

# SPORTOVNÍ INFRASTRUKTURA JAKO PŘEDPOKLAD TRVALE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE (NEJEN) CESTOVNÍHO RUCHU



## SPORTS INFRASTRUCTURE AS A PRECONDITION FOR THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT (NOT ONLY) OF TOURISM

Václav Brabec

### ABSTRAKT

Sportovní aktivity ve zvláště chráněných územích přispívají k podpoře cestovního ruchu v těchto lokalitách. Jedním z významných prvků trvale udržitelného rozvoje v těchto územích je cestní síť jako součást zelené infrastruktury, která je tvořena stezkami a pěšinami. Příspěvek vychází z hypotézy, že sportovní infrastruktura může přispět k udržitelnému rozvoji sportovních aktivit ve zvláště chráněných územích. Příspěvek se zaměřuje na to, jaké koncepční nástroje právní řád České republiky obsahuje pro oblast budování cestní sítě a jak s těmito nástroji jednotliví aktéři pracují. Dále analyzuje význam cestní sítě pro stav životního prostředí ve zvláště chráněných územích, možné střety při vyvažování veřejných zájmů při činnostech orgánů ochrany přírody a roli koncepčních nástrojů při plánování a rozvoji této infrastruktury.

*Klíčová slova: Infrastruktura. Sport. Ochrana přírody. Životní prostředí. Koncepční nástroje. Cestovní ruch.*

### ABSTRACT

Sports activities in specially protected areas contribute to promoting tourism in these locations. An important element of sustainable development in these areas is the road network as part of green infrastructure, which consists of trails and footpaths. The paper is based on the hypothesis that sports infrastructure can facilitate the sustainable development of sports activities in specially protected areas. It focuses on the conceptual tools available under Czech law for the construction of path networks and how individual actors use these tools. It also analyses the importance of the path network for the state of the environment in specially protected areas, possible conflicts in balancing public interests in the activities of nature conservation authorities, and the role of conceptual tools in the planning and development of this infrastructure.

*Keywords: Infrastructure. Sport. Nature protection. Environment. Conceptual instruments. Tourism.*

## ÚVOD

Sport představuje významný sociální fenomén dnešní doby, který je vykonáván téměř v každém prostředí, přičemž výkon sportovních aktivit všech druhů se nevyhýbá ani zvláště chráněným územím (dále také jako „ZCHÚ“). Je tomu tak zejména proto, že ZCHÚ představují prostor s příznivějším životním prostředím pro výkon sportovních aktivit, a to v porovnání například s prostředím městským, kde jsou často přesahovány imisní limity kvality ovzduší (Malchrowicz-Moško et al., 2019). *„Odlišnost klimatických podmínek města od venkovského prostředí je známa již téměř dvě stě let“* (Marek, 2022, s. 131), přičemž městský tepelný ostrov, jehož negativní projevy dnes v důsledku klimatické změny sílí, znemožňují bezpečný výkon některých sportovních aktivit v letních měsících v městském prostředí. Dalším důvodem využívání ZCHÚ pro sportovní aktivity může být, že některé specifické sporty nelze uskutečnit mimo tato území, protože právě ZCHÚ jako jediná nabízejí vhodné podmínky pro jejich realizaci. Například v dnešní době velmi populární zimní sport – skialpinismus je možné, takřka bezvýhradně realizovat pouze v horských oblastech, které jsou zpravidla dotčené určitým způsobem zvláštní územní ochrany přírody a krajiny.

Se sportovními činnostmi ve ZCHÚ jsou však spojeny také negativní důsledky těchto činností, kterými může být například nadměrná návštěvnost – overturismus, rušení živočichů a poškozování rostlin (například sešlapy v blízkosti hojně vytižených turistických tras nebo rušení silně ohroženého tetřívka obecného), hromadění a způsoby zneškodňování odpadů či jiné druhy znečišťování a poškozování životního prostředí (Dodds & Butler, 2019; Flousek, 2016).

Je nesprávné se domnívat, že ZCHÚ slouží výhradně ke konzervaci těchto území za účelem ochrany přírody, když tento způsob péče o ZCHÚ (tzv. konzervační přístup) je již dávno překonán a dnes se v odborných kruzích hovoří o tzv. aktivním managementu ZCHÚ a subsidiárních rolích ZCHÚ (Hušek & Vítek, 2010). Účel ZCHÚ se tak dnes neomezuje pouze na zachování a zlepšení stavu přírodních složek, ale také na využití těchto území k jiným – doplňkovým funkcím. Sílí tak tlak na využití kulturních funkcí, které v rámci ekosystémových služeb ZCHÚ poskytují. Ostatně i zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále také „ZOPK“) v ustanovení § 15 odst. 4 normuje, že: *„(p)osláním národních parků je naplňovat dlouhodobé cíle ochrany národních parků a také umožnit využití území národních parků k trvale udržitelnému rozvoji, ke vzdělávání, výchově, výzkumu a k přírodě šetrnému turistickému využití, a to způsoby, které nejsou v rozporu s dlouhodobými cíli ochrany národního parku.“*

Budování a rozvoj sportovní infrastruktury, jakožto systému vzájemně propojených prvků, může být nástrojem, který bude sloužit k minimalizaci či úplné redukci vlivu výkonu sportovních činností na ZCHÚ. Právě sportovní infrastruktura může podporovat stabilitu, funkčnost a soudržnost celé struktury ZCHÚ a sloužit tak jako jeden z determinantů trvale udržitelného rozvoje těchto území a mimo jiné napomoci rozvoji cestovního ruchu v území.

Tento článek se zaměřuje aktéry, koncepční dokumenty a možné nedostatky v procesu budování cestní sítě jakožto jednoho základních „páteřních“ prvků zelené infrastruktury, který může přispívat k trvale udržitelnému výkonu sportovních aktivit ve ZCHÚ.

## PŘEHLED LITERATURY

Vztahu právní regulace sportovních aktivit z důvodu ochrany životního prostředí se výhradně a systematicky nevěnuje žádný autor, přičemž komplexní analýza tak v současném právním diskurzu absentuje. Důvodem je zejména specifická právních nástrojů v jednotlivých právních řádech a rozdílnost jejich využití, když některé nástroje jsou vhodné pro typově odlišné ZCHÚ nebo různé druhy sportovní aktivity. Autoři se tak zabývají zejména

díličními aspekty vztahu sportu a ochrany životního prostředí. Související dostupná literatura nahlíží na tuto problematiku zejména optikou managementu chráněných území (Erschbamer, 2019; Falaix, 2015; Inglés-Yuba et al., 2016), případně se zabývá udržitelností sportovních aktivit v chráněných územích (Brymer et al., 2009; Neumann & Mason, 2019). Jedná se především o literaturu mimoprávní, která tento vztah zkoumá optikou ekologie,

sociologie, ekonomie a turistického managementu. Autoři, kteří se řešením souvisejících otázek okrajově zabývaly jsou zpravidla akademici z oboru práva životního prostředí či práva ve sportu, a příkladem

lze uvést autory (Hušek & Vítek, 2010; Keiter, 2021; Kohout, 2015; Sontag & Roux, 2013; Stejskal, 2016; Tkáčiková & Vaculík, 2009).

## DATA A METODY

Tento příspěvek vychází z hypotézy, že cestní síť jako součást zelené sportovní infrastruktury může přispět k udržitelnému rozvoji sportovních aktivit ve ZCHÚ. Základní výzkumnou otázkou je, jaké koncepční nástroje obsahuje právní řád České republiky pro oblast budování cestní sítě a jak, případně zda vůbec, jednotliví aktéři s těmito nástroji pracují. Základní metodou výzkumu byla kvalitativní analýza právního řádu doplněná o obsahovou analýzu Plánů péče pro

CHKO, která vycházela z pěti náhodně vybraných Plánů péče. Některé hypotézy (např. zda obce vedou přehledy podle ustanovení § 63 odst. 1 ZOPK nebo zda AOPK v náhodně vybraných CHKO v období 2021-2024 vydala souhlas se zřízením či zrušením stezek či pěšin) byly ověřeny podáním žádosti o informace podle zákona č. 123/1998 Sb., o právu na informace o životním prostředí.

## VÝSLEDKY A DISKUSE

### CESTNÍ SÍŤ

Cestní síť představuje strukturu jejímž účelem je vzájemně propojit jednotlivé body v území a je tvořena stezkami, pěšinami a veřejně přístupnými účelovými komunikacemi, mezi které lze řadit například lesní a polní cesty. Toto členění je založeno na systematickém výkladu ustanovení § 63 odst. 1 ZOPK. Primární účel veřejně přístupných účelových komunikací se však podle ustanovení § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, od stezek a pěšin významně liší v tom, že veřejně přístupné účelové komunikace neslouží pro potřeby veřejnosti, jejich budování proto není možné považovat za celospolečenský zájem, a z toho důvodu nebude jejich zkoumání předmětem tohoto článku. Veřejně přístupné účelové komunikace současně nemohou být zahrnuty do soustavy zelené infrastruktury ve smyslu ustanovení § 10 odst. 1 písm. c) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon.

Je také důležité připomenout, že výkon vybraných sportovních aktivit v lesích, které představují rozsáhlou plochu ZCHÚ, je podmíněn jejich výkonem právě na lesních cestách a vyznačených trasách, když toto vyplývá z ustanovení § 20 odst. 1 písm. j) zákona č. 289/1995 Sb., lesní zákon, který zakazuje: „mimo lesní cesty a vyznačené trasy jezdit na kole, na koni, na lyžích nebo na saních.“ Rozvoj a budování cestní sítě tak musí být kontinuálně a dlouhodobě zajišťován, když v nedostatku tohoto by mohly být oslabeny doplňkové funkce ZCHÚ a mimoprodukční funkce lesa. Zároveň budováním cestní sítě dochází

k zpřístupnění návštěvních (sportovních) cílů, což může vést k posílení role aktivního turistického managementu, minimalizaci negativních vlivů na složky životního prostředí ve ZCHÚ (např. vyvedení některých potencionálně rušivých aktivit mimo chráněné prostory) a v konečném důsledku tak může přispět ochraně přírody a krajiny, která je veřejným zájmem (Vítek & Pešout, 2010).

### AKTÉŘI BUDOVÁNÍ CESTNÍ SÍTĚ

Obsahem vlastnického práva je možnost vlastníka nakládat se svým vlastnictvím podle své vůle za současného respektování limitů vlastnického práva. Je tak zřejmé, že hlavním aktérem bude právě vlastník pozemku, přes nějž je vedena trasa pěšiny či stezky. Zřizování a budování stezek a pěšin je totiž volnou dispozicí vlastníků předmětných pozemků a bez souhlasu vlastníka nemůže na pozemku pěšina nebo stezka vzniknout, respektive nemůže být chápána jako vyznačená trasa (Huneš a Tomoszková, 2022), a tedy jako součást cestní sítě. Všeobecně známým omezením práva vlastníka je široce vymezené obecné užívání lesa (srov. ustanovení § 19 odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb., lesní zákon) nebo právo přístupu do krajiny (srov. ustanovení § 63 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.). Nicméně i legální realizace tohoto veřejného subjektivního práva může vést při nadměrném užívání daného území či ekosystému ke zhoršení stavu některé ze složek či ekosystému jako celku. Proto by mělo být v zájmu jak vlastníka, tak státu jako garanta ochrany životního prostředí,

stezky a pěšiny v krajině budovat a rozvíjet. V současnosti se tak děje zejména prostřednictvím nástrojů pozitivní ekonomické stimulace vlastníků, kdy stát podporuje tyto činnosti dotacemi (např. Dotace Agentury ochrany přírody a krajiny ČR) nebo některé soukromé subjekty na sebe tyto závazky dobrovolně přejímají (např. Grantové řízení Nadace ČEZ na úpravu turistických tratí a běžeckých stop). Považuji však za podstatné poznamenat, že možnosti přímo ovlivnit chování soukromých vlastníků jsou v tomto směru limitované.

Jiná situace je u pozemků, které jsou ve vlastnictví státu a u nichž se stát může přímými aktivitami zasazovat o budování cestní sítě. Výkon vlastnického práva jménem státu tak zajišťují například státní podniky Lesy České republiky, s.p. nebo Vojenské lesy a statky ČR, s.p. Stát tak má možnost prostřednictvím těchto subjektů aktivně cestní síť budovat na jím vlastněných pozemcích. I přesto, že tato činnost nepatří mezi hlavní předmět činnosti těchto státních podniků, pak je možné konstatovat, že se tak v omezené míře děje, když například tyto subjekty spolupracují s Klubem českých turistů nebo sami budují naučné stezky. Právo hospodařit s majetkem státu v lesích národních parků vykonávají podle ustanovení § 22 odst. 2 ZOPK místně příslušné správy národních parků. Toto může být problematické, když správy národních parků (příspěvkové organizace ministerstva životního prostředí) vystupují v ambivalentní roli orgánu ochrany přírody, který by se měl na jedné straně zasazovat o ochranu přírody a krajiny a současně by měl stezky budovat a vydávat souhlas ke zřízení těchto stezek a pěšin v souladu s ustanovením § 63 odst. 1 ZOPK. Právě pro tyto případy je třeba, aby existovaly koncepční nástroje (Damohorský, 2007), které mohou sloužit jako vodítka pro činnost orgánů ochrany přírody při vyvažování těchto veřejných zájmů, konkrétně při poměřování veřejného zájmu na ochraně přírody a veřejného zájmu na sportování obyvatelstva, který může být chápán jako součást veřejného zájmu na ochraně zdraví (Brabec, 2023). Je také vhodné připomenout, že ochrana přírody a krajiny se podle ustanovení § 2 odst. 2 písm. k) ZOPK zajišťuje: „ochranou krajiny pro ekologicky vhodné formy hospodářského využívání, turistiky a rekreace.“

## KONCEPČNÍ NÁSTROJE PRO CESTNÍ SÍŤ

Za základní koncepční nástroj budování cestní sítě na území ZCHÚ lze považovat Zásady péče pro kategorii národních parků a Plány péče pro ostatní

druhy ZCHÚ. Tyto koncepční dokumenty představují podle ustanovení § 38 odst. 1 ZOPK: „odborný a koncepční dokument ochrany přírody, který na základě údajů o dosavadním vývoji a současném stavu zvláště chráněného území navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětu ochrany ve zvláště chráněném území a na zabezpečení zvláště chráněného území před nepříznivými vlivy okolí v jeho ochranném pásmu.“ Tyto koncepční dokumenty jsou závazné interně, ale působí i navenek, když jsou mají vliv na rozhodování orgánů ochrany přírody a zasahují tak do veřejnoprávních práv a povinností osob. Zpracování a obsah těchto plánů zajišťují příslušné orgány ochrany přírody a řídí se při tom vyhláškou ministerstva životního prostředí č. 45/2018 Sb., o plánech péče, zásadách péče a podkladech k vyhlášení, evidenci a označování chráněných území (dále také jako „vyhláška“). Tyto koncepční dokumenty by měly podle ustanovení § 3 písm. j) vyhlášky obsahovat: „zásady rekreačního, sportovního nebo jiného využívání území chráněných krajinných oblastí, pokud jsou nebo by mohla být území chráněných krajinných oblastí k těmto činnostem využívána a pokud by přitom hrozilo poškození jejich předmětů ochrany.“ Z provedené obsahové analýzy jednotlivých Plánů péče vyplývá, že tyto koncepční dokumenty identifikují nadměrnou návštěvnost (overturismus) a sport jako možný problém pro daný typ ZCHÚ, nicméně tyto dokumenty postrádají jakékoliv znaky dlouhodobosti či systémovosti řešení těchto problémů a konkrétně ve vztahu k budování a rozvoji cestní sítě se staví spíše restriktivně a zejména se zaměřují na udržení stávajícího stavu cestní sítě, který však paradoxně považují za potencionálně rizikový. To vše bez ohledu na to, že se samy tyto Plány péče očekávají narůst počtu sportujících návštěvníků i jednotlivých sportovních aktivit. Některá ZCHÚ (CHKO Šumava, CHKO Třeboňsko) dokonce označují sport jako jeden z nejrizikovějších faktorů pro stav životního prostředí v daném území. Budování sportovní infrastruktury se objevuje sporadicky v souvislosti s prioritními cíli ochrany ZCHÚ, a to i přesto, že např. Plán péče CHKO Šumava obsahuje následující proklamaci: „CHKO Šumava má spolu s územím Národního parku Šumava mimořádný význam pro turistiku, rekreaci a některé druhy sportů v regionálním i celostátním měřítku. Do současné doby je zatížení území výrazně prostorově a časově diferencované, tendence do budoucna ale je prodloužit letní i zimní sezonu technickými i marketingovými projekty.“

Poměrně novým nástrojem, který doposud nemá legislativní ukotvení například ve vyhlášce či ZOPK, přestože je zpracováván pro některá CHKO již od roku 2020, je koncepční nástroj pro území CHKO nazvaný Koncepce práce s návštěvnickou veřejností. Agentura ochrany přírody a krajiny (dále také „AOPK“), která jejich přípravu zadává a podílí se na jejich zpracování, je vymezuje jako „*plán na interpretaci (prezentaci) a řízení návštěvnosti na území dané CHKO.*“ (Agentura ochrany přírody a krajiny, 2024) Koncepce: „*mapuje stávající stav, navrhuje úpravu prezentace území a nastavení limitů využití území návštěvníky tak, aby se stav pokud možno dále nezhoršoval, ale v optimálním případě zlepšoval.*“ Tento koncepční nástroj slouží jako podkladový materiál pro přípravu Plánů péče, nicméně zatím bylo těchto koncepcí zpracováno poskrovnu a je záhodno, aby tyto materiály byly připravovány a pravidelně aktualizovány, když platí, že pokud „*existuje nástroj k výchozí regulaci cestovního ruchu, který působí preventivně – vlastně navádí k aktivitám, které jsou chápány z hlediska ochrany přírody v území za udržitelné. Je to samozřejmě měkký nástroj pro usměrňování cestovního ruchu bez opory v legislativě. Nicméně při jeho tvorbě dochází k žádoucí diskuzi a vyjasňování*

*si pozic jednotlivých aktérů, včetně jednotlivých odborností na pracovištích AOPK ČR.*“ (Obermajer & Růžička, 2021)

Do budoucna tak lze doporučit nejenom zpracování a pravidelnou aktualizaci těchto koncepcí pro všechna CHKO, ale jejich přípravu a rozšíření pro další ZCHÚ, zejména pak národní parky a národní přírodní rezervace.

Za analyticko-koncepční nástroj lze označit také vedení přehledu obcemi „*o veřejně přístupných účelových komunikacích, stezkách a pěšinách v obvodu své územní působnosti*“ podle § 63 odst. 1 ZOPK. Obce, které jsou významným aktérem při budování cestní sítě, když jsou vlastníky pozemků a iniciátory procesu pořizování územně plánovací dokumentace – územních plánů a současně mají personální, materiální i finanční zázemí k tomu, aby tento proces podporovaly, však tyto přehledy nevedou. Toto zjištění je založeno na o předběžných zjištěních analýzy provedené v listopadu roku 2024. Toto lze interpretovat tak, že buďto nemají přehled o cestní síti v území své působnosti anebo se spoléhají na jejich evidenci a mapování prostřednictvím externích mapových podkladů (např. mapy.cz).

## ZÁVĚR

Lze uzavřít, že budováním cestní sítě lze přispět k udržitelnému rozvoji území, za současného respektování zájmů na ochraně přírody. Jsou to, ale především vlastníci v jejichž dispozici budování cestní sítě je, kteří mohou tuto aktivitu ovlivnit a výrazně akcelarovat. Stát má jedinečnou možnost na jím vlastněných pozemcích se o rozvoj a udržení cestní sítě zasadit, a to zejména prostřednictvím státních podniků a správ národních parků, které hospodaří v území, které je nedostatky cestní sítě nejvíce dotčeno. Problematickým se může jevit, že budování cestní sítě není u státních podniků jejich hlavním předmětem činnosti, tato činnost pak není prioritizována a může být upozaděna. Ústřední orgány státní správy (ministerstva zemědělství, obrany a životního prostředí) by tak měly dohodnout vzájemně koordinovaný postup v této oblasti a podporovat tuto činnost u státních podniků, například vymezením dosažitelných cílů, které mohou být obsaženy v metodických pokynech anebo tyto aktivity podporovat finančně či materiálně.

Pro orgány ochrany přírody, kterými jsou i správy národních parků, je velmi podstatné kvalitní zpracování koncepčních dokumentů, kterými se budou řídit při vyvažování jednotlivých veřejných zájmů v praxi, aby tak zájem na ochraně přírody nebyl považován za nepřekonatelné dogma, které je „*esem ve hře*“ při budování sportovní infrastruktury. Tyto koncepční dokumenty by měly relevantně a dostatečně konkrétně vymezit vztah sportu a ochrany přírody v daném území. Zpracování Koncepce práce s návštěvnickou veřejností pro území CHKO by tak mělo být pravidlem a mělo by se zavést i na jiná ZCHÚ. Do budoucna se jeví také jako vhodné zavedení francouzského modelu, který zavádí departementní orgány (v našem prostředí se může jednat o orgány kraje) tzv. Commission Départementale des Espaces, Sites et Itinéraire, jejichž primárním úkolem je vypracování Plánu pro území, lokality a vybavení (tzv. Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires), který přispěje k řízenému rozvoji sportů v přírodě za současného respektování environmentálních kvalit území (Falaix, 2015).

## Poděkování

Výzkum byl podpořen Grantovou agenturou Univerzity Karlovy (projekt č. 410225 - Nástroje právní regulace sportu ve zvláště chráněných územích).

## LITERATURA

- Agentura ochrany přírody a krajiny. (2024). *Koncepce pro práci s veřejností — ISOP portál*. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. <https://portal.nature.cz/w/opatreni-123#/>
- Brabec, V. (2023). Kolize veřejných a soukromých zájmů při výkonu sportovních činností ve zvláště chráněných územích. *Bratislavské právnické fórum 2023: Vyvažovanie verejných a súkromných záujmov pri ochrane životného prostredia*. [https://www.flaw.uniba.sk/fileadmin/praf/Veda/Konferencie\\_a\\_podujatia/BPF/2023/BPF\\_2023\\_environmentalne\\_pravo.pdf](https://www.flaw.uniba.sk/fileadmin/praf/Veda/Konferencie_a_podujatia/BPF/2023/BPF_2023_environmentalne_pravo.pdf)
- Brymer, E., Downey, G., & Gray, T. (2009). Extreme sports as a precursor to environmental sustainability. *Journal of Sport & Tourism*, 14(2–3), 193–204. <https://doi.org/10.1080/14775080902965223>
- Damohorský, M. (2007). *Právo životního prostředí* (2. vyd.). C. H. Beck.
- Dodds, R., & Butler, R. (Eds.). (2019). *Overtourism: Issues, realities and solutions*. De Gruyter.
- Erschbamer, H. P., & Innerhofer, G. (Eds.). (2019). *Overtourism: Tourism management and solutions*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429197987>
- Falaix, L. (2015). Sports de nature et décentralisation: La protection environnementale et le contrôle institutionnel des pratiquants à l'épreuve des politiques départementales. *Développement durable et territoires*, 6(1). <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.10820>
- Flousek, J. (2016). Vliv lyžování na horskou přírodu: Shrnutí současných poznatků a stav v Krkonoších. *Opera Corcontica*, 53, 15–60.
- Huneš, K., & Tomoszková, V. (2022). *Veřejné užívání přírodních statků* (1. vyd.). C. H. Beck.
- Hušek, J., & Vítek, O. (2010). Jak na rekreaci a sport. *Ochrana přírody*, 2010(zvláštní). <https://www.casopis.ochranaprirody.cz/zvlastni-cislo/jak-na-rekreaci-a-sport/>
- Inglés-Yuba, E., Puig, N., & Labrador, V. (2016). Sports management in protected mountain areas: Sustainable development through collaborative network governance. *Journal on Protected Mountain Areas Research and Management*, 8(2), 53–61. <https://doi.org/10.1553/eco.mont-8-2s53>
- Keiter, R. B. (2021). The emerging law of outdoor recreation on the public lands. *Environmental Law*, 51(1), 89–160.
- Kohout, D. (2015). Ochrana přírody a sport. *Acta Universitatis Carolinae – Iuridica*, LXI(2), 127–139. [https://www.prf.cuni.cz/sites/default/files/soubory/2020-01/lurid\\_2\\_2015.pdf](https://www.prf.cuni.cz/sites/default/files/soubory/2020-01/lurid_2_2015.pdf)
- Malchrowicz-Moško, E., Botíková, Z., & Pocza, J. (2019). “Because we don’t want to run in smog”: Problems with the sustainable management of sport event tourism in protected areas (A case study of national parks in Poland and Slovakia). *Sustainability*, 11(2), 325. <https://doi.org/10.3390/su11020325>
- Marek, M. V. (2022). *Klimatická změna: Příčiny, dopady a adaptace = Climate change – causes, impacts and adaptations* (1. vyd.). Academia.
- Neumann, P., & Mason, C. W. (2019). Managing land use conflict among recreational trail users: A sustainability study of cross-country skiers and fat bikers. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 28, 100220. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2019.04.002>
- Obermajer, J., & Růžicka, T. (2021). Konec klidu v chráněných územích? *Fórum ochrany přírody*, 12(2), 6–7.
- Sontag, K., & Roux, F. (2013). Sporting and tourist activities: Legal aspects. *Journal of Alpine Research/Revue de Géographie Alpine*, 101(4), 101–104. <https://doi.org/10.4000/rga.1951>
- Stejskal, V. (2016). Právní aspekty udržitelného cestovního ruchu v národních parcích. *Acta Universitatis Carolinae Iuridica*, 62(3), 49–56. <https://doi.org/10.14712/23366478.2016.36>
- Tkáčiková, J., & Vaculík, P. (2009). Horolezectví a ochrana přírody – rovnováha nebo konflikt zájmů? *Konferenční sborník Dny práva 2009 – Days of Law* (p. 2222–2231). Masarykova univerzita. [https://www.law.muni.cz/sborniky/dny\\_prava\\_2009/files/sbornik/sbornik.pdf](https://www.law.muni.cz/sborniky/dny_prava_2009/files/sbornik/sbornik.pdf)
- Vítek, O., & Pešout, P. (2010). Význam cestovního ruchu pro ochranu přírody. *Ochrana přírody*. <https://www.casopis.ochranaprirody.cz/zvlastni-cislo/vyznam-cestovniho-ruchu-pro-ochranu-prirody/>

Received: October 8, 2025  
Accepted: October 20, 2025

**Kontaktní údaje**

Mgr. Václav Brabec, MPA  
Univerzita Karlova  
Právnická fakulta  
Katedra práva životního prostředí  
nám. Curieových 901/7, 116 40 Praha 1, Česko  
eMail: vaclav.brabec@prf.cuni.cz