



ZÁVĚREČNÁ PRÁCE

PROBLEMATIKA TRÉNOVÁNÍ A ORGANIZACE
DÁLKOVÉ RALLY V ČESKÉ REPUBLICE

Autor: Tomáš Váhal
Studijní obor: Trenérská škola B
Václavice 2025

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci vypracoval zcela samostatně a použil jsem jen uvedené zdroje.

Ve Václavících, dne 3.11.2025

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized letters and a long horizontal stroke.

Poděkování:

Rád bych poděkoval svým klientům a kamarádům, že se mnou sdíleli své zkušenosti, které získali při tréninku motodovedností v existujících moto a enduro-školách.

Rád bych poděkoval kamarádce Mgr. Petře Suchánkové, že se mnou sdílela své zkušenosti z organizace veřejných závodů v jiném sportovním odvětví a za průběžnou konzultaci.

A v neposlední řadě bych chtěl poděkovat partnerce Lence Pejchové za trpělivost a za psychickou podporu po celou dobu mého studia.

Obsah:

1. ÚVOD

2. PROBLEMATIKA REALIZACE DÁLKOVÉ RALLY V ČESKÉ REPUBLICE

- 2.1. Náhled do problematiky
- 2.2. Oblasti mající přímý vliv na organizaci dálkové rally
 - 2.2.1. Právní rámec, legislativní vymezení
 - 2.2.2. Sportovní a technické požadavky
 - 2.2.3. Další obecné požadavky
- 2.3. Souhrnné vyhodnocení
- 2.4. Náměty k řešení stávajícího stavu

3. TRÉNOVÁNÍ A PŘÍPRAVA JEZDCŮ DÁLKOVÉ RALLY A MOŽNOSTI TRÉNOVÁNÍ V ČESKÉ REPUBLICE

- 3.1. Výchozí fakta
- 3.2. Aktuální situace na trhu enduroškol a endurokurzů
- 3.3. Jak získat garanci kvality
- 3.4. Náměty k řešení stávající situace
- 3.5. Možnosti trénování v České republice z hlediska místa

4. ZÁVĚR

1. ÚVOD:

Téma práce jsem si stanovil na základě svých budoucích plánů, kterým bych se rád věnoval. Provozuji motodílnu, motoristickému sportu se věnuji již dlouhý čas nejen v rámci práce, ale i při volnočasových aktivitách. Sám jezdím offroad rally, v minulosti jsem realizoval několik amatérských závodů pro úzký okruh přátel a hlavně jsem si nejednou sedl na motorku v roli závodníka. V předchozích letech jsem úspěšně absolvoval několik závodu série FIM rally raid a v roce 2023 jsem si přivezl stříbrnou medaili v kategorii M3. Jsem obklopen klienty i přáteli, pro které občas pořádám vyjíždky a snažím se jim předat část svých dovedností. Dosud jsem to dělal v malém rozsahu, ale po získání patřičné certifikace jsem rozhodnut se věnovat profesionální přípravě rally jezdců mnohem více. Právě toto je mým důvodem, proč se v této práci věnuji problematice trénování jezdců a organizace dálkových rally v České republice.

V první kapitole se budu věnovat Organizování rally a v druhé průpravě jezdců a možnostem trénování v České republice. Rád bych, aby tato má práce byla přínosem pro celou komunitu pohybující se kolem dálkových rally v naší zemi. Přeji si, aby přinesla ucelený pohled na to, jak se situace jeví v současné době a co by bylo dobré rozpohybovat, aby se podmínky pro realizaci zlepšily a kvalita trénování mohla dosahovat patřičné úrovně.

2. ORGANIZACE DÁLKOVÝCH RALLY V PODMÍNKÁCH ČESKÉ REPUBLIKY

2.1. NÁHLED DO PROBLEMATIKY

Organizace jakýchkoliv sportovních událostí v sobě nese sérii požadavků. Pro pořádání dálkových rally však platí ještě další omezení, která samotnou realizaci tak, aby byla plně v souladu s platnými právními normami, značně omezuje.

Pro tuto práci přicházím s tvrzením, že **při dodržení všech předpisů je v současné situaci organizace dálkových offroad rally v České republice prakticky nemožná.**

V následujících odstavcích se tuto hypotézu pokusím potvrdit či vyvrátit. Pokud se mé tvrzení prokáže, ukáže na nepřipravenost našeho prostředí na stávající trend. A to je škoda. Zájemců o offroad ježdění přibývá, amatérští jezdci prahnou po získávání nových zkušeností a přibližování se profesionálním jezdcům. Část z nich touží cestovat a druhá část, ta pro nás zajímavá, směřuje své kroky ke startovní čáře závodů. Roste podíl prodaných enduro strojů.

Motocyklový sport se všeobecně těší čím dál větší oblibě, o čemž svědčí i nárůst prodeje motocyklů mezi roky 2023 a 2024, a to o celých 14%. Trh je připraven z hlediska saturace poptávky po motorkách a souvisejícím vybavení. Kde však naprosto připraven není, jsou rozvojové a závodní služby pro jezdce.

O rostoucím zájmu motorkářů o terénní jízdu svědčí i značný nárůst počtu jedinců i společností, které nabízejí trénování jezdeckých dovedností v terénu. Na sociálních sítích prakticky není dne, kdy by se v reklamě, reelu nebo v příběhu neobjevil příspěvek kategorie „call to action“ nabízející tréninky jízdy v bahně a v terénu obecně. Způsobilst trenérů, jejichž příspěvky na mne každodenně vyskakují a kvalitu nabízených tréninků rozebírám v druhé části mé práce. Stejně tak se tam věnuji možnostem, kde a jak u nás na dálkovou rally trénovat.

2.2. OBLASTI MAJÍCÍ PŘÍMÝ VLIV NA ORGANIZACI DÁLKOVÉ RALLY V ČR:

2.2.1. Právní rámec, legislativní vymezení

2.2.2. Sportovní a technické požadavky

2.2.3. Další požadavky obecné

2.2.1. Právní rámec, legislativní vymezení v jednotlivých oblastech:

1. Životní prostředí a ochrana přírody:

Zde je nutno respektovat *Zákon o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. A související*. Některé trasy jsou zcela zakázané nebo mohou vyžadovat odborné posouzení vlivu plánované akce na životní prostředí. Možnost vstupu na lesní pozemky a cesty velmi restriktivně reguluje *Zákon o lesích č. 289/1995 Sb.*

2. Vlastnická práva:

Plánované tratě vždy vedou přes pozemky, které někomu patří, případně spadají do správy určitých samosprávných celků či státních podniků. Pro vedení závodní trasy přes uvedené pozemky platí plošně pravidlo, že je vždy nutné mít zajištěn souhlas vlastníka dané nemovitosti, případně jeho správce. Hovoříme zde o soukromých vlastnících, a to jak o fyzických osobách, tak o organizacích, které mohou požadovat za využití svého majetku poplatek. Nehovoříme zde o jednom či dvou vlastnících či správcích, ale o desítkách. V případě dálkové několikadenní rally se může jednat i o stovky jedinců či institucí, s nimiž je

v rámci přípravy rally třeba vstoupit do kontaktu. To může náklady na realizaci podobné akce značně navýšit, případně rozhodnout o její nereálnosti. Lesy ČR a samosprávné celky jako jsou města a obce navíc mohou přípravný proces značně ztížit díky správním lhůtám a byrokratickým procesům. Na určitých místech je jakýkoliv průjezd motorového vozidla nepřipustný (např. CHKO či NP). V případě nedodržení výše uvedeného pravidla či za průjezd v CHKO/NP hrozí nejen pořadateli, ale i účastníkům nemalý právní postih/pokuta.

3. Silniční provoz a zákony o provozu motorových vozidel:

Zákon o silničním provozu č. 361/2000 Sb. hovoří jasně. Pokud část trasy - případně přejezd mezi etapami vede po veřejných komunikacích, je nezbytně nutné zajistit povolení od Úřadu silničního provozu, dočasnou uzavírku, doprovodnou službu a naplnit všechna bezpečnostní opatření.

4. Ostatní oblasti/povinnosti:

V případě, že některá etapa či její část bude vyžadovat pozemkové úpravy, stavbu ramp, kořenové úpravy apod., může jít o stavební práce a v takovém případě je třeba respektovat i *Stavební zákon č.282/2021 Sb.*, který upravuje, které stavební zásahy je možné realizovat pouze na základě stavební ohlášky a co je nutné mít podložené stavebním povolením. Nemalou pozornost musí organizátor věnovat požárně bezpečnostním pravidlům a poskytnutí zdravotní služby. Vše to značně zvětšuje nákladovou i administrativní zátěž.

2.2.2. Sportovní a technické požadavky:

1. Pořadatel sportovní události musí dopředu definovat řadu pravidel a podmínek pro jezdce, náležitým způsobem je zpracovat a dostatečně dopředu je závodníkům komunikovat. Navíc tyto podmínky nesmí být v rozporu s pravidly, která definuje AČR nebo MAČR. Obě tyto organizace emitují sportovní řády, technické normy, podmínky technických přejímk atp.
2. Pořadatel musí předem definovat technické normy pro motorky na trati a také jednoznačně určit rozsah povinného bezpečnostního vybavení.

3. Pořadatel by měl mít odpovídající pojištění akce, zejména pojištění odpovědnosti za škody a zároveň musí předem definovat rozsah požadovaného pojištění po účastnících.
4. Pořadatel musí vedle zabezpečení zdravotní služby jasně vyznačit záchranné body a evakuační cesty. S tím souvisí i povinnost zajištění kontinuální komunikace a povinnosti dodržovat stanovené maximální hlukové limity.

2.2.3. Další požadavky obecné:

Pokud pořadatel zamýšlí účast diváků, je nutné zabezpečit povolení pro veřejné akce, dohled ze strany pořadatele, bezpečnostní opatření, únikové cesty, zejména zajištění koridorů a oplocení pro ochranu diváků.

2.3. SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ

Vzhledem k tomu, že dálková rally je vždy plánována na několik na sebe navazujících dní a denní nájezd se pohybuje od 200 km výše, lze předpokládat zásah do vícero měst/obcí a krajů. Pokud bychom na závěr této kapitoly měli souhrnně uvést, kde všude je pro vedení tratě nutné získat povolení a komunikovat, dostáváme se k tomuto výčtu:

1. Krajské úřady dotčených krajů (stanoviska ke konání/ spolupráce na povolení)
2. Magistráty dotčených měst (souhlas s využitím pozemků, komunikací, uzavírka veřejných komunikací, podmínky pro realizaci veřejných akcí)
3. Obecní úřady v případě mestysů a obcí (dtto)
4. Lesy České republiky, s.p. (povolení přejezdu po lesních cestách/pozemcích lesa)
5. Agentura ochrany a přírody ČR (pokud trasa vedena NP/CHKO- zcela nevhodné)
6. Vlastníci pozemků, přes které zamýšlíme trasu vést (několik desítek a více, předpoklad zpoplatnění)
7. AČR nebo MAČR (sportovní řády, licence, technické parametry pro přejímky)

Při přípravě této práce jsem se věnoval pohledu na přípravnou i administrativní zátěž. S ohledem na skutečnost, že nikde neexistují žádné unifikované vzory, jak o výše uvedená povolení žádat, člověk musí při jednání s každým jedním úřadem postupovat individuálně. To je samozřejmě opět nemalá zátěž. Při stavu naší státní správy a značně flexibilnímu přístupu úředníků ke správním lhůtám, jsme vystaveni riziku, že dokumenty budeme předkládat v režimu „pokus-omyl“ a vždy čekat, jestli je to tentokrát vše a správně. S přihlédnutím na skutečnost, že správní lhůty bývají minimálně 15, ale většinou 30 dní a nikdy nemáme jistotu, že nám bude něco schváleno napoprvé, máme co dělat, třeba i na rok. A to se bavíme pouze o schvalovacích procesech. To může být významná stopka chuti realizovat podobné závody tzv. čistě, tj. v souladu se zákonem.

Proto také v České republice existuje množství nelegálních či pololegálních rally a navigačních rally, kterých se jezdci účastní s vědomím, že je to na jejich vlastní riziko a že se nejedná o hlášenou povolenou akci. Vědí totiž, že **zorganizovat dálkové navigační rally je v našich aktuálních podmínkách prakticky nemožné**. Výše uvedené také potvrzuje mou hypotézu formulovanou úvodem mé práce.

2.4. NÁMĚTY K ŘEŠENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU

Existuje řešení?

Zatím ne, ale mohlo by: S ohledem na vysoký a stále rostoucí zájem jezdců o tento sport, skutečně doporučuji zvážit, zda by oborové asociace neměly začít intenzivně pracovat na zlepšení podmínek pro zájemce o organizování rally a dálkových rally. Pro začátek by mohla stačit příprava závazného postupu a vzorového administrativního kitu a tím to případným organizátorům alespoň částečně ujednodušit. Stejně tak by bylo potřeba, aby AČR ve spolupráci s MAČR začali vystupovat jednotně. V rolích facilitátorů by se měli pokusit předjednat lepší podmínky pro možnosti pořádat rally na patřičných místech, která mají vliv na zákonodárnou moc. Pokud se nemýlím, tak za účelem lobování za zájmy své komunity asociace a kluby vznikají.

3. TRÉNOVÁNÍ A PŘÍPRAVA JEZDCŮ NA DÁLKOVÉ RALLY, MOŽNOSTI TRÉNOVÁNÍ V ČESKÉ REPUBLICE

3.1. VÝCHOZÍ FAKTA

Druhá otázka, kterou v rámci své práce řeším, s prvním tématem nedílně souvisí. Účastníci rally, případně dálkových navigačních rally, musí splňovat řadu předpokladů. Vedle jezdeckých dovedností, musí mít vybudovanou dobrou kondici a výdrž. Měli by rozumět svému tělu a znát principy vhodné výživy a regeneraci podporující dlouhodobě kvalitní sportovní výkon. V neposlední řadě musí ovládat navigaci podle roadbooku. Mezi motorkáři zájemců o rozebíraný druh sportu přibývá, velké množství silničářů začíná ve zralejším věku přecházet na terénní stroje. Tito lidé jsou připraveni zaplatit i za kvalitní vedení a přípravu. Zde však narážíme na významný problém. A to je otázka skutečné kvality mezi trenéry.

3.2. AKTUÁLNÍ SITUACE NA TRHU ENDURO ŠKOL A ENDURO KURZŮ

Trenérů a škol nabízejících své služby je na českém trhu veliké množství. Soudě dle komunikace na sociálních sítích, v posledních měsících se nových nabídek od naprosto neznámých jmen objevilo desítky. Úsměvné, avšak bohužel reálně smutné je, že každý, kdo to alespoň trochu v sedle motorky umí, se pasuje do role trenéra, v lepším případě průvodce a organizuje tréninkové vyjížďky. Prestiž trenérského řemesla není totiž v České republice nikterak budovaná ani chráněná. Trénovat jízdu na motorce vlastně může každý, kdo má živnost.

S rostoucím zájmem o offroad ježdění se objevilo množství samozvaných trenérů, kteří svůj obrázek tvoří prostřednictvím sociálních sítí dle pravidla „čím lépe umím ovládat marketingové nástroje na sítích, tím lepší jsem trenér“. Počet takových a jim podobných odborníků neustále roste jako houby po dešti. Dal jsem si práci a před psaním této zprávy vedl dlouhé rozhovory s lidmi, kteří některým z nabízených kurzů či tréninků prošli. A došel jsem k poznání, že rozhodující pro volbu, od koho se nechám učit, je úroveň jeho prezentace na sítích a cena; v lepším případě doporučení. Rozhodně to však není něčím měřená/podložená kvalita. Podle kritéria měření kvality se vlastně ani rozhodovat nelze. V našich podmínkách totiž není potřeba, aby trenéři museli prokazovat nějakou svou způsobilost nebo certifikaci.

V dnešní době je trh s enduro-školami a trenéry moto-dovedností jedna ohromná džungle. Bohužel k existenci tohoto nelichotivého stavu přispívá hlad jezdců po tom se učit

jezdit. Rapidně roste poptávka a dle zákonů trhu je prostor i pro značný nárůst nabídky. Bohužel toto ale není nikterak ukotveno žádnou právní normou vymezující nároky na trenéry a určující minimální způsobilosti pro to, aby člověk mohl jako trenér působit. Mimo jiné i proto jsem se ve své jezdecké praxi setkal s množstvím lidí, kteří prošli některými zmiňovanými kurzy a měli vštípené tak patologické jezdecké návyky, že to bylo až na hranici jejich osobní bezpečnosti. **V současné době v České republice totiž může motosport učit každý, kdo se tváří, že to umí.**

Samozřejmě pro připoutání pozornosti budoucích kupujících je potřeba umět si vybudovat jméno, je potřeba umět se tvářit, že to umím. A pokud k tomu umím patřičnou marketingovou komunikaci, mám vyhráno, i když jsem na offroad stroji seděl poprvé třeba před třemi lety. Bohužel. Pokud se k trénování odhodlá zkušený či profesionální jezdec, který má za sebou i závodní kariéru, bude to mít díky svému jménu maličko snazší. Pokud dosahoval během své závodní kariéry obстоjných výsledků a může je něčím doložit, je to velké plus pro jeho důvěryhodnost. Ale pokud u toho nedostatečně marketingově komunikuje, může se stát, že ho ten, kdo umí využívat síly dnešních technologií a marketingové komunikace, ho nastokrát předežene. Způsob, jakým nyní trh funguje, není o ohledem na zájemce o ježdění úplně bezpečný.

Pokud se na tuto problematiku podíváme pohledem, co je vlastně potřeba k tomu, aby člověk mohl provozovat enduro školu či pracovat jako trenér motosportu, tak se s údivem dostaneme k jediné zákonné podmínce. Je potřeba mít otevřenou živnost, jakmile za svou činnost člověk účtuje peníze. Pro provozování enduro školy je optimální živnost „pořádání sportovních kurzů“, což je živnost volná. Z toho plyne, že enduro školu si může založit prakticky každý. Samozřejmě, pokud se člověk rozhodne provozovat výuku jízdy na motorce, je vhodné mít uzavřené pojištění odpovědnosti, základní BOZP znalosti a alespoň zdravotnické minimum. Nicméně tyto povinnosti jsou z kategorie „doporučené“, nikoliv „povinné“. Instruktorské oprávnění je rovněž položkou doporučenou, nikoliv povinnou. Reputace jezdce/trenéra je dobrým marketingovým obsahem, nikoliv však podmínkou.

Z výše uvedeného souhrnu plyne, že učit druhé jezdit v terénu, respektive na motorce může prakticky každý, kdo si založí živnost. Toto zjištění pouze potvrzuje mé úvodní tvrzení, že zde **chybí jasná pravidla a legislativní rámec zabezpečující požadovanou kvalitu výuky a že mohou učit i neprověřeni jezdci.**

3.3. JAK ZÍSKAT GARANTOVANOU KVALITU

Trvám na to, že určitá míra regulace by byla, minimálně z důvodu ochrany zájemců o trénování, potřeba. Dnes, pokud se trenér prokáže instruktorským oprávněním, je to dobrá věc pro posílení jeho důvěryhodnosti a reputace, ale není to zákonná povinnost. Stejně tak není nutností žádné pedagogické vzdělání ani prokazatelné znalosti v oboru tělovýchovy, sportu a nutriční. O povinnosti znát lidské tělo a dokázat poskytnout první pomoc nemluvě. **Zákon totiž žádné povinné vzdělání pro trenéra motosportu nenařizuje.**

Enduro trenérů přibývá a počet enduro škol roste, aniž by bylo jak prověřit způsobilost těch, kteří své žáky berou do terénu, odhadují jejich možnosti a předávají jim své návyky. Jsou to návyky profesionálů, závodníků nebo amatérů a samouků? To dnes nelze nikterak odlišit. Tím samozřejmě nechci říci, že to všechny endurové školy dělají špatně, to v žádném případě. Na trhu je celá řada profesionálů, z jejichž rukou vychází množství výborně připravených jezdců. Je jich však bohužel menšina. Zde jen poukazuji na skutečnost, že otevřít si enduro školu může prakticky každý, aniž by jeho způsobilost k tomu vést lidi, byla prověřena.

3.4. NÁMĚTY K ŘEŠENÍ STÁVAJÍCÍ SITUACE

Má to řešení?

Ano, vše má řešení, ale je mi jasné, že v tento moment bude poněkud nepopulární. Řešením by bylo, pokud by oborové asociace u zákonodárců zalobovaly pro zpřísnění pravidel a jasné vymezení podmínek, které budoucí trenér musí splňovat. **Aby ten, kdo se na dráhu trenéra vydá, na ní nemohl nastoupit, dokud neabsolvuje patřičné vzdělání a nezíská příslušnou odbornou certifikaci. Řešením by bylo i z živnosti volné udělat živnost vázanou.**

3.5. MOŽNOSTI TRÉNOVÁNÍ V ČESKÉ REPUBLICE Z HLEDISKA MÍST

S otázkou trénování jezdců na offroad navigační rally souvisí i otázka místa, kde se tento trénink může uskutečňovat. Jezdecké dovednosti lze trénovat na motokrosových drahách k tomu určených nebo v soukromých areálech přizpůsobených na enduro ježdění. Kdekoli jinde je to, bez předchozího povolení de facto nelegální. Nicméně v uvedených

areálech lze trénink realizovat, nicméně jedná se pouze o trénink jezdeckých dovedností. Pokud jedinec potřebuje trénovat kombinaci jezdeckých dovedností a schopnosti se orientovat dle roadbooku, nelze vlastně jinak, než s vědomím porušování zákonů. Ani soukromé jízdy totiž nejsou možné bez přechozích povolení vjezdu na soukromé pozemky. Měl-li by trenér nebo jezdec pokaždé v souvislosti s každým tréninkem žádat o povolení vjezdu všechny vlastníků pozemků, přes které trasa povede, tak by mu pak nezbývalo času na trénování samotné. Argument, že když si ona povolení jednou zařídíme, tak máme hotovo, použít nelze, protože navigaci dle roadbooku se nelze učit dokola na jedné trase. Tzn. všechna případná povolení, případně úhrada za jejich získání, by stejně byla použita maximálně párkrát, ale nejspíše každým jezdcem jen jednou. Objem administrativní zátěže, kterou by navíc musel někdo zaplatit, je neúměrná ve vztahu k tomu, co člověk získá. Trenéři a stejně tak i jejich svěřenci do tréninku vstupují s tím, že budou dělat věci, které u nás nejsou povolené.

Příprava jezdce na dálkovou navigační rally je v českých podmínkách, měla-li by být vedena v souladu s platnou legislativou, prakticky nemožná. Proto také množství jezdců jezdí trénovat do jiných zemí. Častou destinací jsou země Balkánu, kde je velmi nízká osídlenost krajiny a lze se tam vyhnout civilizaci a jezdit prakticky všude. Je trochu škoda, že společně s jezdci, kteří jezdí trénovat do jiných koutů světa, nám odchází i jejich kupní síla.

4. ZÁVĚR

Jak z dílčích vyhodnocení předchozích kapitol vyplývá, podmínky pro realizaci dálkové rally v České republice jsou značně složité a při snaze dodržet všechny související právní normy je organizování takové události prakticky nemožné. Procesně právní složitost a malá podpora offroad rally sportu ze strany oborových asociací bohužel zakládá na skutečnosti, že trénování jezdců či závodníků, je v České republice složitější. Jezdecké dovednosti lze získat na motokrosových drahách či v enduro/offroad areálech, ty v naší republice k dispozici máme. Bohužel jich není dostatek a občas jsou poněkud z ruky. Určitě je nelze využívat ke každotýdennímu trénování. Redesignování označení offroadových cest a usnadnění vstupu alespoň na část z nich by bylo velmi nápomocné. Navigační dovednosti v České republice v požadované šíři v souladu s platnými normami také trénovat není možné. Samozřejmě vysvětlení, vyzkoušení ano, ale praktickou delší zkušenost zde jezdec nezíská.

Jak jsem výše uvedl, velmi by pomohl větší zájem ze strany oborových asociací a klubů a podpora tohoto moto odvětví. Podpora by byla žádoucí jak v rovině usnadnění při realizaci dálkové rally, tak v rovině vymezení jednoznačných a konkrétních požadavků na provozování enduro škol a trénování jezdců.

Uctivě děkuji za pozornost.

Tomáš Váhal

5. SEZNAM ZDROJŮ

- Czechenduro.com
- Aopk.gov.cz
- Offroadmilovice.cz
- Autoklub.cz
- Amaterskymotosport.cz
- Trenerimotosportu.cz
- Motolevel.com
- Sbírka zákonů ČR

