínosem by měl být zpracovaný projekt, který bude podán Městskému úřadu v Jindřichově Hradci a na jehož základě, dle rozhodnutí města, by se mohla uskutečnit výstavba bikeparku.

Ve své práci budu zkoumat jaký postoj a názor na výstavbu bikeparku má veřejnost, zjišťovat podmínky pro jeho možnou výstavbu, vhodná místa v nejbližším okolí Jindřichova Hradce pro jeho výstavbu, možné zdroje financování a reálnost jeho stavby.

Teoretická část

1 Cyklistické disciplíny

1.1 Přehled cyklistických disciplín

Cyklistiku můžeme rozdělit na cyklistiku rychlostní a na technické disciplíny. Každé z těchto odvětví má svůj individuální vývoj. „Do rychlostní patří: silniční, dráhová, BMX, cyklokros, horská cyklistika a sportovní turistika. Do technických: sálová (krasojízda a kolová), cyklotrial a nově též BMX freestyle“ (Živný, 2006).

1.1.1 Silniční cyklistika

Do této kategorie můžeme zařadit závod s hromadným startem, časovku (boj proti chronometru) a silniční závod na 100 km 4 členných družstev, který se již v současné době nejezdí.

1.1.2 Dráhová cyklistika

Prapůvodní závodní cyklistika. Již v roce 1874 se jelo 1. MS v Londýně, kde vyhrál James Moore. Dráhová cyklistika patří mezi součást novodobé olympijské historie. Sprinterské disciplíny: Sprint – vůbec nejstarší cyklistická disciplína. Mezi nejzajímavější sprinterskou disciplínu patří keirin, kdy se jede systémem rozjížděk v každé po 6 – 9 jezdcích, na přibližně 2020 m. Z nových disciplín je to sprint družstev (TS). A dále do této kategorie můžeme zařadit 1 km s pevným startem a závod tandemů. Vytrvalostní disciplíny: Mezi tyto disciplíny patří závod na jednu hodinu – hodinovka, stíhací závod, stíhací závod družstev, bodovací závod, bodovací závod dvojic, scratch a závod za motorovými vodiči.

1.1.3 BMX-Bikros

Vznik BMX (bikrosu) se datuje na začátek 70. let v Kalifornii. Tuto disciplínu vytvořila mládež, která pro nízký věk nemohla řídit motocykl, a proto se závodníky motokrosu snažila napodobit na kole. Odtud vznikl i název BMX – bicycle motocross. Závodní tratě se značně lišily od tratí dnešních, byly plné kamenů, kořenů a bahna. Dá se říci, že se spíše podobaly dnešním okruhům pro XC. Podobně jako v západní Evropě se kola BMX objevila i u nás až později, tedy začátkem 80. let. Ke špičce Evropy v BMX patří i naši závodníci. Již v 80. letech začaly fungovat dodnes úspěšné kluby jako Ostředek, Benátky nad Jizerou, Pardubice, Šumperk, pražské Bohnice či Řepy.

Tratě jako např. pražská Lhotka, dráha na Proseku atd. jsou již bohužel zarostlé a tak jsou místem, kde dnešní mládež zkouší své dovednosti. Doba, kdy vznikaly první kluby, založila tradici našeho v současnosti nejúspěšnějšího cyklistického odvětví. Mezi našimi závodníky máme již několik mistrů Evropy jako např. Michala Prokopa, který je již pětinasobným šampiónem.

1.1.4 Cyklokros

Daniel Rousseau již v roce 1901 vytvořil pravidla cyklokrosu. Je to jízda v upraveném terénu s umělými překážkami na nevelkém prostoru. Závodí se přibližně 1 hodinu a jezdí se hlavně v zimě. K závodům se používají kola, která jsou podobná silničním.

1.1.5 Downhill

Downhill je možné přeložit také jako sjezd. Je to závod, kdy jednotlivci startují v určitých intervalech a musí co nejrychleji zdolat technicky náročnou trať, která je 1500 – 4000 m dlouhá a vede z kopce. Downhill patří k základní disciplíně MTB. Již v dávné historii se jezdily sjezdy s tím rozdílem, že se původně závodilo na stejných kolech jako XC. V dnešní době se tyto sjezdy jezdí na speciálních strojích se zdvihy pérování blížícími se 300 mm. Ve snaze zpřístupnit tyto závody širšímu okruhu závodníků byly ustanoveny nové kategorie tzv. Hardtailů (kol s neodpruženými rámy).

1.1.6 Crosscountry

Je to závod na horském kole s hromadným startem. Tento závod se jede na okruzích 5 – 10 km s množstvím technicky náročných pasáží.

1.1.7 Marathón

V roce 2004 byl poprvé uspořádán český pohár v této disciplíně. Závod se jede na jeden okruh dlouhý 50 – 120 km. Nejznámějším závodem u nás je legendární závod Král Šumavy.

1.1.8 Fourcross (4X)

Velmi atraktivní disciplína, kdy se závodí na trati 400 – 800 m s množstvím umělých překážek. Tato disciplína je nástupcem dual slalomu (DS). Mezi nejúspěšnější naše jezdce patří Michal Prokop, který na MS vybojoval zlato.

1.2 Technické disciplíny a jejich vývoj

1.2.1 Krasojízda

Již v 2. polovině 19. století byl Američan Nicolas Kaufman prvním, kdo se zapsal do historie krasojízdy. V roce 1886 mu byla udělena medaile za zásluhy o propagaci jízdního kola a o jeho rozšíření do nejširších vrstev. Rok 1895 byl obrovský přelom, neboť mizí vysoká kola a vznikají soutěže dvojic a krasojezdecké reje. V roce 1928 se koná první oficiální mistrovství Evropy v krasojízdě a poté roku 1956 se uskutečnilo v Kodani první oficiální mistrovství světa v krasojízdě. Mezi naše nejúspěšnější závodnice patří pětinasobná mistryně světa Anna Matoušková.

1.2.2 Kolová

Nicolas Kaufman spolu s McAnnym poprvé předvedli kolovou při sportovních slavnostech v Hamburku r. 1899. Předchůdcem této technické disciplíny je irské pólo (inspirované pólem na koni). 1. mistrovství Evropy se konalo r. 1912 a mistrovství světa v roce 1948. Kolovou můžeme přirovnat k fotbalu na kole, kdy družstvo tvoří dva členové. Mezi naše významné závodníky patřili Jan a Jindřich Pospíšilové, kteří dosáhli neuvěřitelných 20 titulů Mistrů světa a proslavili kolovou po celém světě.

1.2.3 Free Style

Zrod freestyly má pevný vztah s BMX. Ve městech začala kola BMX pronikat i mezi další mládež a právě tuto dobu lze označit jako začátek freestyly. Pro streetové ježdění byla konstrukce BMX kol nepřijatelná, a proto jezdci začali svá kola upravovat. První vyrobený freestylový rám vznikl u firmy HARO Bicycle. Freestyly začaly být velmi populární díky vzniku Action-Trick-Teamů, v nichž byli jezdci jako Matt Hoffman, Bob Haro, R. L. Osborn a další. Největší událostí světového freestyly je ESPN X-games. U nás existuje na toto téma orientovaný časopis Dirtbiker a v USA existují již 4 barevné časopisy. Hlavními centry evropského freestyly se stalo Německo, Holandsko, Anglie a Portugalsko. Sdružení BMX Freestyle Club se snaží o vytvoření zázemí a větší propagaci freestyle na veřejnosti a organizuje závody. Přibližně 20 našich závodníků tvoří špičku v této technické disciplíně. Sportovní odvětví freestyle BMX se v poslední době začalo hojně rozvíjet v České republice, již proběhlo i několik závodů

ve flatlandu, které se setkávají s velkým ohlasem diváků, jezdců i medií. Velmi efektivní a vítanou novinkou jsou streetové a U-rampové závody.

1.2.4 Cyklotrial

V této disciplíně překonává závodník na speciálním kole terénní nebo umělé překážky bez dotyku nohou nebo jiné části těla. V 1. polovině 80. let se začal jezdit u nás. Nejnovější exhibiční disciplínou je speedtrial, což je rychlostní závod ve dvou totožných drahách s jednoduššími trialovými překážkami. Odnoží cyklotrialu se v polovině 90. let stává biketrial, což je totéž, jen se tento závod jede na komerčně úspěšném horském kole. Mezi naše významné závodníky patří Josef Dressler – mistr světa v cyklotrialu i biketrialu (Živný, 2006).

1.3 Podrobnější dělení disciplín freestyle BMX

1.3.1 Flatland (nakloněná rovina)

Je to asi jedna z nejtěžších disciplín na naučení. Jezdí se pouze na rovné ploše. Nejdůležitější je zde rovnováha. U této disciplíny by se nemělo žádnou částí těla dotýkat země. Kola určená pro tento styl musí mít čtyři spiny, neboli „pegy“, což jsou tyčky uchycené na ose kola. U každé disciplíny se používají na něco jiného. Vyrábí se protiskuzové pro flatland a hladké pro street a vert.

Obrázek č. 1: Flatland



Zdroj: (Voda, 2005)

1.3.2 Dirtjump

Dirtjump můžeme doslova přeložit jako hliněný skok. Náplní této disciplíny je skákání na hliněných skocích a provádění různých triků ve vzduchu. Dle obtížnosti se řadí na druhé místo, neboť u této disciplíny jsou zcela běžné pády a strach. Dirtová kola jsou bez pegů.

Obrázek č. 2: Dirtjump



Zdroj: (Voda, 2005)

1.3.3 Vert

Vert je od slova vertikálka – nebo-li U-rampa (účko). Jezdí se na U-rampě a provádí se triky nad jejími hranami. Tato disciplína není moc známá, protože je jen málo míst, kde je možno U-rampu vidět. Pegy u kol pro vert bývají jen na jedné straně.

Obrázek č. 3: Vert



Zdroj: (Voda, 2005)

1.3.4 Street

Street je jedna z nejznámějších disciplín, která se dá jezdit skoro všude ve městě. Překážkami mohou být např. schody, zábradlí, lavičky atd. Streetová kola mají všechny čtyři pegy (Voda, 2005).

Obrázek č. 4: Street



Zdroj: (Voda, 2005)

1.4 Bikepark dle použití druhu kola

1.4.1 MTB

Z pohledu MTB nebo-li horských kol se může bikeparkem myslet místo, kde základem budou hliněné skoky, tzv. dirty, které se můžou připodobnit například freestyle motocrossu, při kterém se ve vzduchu provádějí různé trikové formace (např. dirt park v Roztokách u Prahy). Dále pak to může být místo v lese, kde jsou vybudovány různé dřevěné překážky jako lávky, dropy, gapy, klopenky, wallridy a podobné umělé věci (north shore styl, např. Shibak park v Lysé, Neratovice). V neposlední řadě je tu také freeriding, z jehož pohledu má bikepark podobu sjezdovky či velkého kopce, na němž jsou freeridové, downhillové (sjezdové) a north shore (lávky, dropy) tratě (např. Whistler Bikepark, Špičák, Ještěd).

1.4.2 BMX

Z pohledu BMX, je za bikepark považováno dirtoviště nebo obdoba skateparků, kde jsou překážky speciálně pro BMX kola nebo streetové dřevěné či betonové překážky (radiusy, banky) apod.

1.4.3 Obecné vymezení

Bikepark je charakterizovaný tím, že je zde možnost využití více druhů kol (od malých dirtových kol až po pevná či celoodpružená MTB kola, v podstatě si tam každý biker přijde na své, což je hlavním potenciálem bikeparků (Dokument projektu Dirtpark Zubří, 2007), (Svatoš, 2008).

1.5 Freeride a North Shore

Oba tyto pojmy neodmyslitelně patří k rozvoji a vůbec založení bikeparků. Dříve než byl založen první bikepark, byly tyto pojmy již dávno známé.

1.5.1 Freeride

Zjednodušeně řečeno volné ježdění po lese. Freeride nastartovalo rozšíření celoodpružených kol s velkým zdvihem a používání kotoučových brzd (Časopis Dirtbiker, 2007, č. 46). Tento sport se může dělit na dva segmenty: slopestyle a freeride. Největší legenda freeridu je Kanadčan Wade Simmons. Mezi významné české jezdce patří Richard Gasperotti, který u nás začal s freeridem a dostal se do zahraničí. Začínal na bikrosové scéně, po letech se dostal ke sjezdu a následně na scénu Kanadského extrémního freeridu (Časopis Dirtbiker, 2006, č. 36).

Od května 2008 bude také v prodeji nejnovější časopis věnovaný přímo freeridu: MTB FREERIDE. Tento časopis bude nejen průvodcem freeridu od historie až po současnost, ale také rádcem vyznavačů freeridového stylu ježdění (Velo, 2008).

1.5.2 North Shore

Je řetězec hor v kanadské provincii Britská Kolumbie, ale také pojem pod kterým si většina lidí vybaví lávky, dropy, gapy. Jejich legendárním architektem a stavitelem je Todd „Digger“ Fiander. Tento muž se freeride MTB věnuje již přes 25 let. Todd je stavitelem bikeparku v Cypress Mountain. Dalším významným člověkem ve stylu North Shore je Čech David Anderle, který strávil v Kanadě 4 měsíce. Naučil se zde jezdit technicky a držet rovnováhu při pomalých sjezdech a své zkušenosti uplatňuje v ČR (Časopis Dirtbiker, 2005, č. 35).

2 Nejvýznamnější oblasti a bikeparky

2.1 Zahraníčí

North Shore – je zalesněná horská oblast Kanady, kterou tvoří tři oblasti: Cypress Mountain, Fromme Mountain a Mt. Seymour, jež jsou součástí Britské Kolumbie. Bikové stezky v těchto oblastech byly skoro dvacet let uchovávané v tajnosti. Mt. Seymour nabízí 36 oficiálních tratí, Mt. Fromme 51 a Cypress 25. Součástí Cypress Mountain je i jediný bikepark ve Vancouveru obsluhovaný lanovkou (Časopis Dirtbiker, 2005, č. 34).

Whistler – první bikepark na světě. Nalézá se v Kanadě, kde nabízí 45 značených a perfektně udržovaných trailů, které celkově měří přes 200 kilometrů. Přibližně 17 % cest je určeno začátečníkům, 23 % pro středně pokročilé a 60 % pro zdatné bikery v podobě prudkých skalních sjezdů, downhillů po kluzkých lávkách a dropů všech velikostí a tvarů. Whistler nabízí vyžití pro všechny druhy bike sportů, pro sjezdaře rychlé úseky, vyznavači freeridu si mohou zajezdit na skalách a na své si přijdou i vyznavači dirtjumpu, pro které je vybudována skokanská farma New Kona Jump Farm od Johna Cowana. Tento park je obsluhován vlastním jezdícím chodníkem a je zde postaveno na 40 až 50 dirtů pro skokany začátečníky až po skokany extrémních dirtů. U dolní stanice lanovky je další menší dirt park. Za celý Whistler jsou bikeři vděční Richiemu Schleyeovi, který celý park vyprojektoval a postavil (Časopis Dirtbiker, 2006, č. 36).

Saalbach – jeden z nejlepších bikeparků na světě, proslavený pořádáním Adidas Slopestyle. Jedním z překážkových designérů Adidas Slopestyle byl i Riley Macintosh, který se proslavil svou stavbou šílených lávek (Časopis Dirtbiker, 2006, č. 39).

Leogang – bikerský ráj pro všechny. Nalézá se v Alpách v Rakousku. Nabízí downhillovou trať dlouhou 2200 m, která je díky přírodním kořenům a skokům náročná i pro specialisty. Jeho 2550 m dlouhá freeridová trať disponuje ostrými zatáčkami a tunely. Dále je zde možné najít fourcrossovou trať, dualovou trať, cvičnou louku pro mladé a začínající jezdce a dirtjump plácek (Vítková, 2004).

Geisskopf – bikepark v Německu, kde je možné si zajezdit podle své chuti. Nabízí DH, freeride, DS a dirt. Je možné si zde vypůjčit veškeré vybavení (Tachmud, 2007).

2.2 Česká republika

Jedním z nejstarších bikeparků u nás je bikepark Špindlerův Mlýn, otevřený v roce 2001. Je zde možné vidět oficiální kvalitní MTB sjezdovou trať o délce 2800 m, jejímž patronem je Michal Maroši (Skiareál, a. s., 2008).

První oficiální bikepark v Čechách vznikl v roce 2006 na šumavském Špičáku, o jehož vznik se zasloužili především Tomáš Lučan, T. Prochazka, R. Gasperotti a spolu s dalšími vybudovali první freeridovou trať. Sponzory bikeparku byli Kona, která dodala kompletní vybavení půjčovny kol a Horsefeathers, kteří finančně podpořili výstavbu parku. Bikepark Špičák nabízí více možností příznivcům adrenalinových sportů. Připravuje downhillovou trať, dále dirtjump park a pro nejmenší a začátečníky skill center (viz příloha č. 6) (Sportovní areál Špičák, 2007).

Freeride park Milovice – vyznavačům nabízí dirtoviště, bikrosovou dráhu, ale také lesní lávky a dropy. Bikrosová dráha patřila k nejlepším v republice. Freeride & dirt parku v lese mezi Milovicemi a Lysou je nazýváno Shibak Freeride. Park se začal vyvíjet roku 2002 a patří mezi velmi vyhledávanou lokalitu (Časopis Dirtbiker, 2005, č. 32).

Dalším úspěšným projektem je Bikepark Telč, který uspěl ve velké konkurenci projektů z celé České republiky a získal dotaci z Iniciativy Evropské unie v programu Mládež v akci (více informací na www.youth.cz). Dotace byla poskytnuta na zakoupení minirampy na freestyle BMX či skateboarding (Brake44, 2007).

Neopomenutelný je také Bikepark Kolorádo v Neratovicích. Bikepark byl vytvořen jako jeden z projektů prevence kriminality pro město Neratovice. Na rozšiřování parku a jeho údržbu jsou městem poskytovány finanční prostředky z výherních hracích automatů. Za podpory úřadů obcí Kojetice a Neratovice, mezi

nimiž se tento bikepark nachází, se roku 2006 začalo pracovat na jeho rozšiřování (Ministerstvo vnitra, 2007).

Bikepark Ještěd – postavený roku 2006, bikepark Mníšek postavený 2006 a bikepark Jeřmanice, který je ve výstavbě. Tyto tři bikeparky se prezentují značkou 2426i. Je to značka, kterou si vytvořili samotní bikeři, za účelem zviditelnění extrémního ježdění na kole. *„Nosná myšlenka značky 2426i je obsažena v samotném názvu – RIDERS OWNED BRAND. Což v doslovném překladu znamená ZNAČKA VLASTNĚNÁ JEZDCI. Jinými slovy jezdci pro jezdce. Značka 2426i se prezentuje jako profesionálně postavený bikepark, jehož unikátních překážek může využít k tréninku, či jen k zábavě každý jezdec. 2426i bikepark je jedním z mála míst v České republice, kde si můžete extrémní ježdění na kole doslova užít“* (2426i.com, 2006).

3 Obecné podmínky výstavby bikeparku

Pro tuto bakalářskou práci je brán v úvahu víceúčelový bikepark z pohledu MTB i BMX kol, tedy dirtpark s prvky north shore stylu.

3.1 Poptávková podmínka (zjištění zájmu o výstavbu)

Jedním ze základních požadavků je zjištění postoje úřadů a veřejnosti k vlastní výstavbě bikeparku. Je tedy nutné zajistit získání názorů veřejnosti a jednat také s úřady města.

3.2 Prostorová podmínka (zajištění vhodného místa pro výstavbu)

Tím nejdůležitějším je zjištění možného vhodného místa, aby tato lokalita byla oboustranně (tedy jak z pohledu bikerů, tak z pohledu města) vyhovující. Aby byla dobře přístupná, nevyužitá, nebyla přímo v těsné blízkosti lidských obydlí a vyhovovala by, co se týče krajiny.

3.3 Finanční podmínka (zajištění financování projektu)

Důležitou záležitostí je sestavení potřebného rozpočtu a následné získání zdroje financování. Vytvoření občanského sdružení by velice usnadnilo prosazení projektu. Pokud se chce něco důležitého prosadit, je velmi vhodné spojit se s dalšími občany, kteří mají stejné názory či zájmy. Výsledkem takového zájmového spojení může být vznik občanského sdružení. Hlas vytvořené skupiny, která sleduje stejný cíl, může mít větší váhu než hlas jednotlivce. Za určitých podmínek se občanské sdružení může stát účastníky správního řízení, v němž je rozhodováno o velkých investičních projektech. Velikou výhodou je, že sdružení má šanci získat granty na podporu své činnosti, a to jak od nadací, tak od soukromých dárců, mezinárodních institucí či českých ministerstev (Twenty six incher project, 2007).

3.4 Realizační podmínka (zajištění vlastní realizace)

Výstavba bikeparku v podobě dirt parku s prvky north shore stylu se nepovažuje za projekt spojený s výstavbou, na který se vztahuje stavební zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. Samotná stavba dirtů nespadá pod tento zákon, jedině, čeho se tento zákon týká je, např. stavba rozjezdové rampy, která má základy v zemi nebo na různé překážky, jež jsou postaveny také se základy v zemi. Z hlediska území i ve vztahu k provádění staveb reguluje tento zákon investiční výstavbu. Každý projekt spojený s výstavbou musí mít územně plánovací dokumentaci. Za tuto dokumentaci odpovídají územní orgány jako obce, Ministerstvo pro místní rozvoj a Ministerstvo obrany. Podklady jako urbanistické studie, územní prognóza a územně technické podklady jsou využívány pro tvorbu územních plánů. „*Umísťovat stavby, měnit využití území a chránit důležité zájmy v něm lze pouze na základě provedeného územního řízení a z něho vzešlého územního rozhodnutí: o umístění stavby, o využití území, o chráněném území nebo pásmu, o stavební uzávěře, o dělení nebo scelování pozemků. Vydává je stavební úřad*“ (Němec 2002, str. 14). Určitých konkrétních staveb se týká stavební řízení, na jehož základě pak stavební úřad vydá nebo nevydá stavební povolení (Němec, 2002).

3.4.1 Možné výhody parku

- Minimální hluk (kola nemají motory ani tvrdá plastová kolečka).
- Zanedbatelná finanční investice.
- Netřeba areál oplocovat.
- Areál by bylo možno v budoucnu bez jakýchkoli problémů zlikvidovat a využít jinak.
- Další možná alternativa využití volného času pro mládež.
- Možnost pořádat závody (zviditelnění jména města).
- Komunita nadšenců si park upravuje svépomocí (Dokument projektu Dirtpark Zubří, 2007).

Praktická část

4 Přípravná fáze

4.1 Cíl

V rámci bakalářské práce pod názvem „Analýza podmínek pro stavební realizaci bikeparku na Jindřichohradecku“ budou analyzovány základní podmínky výstavby bikeparku na oblast Jindřichohradecka. Cílem je především zjištění reálnosti stavby, stávajících vytyčených podmínek a na základě zjištěných informací sestavení managerského projektu pro výstavbu bikeparku, který bude předán MěÚ v Jindřichově Hradci a na jehož základě by se mohla uskutečnit případná výstavba bikeparku.

Zkoumány budou čtyři základní podmínky a to jsou: poptávková, prostorová, finanční a realizační podmínka. V poptávkové podmínce se zjišťuje, zda je vůbec o výstavbu bikeparku zájem a jaké jsou názory a postoje veřejnosti a úřadů k této možné stavbě. Základem prostorové podmínky je zkoumání vhodných pozemků a stanovení současné situace těchto pozemků. Výsledkem by mělo být vytipování nejvhodnějšího pozemku pro stavbu bikeparku. Ve finanční podmínce se budou hledat možnosti finančního zajištění stavby a stanovovat přibližné předpokládané náklady. Konečnou závěrečnou podmínkou bude realizační podmínka, v níž by měly být zohledněny všechny potřebné materiály a jiné vstupy nutné pro samotnou výstavbu.

4.2 Vymezení zkoumaného vzorku

Zkoumaný vzorek lze vymežit pouze u poptávkové podmínky. U ostatních podmínek nelze tento vzorek vymežit, neboť zde nelze předpokládat, že získané informace budou z nějaké skupiny či podobného vzorku. Prostorová, finanční i realizační podmínka se budou zkoumat v široké škále možností a bude při jejich zkoumání používáno mnoho informací z různých oblastí. Pouze tedy u poptávkové podmínky lze definovat vzorek. Tímto vzorkem budou pracovníci Městského úřadu v Jindřichově Hradci a veřejnost Jindřichova Hradce. Veřejnost bude zkoumaným vzorkem ankety, která stanovuje část poptávkové podmínky a tento vzorek bude rozdělen do dvou podvzorků a to na zákazníky cykloobchodů a cykloservisů a místní bikery BMX a MTB kol.

5 Metodika práce

Poptávková podmínka bude stanovena na základě tvorby ankety pro veřejnost. Anketa nepodává zcela validní informace, ale v tomto případě nelze zájem o výstavbu zjistit vhodnějším způsobem. Volena bude metoda dotazníku s mediátorem a to hlavně kvůli odbornosti některých výrazů, které budou v anketě použity a jejichž nepochopení by názory a tím i výsledky ankety velmi ovlivnilo. Mediátor tedy bude zajišťovat správné pochopení těchto výrazů a tím i použitelné výsledky ankety. Dotazník je přílohou bakalářské práce. Pro zjištění názoru městského úřadu bude použit vhodnější způsob a to forma osobního rozhovoru, jenž je v tomto případě zkoumání efektivnější.

Prostorová podmínka bude založena na spolupráci s Katastrálním úřadem v Jindřichově Hradci, s odbory MěÚ v J. Hradci a s místními bikery. Prostřednictvím intervua s pracovníky různých odborů městského úřadu a místními bikery budou stanovena možná vhodná místa pro výstavbu bikeparku.

Dle vyzpozorovaných často používaných metod financování v různých bikeparcích v ČR a dle ceníků firem, zabývajících se stavbou takovýchto parků budou určeny možnosti financování a stanoven přibližný rozpočet na stavbu bikeparku, což bude součástí finanční podmínky.

Realizační podmínka se bude zakládat na vytvoření plánu bikeparku, dle něhož se dají snáze stanovit potřebné vstupy pro stavbu. Tato podmínka bude zdrojem informací o sestavení parku, jednotlivých překážkách a doporučeních a součástí bude i vytvoření návrhu provozního řádu.

6 Analýza a hodnocení podmínek

Disciplíny jako freestyle MTB a BMX spadají do kategorie extrémních sportů. Závodí se jako při jakékoli jiné disciplíně, a proto je i nutné, aby vyznavači tohoto sportu měli i místo, kde by mohli trénovat a rozvíjet své dovednosti. Po celé republice rostou dirtparky, skateparky a kryté haly, které umožňují toto sportovní vyžití. Avšak v Jindřichově Hradci a jeho nejbližším okolí se bez velkého bádání může zjistit, že kromě rozpadlého skateparku u Billy zde nic takového není, přestože zde vyznavači tohoto sportu jsou ve velkém zastoupení. Dle zjištění je v Jindřichově Hradci spousta míst, na kterých se již místní mladí bikeři pokoušeli něco vytvořit. Jedná se však většinou o pár malých dirtů, či wallridů, které však z hlediska bezpečnosti nejsou v takovém stavu, v jakém by měly být. Takoveto malé pokusy staveb můžeme najít v parku u sídliště Vajgar (Řáholec), na Sládkově kopci, v lese směrem z Jindřiše k sídlišti Vajgar, ale hlavně na bývalé bikrosové dráze u sídliště Hvězdárna. Na této bývalé dráze můžeme vidět několik dirtů, wallride, hliněné klopenky, lavice a také jednu lávku. Další lávky je možné najít v lese kousek za sídlištěm Hvězdárna. Tyto místa však nejsou vyhovující a nejbližší bikepark je od Jindřichova Hradce cca 60 km a to v Třebíči. Pro mnohé je nemožné tuto vzdálenost častěji absolvovat, neboť je to velmi finančně i časově náročné.

6.1 Poptávková podmínka

Dle zjištěných informací je z pohledu městského úřadu názor na výstavbu bikeparku poněkud složitý. Město pro tento rok odsouhlasilo projekt skatepark, který má být vybudován poblíž benzínové pumpy Agip na sídlišti Nádraží. Tento projekt je finančně dost náročný, neboť pro jeho stavbu byla vybrána specializovaná firma ParkPilot. Skatepark bude využíván jak skateboardisty, tak i jezdci na BMX kolech. Pro vyznavače MTB kol však tento park není přímo předurčený, což je velmi často chybně z pozice města chápáno. Dle neoficiálního vyjádření některých pracovníků MěÚ by v budoucí době mohl případný projekt, na výstavbu bikeparku, být zařazen do jednání rady města, avšak až vyjádření rady města se považuje za platné rozhodnutí.

Zjištění zájmu veřejnosti o výstavbu bikeparku bylo provedeno pomocí ankety.

6.1.1 Anketa

Projekt ankety Bikepark Jindřichův Hradec

Anketní záměr a cíle

Anketní záměr

Záměrem ankety je zjištění stavu cyklistické scény v Jindřichově Hradci.

Cíl ankety

Hlavním cílem ankety je zjistit, zda město Jindřichův Hradec dostatečně podporuje cyklistiku a zda dostatečně zajišťuje využití volného času mladistvých, jejichž zájmem jsou novodobé cyklistické disciplíny jako freestyle apod.

Dílčí cíle

DC 1 zjištění zájmu o jednotlivé typy cyklistiky ve městě

DC 2 zjištění míry podpory města vůči cyklistice

DC 3 zjištění zájmu o výstavbu nového parku na podporu rozvoje moderní cyklistiky

Anketní soubor

Pro tuto anketu byly zvoleny dva základní soubory. První základní soubor bude tvořit část zákazníků cykloobchodů a cykloservisů v Jindřichově Hradci. Druhým základním souborem bude specifická skupina Jindřichohradeckých jezdců na MTB a BMX kolech. Budou tudíž bráni v potaz jak běžní zákazníci, kteří budou podávat informace z externího pohledu, tak zainteresovaní, v jejichž samotném zájmu je vybudování nového parku. Jelikož není možné zjistit počet všech zákazníků cykloobchodů a cykloservisů, zúčastní se této ankety 100 respondentů navštěvujících různé cykloobchody a cykloservisy v Jindřichově Hradci a dále pak 30 respondentů ze specifické skupiny Jindřichohradeckých jezdců. Anketa se bude realizovat během pěti týdnů v měsících únor až březen 2008 a to na bývalé bikrosové dráze u sídliště Hvězdárna, kde bude osloveno 30 respondentů ze specifické skupiny a v následujících cykloobchodech a servisech:

Bike Sport Joma, Václavská 544/III, 377 01 Jindřichův Hradec,

Cyklo Sport Hájek, Jarošovská 53, 377 01 Jindřichův Hradec,

Cykloport Galík, Dělnická 905, 377 01 Jindřichův Hradec,
P + V Cykloservis, náměstí Míru 8, 377 01 Jindřichův Hradec,

kde v každém z těchto zařízení bude osloveno 25 respondentů v čase od 9:00 do 17:00 hod. Pro oba základní soubory bude použita technika rozhovoru a jako nástroj ankety bude použit anonymní dotazník s mediátorem.

Technika a nástroje ankety

Pro tuto anketu bude použita technika rozhovoru a nástrojem bude dotazník s mediátorem.

CÍL 1 zjištění zájmu o jednotlivé typy cyklistiky ve městě
otázka: Věnujete se nějakému druhu cyklistiky? Chtěl (a) byste se věnovat nějakému druhu cyklistiky, pokud by zde pro to byly vhodné podmínky?
znak: 1, 2

CÍL 2 zjištění míry podpory města vůči cyklistice
otázka: Obodujte, na kolik si myslíte, že město Jindřichův Hradec podporuje zdejší cyklistiku.
znak: 6

CÍL 3 zjištění zájmu o výstavbu nového parku na podporu rozvoje moderní cyklistiky
otázka: Myslíte si, že je v zájmu cyklistů a města vybudovat speciální místa, určená různým druhům cyklistiky a přispět tak k větší bezpečnosti občanů i jezdců? Znáte nějaká místa v Jindřichově Hradci, která k tomu jsou určena? Byli byste pro výstavbu speciálního parku pro MTB a BMX kola (bikeparku)?
znak: 3, 4, 5,

	znak	
cíl	DC 1	1, 2
	DC 2	6
	DC 3	3, 4, 5
	celkem	6

Zpracování anketních dat

Organizace ankety

co	kdo	kde	únor – březen 2008																																						
			14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17						
1	A	+	•	•																																					
2	B	+			•	•																																			
3	C	-						•	•																																
4	C	+																																							
5	C	+																																							

Kódovací klíč „co“

1 práce na projektu ankety

2 pořízení záznamových archů pro sběr dat

3 realizace ankety

4 zpracování ankety

5 práce na zprávě o anketě

Kódovací klíč „kdo“

A člen řešitelského týmu

B administrátorka ankety

C mediátor

Kódovací klíč „kde“

+ pracoviště administrátorky

- cykloobchody a cykloservisy, bývalá bikrosová dráha

Vyhodnocení ankety

Zpracování a vyhodnocení ankety proběhlo ve dnech 14. – 17. března. Vyhodnocovány byly jednotlivé otázky i celkové dílčí cíle a to pro každý anketní soubor zvlášť. Během ankety bylo zjištěno, že bydliště je bezvýznamný identifikační znak, a proto se na něj ve vyhodnocení nebude brát zřetel. Důvodem je zjištění, že názor oslovených respondentů, s jiným bydlištěm než v Jindřichově Hradci, je stejně důležitý, jako názor respondentů, žijících v Jindřichově Hradci, neboť všichni respondenti mají bydliště přímo ve městě nebo nedaleko města, nebo jsou studenty škol v Jindřichově Hradci či ve městě nebo poblíž vlastní rekreační chalupy. Tudíž i těchto všech respondentů se anketa týká.

1. anketní soubor (zákazníci cykloobchodů a cykloservisů)

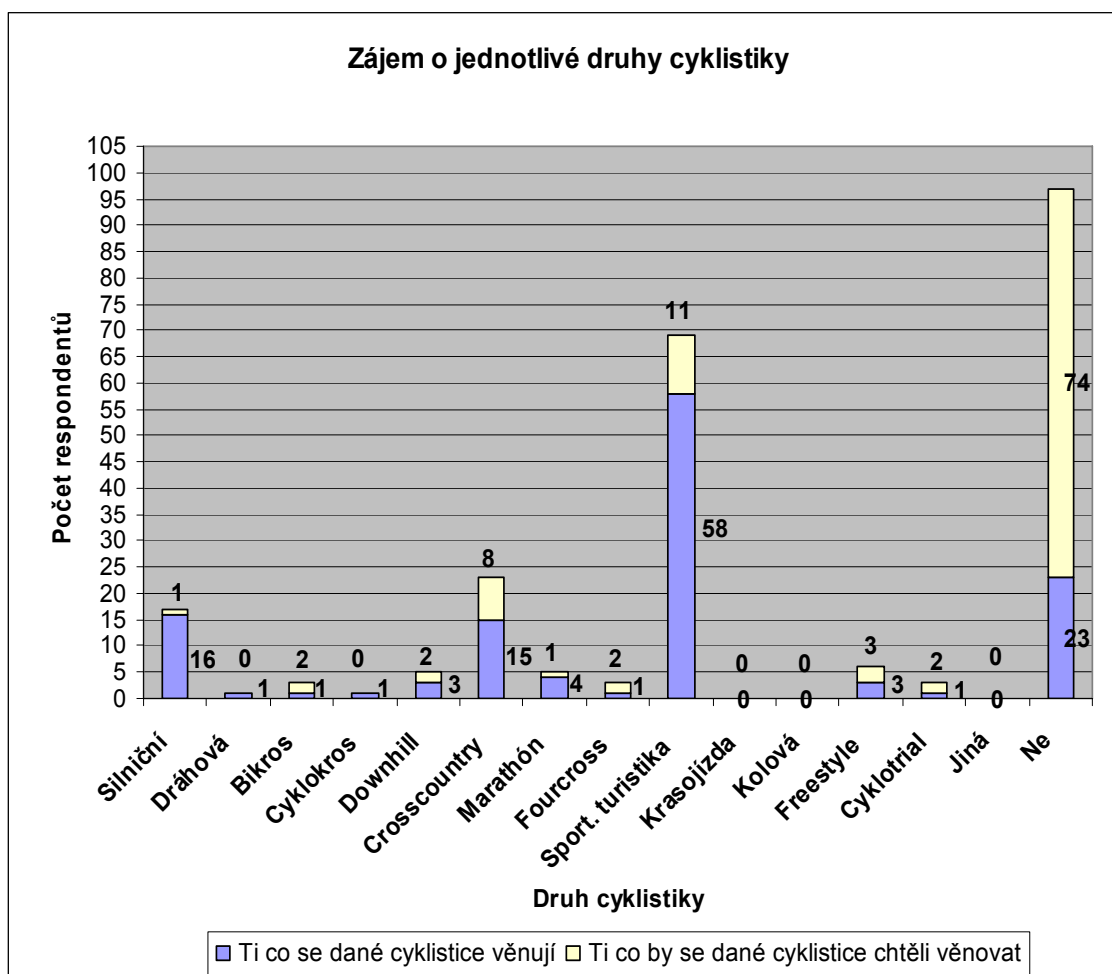
Tento anketní soubor tvoří 100 náhodně oslovených respondentů. Během realizace ankety bylo osloveno 69 mužů a 31 žen ve třech věkových kategoriích. A) kategorie 0 – 20 let, B) kategorie 21 – 50 let, C) kategorie 51 a více. Obsazení v těchto kategoriích bylo následující: kategorie A) čítá 8 respondentů, kategorie B) 69 respondentů a kategorie C) čítá 23 respondentů. Dohromady těchto 100 respondentů bylo osloveno ve čtyřech cykloobchodech či cykloservisech a to jednotlivě po 25 respondentech v každém zařízení. Rozvržení sběru dat bylo v rámci 8 hodin v každém zařízení, kdy byli osloveni přibližně tři respondenti během každé hodiny. V některých případech bylo nutné tento počet zvýšit, neboť měsíc únor a březen je pro cyklistiku teprve přípravným obdobím a zákazníků tudíž není tak velký počet jako v letních měsících. Z důvodů nutnosti rekonstrukce prodejny Bike Sport Joma musela být doba sběru dat prodloužena, a přizpůsobena datu jejich otevření prodejny. Z důvodů velkého vlivu této prodejny na Jindřichohradeckém trhu s koly bylo toto prodloužení nutné.

1. dílčí cíl (zjištění zájmu o jednotlivé typy cyklistiky ve městě)

Pro toto zjištění byly respondentům položeny dvě otázky: (č. 1) Věnujete se nějakému druhu cyklistiky? (č. 2) Chtěl (a) byste se věnovat nějakému druhu cyklistiky, pokud by zde pro to byly vhodné podmínky?

Cílem dvou položených otázek bylo zjistit, který druh cyklistiky respondenti nejvíce provozují a o které druhy by byl zájem, ale nejsou zde pro něj vhodné podmínky. Aby výsledky byly přehledné, byl sestaven graf, který zachycuje obě skutečnosti najednou, tedy kolik respondentů provozuje jednotlivé typy cyklistiky a kolik respondentů má zájem i o jiný druh, anebo o stejný druh, ale byli by i pro případné zlepšení podmínek.

Graf č. 1: Zájem o jednotlivé druhy cyklistiky 1



Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen

Z grafu č. 1 je vidět, že nejvíce, tj. 58 oslovených respondentů se věnuje sportovní turistice nebo se cyklistice vůbec nevěnuje, což uvedlo 23 dotázaných. Nezanedbatelná jsou také silniční a crosscountry cyklistika. Většina dotázaných se již nechce věnovat jiné cyklistice, než se doposud věnuje a to je především z důvodů věku. Lidé středního a důchodového věku již o tuto možnost většinou nemají zájem. Pouze

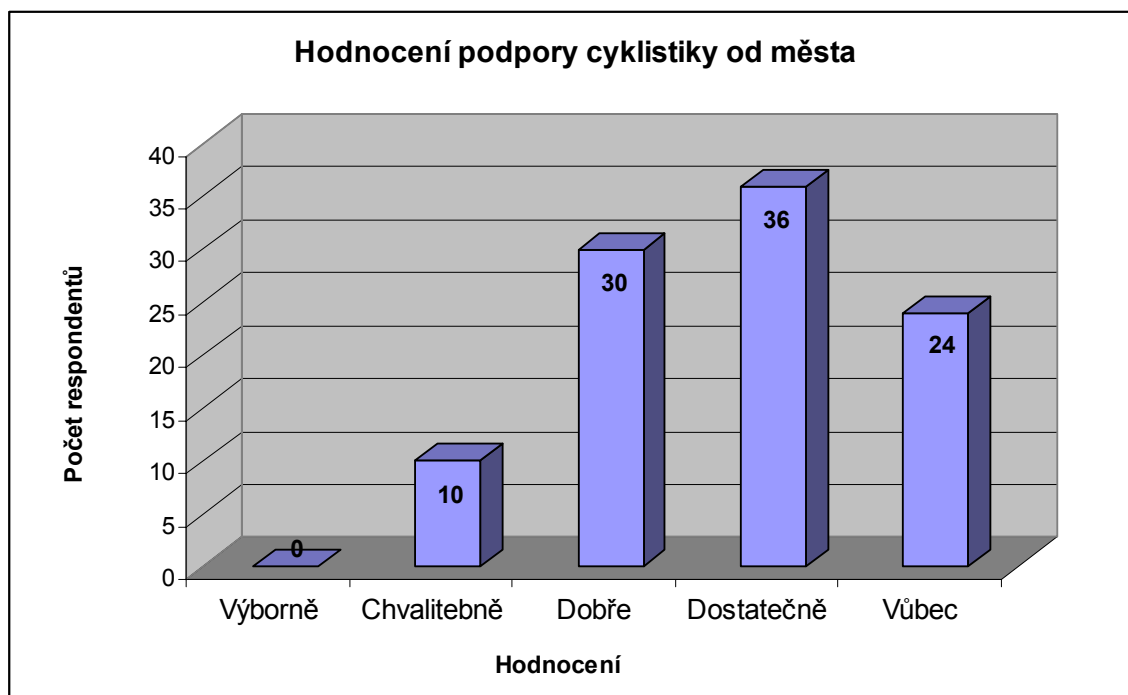
malý vzorek všech dotázaných uvedl jako tuto možnost sportovní turistiku a crosscountry. Z tohoto grafu je tedy zřejmé, že většina zákazníků cykloservisů a cykloobchodů ze vzorku se věnuje sportovní turistice, pro níž je důležité budování a rozšiřování cyklostezek.

2. dílčí cíl (zjištění míry podpory města vůči cyklistice)

Pro toto zjištění byla položena otázka: (č. 6) Obodujte, na kolik si myslíte, že město Jindřichův Hradec podporuje zdejší cyklistiku?

Hodnocení toho, jak město podporuje zdejší cyklistiku, bylo formulováno dle školního hodnocení. Výjimkou byla možnost nedostatečně, místo níž byl zařazen pojem vůbec. Při realizaci ankety bylo od respondentů upozorněno na to, že známky neodpovídají přesnému hodnocení. Pokud někdo hodnotil podporu od města čtyřkou, bylo tím myšleno, že podpora není skoro žádná a to je ve slovním hodnocení pojmem dostatečně nepřesně definováno. Při vyhodnocení se tedy bere v potaz upozornění od respondentů.

Graf č. 2: Hodnocení podpory cyklistiky od města 1



Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen 2008.

Výsledkem zjišťování na základě grafu č. 2 je tedy názor, že město Jindřichův Hradec velmi málo podporuje cyklistiku. Nejvíce, tj. 36 % respondentů udalo známku 4, tedy si myslí, že podpora od města je téměř nulová. O něco méně respondentů ohodnotilo podporu cyklistiky městem známkou dobře. Menší, avšak na tento vzorek dost velká účast tj. 24 % dotázaných je u hodnocení 5, tedy že město nepodporuje cyklistiku vůbec. Shrnutím této výzkumné otázky je tvrzení, že město Jindřichův Hradec velmi málo podporuje cyklistiku a mnoho lidí je velmi nespokojeno. Důkazem toho jsou i názory dotázaných, které uváděli v otázce číslo 7, jež byla otevřena pro jejich názory či připomínky. Proto je vyhodnocení této otázky zařazeno jako přídavek k druhému dílčímu cíli. Ze 100 oslovených respondentů jich 37 uvedlo svůj názor či postoj k tomuto tématu. Zbytek, 63 respondentů se k tématu nevyjádřilo. V největším zastoupení je názor, že město by mělo více podporovat cyklistiku a stavbu cyklostezek. Každý názor je však tak individuální, že není možné všechny zařadit do určitých kategorií, a proto jsou zde uvedeny všechny jednotlivé názory respondentů, dle čísla jejich dotazníku.

Komentáře k otázce č. 7

5. Více zapojit mládež do cyklistiky.
9. Větší podpora budování cyklostezek.
10. Více dbát na bezpečnost starých lidí a dětí.
11. Nutné budovat cyklostezky přes Jindřichův Hradec.
16. Město by mělo více podporovat jiné sporty než hokej a fotbal.
22. Lépe organizovat cykloturistické oddíly.
24. Viditelná absence cyklistiky v dopravní politice. Nedostatek spolupráce s MTB cyklistikou.
30. Pokračovat v budování cyklostezek.
33. Měly by se používat zpětná zrcátka, měla by být lepší finanční dostupnost trojkolek pro staré lidi.
34. Nezájem města o podporu MTB cyklistů.
35. Zlepšit přístup k cyklistice.
36. Lepší možnosti využití pro cyklistiku.

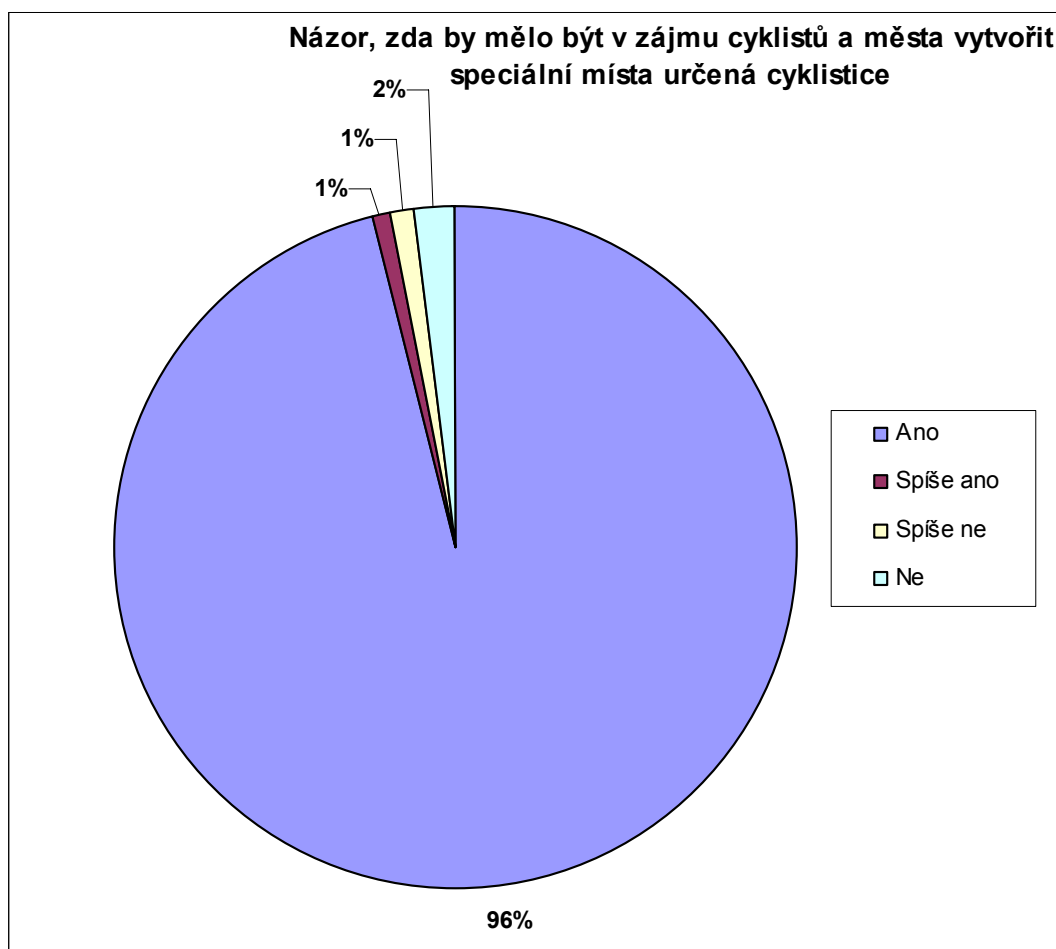
37. Měl by být levnější spinning.
40. Málo poskytovaných peněz pro cyklistické kluby.
42. Musíte zvětšit vzorek pro tuto anketu.
43. Větší podpora cyklistiky.
47. Omezit pohyb cyklistů na silnicích 1. tříd.
48. Zlepšit přístup k cyklistice, podpora by měla být větší.
52. Zbudovat nové cyklostezky po městě.
53. Zbudovat cyklostezky po městě.
54. Řidiči aut jsou neohleduplní vůči cyklistům.
55. Více podpořit stavbu cyklostezek.
63. Větší podpora cyklistiky – budování cyklostezek.
68. Nedostatečná podpora města vůči cyklistice.
69. Nedostatečná podpora města vůči cyklistice.
71. Více podporovat stavbu cyklostezek.
74. Měla by zde být větší podpora cyklistiky.
75. Více podporovat stavbu cyklostezek.
76. Město by mělo dělat větší náhled na cyklistiku a neházet všechny druhy do jednoho pytle.
79. Město by mělo více podporovat cyklistiku.
85. Měly by se zastavit dotace pro výstavbu hřišť (fotbal) a začít více podporovat rozvoj cyklistiky.
90. Nedostatečná podpora města vůči cyklistice.
91. Město by mělo více podporovat cyklistiku.
92. Více podporovat cyklistiku – stavba cyklostezek.
93. Více podporovat stavbu speciálních míst, určených dětské cyklistice.
98. Město by mělo více podpořit budování cyklostezek přes město, které budou určeny pro dopravu, ne jen pro turismus.
99. Město by mělo více podpořit budování cyklostezek.

3. dílčí cíl (zjištění zájmu o výstavbu nového parku na podporu rozvoje moderní cyklistiky)

K tomuto zjištění byly vytvořeny tři otázky, které zachycují názory respondentů v oblasti budování míst pro cyklistické vyžití. Tyto otázky jsou: (č. 3) Myslíte si, že je v zájmu cyklistů a města vybudovat speciální místa, určená různým druhům cyklistiky a přispět tak k větší bezpečnosti občanů i jezdců? (č. 4) Znáte nějaká místa v Jindřichově Hradci, která k tomu jsou určena? (č. 5) Byli byste pro výstavbu speciálního parku pro MTB a BMX kola (bikeparku)?

Pro otázku č. 3 byl vytvořen graf č. 3, který uvádí jednotlivé názory dotázaných v procentech.

Graf č. 3: Názor, zda by mělo být v zájmu cyklistů a města vytvořit speciální místa určená cyklistice 1

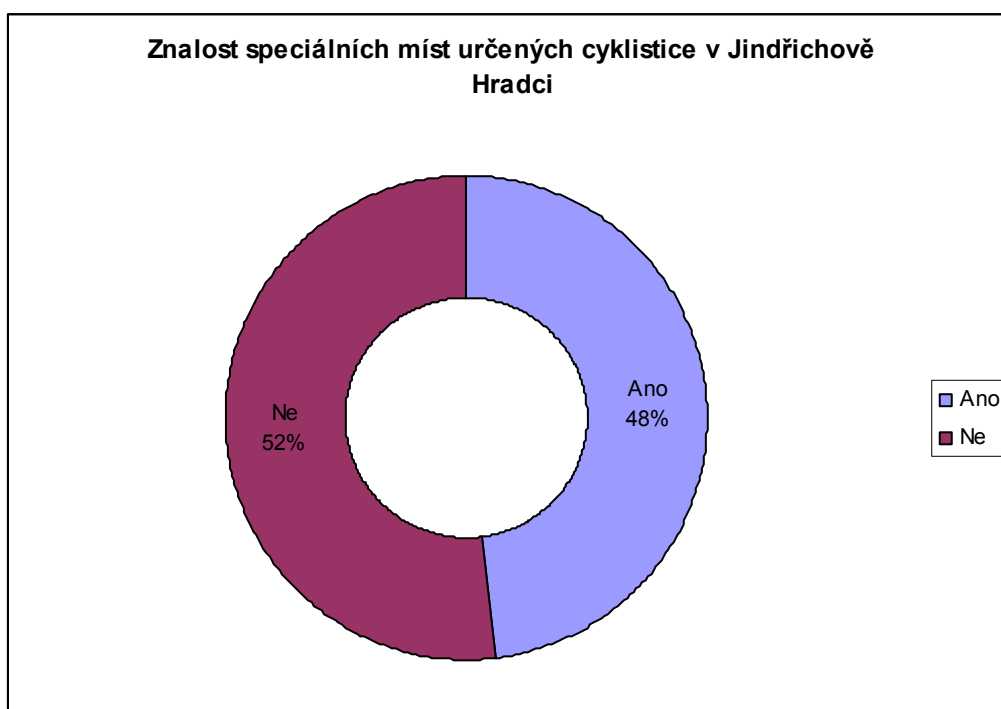


Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen 2008.

Názor dotázaných je téměř jednoznačný. 96% všech dotázaných si myslí, že cyklisté a město by se měli zajímat o to, zda je bezpečnost občanů i jezdců dostatečná a mělo by být v jejich zájmu budování nových speciálních míst. Pouze 1 % dotázaných si tuto skutečnost nemyslí.

Otázka číslo 4 byla určena pro zjištění znalosti speciálních míst určených cyklistice v Jindřichově Hradci.

Graf č. 4: Znalost speciálních míst určených cyklistice v Jindřichově Hradci 1



Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen 2008.

Z grafu č. 4 je zřejmé, že téměř polovina tj. 48 % dotázaných respondentů dokáže uvést nějaké místo určené cyklistice v Jindřichově Hradci a druhá polovina dotázaných ve většině případů vůbec netuší, že zde nějaká speciální místa jsou. Pro respondenty, kteří odpověděli ano, byla tato otázka otevřená, a měli tudíž možnost znalost některých speciálních míst uvést. Z těchto 48 % respondentů uvedli všichni nějaké místo a někteří uvedli i více možností. Pro vyhodnocení znalosti těchto míst byla tato místa rozdělena do následujících kategorií:

Billa = rozpadlý skatepark u Billy

Děbolín = cyklostezka směrem na Děbolín

Fruko = cyklostezka směrem na Fruko

Hradec = cyklostezka přes město Jindřichův Hradec

Hvězdárna = bývalá bikrosová dráha u sídliště Hvězdárna, lesík za sídlištěm Hvězdárna

Landštějn = cyklostezka směrem na Landštejn

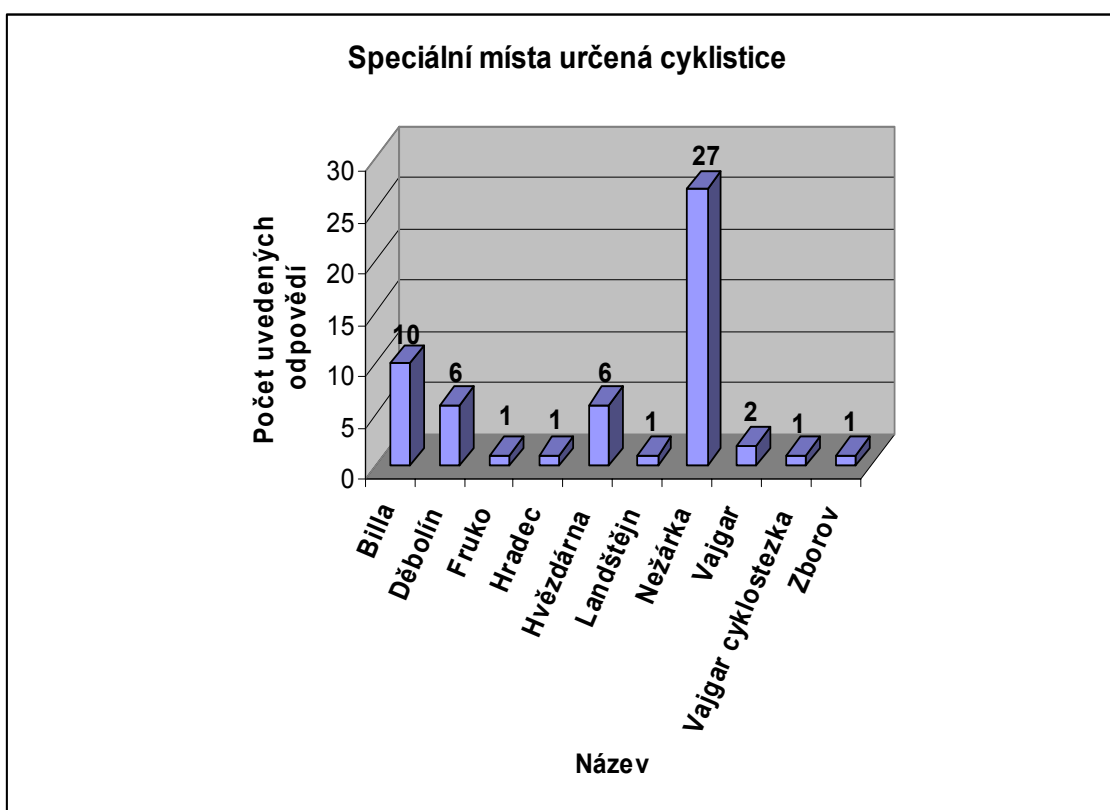
Nežárka = cyklostezka u řeky Nežárky

Vajgar = park u sídliště Vajgar

Vajgar cyklostezka = cyklostezka kolem rybníku Vajgar

Zborov = dopravní hřiště Zborov

Graf č. 5: Speciální místa určená cyklistice 1



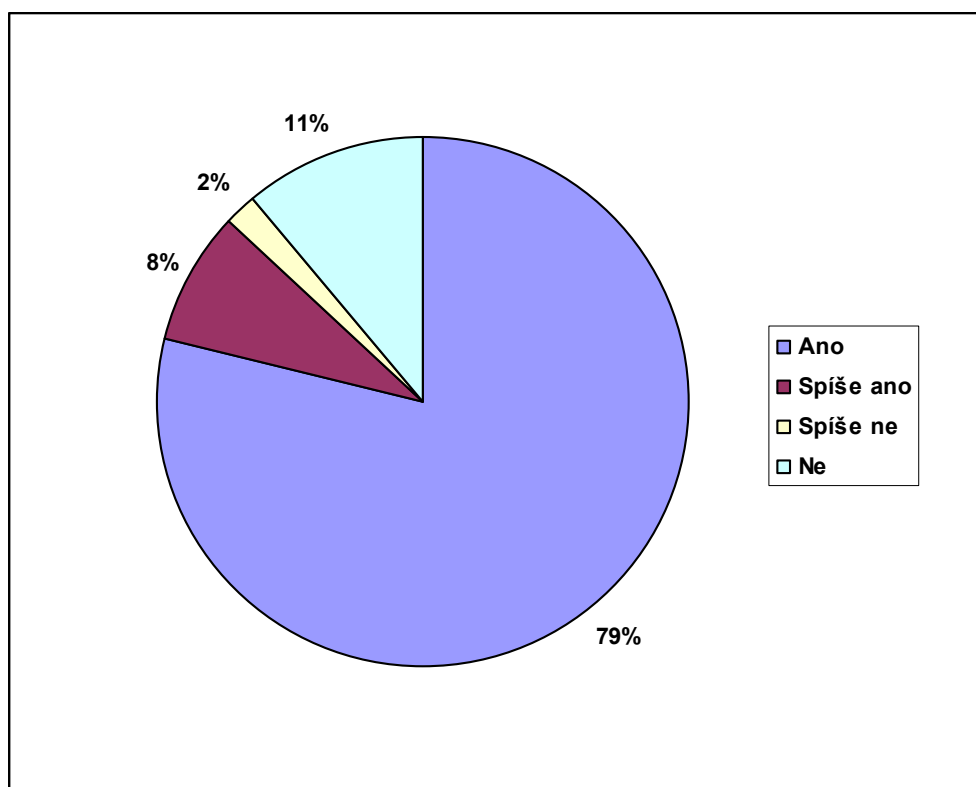
Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen 2008.

Naprosto jednoznačná byla znalost Cyklostezky u řeky Nežárky, z pohledu respondentů je však tato cyklostezka zbytečná, jelikož je velmi krátá a nenaplnuje tím zcela požadavky turistické cyklistiky. Již méně známým místem je skatepark u Billy,

který byl uveden 10 respondenty. Tento mini skatepark je v dezolátním stavu a pro místní bikery je z hlediska bezpečnosti naprosto nevhodný. 6 respondentů uvedlo také cyklostezku směrem na Děbolín a bývalou bikrosovou dráhu u sídliště Hvězdárna. Tuto bývalou bikrosovou dráhu však nespravuje město, jelikož je pozemek v osobním vlastnictví. Vše co na bývalé dráze vzniká je zásluha místních bikerů. Ostatní uvedená místa jsou ve velmi malém zastoupení. Jiná místa nebyla respondenty uvedena.

Otázka č. 5 již byla speciálně zaměřena na problematiku výstavby nového parku pro BMX a MTB kola.

Graf č. 6: Výstavba nového parku pro BMX a MTB kola 1



Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen 2008.

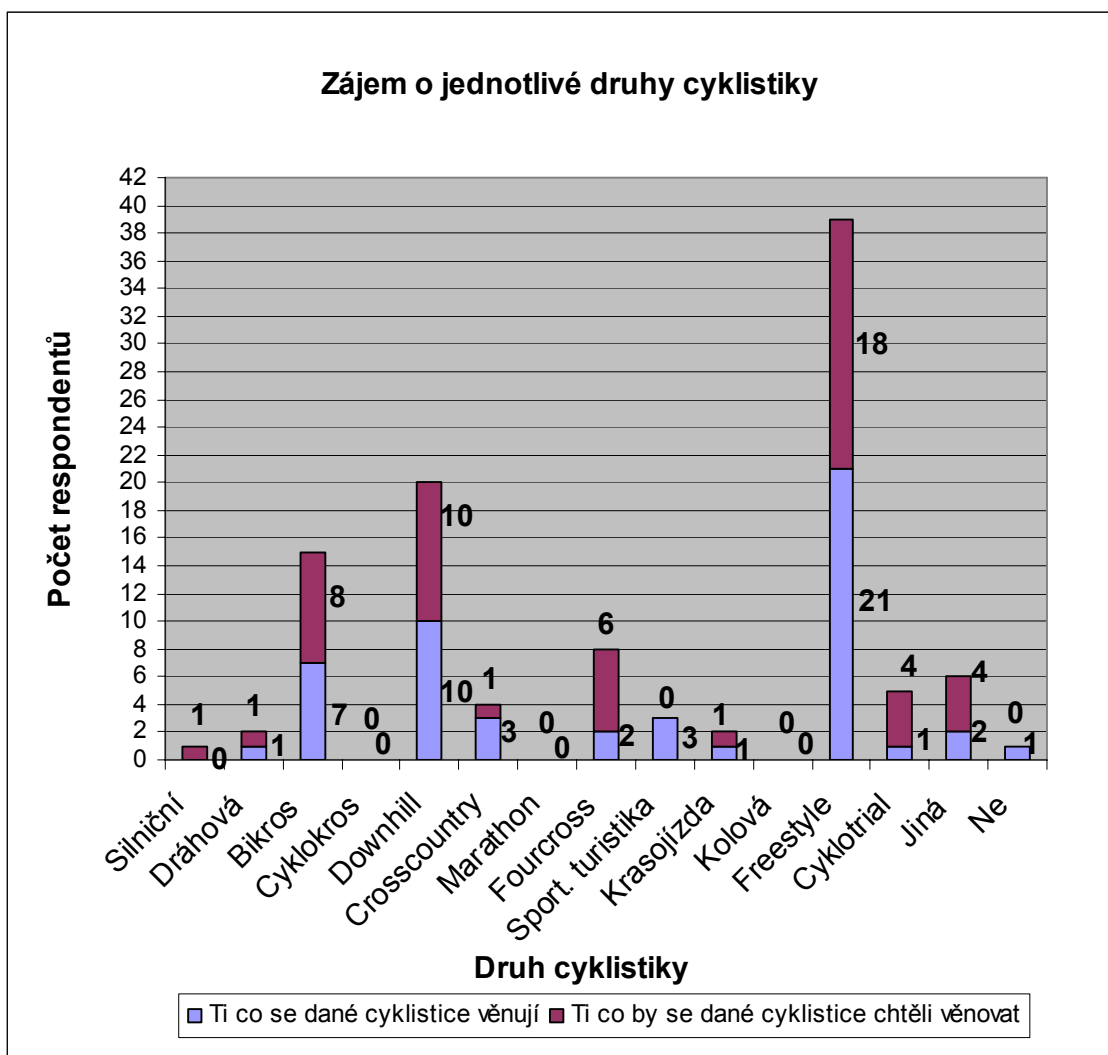
Z grafu č. 6 je zřejmé, že převážná většina, to jest 79 % dotázaných je pro výstavbu nového parku pro BMX a MTB kola. Bylo vyzorováno, že mezi 11 % těch, kteří nejsou pro tuto výstavbu, je nejvíce respondentů ve věkové kategorii 51 a více a zdůvodněním ve většině těchto případů je, že se jich to už netýká, a proto uvádí ne. Tímto se jen poukazuje na to, že respondenti této věkové kategorie mohou velmi ovlivňovat výsledky ankety.

2. anketní soubor (jezdci BMX a MTB kol)

Tento anketní soubor tvoří 30 respondentů z nichž všichni jsou muži a pohybují se ve věku od 12 do 23 let. Sběr dat byl proveden na bývalé bikrosové dráze u sídliště Hvězdárna. Tento sběr byl prováděn v různých dnech, neboť přítomnost těchto respondentů na bikrosové dráze byla ovlivňována počasím. Celkový sběr dat trval 3 dny.

1. dílčí cíl (zjištění zájmu o jednotlivé typy cyklistiky ve městě)

Graf č. 7: Zájem o jednotlivé druhy cyklistiky 2

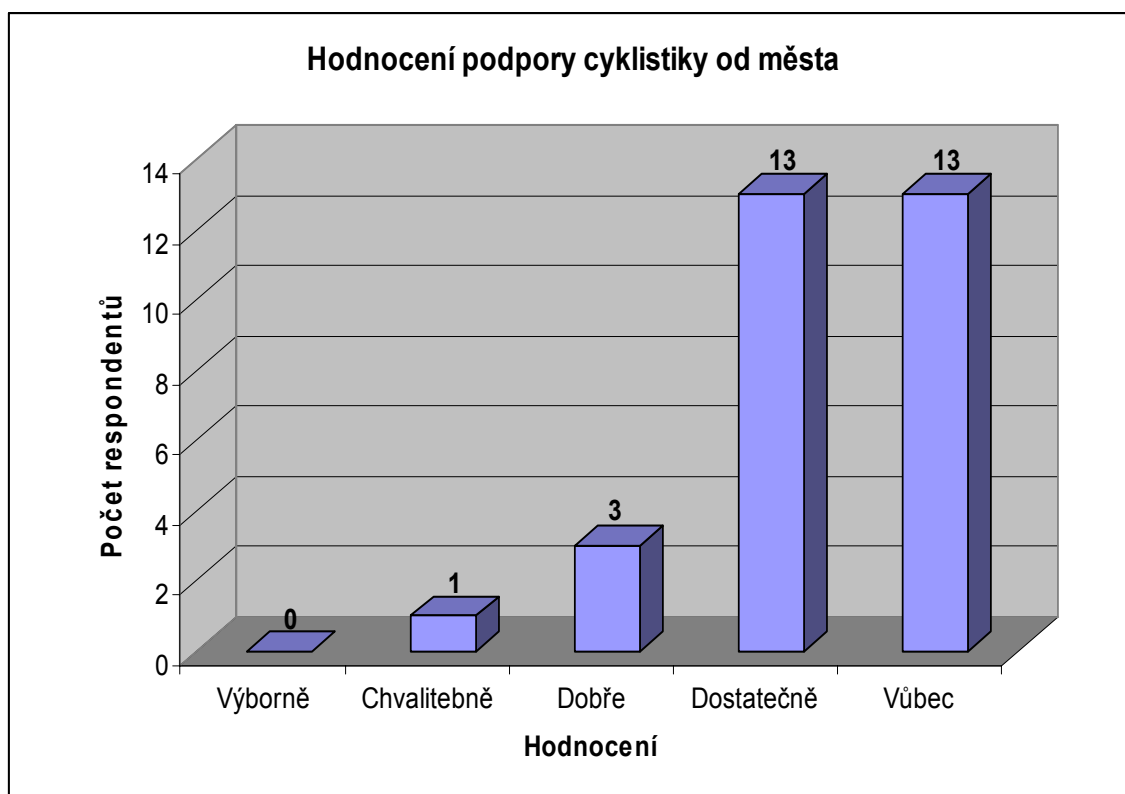


Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen 2008.

Z grafu č. 7 je zřejmé, že nejvíce dotázaných se věnuje freestylu. Tomuto stylu ježdění by se i z nejvíce dotázaných chtělo věnovat. 21 zájemců, to je již dostatečný počet, jenž si zaslouží mít místo, kde by mohli jezdit. Nemalý zájem je také o downhill (sjezd) a bikros. Ani pro tyto druhy cyklistiky však v Jindřichově Hradci není vyhraněné místo. Na grafu je vidět, že v Jindřichově Hradci a nejbližším okolí je velký zájem o tyto moderní druhy cyklistiky. Vzorek těchto 30 respondentů je jen zlomkem toho, kolik zájemců na Jindřichohradecku o tyto druhy cyklistiky je. Pro tuto anketu je však velmi obtížné oslovit tak velký vzorek zájemců, vzhledem k tomu, že jsou všichni rozptýleni po různých místech Jindřichova Hradce a je v podstatě nemožné všechny zastihnout.

2. dílčí cíl (zjištění míry podpory města vůči cyklistice)

Graf č. 8: Hodnocení podpory cyklistiky od města 2



Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen 2008.

Tito mladí vyznavači moderních cyklistických disciplín naprosto nekompromisně uvedli své názory, což je zřejmé z grafu. Dle jejich názoru město naprosto ignoruje podporu cyklistiky. 13 % respondentů, jež uvedlo hodnocení

dostatečně uvedlo tuto skutečnost proto, že město přislíbilo výstavbu nového skateparku, což je pro jezdce BMX kol místo, určené k jejich vyžití. Avšak ani výstavba nového skateparku není dostatečná podpora na tak velké město jako je Jindřichův Hradec. Důvodem proto byla i odpověď dalších 13 % respondentů, kteří uvádí, že podpora od města není v Jindřichově Hradci žádná. Jako v předchozím anketním souboru je i zde zařazena otázka číslo 7 a podrobně uvedeny všechny názory respondentů dle čísla jejich dotazníku. Z 30 dotázaných uvedlo 19 svůj názor a 11 se nevyjádřilo. Z těchto názorů je opět zřejmé, že město zanedbává podporu cyklistiky. Názory těchto respondentů poukazují na to, že i takto velmi mladí lidé se potřebují realizovat a vidí situaci v Jindřichově Hradci stejně jako předešlý anketní soubor složený především z dospělých respondentů.

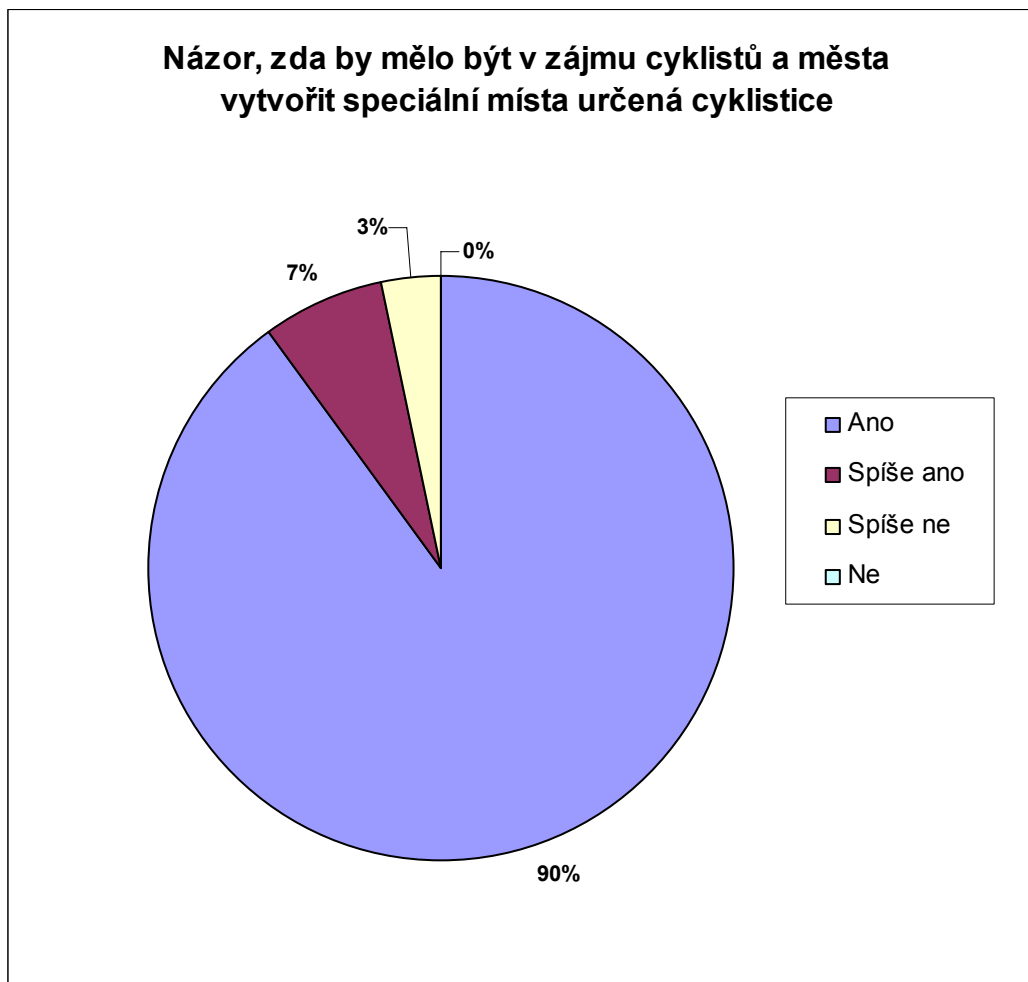
Komentáře k otázce č. 7

1. Podpora od města je velmi chudá a podporuje jen některé týmy a pro diváka neatraktivní disciplíny. Bohužel jsou upřednostňovány jiné sporty.
2. Podle mě by město mělo více investovat do oblasti cyklistiky (ne pouze cyklostezky) a ne se soustředit jen na výstavbu a neustálé upravování a rekonstrukce fotbalových stadiónů a podobných objektů.
3. Finance na výstavbu skateparku jsou již schváleny, výstavba je přislíbena, všechno však zatím vázne. Je škoda, že město podporuje hlavně tenis a hokej a na ostatní sporty zapomíná.
4. Situace v Jindřichově Hradci je pro downhill a freestyle velmi špatná, podmínky nevyhovují těmto sportům, stavba bikeparku by situaci velmi zlepšila.
6. Měli už by začít něco dělat.
9. Byli bychom moc rádi, kdyby v Jindřichově Hradci byly dirty (skoky z hlíny) a skatepark.
10. Postavte ten park.
11. Město investuje do fotbalu, házené, hokeje, ale o kolech tu vůbec není řeč. Měli by to změnit.
12. Byl bych rád, kdyby se tu vyskytovala místa určená pro BMX a MTB cyklistiku.

16. Jsem pro výstavbu bikeparku.
19. Myslím, že by město mělo udělat něco proto, aby měla mládež, kde trávit svůj čas.
20. Myslím, že se město věnuje cyklistice, ale právě jen jednomu z mnoha druhů a ostatní sotva znají. Ale myslím, že se to zlepší, když už se chystá výstavba skateparku.
21. Postoj úřadů by měl být vstřícnější a chápavější.
23. Myslím, že už je opravdu na čase, aby město něco začalo dělat, protože i v mnohem menších městech jsou skateparky nebo bikeparky.
24. Jsem rád, že se alespoň někdo o toto zajímá.
25. V zájmu města je podporovat především asfaltové stezky pro cyklisty a jiné, ale nepodporuje výstavbu lesních singl tracků, které jsou pro bikera zajímavější a zábavnější.
27. Město by mělo myslet i na jinou kategorii cyklistů, než je XC a silnice a není fér nám zakazovat jezdit tam, kde nikoho neohrožujeme.
29. Měl by se zlepšit přístup města k cyklistice, o kterou se zajímáme.
30. Město by mělo brát více v úvahu zájmy všech.

3. dílčí cíl (zjištění zájmu o výstavbu nového parku na podporu rozvoje moderní cyklistiky)

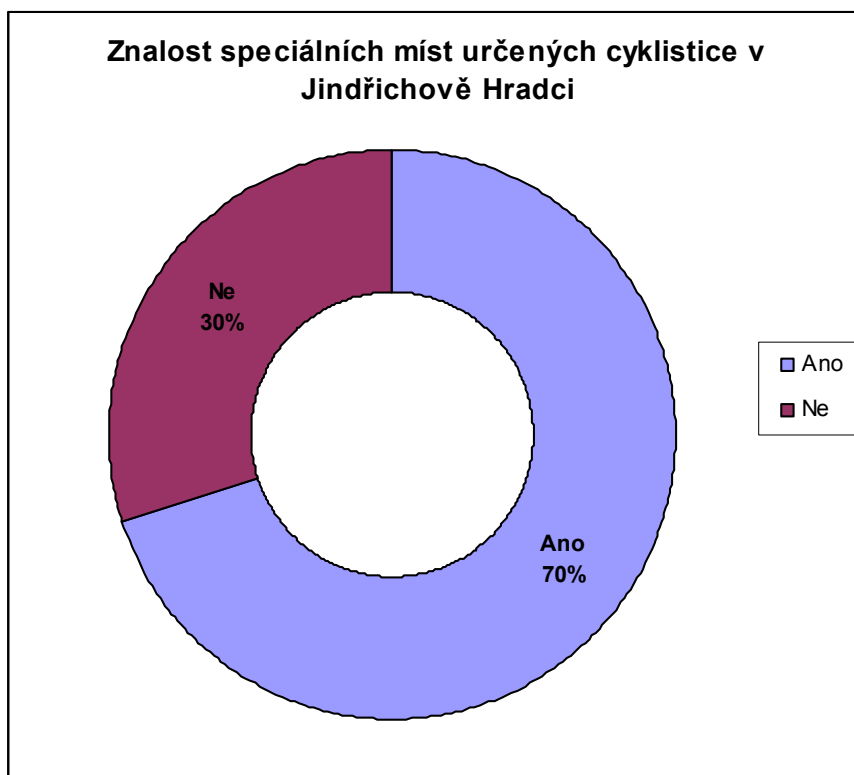
Graf č. 9: Názor, zda by mělo být v zájmu cyklistů a města vytvořit speciální místa, určená cyklistice 2



Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen 2008.

Tato otázka je také dle názorů respondentů zcela jednoznačná. 90 % dotázaných má stejný názor a to, že město a cyklisté by se měli starat o to, zda v Jindřichově Hradci budou existovat místa určená cyklistice. 2. anketní soubor má tedy v této otázce stejný názor jako anketní soubor číslo 1.

Graf č. 10: Znalost speciálních míst, určených cyklistice v Jindřichově Hradci 2



Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen 2008.

Z 30 dotázaných uvedlo 70 % nějaké místo speciálně určené pro cyklistiku. Zbýlých 30 % se k této otázce nevyjádřilo. Tato speciální místa byla opět rozdělena do kategorií, jako v předchozím anketním souboru s tím, že bylo přidáno jedno nové místo, které v předchozím anketním souboru nebylo zmíněno, a odebrána místa, která nebyla zmíněna v tomto anketním souboru:

Billa = rozpadlý skatepark u Billy

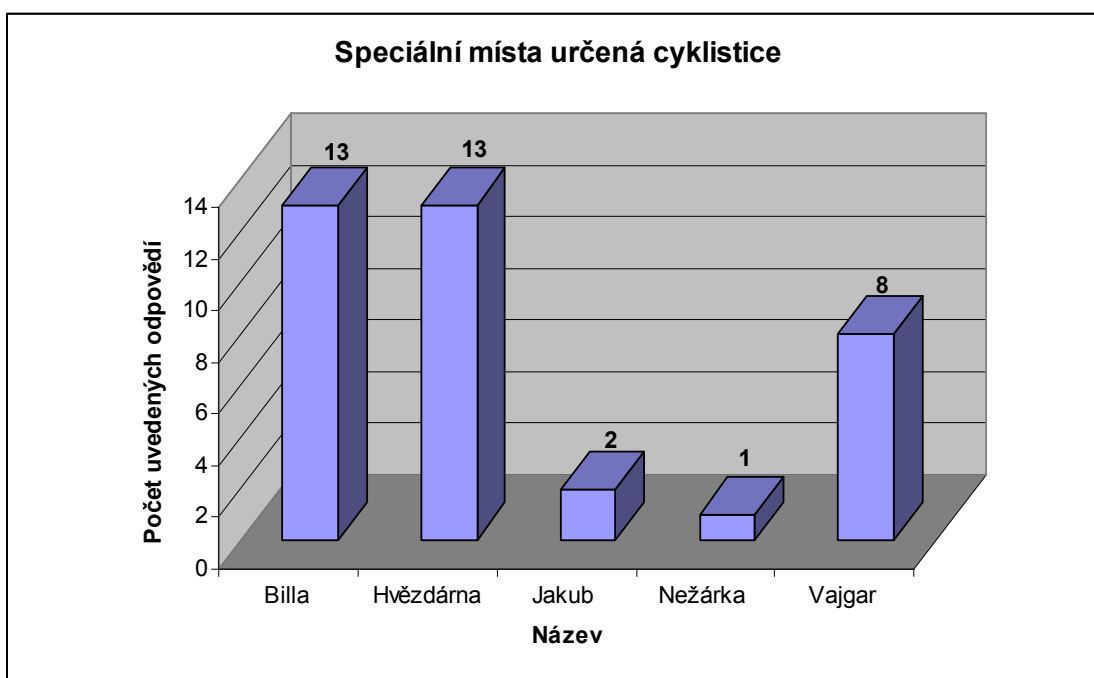
Hvězdárna = bývalá bikrosová dráha u sídliště Hvězdárna, lesík za sídlištěm Hvězdárna

Jakub = malý sjezd v parku

Nežárka = cyklostezka u řeky Nežárky

Vajgar = park u sídliště Vajgar

Graf č. 11: Speciální místa určená cyklistice 2

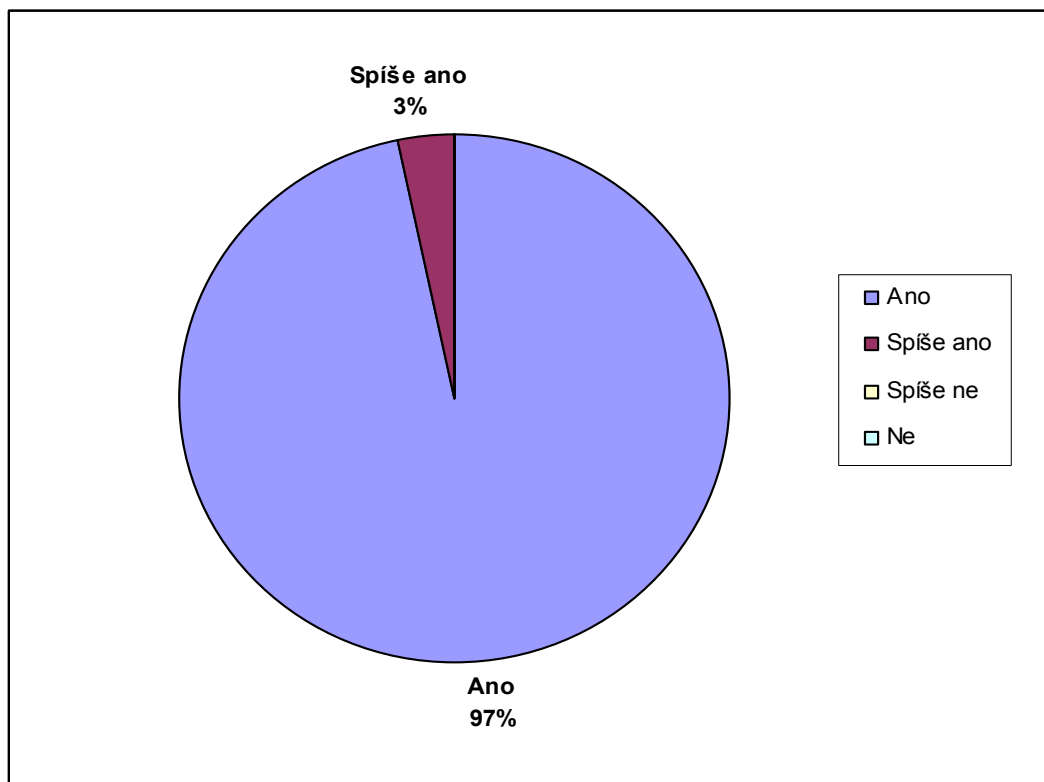


Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen 2008.

Dle grafu č. 11 je zřejmé, že nejvíce zmiňovaná místa jsou skatepark u Billy a bývalá bikrosová dráha u sídliště Hvězdárna, jež uvedlo 13 respondentů. Tato místa zároveň oslovení respondenti sami nejvíce využívají. Obě dvě místa jsou však pro jejich sportovní vyžití nedostatečně upravená a mnohdy pro ně mohou rozbité překážky představovat i nebezpečí. Překážky skateparku u Billy si však mladí jezdci těžko mohou sami opravit, alternativou však bude výstava nového skateparku. Pozemek bývalé bikrosové dráhy patří soukromému majiteli a bez jeho povolení není možné na tomto pozemku dělat nějaké větší úpravy. Velmi známým a neméně využívaným místem je i lesík za sídlištěm Hvězdárna, který využívají především jezdci downhillu a freeridu. Tito jezdci však od města a lesů nedostali povolení k dalšímu provozování těchto sportů a budování přírodních překážek v tomto lesíku (viz kapitola č. 4.3). Neméně známým místem je i park u sídliště Vajgar, který uvedlo 8 respondentů a jež je jedním z mála možností, kde se může mladý člověk realizovat při rozvíjení svých dovedností v oblasti freestylového ježdění. Dle zjištění již žádná jiná místa, než která byla uvedena v Jindřichově Hradci nejsou.

Následující graf znázorňuje zájem o výstavbu bikeparku.

Graf č. 12: Výstavba nového parku pro BMX a MTB kola 2



Zdroj: Dotazníkové šetření únor – březen 2008.

Byla uvedena jednoznačná odpověď, která byla očekávána. 100 % dotázaných je pro výstavbu nového parku pro BMX a MTB kola. 0 % dotázaných uvedlo možnost spíše ne či ne. Z pohledu anketního souboru bylo zjišťování názorů na tuto otázku téměř bezvýznamné, neboť výsledky byly předem jisté, neboli hypotézou byl předpoklad, že 100 % dotázaných uvede odpověď ano či spíše ano. Zkoumáním této hypotézy se předpoklad jen potvrdil. Mezi dotázanými bylo v zastoupení i mnoho jezdců BMX kol a i přes výstavbu nového skateparku, jim určeného, uváděli také odpověď ano a to především kvůli jejich vztahu k takovýmto přírodním stavbám, neboť většina z nich se podílí na úpravách skoků na bývalé bikrosové dráze. Takovýto park by jim umožnil seberealizaci jak ve zlepšování jejich jezdeckých dovedností, tak v oblasti kreativity při tvorbě skoků a návrhu celého parku.

Závěry a doporučení

Na závěr vyhodnocení všech tří dílčích cílů u obou anketních souborů je možno uvést, že okolí Jindřichova Hradce je protkáno cyklosezkami avšak skrz město je jízda na kole téměř nemožná, neboť zde nejsou vyhraněny prostory pro jízdu na kole. Především pro lidi v důchodovém věku je jízda skrz město velmi nebezpečná. Prostory vhodné pro výstupu cyklostezky přes město jsou téměř všechny zastavěny parkovacími místy pro automobily (především Klášterská ulice). Většina těchto parkovacích míst je nově postavena, a proto se dá usuzovat, že potřebná cyklostezka je v nejbližších pár letech jen těžko nahradí. Vzhledem k velkému zájmu o sportovní turistiku, pro kterou je nutné budování cyklostezek i přes město, by však bylo vhodné, aby tento problém začal být řešen.

Pro silniční cyklistiku jsou od města poskytovány určité příspěvky, avšak podmínky pro trénink silniční cyklistů jsou naprosto zanedbané a závodníci, kteří mohou propagovat na závodech svými dresy město Jindřichův Hradec, nemají kde trénovat.

Téměř největší zanedbanost je vůči MTB a BMX cyklistice, ačkoli je o tyto druhy velký zájem. Freestyle, freeride, downhill, bikros a další jsou zde minimálně podporovány. Pro freestyle BMX město buduje nový skatepark, což je prvním důležitým krokem a velmi přínosným rozhodnutím. Vzhledem k velikosti města by však mohlo existovat více takovým míst, které by mohli využívat i MTB kolaři. Bikepark by byl vhodným místem pro vyžití jak BMX, tak MTB freestylových jezdců, ale také v případě začlenění prvků north shore (lávek, dropů, gapů) i pro freeride. Pro downhill a freeride by bylo nejvíce přínosné, kdyby město povolilo stavbu dřevěných či hliněných překážek v lesích, které nejsou nijak využívány. Takováto povolení dostávají vyznavači těchto adrenalinových sportů po celé republice, jelikož tím nijak lesy nepoškozují. Město by mělo zvážit, výhody i nevýhody takovéhoto povolení a v konečné fázi pochopit, že výhody krajně převyšují všechny možné zápory.

Je samozřejmé, že město nemůže podporovat všechny sporty, ale mělo by se zaměřit na ty o které je zájem a snažit se alespoň malou částí přispět k jejich možnému uspokojení.

Podpora cyklistiky jako takové je přínosem i pro samotné město, neboť cestovní ruch se stále vyvíjí a pro město jako Jindřichův Hradec s velkým množstvím památek je důležité, aby vytvořilo vhodné podmínky pro turisty i pro obývající občany. Podporou silniční, MTB a BMX cyklistiky se město může začlenit do povědomí cyklistické scény celé České republiky, neboť tyto druhy jsou v dnešní době vysoce prosazované.

6.2 Prostorová podmínka

Základem všeho je získání lokality neboli místa, kde bikepark bude postaven. Na katastrálním úřadě jsou poskytovány informace o pozemcích, jako jsou jejich výměry, majitel apod. Je zde možné i v ceně 50 korunového kolku obdržet opis katastrální mapy vybraného pozemku. Pokud je známo číslo parcely, jsou informace o majiteli a výměře pozemku plně k dispozici i na internetu na stránkách katastrálního úřadu. Velmi zajímavým zjištěním je, že k účelům vypracování diplomové, bakalářské či semestrální práce jsou po podání žádosti některé informace z katastrálního úřadu včetně opisů map bezplatně vydávány (více informací je možné najít na internetové stránce katastrálního úřadu:

http://www.cuzk.cz/Dokument.aspx?PRARESKOD=303&MENUID=162&AKCE=DOC:30-ZU_STUD_PODM).

Po konzultaci s místními bikery byla vybrána lokalita, která je ze všech nejvhodnější, a to je bývalá bikrosová dráha u sídliště Hvězdárna, přímo parcela číslo 3469/5. Dle zjištění ze dne 15. 10. 2007 na Katastrálním úřadě v Jindřichově Hradci patří tento pozemek i téměř všechny přiléhající pozemky jednomu majiteli. Celková výměra pozemku i se všemi ostatními potřebnými pozemky patřící témuž majiteli, je kolem 13000 m². Tento pozemek je ideálním místem jak z hlediska velikosti, tak z hlediska stavby, neboť je zde již vytvořena dráha, která by však musela být hodně opravena a předělána. Pozemek je vesměs celý v kopci, což je velká výhoda, neboť by nebyl takový problém se stavbou rozjezdové rampy. Po konzultaci s majitelem bylo zjištěno, že všechny pozemky patřící dotyčnému jsou na prodej. Tato lokalita je z hlediska prodávajícího viděna jako velmi perspektivní pro výstavbu rodinných domů a tudíž i cena za m² se pohybuje ve vysokých číslech. Dle těchto zjištění byla tato lokalita zamítnuta.

Dále byly za spolupráce pracovníků městského úřadu z odborů rozvoje, správy majetku města a výstavby a územního plánování, vytipovány a zhodnoceny tyto pozemky:

Pozemky pod hokejbalovým hřištěm u 6. ZŠ na sídlišti Hvězdárna. Některé z těchto pozemků jsou však určeny k zástavbě, a další jsou lesními pozemky, do kterých se nesmí zasahovat, pouze na povolení. Nalézají se zde i dva pozemky určené pro využití jako sportoviště nebo rekreační plochu. Tyto pozemky jsou možnou alternativou pro zbudování bikeparku, ale nejsou naprosto ideální a to kvůli své velikosti a poloze.

Pozemky vojenského cvičiště jsou převážně využívány a také z hlediska stavby bikeparku nejsou vyhovující, neboť je zde pískový podklad.

Trojúhelníkový pozemek u sídliště Nádraží, nacházející se naproti prodejci aut značky Hyundai za garážemi, ležící těsně u silnice je bohužel ve vlastnictví církve a tudíž není možné na tomto pozemku nic budovat bez jejich souhlasu.

Dalším pozemek, který by byl vhodný je parcela č. 1035/1, což je pozemek u řeky Nežárky a je obepínán ulicemi Nežárecká a Mlýnská. Tento pozemek je však pod ochranou zemědělského půdního fondu, a bylo na něj navezeno bahno z rybníku Vajgar. Tudíž je tento pozemek pro případnou výstavbu také zamítnut.

Vhodnější pozemky v Jindřichově Hradci zatím nebyly nalezeny. Pokud nějaké jsou vhodné, nejsou ve vlastnictví města a je velmi malá pravděpodobnost, že soukromý majitel poskytne vlastní pozemek na využití pro mladé za symbolickou nízkou částku. A v kompetencích těchto mladých jezdců není, aby sami platili běžnou částku za pronájem pozemku či jeho koupi. Proto je nejvhodnější, aby pozemek byl majetkem města. Žádné tedy velmi vhodné místo pro výstavbu nebylo zjištěno a pokračování v jeho hledání bude po předání projektu na výstavbu bikeparku na městu, s nímž se bude spolupracovat.

Pro výstavbu bikeparku se vhodné místo zatím nenašlo, pro downhill či freeride, což jsou také druhy cyklistiky zaměřené na MTB cyklistiku, však vhodné místo v Jindřichově Hradci existuje. Je to lesík pod 6. základní školou na sídlišti Hvězdárna. V tomto lesíku již byly svépomocí bikerů vybudovány překážky a tento lesík byl

místními vyznavači downhillu a freeridu již delší dobu využíván. Z důvodů neustálého ničení překážek cizími osobami vznikl návrh na jejich legalizaci. Byla vytvořena žádost za účelem zlegalizování stavby těchto překážek v daném lesíku, která byla zaslána vlastníkům pozemku lesa a to Lesům České republiky a Městskému úřadu v Jindřichově Hradci. Pozemek je v duplicitním vlastnictví těchto dvou organizací a proto bylo nutné žádost zaslat oběma majitelům. Žádost byla vyhotovena za spolupráce zainteresovaných osob a byla zpracována s nejlepším úmyslem. Vzor této žádosti je v příloze č. 4.

Dne 11. prosince 2007 bylo doručeno rozhodnutí od Lesů České republiky, s. p. s tímto rozhodnutím: „V případě parc. č. 3434 se jedná o lesní pozemek plnící funkci hospodářského lesa. Veškeré činnosti prováděné v lese musí být prováděny v souladu se zák. č. 289/1995 Sb. v platném znění (lesní zákon). Vybudování Vámi požadovaných staveb a provozování cykloportu by bylo v rozporu s tímto zákonem (§ 20 zák. č. 289/1995 Sb.). S odvoláním na výše uvedené Vám, bohužel, musíme oznámit, že Vaši žádosti nelze vyhovět“ (Duben, 2007).

Usnesení od Městského úřadu v Jindřichově Hradci z odboru správy majetku města bylo doručeno 21. února 2008 v tomto znění: „Sdělujeme Vám, že rada města na svém zasedání dne 6. 2. 2008 projednala Vaši žádost a svým usnesením č. 113/R6/2008 neudělila souhlas k vybudování překážek (terénních úprav a lávek ze dřeva) v lesíku na městském pozemku p. č. 3434 v obci a katastrálním území Jindřichův Hradec“ (Sedláčková, 2008).

Těmito rozhodnutími byla legalizace přírodních překážek v naprosto nevyužívaném lesíku zamítnuta. Tohoto tématu se během zasedání rady města také chopila média a již 18. 2. 2008 byl v Jindřichohradeckém deníku zveřejněn tento článek:

„Překážky v lese jsou nelegální

Jindřichův Hradec – Povolení ke zhotovení překážek v lesíku pod 6. Základní školou na sídlišti Hvězdárna skupina mladých vyznavačů cyklistických disciplín nedostane.

18.2.2008 12:55 Autor: Jana Hýbková

Městská rada jejich žádost zamítla, a to na základě vyjádření odboru životního prostředí městského úřadu a stanoviska Lesů České republiky. „Ohledně lesíku se jedná o duplicitní vlastnictví města a lesů a rada na základě stanovisek nemohla dát svůj oficiální souhlas,“ odůvodnil místostarosta Alfred Němec. Již

Obrázek č. 5: Ilustrační foto



Zdroj: (Hýbková, 2008)

zhotovené překážky v lesíku tak čeká nikoliv jejich uznání, ale odstranění. Alternativou má být skateboardový park, který chce město vybudovat u Agipu“ (Hýbková, 2008).

Tento článek vyvolal menší ohlas od příznivců cyklistiky. Smutné však je, že diskuze ke článku probíhaly pouze z jedné strany a to ze strany bikerů. Město se k názorům mladých zastánců nijak nevyjádřilo a tím znovu prokázalo svoji naprostou ignoraci vůči těmto vyznavačům moderních cyklistických disciplín. I z tohoto důvodu jsou tyto názory zveřejněny v této bakalářské práci v příloze č. 5. Po přečtení diskuzí není třeba dále vysvětlovat rozdíl skateparku a lesíku u Hvězdárny, tyto komentáře jsou naprosto dostačující. Vzhledem k rozhodnutí lesů a města není tedy možné, aby byl tento pozemek dále využíván mladými bikery. Jím nabízená alternativa je však poněkud scestná. Je vidět, že spolupráce s městským úřadem nebude vůbec jednoduchá a prosazení stavby nového parku bude stát hodně sil.

6.3 Finanční podmínka

Velmi důležitou otázkou je, kolik by vůbec výstavba bikeparku stála a kdo by ji financoval. Byl tedy vytvořen přibližný rozpočet na celkovou výstavbu. V tomto rozpočtu není zahrnuta tvorba ankety ani výběr vhodné lokality, ale pouze rozpočet na realizaci stavby. Tento rozpočet vychází z vyrobeného plánu bikeparku, který je přibližně v rozmezí plochy bývalé bikrosové dráhy, jelikož jiný vhodnější pozemek zatím není k dispozici.

Obrázek č. 6: Plánek bikeparku



Zdroj: (Skalník, 2008)

Rozpočet je tvořen dle cenové nabídky překážek vyráběných firmou ParkPilot. Firma ParkPilot nevede žádný speciální ceník ani katalog svých výrobků, protože každá překážka je vždy téměř jiná a proto tato firma funguje systémem poptávky a nabídky. Firma ParkPilot poskytla přibližné ceny překážek, které byly použity při X-BOX 360 slopestylu v Písku. Tyto ceny jsou bez DPH a některé ceny překážek byly použity pro vytvoření rozpočtu. Ostatní ceny byly přibližně odhadnuty.

Tabulka č. 1: Cenový návrh

CENOVÝ NÁVRH BIKEPARK J. HRADEC			
číslo	Překážka	Cena	Cena celkem
1.	DIRT (hliněný skok)	14 x 10000, -	140 000 Kč
2.	KLOPENÁ ZATÁČKA (hlína + výztuha)	5 x 5000, -	25 000 Kč
3.	univerzální DOPAD (hlína)	11 x 5000, -	55 000 Kč
4.	WALLRIDE (Parkpilot)	2 x 61000, -	122 000 Kč
5.	univerzální ODPAL (ParkPilot)	10 x 10500, -	105 000 Kč
6.	LÁVKA, DROP, STEP UP STEP DOWN (ParkPilot)	dohromady 200000, -	200 000 Kč
7.	SPINE (ParkPilot)	1 x 44200, -	44 200 Kč
8.	VERT / RADIUS (ParkPilot)	1x 44000, -	44 000 Kč
9.	OSTATNÍ PŘEKÁŽKY (hlína)	dohromady 150000, -	150 000 Kč
10.	ROZJEZDY / DOJEZDY (hlína – terén, lešení)	terénní úpravy 50000, -	50 000 Kč
* ceny jsou bez DPH a bez práce			935 200 Kč

Celkové náklady na realizaci bikeparku by v našem případě tvořily přibližně 935 200,-Kč bez DPH. Při 19% DPH to bude tedy 1 112 888,-Kč. V tomto rozpočtu se počítá s tím, že hlínu bude nutné kupovat a překážky budou vyrobeny firmou ParkPilot. Možnou a také velmi používanou alternativou za nákup nové hlíny je pořízení odpadové hlíny ze staveb. Tato hlína je na stavbách považována za odpad a mnohdy je velmi nákladné tuto hlínu odvézt na skládky. Proto je možné v určitých případech sehnat tuto hlínu téměř zadarmo nebo za minimální částku. Tato metoda použití odpadové hlíny je používána v mnoha bikeparcích. Výhodou je zanedbatelná částka vynaložená na hlínu, která je základem každého bikeparku. V případě překážek ze dřeva může být alternativou například domácí výroba nebo sponzorský dar od tesařů či truhlářů. Obě tyto alternativy mnohonásobně zmenšují velikost potřebného rozpočtu, někdy až na zanedbatelnou minimální částku potřebnou na stavbu bikeparku. To samé se týká práce, která je potřeba při stavbě. Alternativou placení drahé pracovní síly je zapojení zainteresovaných do vlastní realizace parku. Takto již vzniklo a vzniká mnoho bikeparků po celé České republice i v zahraničí.

Při hledání financování je nejschůdnější alternativou zajištění potřebných peněz městem. Je nutné, aby městská rada odsouhlasila projekt bikeparku a poté by potřebné peníze mohly být poskytnuty. Pokud by pro výstavbu byl vybrán pozemek města Jindřichův Hradec, nemusely by se do nákladů započítávat peníze na koupi či pronájem pozemku, neboť města v těchto případech poskytují své pozemky za symbolickou cenu

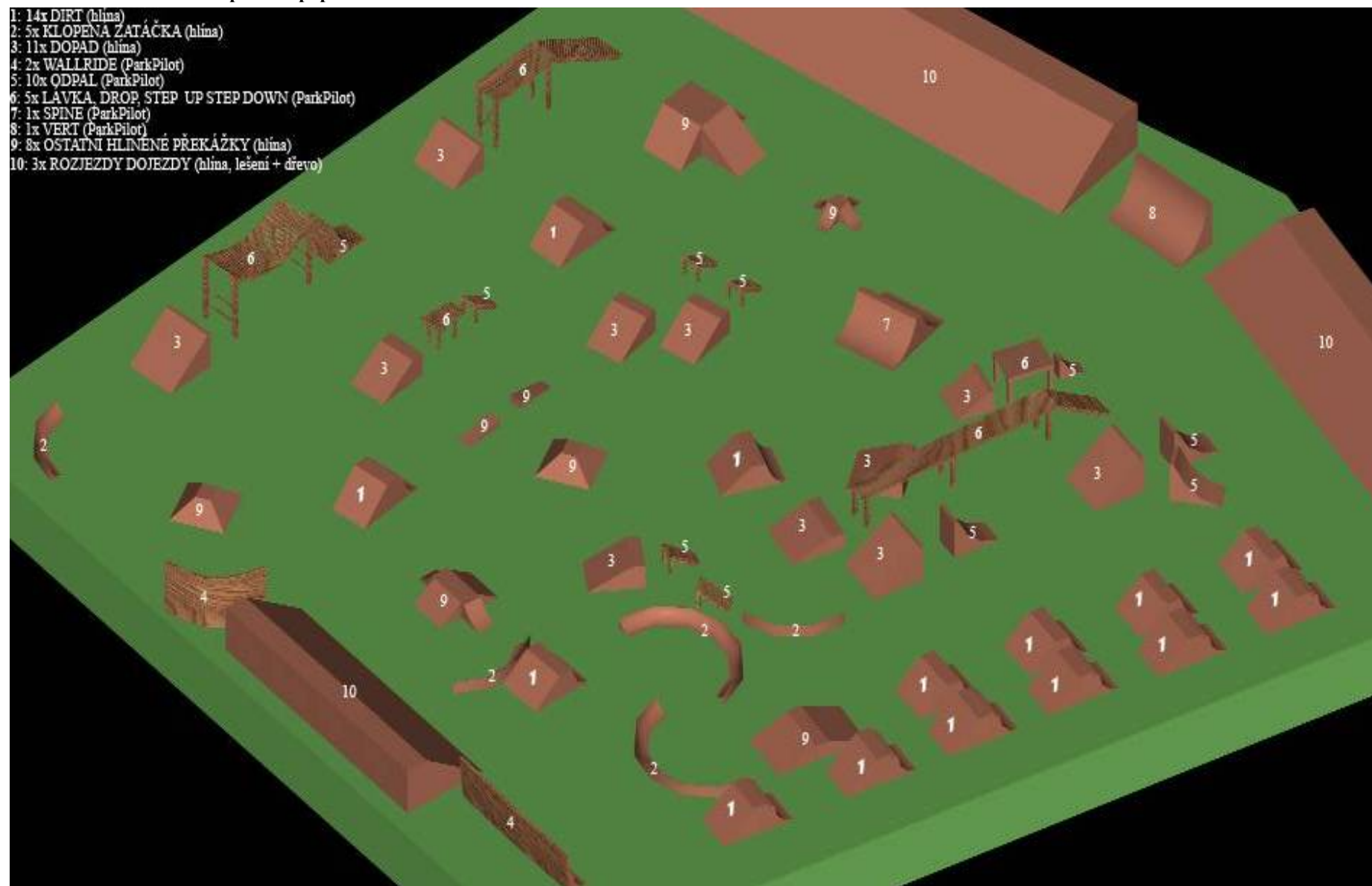
např. 1,-Kč. Pokud by však město projekt zamítlo, musely by se peníze získat z jiných zdrojů.

Jinou možností financování je např. získání dotací od Nadace Vodafone Česká republika. Tato nadace vznikla v roce 2005 a zaměřuje se zejména na podporu dětí, mladých lidí a znevýhodněných sociálních skupin a to jak vlastními grantovými programy Vpoho a Vpohybu, tak přímou finanční pomocí. Nadace je financována Vodafone ČR a nadací Vodafone Group Foundation, která koordinuje charitativní aktivity Vodafone globálně. Grantový program Vpoho, má za cíl prevenci negativních jevů a rizik spojených s dospíváním mladých lidí. Tento program se zaměřuje především na podporu nízkoprahových klubů pro mládež a bezpečný prostor pro seberealizaci a aktivní trávení volného času. U nadace je možné v obou grantových programech žádat o podporu. Díky této žádosti je pak podaný projekt zařazen do ostatních a probíhá hodnocení projektů, při kterém budou vybrány projekty, kterým bude poskytnuta podpora (Nadace Vodafone ČR, 2007).

6.4 Realizační podmínka

Pro každou realizaci jakékoli stavby je nutné mít její nákres nebo plánec. Pro výstavbu bikeparku byl zhotoven plánec, jehož základem je přibližné znázornění pozemku bývalé bikrosové dráhy u sídliště Hvězdárna, jakožto nejvhodnějšího pozemku. Jelikož nejsou známy přesné rozměry pozemku, ale pouze velikost v m², není plánec zcela přesný a rozmístění překážek je jen orientační. Plánek také slouží k přibližnému výpočtu rozpočtu na realizaci, který byl uveden v předchozí finanční podmínce. Sestavený plánec bikeparku je možné vidět na následující stránce.

Obrázek č. 7: Plánek bikeparku s popisem



Základem bikeparku je hlína na srovnání terénu a na stavbu skoků. Lokalita výstavby by měla být vybrána i s přihlédnutím na to, zda na dané místo nesvítí celý den slunce, neboť pak se hlína drolí, práší a pro bikery to není dobré. Hlína by neměla obsahovat mnoho kamenů a jiného odpadu, nejlepší by byla jílovitá, protože se dá krásně formovat. Nevýhodou je však, že déle schne a dělají se v ní koleje, avšak tmavší hlíny nejdou namělnit. Tuto hlínu je možné získat ze staveb, kde je považována za odpad.

Na začátku parku musí být rozjezd, měl by být vysoký zhruba kolem 6 metrů. Takovýto rozjezd může být vytvořen například pomocí palet. V případě bývalé bikrosové dráhy by se dal rozjezd vytvořit pomocí hlíny, neboť je celý pozemek v kopci. Dle plánku by měly být vybudovány tři rozjezdy, které bude tvořit hlína, nebo budou sestaveny pomocí lešení s využitím dřeva. Rozjezdy slouží zároveň jako dojezdy.

Dále je nutné zajištění odrazů před skoky. Tyto odrazy mohou být hliněné. Při stavění dirtu je nutné navézt kupu hlíny, přibližně jednu taturu a plošinku nahoře udusat, pak vyzkoušet s kolem jestli je vhodná výška dirtu a dopad. Potom navézt vedle toho další a též vyzkoušet. Dopady by měly být při prvních pokusech udusané, neboť pokud by tomu tak nebylo s největší pravděpodobností by se kolo zabořilo až po vidlici do měkkého a jezdec by přelétl přes řídítka. Dle plánku by mělo být vytvořeno čtrnáct dirtů, sloužících jako odrazy i dopady a jedenáct samostatných hliněných dopadů. Čím dál tím více se však začínají používat dřevěné – speciálně vyrobené odrazy, které vyrábí např. nejznámější česká firma, která projektuje a staví překážky a parky pro skateboarding, freestyle BMX a MTB a to firma ParkPilot (<http://www.parkpilot-ramps.cz>), která byla již zmíněna. Hlavní výhodou dřevěných odrazů je to, že odraz zůstává stále stejný a není tak náročný na údržbu skoku jako hliněný odraz. Dřevěné odrazy ulehčují práci s neustálým upravováním hliněného povrchu, který se poškozuje při každém odrazu z hlíny. Deset takovýchto dřevěných odrazů v přibližné výšce 1,8 m je zakomponováno do plánku.

Jako konstrukční materiál pro další překážky může být používána hlína nebo dřevo. Dřevěné překážky mají při ježdění velmi nízkou hlučnost, která může být problémem v obydlých zástavbách. Tyto překážky působí zpravidla velmi esteticky a

stávají se tak v dané lokalitě spíše ozdobou, než rušivým článkem. Cena dřevěných překážek je podstatně menší, než cena překážek konstruovaných z ocelových profilů. Zkušenosti ze zemí, kde má freestyle BMX velkou tradici ukazují, že dřevěná konstrukce překážek je tím nejvhodnějším řešením. Životnost dřevěných překážek je přibližně 15 – 20 let. Tuto životnost lze také podstatně prodloužit překrytím jednoduchou plachtou v zimním období, kdy je nekrytý park nejezditelný. V nákresu parku je zakomponováno pět klopených zatáček tvořených z hlíny a osm ostatních hliněných překážek jako lavice atd. Z dřevěných překážek to jsou dva wallridy ve výšce 3,8 m a šířce 6 m, pět lávek, dropů, step up step down, jeden spine ve výšce 1,8 m a šířce 4 m a jeden vert ve výšce 3,5 m a šířce 4 m.

Nepostradatelným nástrojem pro stavbu bikeparku je také bagr, kterého je potřeba při stavbě nejdůležitějších a nejnáročnějších skoků a pro srovnání terénu.

6.4.1 Návrh provozního řádu

Z hlediska bezpečnosti je velmi důležité, aby v bikeparku byl provozní řád. Pro bikepark v J. Hradci byl sestaven provozní řád ve znění podobném v jiných bikeparcích.

- Vstup do bikeparku na vlastní nebezpečí!
- Děti do 10 let mají zakázáno používat park bez dozoru osob ve věku nad 18 let!
- Do parku je přísný zákaz vstupu bez helmy. Doporučují se chrániče kolen, loktů, rukavice a jiné ochranné prvky.
- Kromě Freestyle BMX, Freestyle MTB jsou v parku přísně zakázány všechny ostatní sporty a jiné aktivity!
- V parku a jeho okolí je přísný zákaz kouření, požívání alkoholických nápojů a omamných látek.
- Trénink v parku je povolen za účasti minimálně 2 sportovců z důvodu poskytnutí první pomoci při úrazu!
- V případě těžkého úrazu je telefonní číslo na rychlou záchrannou pomoc 155.
- Zákaz malování a vylepování na překážky a okolí parku!
- Udržujte pořádek a odpadky odkládejte na vyhrazené místo!
- Po skončení tréninku upravte povrch bikeparku, abyste si mohli kvalitně zajezdit i příště (Dokument projektu Dirtpark Zubří, 2007).

7 Projekt Bikepark Jindřichův Hradec

Cíl: Realizace výstavby bikeparku

Časový rámec: 1,5 roku

Rozpočet: 1.500.000,-Kč

Dílčí cíle:

7.1 SMART metoda:

S – Specific = konkrétní

Realizace výstavby bikeparku bude založena na pomoci zainteresovaných a také na spolupráci s Městem Jindřichův Hradec, neboť i ono by mělo mít zájem na tom, aby zde vyrůstala místa, která budou využívat ve volném čase mladiství lidé. Město by se mělo postarat hlavně o zajištění financování, zatímco zainteresovaní budou podávat návrhy a podílet se přímo na výstavbě bikeparku.

M – Measurable = měřitelné

Na otázku jak poznáme, že řešení je úspěšné je velmi snadně najít odpověď. Pokud bude spolupráce mezi městem a zainteresovanými fungovat a vzájemně si vyjdou vstříc, měl by projekt být úspěšný, to je možné zjistit i dle časového horizontu, který by měl být dodržován. Další možnou formou zjištění úspěšnosti mohou být i testovací jízdy, při kterých bude potvrzeno či vyvráceno, zda je bikepark postaven správně.

A – Assignable = Přidělitelné (delegování)

Vzhledem k velikosti bikeparku se nepředpokládá, že by se stal regionálně vyhledávaným bikeparkem a bude tedy sloužit pouze Jindřichohradeckým bikerům a bikerům z nejbližšího okolí.

R – Realistic = dosažitelné

Projekt Bikeparku v Jindřichově Hradci by neměl být ničím ohrožen a měl by být plně dosažitelný, neboť přímo v Jindřichově Hradci ani okolí do 40 km neexistuje žádný podobný park nebo místo pro toto sportovní využití.

T – Time-bound = časově ohraničené

Projekt bikepark Jindřichův Hradec by měl být uveden v praxi od 1. června 2008, kdy se budou zajišťovat potřebné věci pro výstavbu a vlastní výstavba by měla být dokončena 1. prosince 2009.

7.2 Zaměření projektu

Projekt řeší problematiku využití volného času mladistvých prostřednictvím sportovní aktivity a jeho účelem je vytvoření projektu protidrogové prevence a omezení nezákonných činností mladistvých.

7.3 Cíl

Cílem projektu bikepark je jeho realizace, která by měla přispět ke snížení nezákonných činností mladistvých. Projekt bude členěn do jednotlivých částí, které budou naplňovat činnosti související s cílem projektu. Cílový stav by měl přispět rozvoji města.

7.4 Seznam osob podílejících se na projektu

Iniciály v tomto seznamu jsou pouze orientační.

Tabulka č. 2: Seznam osob podílejících se na projektu

Jméno	Funkce nebo odpovědnost v projektu
Z. K.	garant projektu
K. M.	koordinátor
Z. V.	realizační pracovník
M. O.	realizační pracovník
P. P.	realizační pracovník
T. M.	realizační pracovník
K. L.	kontrolní pracovník
R. V.	externista
M. J.	externista
K. J.	externista

Zdroj: (Zdeňková, 2007)

7.5 Popis projektu a jeho fází

Při řešení projektu bude zjištěn vývoj bike scény v Jindřichově Hradci a zájem o výstavbu bikeparku. Fáze projektu budou rozděleny do 6 základních fází:

A – primární výzkum – Zjištění účelu parku

B – Výběr lokality

C – Zpracování plánu bikeparku

D – Zajištění zdrojů financování

E – Návrh provozního řádu

F – Realizace výstavby

7.6 Definiční tabulka projektových činností (tab. č. 3)

„Obsahuje soubor prací, činností, který je zároveň výkonným prvkem kontroly“ (Pirožek 2006, str. 19).

7.7 Sled činností (obrázek č. 8)

„Písmena A, B,... představují činnosti. Číslice charakterizují dobu trvání v předem vymezené časové jednotce. Graf logického sledu činností představuje výchozí prognózu posloupnosti projektových prací z pohledu logiky dosažení cílů prostřednictvím navržených činností a náročnost realizace projektu po kvalitativní stránce“ (Pirožek 2006, str. 39).

7.8 Síťový graf (graf č. 13)

„Logický sled je přímo provázán se síťovým grafem, do kterého je implementováno časové hledisko a představující v konečné podobě časový plán projektu. Mezi základní techniky síťových grafů pro časové plánování patří CPM. CPM umožňuje analyzovat vazby mezi jednotlivými činnostmi a určovat možné termíny

jejich plánovaného zahájení. Grafické vyobrazení vazeb umožňuje navrhnout alternativní uspořádání činností a najít nejlepší způsob realizace projektu s cílem zkrácení termínů. Výsledkem CPM je určení kritické cesty, kritických činností a času potřebného pro realizaci projektu, určení časových rezerv s vymezením časové volnosti nekritických činností“ (Pirožek 2006, str. 39 – 40). Písmena A, B,... představují činnosti, tučná čísla pod činnostmi nebo vedle činností představují dobu trvání dané činnosti. Čísla v kolečkách situovaná nahoře určují číslo uzlu, a čísla dole určují počet dnů. Žlutá čára znázorňuje kritickou cestu a číslice v závorce u písmen R určují rezervu.

7.9 Schéma rozpočtu a grafů čerpání (tabulka č. 4, graf č. 14, graf č. 15)

„Při stanovení projektových nákladů je nutno co nejpřesněji stanovit výši nákladů vynaložených na realizaci projektových prací. Grafy čerpání umožňují managementu projektu monitorovat čerpání nákladů projektu ve vztahu k plánu (projektové dokumentaci). Kumulativní graf znázorňuje čerpání celkových nákladů projektu vůči zdrojům projektu (kumulace nákladů v čase). Taxativní graf čerpání nákladů vymezuje strukturu – skupinovou či na základě jednotlivých činností, celkových nákladů projektu (taxa či specifická část projektových nákladů)“ (Pirožek 2006, str. 44 – 46).

Při sestavování rozpočtu byly brány v úvahu veškeré ceny s 19% DPH. Při výpočtu byly brány v úvahu hodnoty z tabulky č. 1 s připočtenými 19 % DPH a zahrnuta do rozpočtu byla i práce bagru v ceně 700,-Kč/hodina.

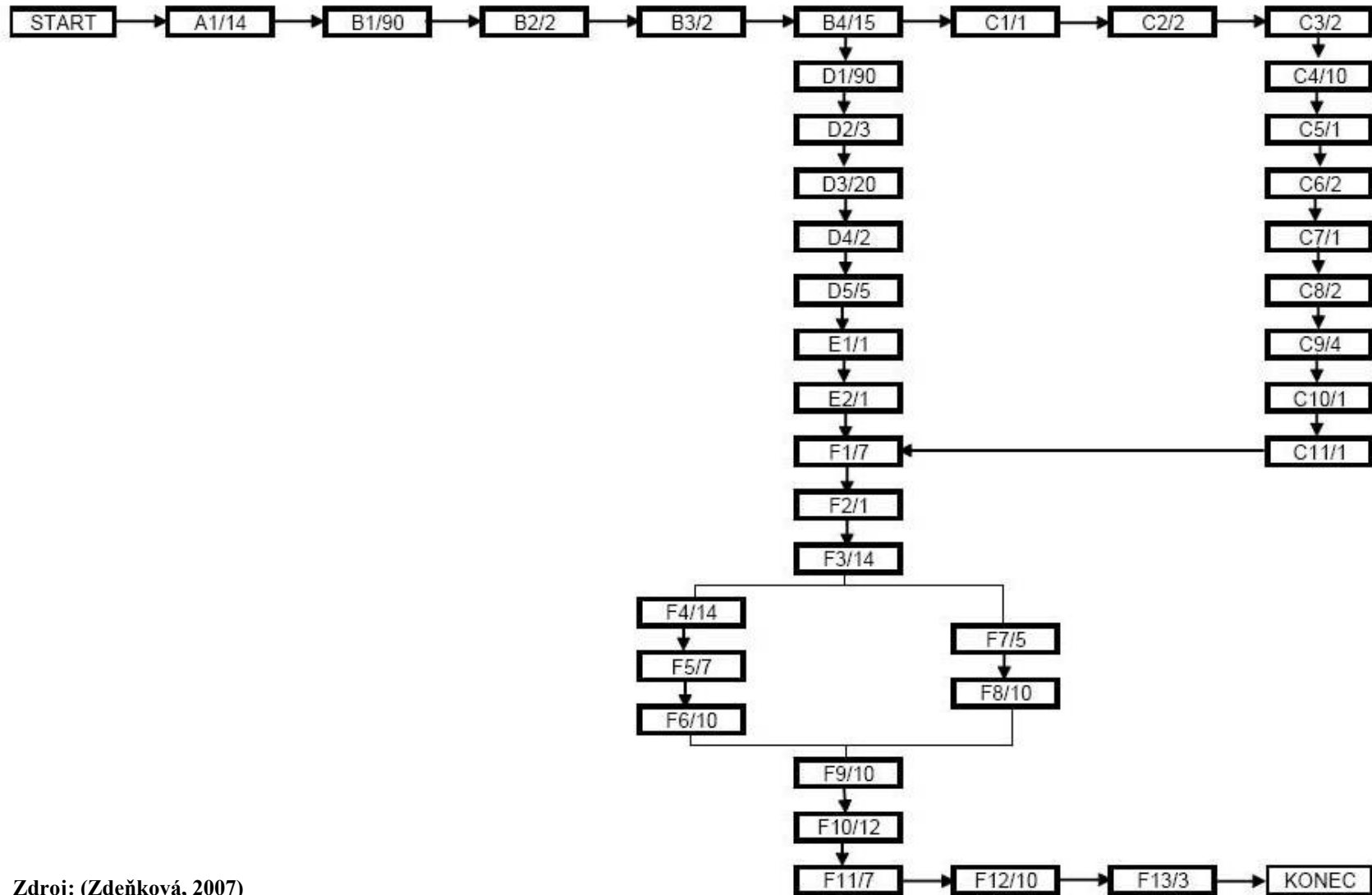
Tabulka č. 3: Definiční tabulka projektových činností

Označení činnosti	Popis	◀	▶	Doba trvání
A	Zjištění účelu parku			
A1	Zmapování bike scény v Jindřichově Hradci	-	B1	14 dnů
B	Výběr lokality			
B1	Vytipování míst	A1	B2	90 dnů
B2	Zjištění nejvhodnějšího místa	B1	B3	2 dny
B3	Zjištění majitele pozemku	B2	B4	2 dny
B4	Dohoda s majitelem (o pronájmu či koupi pozemku)	B3	C1, D1	15 dnů
C	Zpracování plánu bikeparku			
C1	Zjištění přesné výměry pozemku	B4	C2	1 den
C2	Vymyšlení zevrubného návrhu překážek (lávky-dropy, gapy...dirty, wallride)	C1	C3	7 dnů
C3	Vymyšlení zevrubného návrhu bikeparku (rozmístění překážek)	C2	C4	2 dny
C4	Nákres jednotlivých dřevěných překážek	C3	C5	10 dnů
C5	Papírové zakomponování dřevěných překážek do pozemku	C4	C6	1 den
C6	Vymyšlení rozmístění dopadů	C5	C7	2 dny
C7	Vymyšlení jednotlivých drah s různou návazností na spodní lajny dirtu	C6	C8	1 den
C8	Papírové rozvržení klopených zatáček a wallridů	C7	C9	2 dny
C9	Navrzení dirtů (podle návaznosti na předchozí překážky – větší překážky=větší dirty)	C8	C10	4 dny
C10	Závěrečná korekce celého plánu bikeparku (úprava překážek apod.)	C9	C11	1 den
C11	Závěrečný nákres vlastního plánu	C10	F1	1 den
D	Zajištění zdrojů financování			
D1	Zajištění příspěvků či dotací	B4	D2	90 dnů
D2	Zajištění financování bagru	D1	D3	3 dny
D3	Zajištění výroby překážek	D2	D4	20 dnů
D4	Zajištění dovozu umělých překážek	D3	D5	2 dny
D5	Zajištění odměny pro stavitele bikeparku	D4	E1	5 dnů
E	Návrh provozního řádu			
E1	Návrh každodenního provozního řádu	D5	E2	1 den
E2	Návrh provozního řádu při závodech	E1	F1	1 den
F	Realizace výstavby			
F1	Vyrovnání terénu bagrem	C11, E2	F2	7 dnů
F2	Dovoz umělých překážek	F1	F3	1 den
F3	Stavba vrchní části bikeparku z dřevěných překážek (dropy, gapy)	F2	F4, F7	14 dnů
F4	Vybudování dopadu pro jednotlivé skoky	F3	F5	14 dnů
F5	Vybudování spojovacích drah s dirty	F4	F6	7 dnů
F6	Vybudování klopených zatáček a wallridů	F5	F9	10 dnů
F7	Zakomponování ostatních překážek	F3	F8	5 dnů
F8	Vybagrování prohlubní pro dirty	F7	F9	10 dnů
F9	Navezení potřebné hlíny	F8	F10	90 dnů
F10	Stavba odrazů dirtů	F9	F11	12 dnů
F11	Navezení a stavby dopadů dirtů	F10	F12	7 dnů
F12	Finální úprava celého bikeparku	F11	F13	10 dnů
F13	Testovací jízdy	F12	-	3 dny

Zdroj: (Zdeňková, 2007)

Obrázek č. 8: Sled činností

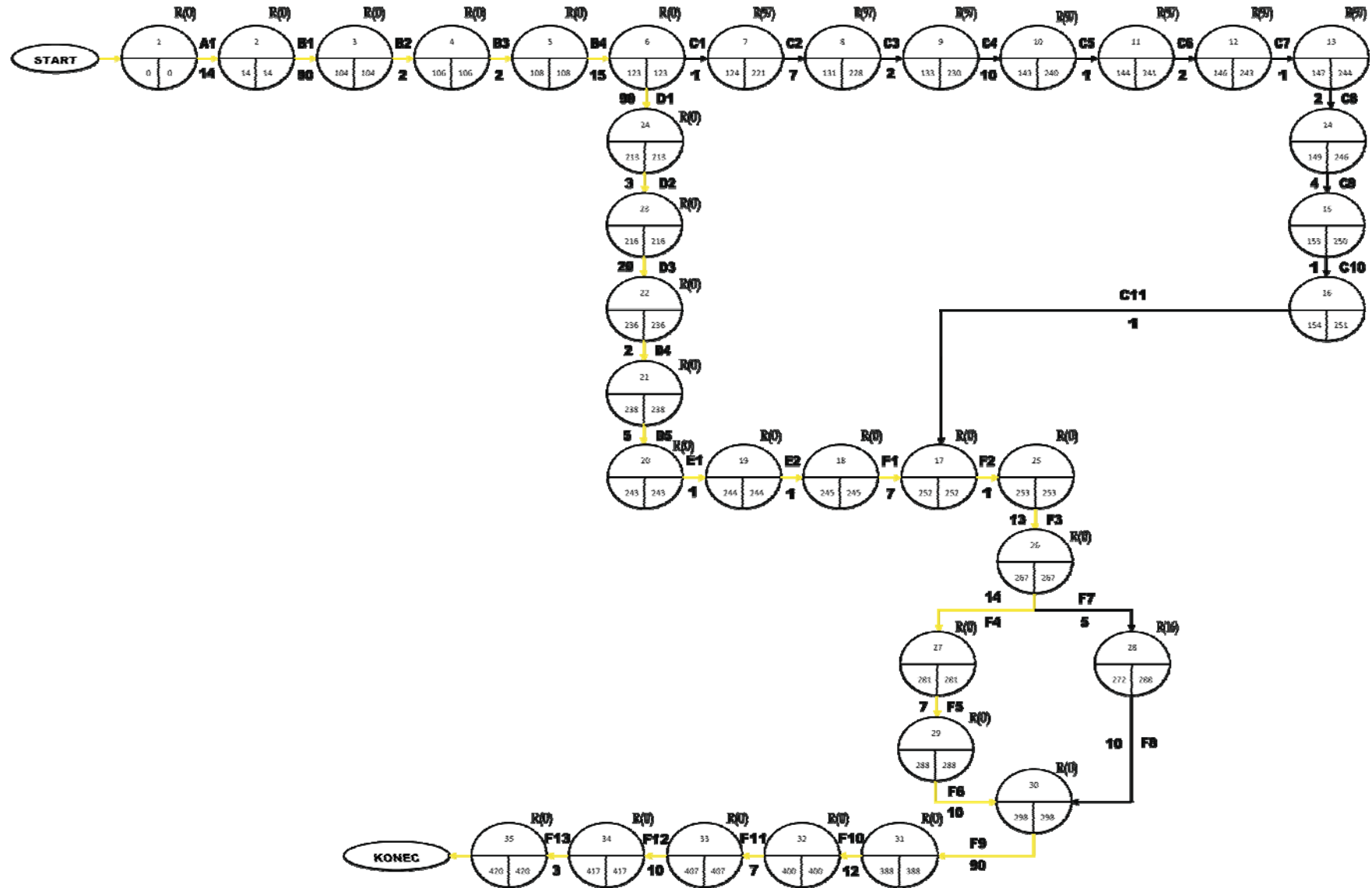
Sled činností



Zdroj: (Zdeňková, 2007)

Graf č. 13: Síťový graf

- 56 -



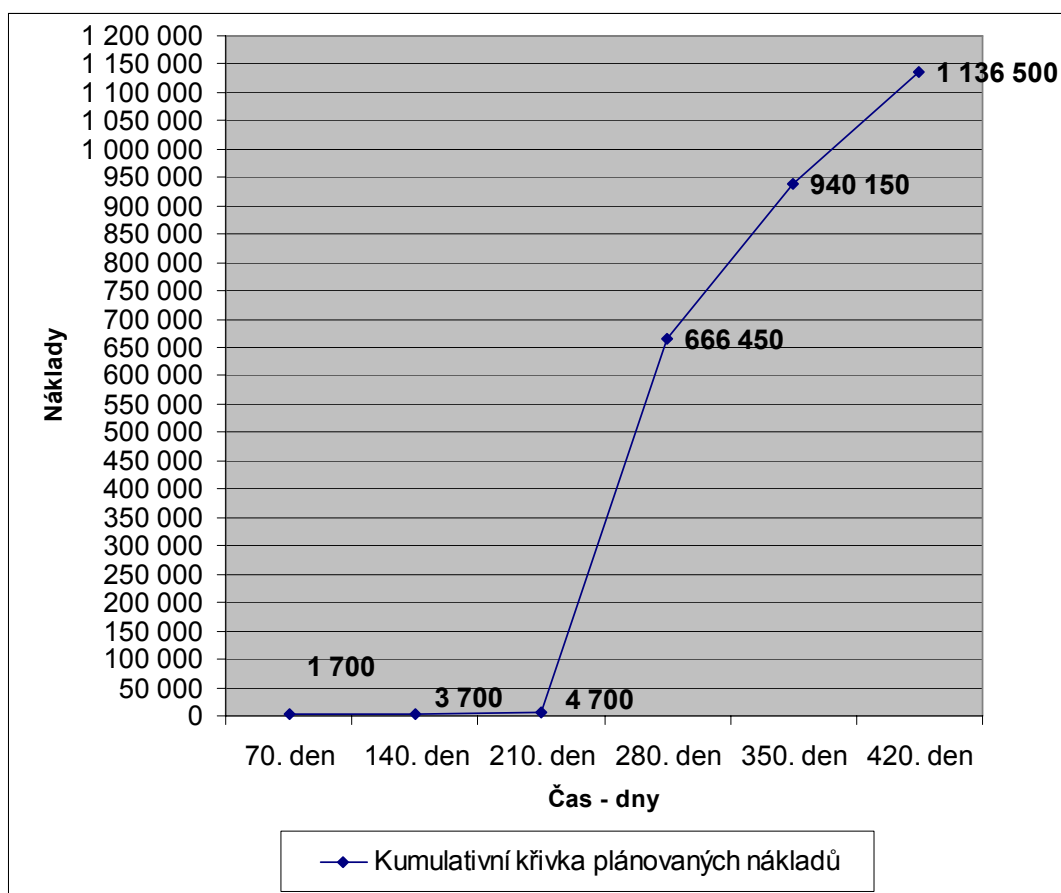
Zdroj: (Zdeňková, 2007)

Tabulka č. 4: Schéma rozpočtu

kód činnosti	název činnosti	70. den	140. den	210. den	280. den	350. den	420. den
A	Zjištění účelu parku	1 700					
B	Výběr lokality		2 000				
C	Zpracování plánu bikeparku			1 000	1 000		
D	Zajištění zdrojů financování				630 000		
E	Návrh provozního řádu				1 000		
F	Realizace výstavby				29 750	273 700	196 350
Celkem		1 700	2 000	1 000	661 750	273 700	196 350
Kumulativně celkem		1700	3 700	4 700	666 450	940 150	1 136 500

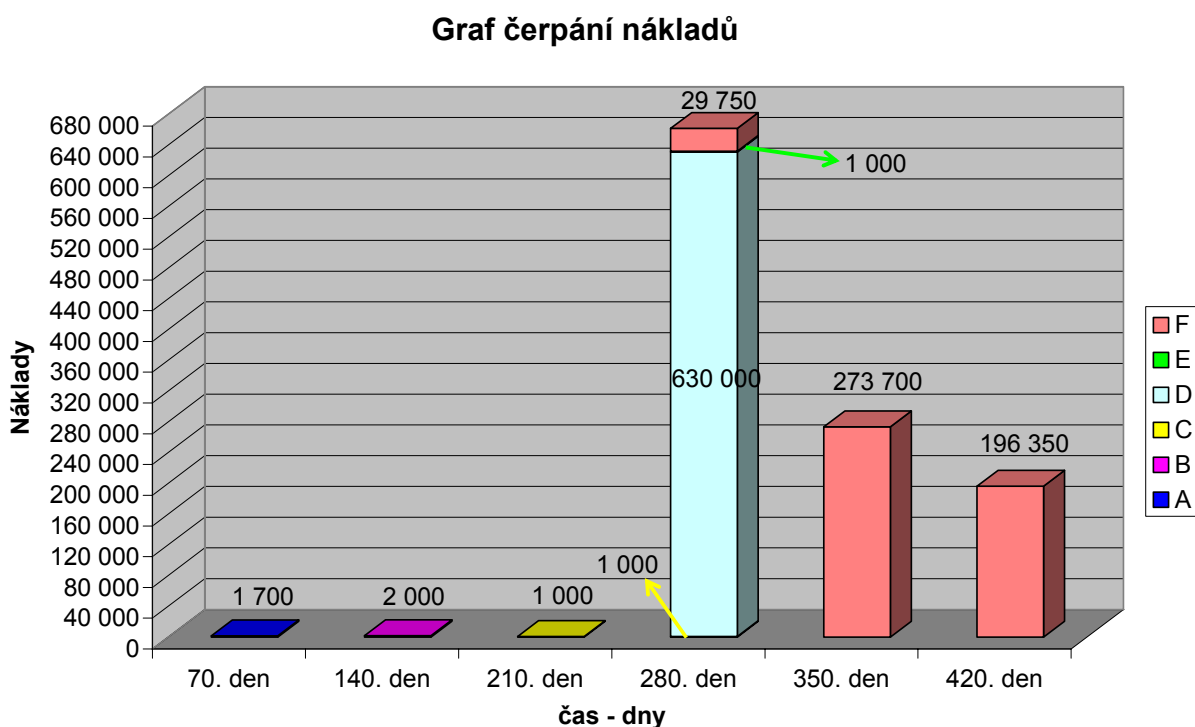
Zdroj: (Zdeňková, 2007)

Graf č. 14: Kumulativní graf čerpání nákladů



Zdroj: (Zdeňková, 2007)

Graf č. 15: Taxativní graf čerpání nákladů



Zdroj: (Zdeňková, 2007)

7.10 Kompetenční matice (tabulka č. 5)

„Tato matice popisuje vztahy mezi jednotlivými úkoly řešenými v rámci projektu, členy projektového týmu a externími subjekty projektu. Dává do souvislosti definiční tabulku činností projektu se vztahy jednotlivých pracovníků daného projektu“ (Pirožek 2006, str. 31).

R – řídicí kompetence

S – schvalovací kompetence

VP – věcně přímá kompetence

VN – věcně nepřímá kompetence

K – kontrolní kompetence

Tabulka č. 5: Kompetenční matice

Název činnosti	Z. K.	K. M.	Z. L.	M. O.	P. P.	T. M.	K. L.	R. V.	M. J.	K. J.
Zmapování bike scény v Jindřichově Hradci	Ř						K	VN		
Vytipování míst	Ř			VP						
Zjištění nejvhodnějšího místa	Ř	S		VP						
Zjištění majitele pozemku	Ř						K		VN	
Dohoda s majitelem (o pronájmu či koupi pozemku)	Ř	S		VP						
Zjištění přesné výměry pozemku	Ř	S					K		VN	
Vymyšlení zevrubného návrhu překážek (lávky-dropy, gapy...dirty, wallride)		Ř	VP							
Vymyšlení zevrubného návrhu bikeparku (rozmístění překážek)	S	Ř	VP							
Nákres jednotlivých dřevěných překážek	S	Ř			VP					
Papírové zakomponování dřevěných překážek do pozemku		Ř	VP							
Vymyšlení rozmístění dopadů		Ř			VP					
Vymyšlení jednotlivých drah s různou návazností na spodní lajny dirtu		Ř	VP							
Papírové rozvržení klopených zatáček a wallridů		Ř	VP							
Navržení dirtů (podle návaznosti na předchozí překážky – větší překážky=větší dirty)		Ř	VP							
Závěrečná korekce celého plánu bikeparku (úprava překážek apod.)	S	Ř			VP					
Závěrečný nákres vlastního plánu	S	Ř			VP					
Zajištění příspěvků či dotací	Ř	S				VP				
Zajištění financování bagru		Ř				VP				
Zajištění výroby překážek		Ř					K		VN	
Zajištění dovozu umělých překážek	Ř						K		VN	
Zajištění odměny pro stavitele bikeparku	Ř	S				VP				
Návrh každodenního provozního řádu	S	Ř		VP						
Návrh provozního řádu při závodech	S	Ř		VP						
Vyrovnaní terénu bagrem	S	Ř					K			VN
Dovoz umělých překážek		Ř					K		VN	
Stavba vrchní části bikeparku z dřevěných překážek (dropy, gapy)		Ř					K			VN
Vybudování dopadu pro jednotlivé skoky		Ř					K			VN
Vybudování spojovacích drah s dirty		Ř					K			VN
Vybudování klopených zatáček a wallridů		Ř					K			VN
Zakomponování ostatních překážek	S	Ř					K			VN
Vybagrování prohlubní pro dirty		Ř					K			VN
Navezení potřebné hlíny	S	Ř					K			VN
Stavba odrazů dirtů		Ř					K			VN
Navezení a stavby dopadů dirtů		Ř					K			VN
Finální úprava celého bikeparku	S	Ř					K			VN
Testovací jízdy	Ř	S	VP							

Zdroj: (Zdeňková, 2007)

7.11 Možná rizika

Riziko projektu lze spatřovat zejména v nenalezení vhodného místa (pozemku), pro výstavbu bikeparku. Menší riziko můžeme spatřovat v časovém harmonogramu, který může být ovlivněn počasím (např. předčasný sníh), kvůli kterému nebude možno realizaci dokončit v daném termínu.

7.12 Přínosy projektu

Přínos bude zejména pro mladistvé ale i pro město, které se díky tomuto druhu sportovního využití zařadí do řetězce bikeparků v ČR a prostřednictvím konání závodů se dostane do povědomí na bike scéně ČR.

7.13 Závěr projektu

Předpokládaný časový rámeček byl 1,5 roku. Po zpracování jednotlivých částí projektu bylo zjištěno, že by se měl projekt uskutečnit v časovém rámci 420 dní. Můžeme tedy konstatovat, že projekt má celkem vysokou rezervu a to 128 dní. Předem odhadovaný rozpočet 1.500.000,-Kč téměř souhlasí s rozpočtem, který byl zjištěn analýzou potřebných peněžních prostředků na jednotlivé činnosti a činí 1 136 500,-Kč. Částka zbývající do 1.500.000,-Kč je případnou rezervou pro možné vzniklé neočekávané náklady.

Závěr

Bakalářská práce se zabývá analýzou podmínek pro výstavbu bikeparku na Jindřichohradecku. Díky této práci byl zjištěn aktuální stav cyklistiky ve městě a byly uvedeny skutečnosti, které by mohly napomoci zlepšení podmínek pro cyklistiku v Jindřichově Hradci.

Kapitola 1, 2 a 3 tvoří teoretickou část bakalářské práce. První kapitola podává obraz o rozdělení cyklistiky do jednotlivých disciplín a charakterizuje jejich hlavní účel a cíl. Blíže se zaměřuje na technické cyklistické disciplíny, na jejich vývoj a rozdělní disciplíny freestyle na jednotlivé druhy podle stylu ježdění. Dále charakterizuje pojem bikepark z pohledů použití kola, tedy z pohledů MTB a z pohledu BMX. Součástí je také vysvětlení souvisejících pojmů freeride a north shore. Kapitola číslo dvě se zabývá problematikou nejvýznamnějších oblastí a bikeparků jak v zahraničí, tak v České republice. Podává informace o vývoji stavby bikeparků a o možnostech sportovního cyklistického využití v jednotlivých oblastech a parcích. V kapitole číslo tři jsou stanoveny obecné podmínky pro stavbu bikeparku a jejich teoretická formulace.

Kapitoly 4, 5, 6 a 7 představují analytickou část. V kapitole čtvrté jsou vytyčeny hlavní cíle práce a vymezen zkoumaný vzorek. Pátá kapitola podává informace o postupu práce tedy o metodologii, která byla pro účely dosažení daných cílů zvolena a uplatněna. V šesté kapitole jsou již teoretické podmínky výstavby bikeparku analyzovány na Jindřichohradecký region a součástí je i hodnocení každé z podmínek. V poptávkové podmínce je zahrnuta zpracovaná anketa, zjištěné informace, možné návrhy řešení problému, doporučení a jiné důležité informace týkající se problematiky. Prostorová podmínka definuje zjištěné informace o vhodných pozemcích pro stavbu bikeparku a součástí je i uvedení podané žádosti na MěÚ v Jindřichově Hradci. Základem finanční podmínky je vytvořený plánec bikeparku, dle něhož je stanoven přibližný rozpočet na jeho stavbu. Tento plánec slouží taktéž jako podklad pro stanovení realizační podmínky. Sedmá kapitola obsahuje již zpracovaný manažerský projekt výstavby bikeparku, který je vytvořen podle zásad a pravidel managementu projektu a změny.

Dle analýzy podmínek na Jindřichohradecký region bylo zjištěno, že stavba bikeparku je velice žádaná vzhledem k situaci cyklistické scény v Jindřichově Hradci. Díky zpracování ankety bylo zjištěno, že ve městě Jindřichův Hradec se velmi postrádá podpora cyklistiky jak rekreační, tak speciální (freestyle, downhill, freeride, silniční, crosscountry atd.). Na tomto základě byly zpracovány závěry a doporučení týkající se tohoto problému.

Obtížnou záležitostí byla analýza výběru možného pozemku pro případnou stavbu bikeparku, neboť dle informací je většina těchto vhodných pozemků určena k zástavbě. Přínosem práce je také vytvoření možné alternativy vzhledu bikeparku prostřednictvím zpracovaného podrobného plánu, ale také přibližné stanovení možných nákladů na stavbu a sestavení přibližného rozpočtu. Celkové hodnocení podmínek pro výstavbu je velice pozitivní.

Vyjádření městského úřadu k jeho možné výstavbě nebylo možné zcela vyhodnotit, protože o takovýchto otázkách rozhoduje pouze rada města, která na základě podání žádosti či nějakého podnětu zasedá společně s ostatními členy rady a společně rozhoduje o těchto záležitostech. Takovéto zasedání by se mělo uskutečnit po předání vyhotoveného projektu výstavby bikeparku.

Cílem práce bylo analyzování podmínek pro výstavbu a především vyhotovení projektu výstavby bikeparku, jenž bude předán ve vytištěné formě na Městský úřad v Jindřichově Hradci. Projekt je zpracován na základě zásad a pravidel managementu projektu a změny a podává informace o nejsnadnějším možném postupu při rozhodování a realizaci projektu. Tento projekt bude předán spolu s anketním projektem a vyhodnocením, plánkem vytvořeného bikeparku, cenovým návrhem a objasňujícími informacemi k danému problému na příslušný odbor MěÚ v Jindřichově Hradci a to prostřednictvím mé osoby za doprovodu místních bikerů, v jejichž zájmu výstavba bikeparku je.

Seznam bibliografických citací

1. 2426i.com. *2426i RYDERS OWNED BRAND*. 2006 [on-line] [cit. 25. 10. 2007]
URL:<<http://www.2426i.com/indexcz.htm>>
2. Brake44. *Bikepark Telč*. Článek do novin. 6. 6. 2007 [on-line] [cit. 25. 10. 2007]
URL:<http://tbc.kvalitne.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=43&Itemid=2>
3. Časopis Dirtbiker. *Adidas Slopestyle*, srpen 2006, roč. 7, č. 39, s. 70 – 75.
4. Časopis Dirtbiker. *Mario Ricardo Gasperotti*, únor 2006, roč. 7, č. 36, s. 20 – 27.
5. Časopis Dirtbiker. *North Shore Expedition*, prosinec 2005, roč. 6, č. 35, s. 68 – 75.
6. Časopis Dirtbiker. *North Shore Expedition*, říjen 2005, roč. 6, č. 34, s. 64 – 69.
7. Časopis Dirtbiker. *Rodná hlína Milovice*, červen 2005, roč. 6, č. 32, s. 28 – 32.
8. Časopis Dirtbiker. *Wade Simmons Interview*, říjen 2007, roč. 8, č. 46, s. 64 – 69.
9. Časopis Dirtbiker. *Whistler Expedition*, únor 2006, roč. 7, č. 36, s. 54 – 61.
10. Dokument projektu Dirtpark Zubří. *Projekt: Dirtpark Zubří*. [on-line] [cit. 25. 10. 2007] URL:<<http://www.h3.web3.cz/dirtpark.doc>>
11. Duben, M. *Stanovisko LČR, s.p.* prosinec 2007, č.j.1453/2007/193/84/312.4
12. Homola, P. *Diskuze: Překážky v lese jsou nelegální*. Elektronický deník Jindřichohradecka. 22. 2. 2008 [on-line] [cit. 27. 3. 2008]
URL:<http://jindrichohradecky.denik.cz/diskuse/diskuse_prispevky.html>
13. Hýbková, J. *Překážky v lese jsou nelegální*. Článek elektronického deníku Jindřichohradecka. Vydáno dne 18. 2. 2008 [on-line] [cit. 27. 3. 2008]
URL:<http://jindrichohradecky.denik.cz/zpravy_region/prekazky-v-lese-jsou-nelegalni20080218.html>
14. Kozák, M. *Diskuze: Překážky v lese jsou nelegální*. Elektronický deník Jindřichohradecka. 21. 2. 2008 [on-line] [cit. 27. 3. 2008]
URL:<http://jindrichohradecky.denik.cz/diskuse/diskuse_prispevky.html>

15. Ministerstvo vnitra. *Informační servis prevence kriminality*. 1/2007. str. 18 [on-line] [cit. 25. 10. 2007]
URL:<<http://www.mvcr.cz/ministerstvo/opk/servis/leden07.pdf>>
16. Nadace Vodafone ČR. *Úvodní stránka*. 2007 [on-line] [cit. 19. 3. 2008]
URL:<<http://www.nadacevodafone.cz/>>
17. Němčec, V. *Projektový management*. Grada Publishing, 2002. ISBN 8024703920
18. Pirožek, P. *Management projektu a změny 6MP_396*. 2006
19. Pospíšil, P. *Diskuze: Překážky v lese jsou nelegální*. Elektronický deník Jindřichohradecka. 26. 2. 2008 [on-line] [cit. 27. 3. 2008]
URL:<http://jindrichohradecky.denik.cz/diskuse/diskuse_prispevky.html>
20. Sedláčková, V. *Věc: Žádost o povolení ke zhotovení dřevěných překážek*. Zn. SMM7/970/07
21. Skalník, J. *Plánek bikeparku*. 2008
22. Skiareál, a. s. *MTB sjezdová trať*. 2008 [on-line] [cit. 4. 2. 2008]
URL:<http://www.skiareal.cz/mtb_leto.asp>
23. Sportovní areál Špičák. *KONA bikepark*. 2007 [on-line] [cit. 25. 10. 2007]
URL:<http://www.spicak.cz/leto_bikepark.htm>
24. Stránky bikeparku Kolorádo. *Galerie Rijen*. [on-line] [17. 4. 2008] URL:<<http://www.kolorado.tk/>>
25. Svatoš, Z. *Osobní rozhovor*, 2008
26. Šenkýř, J. *Diskuze: Překážky v lese jsou nelegální*. Elektronický deník Jindřichohradecka. 27. 2. 2008 [on-line] [cit. 27. 3. 2008]
URL:<http://jindrichohradecky.denik.cz/diskuse/diskuse_prispevky.html>
27. Tachmud. *Bikepark Geisskopf*. Vydáno dne 26. 10. 2007 [on-line] [cit. 7. 2. 2008]
URL:<<http://www.frbs.cz/?p=art&aid=28&PHPSESSID=c004acf37df9928ec33a9fd1301d6191>>
28. Twenty six incher project. *Občanské sdružení*. 2007 [on-line] [cit. 17. 3. 2008]
URL:<<http://www.twentysixincherproject.cz/strana25.htm>>

29. Velo. *MTB FREERIDE*. Elektronická cyklistická revue. 2008 [on-line] [cit. 14. 2. 2008] URL:<<http://www.ivalo.cz/inzerce/#freeride>>
30. Vítková, D. *Bikerský ráj Leogang*. Článek. Vydáno dne 16. 7. 2004 [on-line] [cit. 7. 2. 2008] URL:<<http://www.horydoly.cz/vypsati.php?id=2235>>
31. Voda, M. *Disciplíny*. 2005 [on-line] [cit. 15. 10. 2007] URL:<<http://bikerman.wz.cz/discipliny.html>>
32. Zdeňková, K. *Diskuze: Překážky v lese jsou nelegální*. Elektronický deník Jindřichohradecká. 22. 2. 2008 [on-line] [cit. 27. 3. 2008] URL:<http://jindrichohradecky.denik.cz/diskuse/diskuse_prispevky.html>
33. Zdeňková, K. *Tvorba projektu pro předmět 6MP 396*. 2007
34. Živný, R. *Historie cyklistiky*. Elektronická reportáž. Vydáno dne 21. 04. 2006 [on-line] [cit. 15. 10. 2007] URL:<http://www.bikros.cz/Bikros_cj/rservice.php?akce=tisk&cislocclanku=2006042101>

Seznam použitých zkratek

BMX – bikros

ČR – Česká republika

DH – sjezd

DS – dual slalom

ESPN – televizní stanice

MěÚ – městský úřad

MS – mistrovství světa

MTB – horská kola

TS – sprint družstev

XC – crosscountry

X-games – olympiády extrémních sportů

4X – fourcross

Seznam grafů

Graf č. 1: Zájem o jednotlivé druhy cyklistiky 1

Graf č. 2: Hodnocení podpory cyklistiky od města 1

Graf č. 3: Názor, zda by mělo být v zájmu cyklistů a města vytvořit speciální místa určená cyklistice 1

Graf č. 4: Znalost speciálních míst určených cyklistice v Jindřichově Hradci 1

Graf č. 5: Speciální místa určená cyklistice 1

Graf č. 6: Výstavba nového parku pro BMX a MTB kola 1

Graf č. 7: Zájem o jednotlivé druhy cyklistiky 2

Graf č. 8: Hodnocení podpory cyklistiky od města 2

Graf č. 9: Názor, zda by mělo být v zájmu cyklistů a města vytvořit speciální místa určená cyklistice 2

Graf č. 10: Znalost speciálních míst určených cyklistice v Jindřichově Hradci 2

Graf č. 11: Speciální místa určená cyklistice 2

Graf č. 12: Výstavba nového parku pro BMX a MTB kola 2

Graf č. 13: Síťový graf

Graf č. 14: Kumulativní graf čerpání nákladů

Graf č. 15: Taxativní graf čerpání nákladů

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Flatland

Obrázek č. 2: Dirtjump

Obrázek č. 3: Vert

Obrázek č. 4: Street

Obrázek č. 5: Ilustrační foto

Obrázek č. 6: Plánek bikeparku

Obrázek č. 7: Plánek bikeparku s popisem

Obrázek č. 8: Sled činností

Obrázek č. 9: Bikepark Špičák

Obrázek č. 10: Velký drop

Obrázek č. 11: Klopenka

Obrázek č. 12: Lávky

Obrázek č. 13: Hupna

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Cenový návrh

Tabulka č. 2: Seznam osob podílejících se na projektu

Tabulka č. 3: Definiční tabulka projektových činností

Tabulka č. 4: Schéma rozpočtu

Tabulka č. 5: Kompetenční matice

Tabulka č. 6: Bikeparky v ČR

Tabulka č. 7: Bikeparky v zahraničí

Seznam příloh

Příloha č. 1: Slovník odborných pojmů

Příloha č. 2: Seznam nejznámějších bikeparků v ČR a v zahraničí

Příloha č. 3: Dotazník

Příloha č. 4: Žádost

Příloha č. 5: Diskuze ke článku

Příloha č. 6: Plánek bikeparku Špičák

Příloha č. 7: Ukázky překážek

Příloha č. 8: Elektronická příloha (CD) zdrojových dat ankety a jejich zpracování

Příloha č. 1: Slovník odborných pojmů

Slovník odborných pojmů

Adidas Slopestyle	freeridová soutěžní akce pořádaná v Saalbachu
Bank	rovná nakloněná rovina
Bikepark	speciální místo určené pro BMX a MTB cyklistiku
Biker	terénní cyklista
Biketrial	disciplína, při níž závodník překonává na speciálním kole terénní nebo umělé překážky bez dotyku nohou nebo jiné části těla
Bikros	8 závodníků na jedné dráze na 20“ kolech (popř. Cruisrech 24“ kola) dráha většinou po rovině s hliněnými překážkami
BMX kolo	kolo o rozměru 20 palců
Crosscountry	závod na horském kole s hromadným startem
Cyklokros	rychlostní cyklistická disciplína, jízda v upraveném terénu s umělými překážkami na nevelkém prostoru, na silničních kolech
Dirt	překážka v podobě hliněného skoku
Dirtbiker	časopis zaměřený na freestyle, downhill, biketrial, freeride cyklistiku
Dirtjump	skákání na hliněných skocích a provádění různých trikových formací
Dirtoviště	místo určené pro dirtjump
Downhill	sjezd

Drop	cyklistická překážka, kdy se seskakuje dolů z určité výšky např. z lávky
Dual slalom	předchůdce fourcrossu, dva jezdci na jedné dráze s různými překážkami
Flatland	cyklistická freestyle disciplína, při níž by se nemělo žádnou částí těla dotýkat země „moderní krasojízda“ na speciálních BMX kolech
Fourcross	cyklistická disciplína, kdy se závodí na trati s množstvím umělých překážek – čtyři jezdci na jedné dráze, postupuje se podle postupového pavouka
Freeride	volné ježdění po lese (z pohledu cyklistiky)
Freestyle	cyklistická disciplína dělicí se na flatland, street, dirtjump a vert
Gap	dřevěný odraz, který jezdce vystřelí do velké dálky s dopadem do pokračujícího svahu
Hardtail	označení pro kola s přední odpruženou vidlicí a pevnou zadní stavbou
Irské pólo	předchůdce kolové
Keirin	sprinterská disciplína
Klopenka	cyklistická překážka ze dřeva či hlíny vzhledu klopené zatáčky
Kolová	cyklistická disciplína, kterou je možné přirovnat k fotbalu na kole
Kotoučová brzda	je brzda, jejíž pracovní částí je kotouč, brzděný přítlakem brzdových destiček

Král Šumavy	legendární marathónový závod
Krasojízda	cyklistická disciplína, kdy se hodnotí technika jízdy
Lávka	cyklistická dřevěná překážka vzhledu typické lávky nejčastěji situovaná ve výšce
Marathón	závod dlouhý 50 – 120 km
North Shore	styl ježdění lávek, dropů, gapů – původ a základ v Kanadě
Pegy	rourky uchycené na ose kola
Radius	půl U-rampa
Scrath	vytrvalostní cyklistická disciplína s hromadným startem
Skatepark	park určený pro skateboardisty
Slopestyle	druh trati pro freestyle
Speedtrial	odvětví trialu, jezdí se ve dvou na shodných, na sobě nezávislých dráhách na čas – rychlejší vyhrává
Street	freestylové odvětví, jezdící se na městských překážkách (chodníky, zábradlí)
Trail	dráha/y s na sebe navazujícími skoky
U-rampa	překážka v podobě rampy do písmene U
Vert	cyklistická freestylová disciplína, která se jezdí na U-rampě
Wallride	cyklistická překážka z hlíny, dřeva či zdi, v pohodě svislé plochy
Zdvih	výška odpružení vidlice, popřípadě zadního tlumiče

Příloha č. 2: Seznam nejznámějších bikeparků v ČR a v zahraničí

Seznam nejznámějších bikeparků v ČR

Tabulka č. 6: Bikeparky v ČR

Název	Sídlo	www stránky
2426i Bikepark	Mníšek u Liberce	
Autor Bikepark	Litomyšl	http://www.fbtl.ic.cz/abp.htm
Bikepark Ještěd	Liberec – Ještěd	
Bikepark Kraslice	Kraslice	
Bikepark Krkavec	Plzeň	
Bikepark Rotava	Rotava	
Bikepark Soběslav	Soběslav	
Bikepark Špičák	Špičák na Šumavě	http://www.spicak.cz/leto_bikepark.htm
Bikepark Telč	Telč	
Bikepark Znojmo	Znojmo	
Bikroska Děčín	Děčín	
Cihelna Tábor	Tábor	
Dirt park Náměšť	Náměšť nad Oslavou	
Doudleby	Doudleby	
Dubné	Dubné (Č. Budějovice)	
FFT bikepark	Ústí nad Orlicí	http://www.fftbikepark.com/
Kolorádo	Neratovice	http://www.kolorado.tk/
Meziboří	Meziboří	
Monkey camp	Hradec Králové	monkeycamp.cz
Nejdek	Nejdek (K. Vary)	
Parkpilot dirt area	Vamberk	
Rokle	Brno – Líseň	
Shibak Freeride	Lysá nad Labem	http://skoky.unas.cz/
Soběslav	Tábor	
Specialized bikepark	Dolní Morava	
TBB bikepark	Brno – Nový Lískovec	
Trebich Bikepark	Třebíč	
Trutnov	Trutnov	
WHD dirt park	Pardubice	

Seznam nejznámějších bikeparků v zahraničí

Tabulka č. 7: Bikeparky v zahraničí

Název	Sídlo	www stránky
Bardonecchia	Torino – Italy	http://www.bardonecchiabike.com/
Bikepark Jasná	Slovenská rep.	
Canada Olympic Park	Canada	www.canadaolympicpark.ca
Geisskopf	Deutschland	http://www.bikepark.net/index.html
Gravity Bolivia	La Paz,	http://www.gravitybolivia.com
Killington	Killington	www.killington.com
Lenggries	Deutschland	http://www.bikepark-lenggries.com/park/bike.html
Leogang	Österreich	www.bikepark-leogang.com
LesGets	France	http://www.bikepark-lesgets.com/
Levi	Finland	www.bikepark.fi
Mottolino	Livigno	www.mottolino.com
Mt. Buller	Australia	
Oberammergau	Deutschland	http://www.bikepark-oberammergau.de/V2/bikepark.html
Panorama	Canada	
Pipeline	Coquitlam B.	http://www.pipelinebikepark.com/the-park.php
Planai	Deutschland	http://www.planai.at/bikepark/index.php
Semmering	Deutschland	http://www.bikeparksemmering.at/pages/new/de/index2.php
Skyline	South Wales	http://www.skylinecycles.co.uk/
Snowshoe	USA	http://ride.snowshoemtn.com
Tamarack	Central Idaho	http://www.tamarackidaho.com/?id=47
Verbier	Switzerland	www.verbierbikepark.ch
Wagrain	Austria	http://www.mountainbikeparkwagrain.com
Whistler	Canada	http://www.whistlerbike.com/index.htm
Winter Park	Colorado	http://www.epicsingletrack.com/
Winterberg	Deutschland	http://www.bikepark-winterberg.de/

Další bikeparky a informace o nich je možné nalézt na stránce <http://www.bikeparkmap.com/>.

Dotazník

Bikepark Jindřichův Hradec

Bydliště:

Pohlaví:

Věk:

1. Věnujete se nějakému druhu cyklistiky?

- | | |
|-----------------------|---------------|
| 1 Silniční | 10 Krasojízda |
| 2 Dráhová | 11 Kolová |
| 3 BMX – bikros | 12 Freestyle |
| 4 Cyklokros | 13 Cyklotrial |
| 5 Downhill | 14 Jiná |
| 6 Crosscountry | 15 Ne |
| 7 Marathón | |
| 8 Fourcross | |
| 9 Sportovní turistika | |

2. Chtěl (a) byste se věnovat nějakému druhu cyklistiky, pokud by zde pro to byly vhodné podmínky?

- | | |
|-----------------------|---------------|
| 1 Silniční | 10 Krasojízda |
| 2 Dráhová | 11 Kolová |
| 3 BMX – bikros | 12 Freestyle |
| 4 Cyklokros | 13 Cyklotrial |
| 5 Downhill | 14 Jiná |
| 6 Crosscountry | 15 Ne |
| 7 Marathón | |
| 8 Fourcross | |
| 9 Sportovní turistika | |

3. Myslíte si, že je v zájmu cyklistů a města vybudovat speciální místa, určená různým druhům cyklistiky a přispět tak k větší bezpečnosti občanů i jezdců?

- 1 Ano
- 2 Spíše ano
- 3 Spíše ne
- 4 Ne

4. Znáte nějaká místa v Jindřichově Hradci, která jsou k tomu určena?

- 1 Ano (jaká).....
- 2 Ne

5. Byli byste pro výstavbu speciálního parku pro MTB a BMX kola (bikeparku)?

- 1 Ano
- 2 Spíše ano
- 3 Spíše ne
- 4 Ne

6. Obodujte, na kolik si myslíte, že město Jindřichův Hradec podporuje zdejší cyklistiku.

- 1 Výborně
- 2 Velmi dobře
- 3 Dobře
- 4 Dostatečně
- 5 Vůbec

7. Chtěli byste k tomuto tématu něco dodat?

- 1 Ano
- 2 Ne

Řešitel:

Místo:

Datum a čas:

Příloha č. 4: Žádost

Žádost

Klára Zdeňková
Nušlova 62/V
377 01 JINDŘICHŮV HRADEC
e-mail: klarys@centrum.cz

Městský úřad Jindřichův Hradec
Ing. Karel Příbyl
tajemník
Klásterská 135/II
377 01 JINDŘICHŮV HRADEC

Jindřichův Hradec 6. prosince 2007

Žádost o povolení k zhotovení dřevěných překážek v lesíku na sídlišti Hvězdárna

Vážený pane Příbyle,
prostřednictvím Vaší osoby bych chtěla zajistit, aby se tato žádost dostala na příslušný odbor Vašeho městského úřadu, který jí dále bude řešit.

Vzhledem k tomu, že v Jindřichově Hradci neexistují místa, kde by mladí vyznavači moderních cyklistických disciplín (jako např. freestyle MTB a BMX, freeride atd.) mohli své zájmy uskutečňovat, chtěla bych touto žádostí alespoň trochu pomoci k uspokojení jejich zájmů a tím i pomoci městu v boji proti drogové závislosti a podobným aktuálním problémům, které vznikají v důsledku špatného využití volného času mládeže.

Jistě víte, že v Jindřichově Hradci se čím dál více rozrůstají různé stavby v podobě dirtů (překážka v podobě kopy hlíny), překážek ze dřeva (lávek) atd. Ve valné většině jsou tyto překážky vybudované bez povolení a mnohdy jsou proto i bourány městskými policisty nebo jinými osobami, které nemají pochopení pro tento druh sportu.

Jedním takovým místem je i lesík parcelní číslo 3434 za mostem přes Nežárku na sídlišti Hvězdárna, který je v duplicitním vlastnictví města Jindřichův Hradec a Lesů ČR. Stavba lávek či klopenek (dřevěných překážek) nijak nepoškozuje samotný les ani okolní prostředí. Překážky jsou vybudované ze dřeva bez použití jakýkoliv ekologicky závadných prostředků. Překážky a jejich využívání nevytvářejí hluk a nijak neomezují okolí. Jsou to čistě přírodní stavby, které se stávají součástí lesa.

Tímto žádám o projednání této věci a o Vaše vyjádření k žádosti. Přikládám katastrální mapu, kde je les vyznačen a dále pak fotografickou dokumentaci možných dřevěných staveb.

Očekávám Vaše brzké rozhodnutí.

Na vědomí: Lesní správa Jindřichův Hradec

Přílohy

Katastrální mapa

Fotografická dokumentace

Příloha č. 5: Diskuze ke článku

Diskuze ke článku

„A kde je teda vlastní problém?“

Martin Kozák, 21.2.2008 17:58

Nechápu, proč něco takového nemůžete povolit? Myslíte si, že by přišly stromy k úhoně? Nebo že by se nějak výrazně změnil...bude pro vás pak lepší, když budou jezdci na kolech jezdit po městě, dělat si z města překážkovou dráhu a budou tím obtěžovat občany? Nemluvě o nějakém ničení schodů, zábradlí a podobně! Nebylo by lepší vyznavačům těchto sportů vyčlenit ten pomyslný kousek a nechat je ať si tam jezdí? Nestálo by to za zamýšlení?! Nějak to nedokážu pochopit!!!!“ (Kozák, 2008)

„Ať to všichni vědí“

Klára Zdeňková, 22.2.2008 10:33

Zaráží mě pár věcí, zaprvé článek o nepovolení žádosti vyšel dříve, než jsem se já osobně dozvěděla rozhodnutí města, které mi poštou přišlo až tři dny po vydání článku. Co se týče rozhodnutí města, dost mě překvapilo, už kvůli tomu že les se nijak nevyužívá. Odstranění již zhotovených překážek, kam to povede? Je chyba, že je v zájmu mladých bikerů, aby přírodní překážky, které si někde postaví, byly legální. Jen proto, že byla podána žádost na souhlas s jejich budováním teď vše bude zbořeno. Myslím, že takovéto rozhodnutí města je dost velká chyba, proč v jiných městech není problémem takové věci budovat se souhlasem a podporou MěÚ. Čeho tím chce město docílit, když staví nové hřiště za těžké peníze, ale na tyto hřiště mohou pouze členové nějakého klubu anebo si děti musí zaplatit 50 Kč na hodinu. Kde to jsme, vždyť už si děti nemají pomalu chodit kam hrát. Myslím, že město nebere ohled na zájmy všech mladých lidí a dětí, ale jen na zájmy preferovaných skupin a klubů. Výstavba nového skateparku je ze strany města velmi záslužným rozhodnutím a myslím, že pokud by i nadále město podporovalo opravdové zájmy mladistvých i dětí nemuseli by zbytečně vznikat hřiště, která nebudou zcela využitá. Víím, že pokud lesy rozhodly, zamítnout žádost o povolení staveb musí žádost zamítnout i město, je však velmi jednoduché říci ne, protože na městě není nikdo, kdo by za ty mladé bojoval, a to si myslím že je největší chyba. Podpora hokeje, fotbalu a tenisu tím se prezentuje město Jindřichův Hradec!!!!“ (Zdeňková, 2008)

„Můj názor...“

Petr Homola, 22.2.2008 20:35

Také v lesíku u 6. Základní školy jezdím. Je to jedno z mála míst v Jindřichově Hradci. Není to sice úplně nejideálnější místo, ale o lepším v Jindřichově Hradci asi těžko přemýšlet. Ale do budoucna by se tam dalo ještě spousta věcí postavit a podmínky se tak zlepšily. Zatím jsme tam pár věcí udělali a stálo nás to spoustu času a úsilí, které jsme však kvůli tomuto sportu (downhill-sjezd, freeride) rádi vynaložili. A teď se všechna naše práce má zničit???! To se máme raději flákat po městě a z nedostatku vybití energie vymýšlet blbosti-ničit prostředí atd. Jako to dělá mnoho našich vrstevníků. Asi by se dalo namítnout ať se přeorientujeme na sporty, které se v Jindřichově Hradci dají provozovat bez problémů (fotbal, basketbal, hokej...). Některé z těchto sportů jsme zkoušeli také, ale kolo nás baví nejvíce. A my chceme dělat to, co nás baví! Skatepark je určitě dobrá zpráva, avšak pro ty co jezdí na freestylových kolech-což my nejsme! Jak už jsem psal, jezdíme Downhill – sjezd a Freeride. V jiných městech co vím, není v těchto věcech jediný problém. Naopak se město snaží mladé lidi podporovat v jejich sportech a vychází jim vstříc. O tyto sporty zájem stoupá. Bohužel, když nejsou podmínky, pak je to složité...“ (Homola, 2008)

„Argument mimo mísu“

Pavel Pospíšil, 26.2.2008 20:55

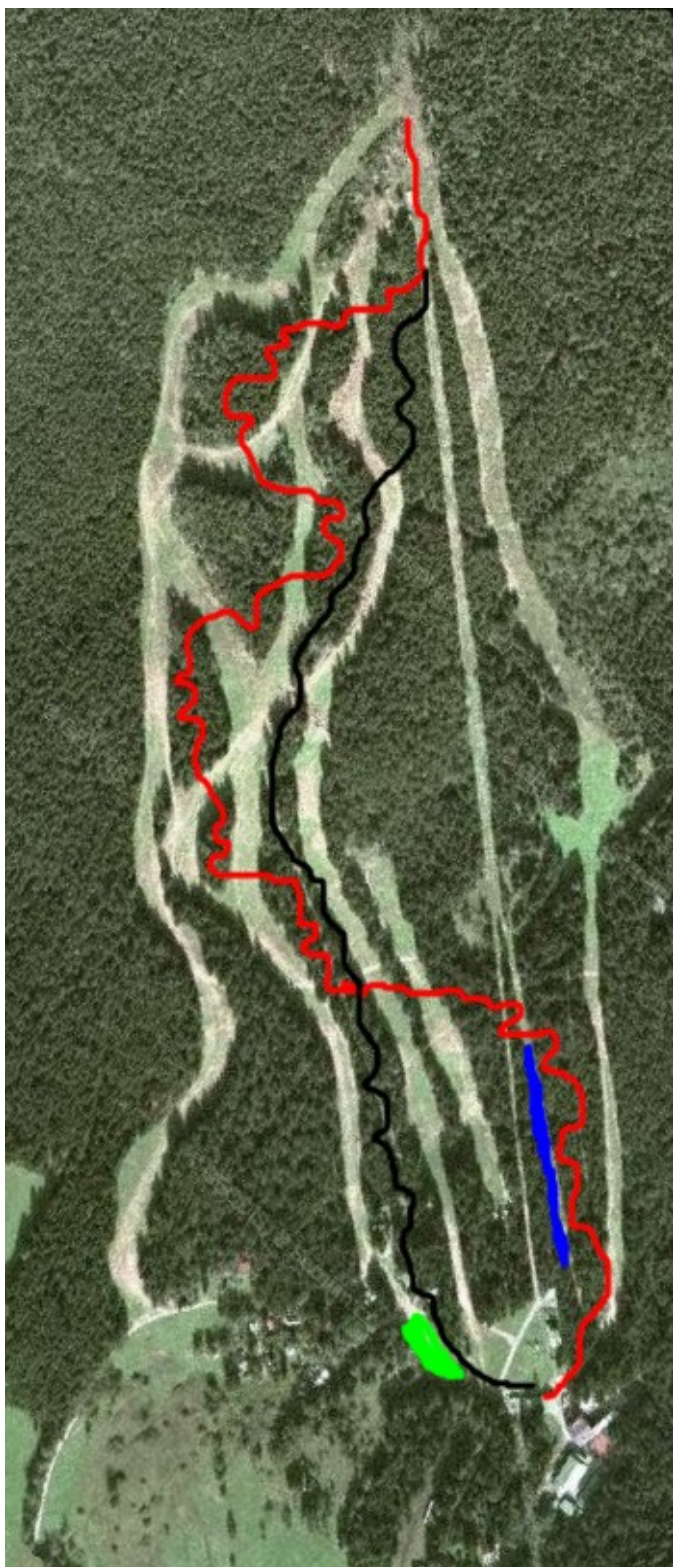
A to je mi zase jednou argument: místo freeride trasy v lese skatepark. To je jako kdyby fotbalistům řekli, ať hrají na hokejovém stadiónu... stadión jako stadión, vždyť je to skoro totéž, že, stejně se jen honí za kulatým nesmyslem... ach jo. Tož tak je to, když někdo rozhoduje o věcech, o kterých nic neví a vědět nechce :-/“ (Pospíšil, 2008).

„Pro úřady a město“

Jan Šenkýř, 27.2.2008 20:46

Dobrý den. Chci říct, že i já v tom lesíku jezdím na kole a je to něco co mě hodně naplňuje a těch pár „překážek“, co tam jsou v dobré víře postavený, které neškodí stromům ani zvířím, nemůžou doufám nikomu vadit. A hlavně je to jediné místo kde můžeme jezdit, aniž by jsme někoho ohrožovali nebo ničili cizí majetek. Tak nám to prosím neberte, protože my na kole jezdit nepřestaneme. A tento sport se v poslední době hodně rozrostl, takže nás bikerů bude čím dál víc...“ (Šenkýř, 2008)

Příloha č. 6: Plánek bikeparku Špičák
Plánek bikeparku Špičák



Obrázek č. 9: Bikepark Špičák

Freeride

- 2300m dlouhá trať ve stylu North Shore střední obtížnosti, s různými sekcemi a odbočkami
- plná klopenek, lávek a lavic
- navíc wallride a houpačka
- převýšení 336m

Downhill (ve výstavbě)

- přírodní sjezdová trať vysoké obtížnosti
- trať ve výstavbě
- převýšení 336m

Dirtjump Park (ve výstavbě)

- skoková sekce umístěná v lese u dojezdu tratí
- délka cca 300m

Skill Center

- místo pro nácvik základních dovedností pro začátečníky a děti
- lavičky, houpačky, vlny....
- vše určeno pro výuku a začátečníky

Příloha č. 7: Ukázky překážek

Ukázky překážek

Obrázek č. 10: Velký drop



Zdroj: Stránky bikeparku Kolorádo

Obrázek č. 11: Klopenka



Zdroj: Stránky bikeparku Kolorádo

Obrázek č. 12: Lávky



Zdroj: Stránky bikeparku Kolorádo

Obrázek č. 13: Hupna



Zdroj: Stránky bikeparku Kolorádo