

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Praha 2011

Jan Suchý

UNIVERZITA KARLOVA
PEDAGOGICKÁ FAKULTA
KATEDRA TĚLESNÉ VÝCHOVY

**ZMAPOVÁNÍ VHODNÝCH PRAŽSKÝCH PARKŮ A
CYKLOSTEZEK PRO VOLNOČASOVÉ AKTIVITY SE
ZAMĚŘENÍM NA VÝUKU IN-LINE BRUSLENÍ PRO ŽÁKY
1. STUPNĚ**

**Mapping appropriate Prague parks and trails for leisure
activities focused on in-line skating for the pupils of a
primary school.**

Autor: Jan Suchý

Vedoucí práce: Mgr. Věra Svobodová

Praha 2011

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Zmapování vhodných pražských parků a cyklostezek pro volnočasové aktivity se zaměřením na výuku in-line bruslení pro žáky 1. stupně ZŠ“ zpracoval samostatně a použil jen prameny uvedené v seznamu literatury.

V Praze dne 2011

.....

vlastnoruční podpis

Děkuji paní Mgr. Věře Svobodové za poskytnutí cenných rad a ochotu, která mi při zpracování mé diplomové práce velmi pomohla.

Abstrakt

V úvodu teoretické části je popsána legislativní stránka sportovního odvětví in-line bruslení a pohybu na cyklostezkách. V druhé kapitole je popsán systém celoměstských cyklostezek. V dalších kapitolách jsou parky a cyklostezky popsány včetně koncepce jejich rozvoje do roku 2020. Dále jsou v práci stanovena kritéria pro hodnocení daných lokalit v kapitole číslo pět. Část teoretická je věnována obecným zásadám užívání cyklostezek a parků v kapitole číslo šest a dopravnímu značení a vybavení bruslařů v kapitole číslo sedm. Další kapitoly jsou zaměřeny na sportovní a bezpečnostní výbavu. V závěru teoretické části kapitole deset a jedenáct se věnují specifikům výuky in-line bruslení dětí ve věku 1. stupeň ZŠ.

Praktická část práce se věnuje zmapování a hodnocení deseti vybraných cyklostezek a parků z levého břehu Vltavy a nejbližšího okolí v kapitolách dvanáct a třináct. Kapitola čtrnáctá je věnována in-line bruslení a jeho dělení. Závěr praktické části práce se zabývá strukturou vyučovací lekce in-line bruslení, metodickými postupy při výuce a základními jízdními dovednostmi.

Přílohu tvoří grafické porovnání výsledků dotazníkového šetření.

Klíčová slova

In-line bruslení, výuka bruslení, zmapování vhodných lokalit v Praze, metodika jízdy na in-line, cyklostezka, park.

Abstract

In the introduction of theoretical part, a sport discipline In line skating is described. Legislative aspect together with use of cycle paths is considered. The second chapter describes system of cyclopaths in the cities. Following chapters are describing the concept of parks and cyclopaths development in the rural area until 2020. Next, the work establishes criteria for evaluation of locations discussed in chapter 5.

Theoretical part of this work discusses in chapter six general rules for cyclopaths and park use. In chapter seven traffic signalization and in line skaters' equipment are discussed. Further chapters focus on sport and safety equipment. In the end of theoretical part of chapter ten and eleven I comment on particularities of in line skating education for children 7- 10 years old. Practical part describes mapping and evaluation of 10 selected cyclopaths located on the left side of Vltava River and close surroundings in chapter 12-13. Chapter 14 is dedicated to in-line skating and its categories. In the end of the practical part, the structure and methodology of teaching lesson of in-line skating is depicted together with description of basics of in line skating.

Appendix consists of graphical comparison of results from public survey

Keywords

In-line skating, skating lessons, mapping of appropriate locations in Prague, in-line skating method, cycle routes, park.

ANOTACE

Diplomová práce se zabývá mapováním cyklostezek a městských parků určených pro volnočasové aktivity v oblasti Prahy. V těchto lokalitách je provedeno empirické šetření mezi návštěvníky. Je zkoumáno, jakým způsobem a jakými aktivitami zde návštěvníci tráví svůj volný čas a k jakým aktivitám jsou daná sportoviště a parky uzpůsobeny. Důraz je pak kladen na metodiku in-line bruslení a k tomu výběr vhodných lokalit pro žáky prvního stupně ZŠ. Výsledek práce je zajímavý pro zájemce o in-line bruslení a vhodnost jejího provozování v dané lokalitě. U problematiky in-line bruslení žáků je výsledkem zkoumání doba, kdy je vhodné s danou aktivitou začít a kde jsou pro výuku vhodná místa. Cílem výzkumu je zjistit, které lokality jsou vhodné pro začínajícího bruslaře a pro výuku in-line bruslení.

Osnova

- **Úvod** -
11 -
- **Teoretická část** -
13 -
- **1. Definice lokalit pro volnočasové aktivity** -
13 -
- **1.1 In-line stezka** - 13 -
- **1.2 Městský park** - 14 -
- **1.3 Cyklostezka** - 14 -
- **2. Systém celoměstských cyklostezek** -
14 -
- **3. Přehled parků** -
15 -
- **3.1 Obnova a rozvoj parků** - 17 -
- **4. Koncepce rozvoje cyklostezek do roku 2020** -
19 -
- **4.1 Časové období 2003 - 2010** - 20 -
- **4.2 Časové období 2010 - 2020** 22
- **4.3 Další strategické dokumenty pro rozvoj cyklostezek a volnočasových aktivit** 22
- **4.4 Aspekty pro budování cyklostezek** 22
- **4.5 Aspekty proti vzniku a budování nových cyklostezek** 23
- **5. Kritéria hodnocení lokalit z hlediska sportovního**

využití pro in-line sport	24
• 5.1 Parametry hodnocení lokalit	25
• 5.2 Kategorie celkového vyhodnocení lokality	25
• 6. Obecné zásady užívání cyklostezek a parků k volnočasovým aktivitám	26
• 6.1 Dopravní značení na cyklostezkách	26
• 6.2 Směrové a informační značení	30
• 6.3 Zákonná úprava	30
• 7. Sportovní výbava jedince	31
• 7.1 Bezpečnostní a ochranná výbava	31
• 8. In-line brusle	32
• 8.1 Rozdělení bruslí	32
• 9. Pohyb po parcích a cyklostezkách	33
• 9.1 Jak se na cyklotrasách chovat	35
• 9.2 Nejčastější překážky v parcích a cyklostezkách	36
• 9.3 Rizikové faktory lidské	37
• 10. Zařazení sportu z hlediska motorických schopností a dovedností	38
• 11. Specifikace a vývojové stadium žáků 1. stupně ZŠ	38
• 11.1 Motorika dětí 7-11let	39
• 11.2 Specifika tréninku dětí na 1. stupni ZŠ	39
• 11.3 Zvláštnosti tréninku dětí a mládeže	39

• Praktická část	40
• Cíle pro práci	41
• Hypotézy	41
• 12. Vytipované pražské cyklostezky a parky	42
• <i>12.1 Sportovní areál Ladronka</i>	<i>42</i>
• <i>12.2 In-line park Butovice (dále jen park N. B.)</i>	<i>46</i>
• <i>12.3 Park Stromovka</i>	<i>49</i>
• <i>12.4 Park Letná</i>	<i>53</i>
• <i>12.5 In-line park Modřany</i>	<i>57</i>
• 13. Cyklostezky	60
• <i>13.1 Podolí – Zbraslav</i>	<i>60</i>
• <i>13.2 Barrandov – Malá Chuchle - Lahovice</i>	<i>64</i>
• <i>13.3 Troja - Roztoky</i>	<i>67</i>
• <i>13.4 Přírodní rezervace Divoká Šárka</i>	<i>71</i>
• <i>13.5 Prokopské údolí</i>	<i>74</i>
• 14. In-line bruslení	78
• <i>14.1 Filozofie jízdy na kolečkách</i>	<i>78</i>
• <i>14.2 Vznik nové sociální kultury</i>	<i>78</i>
• <i>14.3 Stručný popis vývoje in-line bruslení</i>	<i>79</i>
• <i>14.4 Základní kategorie in-line bruslení</i>	<i>80</i>
• 15. Struktura vyučovací lekce in-line	85
• <i>15.1 Úvodní část</i>	<i>85</i>

• 15.2 Hlavní část hodiny	85
• 15.3 Závěrečná část hodiny	87
• 16. Základní dovednosti	87
• 16.1 Základní postoj	87
• 16.2 Bezpečný pád	88
• 16.3 Jízda vpřed	89
• 16.4 Základní způsoby změny směru	91
• 16.5 Pohyby paží	93
• 16.6 Způsoby brzdění	93
• 17. Průpravná cvičení rovnovážná	95
• 18. Hry na in-line	95
• 19. Diskuze	96
• Závěr	98
• 20. Zdroje a literatura:	99
• Přílohy	99

Úvod

Rekreace od pracovní činnosti je přirozenou biologickou a psychologickou potřebou každého lidského jedince. Volný čas tedy představuje důležitou součást lidského života. Navíc jeho procentuální poměr vůči času strávenému prací s rostoucí délkou života a vzestupnou efektivitou práce stále roste. Trávení volného času může být kolektivní nebo individuální, aktivní či pasivní, provozované ve venkovním nebo krytém prostředí. Volnočasové aktivity jsou velmi často zdrojem zábavy, potěšení a radosti. Sportovní aktivity ve venkovním prostředí jsou významnou složkou trávení volného času.

Veřejné parky byly již v předminulém století místem trávení volného času a relaxace pro řadu obyvatel rozvíjejících se velkých měst. V současnosti jejich význam díky náročnému pracovnímu tempu ještě vzrostl. Nejen veřejné parky, ale i cíleně budované cyklostezky tvoří důležitou součást moderních měst. To je případ i našeho hlavního města. Pražský magistrát věnuje značnou pozornost rozvoji jak parků, tak cyklostezek. Proto jich lze nalézt na území hlavního města velkou řadu a stále více obyvatel je využívá ke svým volnočasovým aktivitám. Jednou z těchto volnočasových aktivit, jejíž popularita stále roste, je in-line bruslení. In-line představuje vhodný prostředek k udržení fyzické kondice.

Zmapování pražských parků a cyklostezek vhodných pro volnočasové aktivity, zejména pro in-line bruslení, je jedním z cílů této diplomové práce. Hlavní město disponuje velkým množstvím parků a cyklostezek a v možnostech této práce není zmapovat všechny z nich. Proto se konkrétně zaměří a bude snažit vytipovat parky a cyklostezky na levém břehu Vltavy a v její blízkosti, vhodné pro provozování in-line bruslení a jeho výuku. Toto vytipování bude uskutečněno na základě dostupných pramenů a literatury, vlastní praxe autora a rozhovoru s odborníkem na in-line bruslení. Popis současného stavu cyklostezek a parků se bude soustředit i na obecné zásady využívání těchto lokalit, kam patří směrové

značení, sportovní výbava a pohyb po komunikacích. Nedílnou součástí práce bude také přehled systému cyklostezek a parků a jejich budoucí koncepce rozvoje spojená s rokem 2020.

Ve vybraných lokalitách bude provedeno místní šetření, výsledky průzkumu budou graficky znázorněny společně se statistickým vyhodnocením. Na základě výsledků tohoto šetření pak budou učiněny závěry, které budou zajímavé a užitečné pro in-line bruslaře všech výkonnostních kategorií. Podíl zkoumaných parků a stezek bude ve shodném počtu. Tyto lokality byly vybírány s předpokladem, že jsou vhodné k in-line bruslení. Prozkoumáno bude 5 vybraných parků a 5 cyklostezek. V rámci průzkumu budou konfrontovány tři pohledy – pohled autora, odborníka a veřejnosti, respektive lidí provozujících sportovní aktivity ve vybraných lokalitách. Průzkum ukáže spokojenost či nespokojenost sportovců v dané oblasti. Práce bude zahrnovat také řízený rozhovor s odborníkem na oblast in-line bruslení v České republice. Názory odborníka nastolí, vedle názoru autora a sportovců z průzkumu, další pohled na situaci in-line bruslení v Praze. Na základě kombinace těchto tří pohledů budou vyhodnoceny nejvhodnější lokality k provozování in-line bruslení. Podle zjištěných skutečností o stavu a hodnocení jednotlivých parků a stezek vyplyne zacílení jednotlivých lokalit na dané sportovní odvětví.

Důležitou podkapitolou budou tedy kritéria hodnocení vhodnosti parků a cyklostezek vzhledem k in-line bruslení, na jejichž základě bude provedeno hodnocení daných pražských lokalit. Kritéria s hodnocením ukážou, kde jsou rezervy a nasměrují k možným řešením problémů cyklostezek a parků pro lepší využití. Při určování vhodnosti daných pražských parků a cyklostezek pro in-line bruslení se tedy kromě výše zmíněného průzkumu objeví i celkové hodnocení.

Protože vhodnost výběru lokality pro bruslení úzce souvisí s možnostmi výuky bruslení, bude věnováno několik kapitol metodice výuky in-line bruslení. Budou podrobně rozebrány základní a pokročilé jízdní dovednosti, včetně

možností triků a kolektivních her. Dále budou nastíněny i další aspekty, které s výukou a jízdou na in-line bruslích přímo souvisí. Jedna z částí této práce bude věnována popisu bruslařského vybavení a jeho dělení. Bude také zmíněn vývoj tohoto sportu a dělení dle jízdnicích stylů a zaměření.

Téma Zmapování vhodných pražských parků a cyklostezek pro volnočasové aktivity se zaměřením na výuku in-line bruslení pro žáky 1. stupně ZŠ jsem si vybral ke zpracování své diplomové práce proto, že se mě jako sportovně založeného studenta pedagogické fakulty a instruktora in-line bezprostředně týká. Ke zmapování cyklostezek a parků z pohledu bruslaře jsem se rozhodl po zjištění, že neexistuje aktuální literatura, která by se tímto tématem zaobírala.

Teoretická část

1. Definice lokalit pro volnočasové aktivity

1.1 In-line stezka

V praxi se často můžeme setkat s pojmem in-line stezka, avšak pro legislativu existuje pouze termín cyklostezka. Je to dáno tím, že pro in-line stezky nejsou zakotveny jasné parametry. Stezky pro bruslaře se sestávají z cyklostezek. Na cyklostezkách je společný provoz bruslařů, cyklistů a chodců. Z důvodu společného provozu nejsou pro in-line bruslení některé cyklostezky zcela vyhovující.

(Hrstková, 2010)

1.2 Městský park

V literatuře jsou jako městská zeleň nejčastěji označovány městské a příměstské lesy, parky a uliční zeleň, dále řeky a vodní plochy, zahrady, trávničky, zástavby. Jedná se o prostory určené k aktivnímu i pasivnímu trávení volného času.

(Městská zeleň, 2009)

1.3 Cyklostezka

Dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 104/197 Sb., je cyklostezka místní komunikací IV. kategorie, ze které je vyloučen provoz silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.

(Zákon o pozemních komunikacích. 13/1997)

2. Systém celoměstských cyklostezek

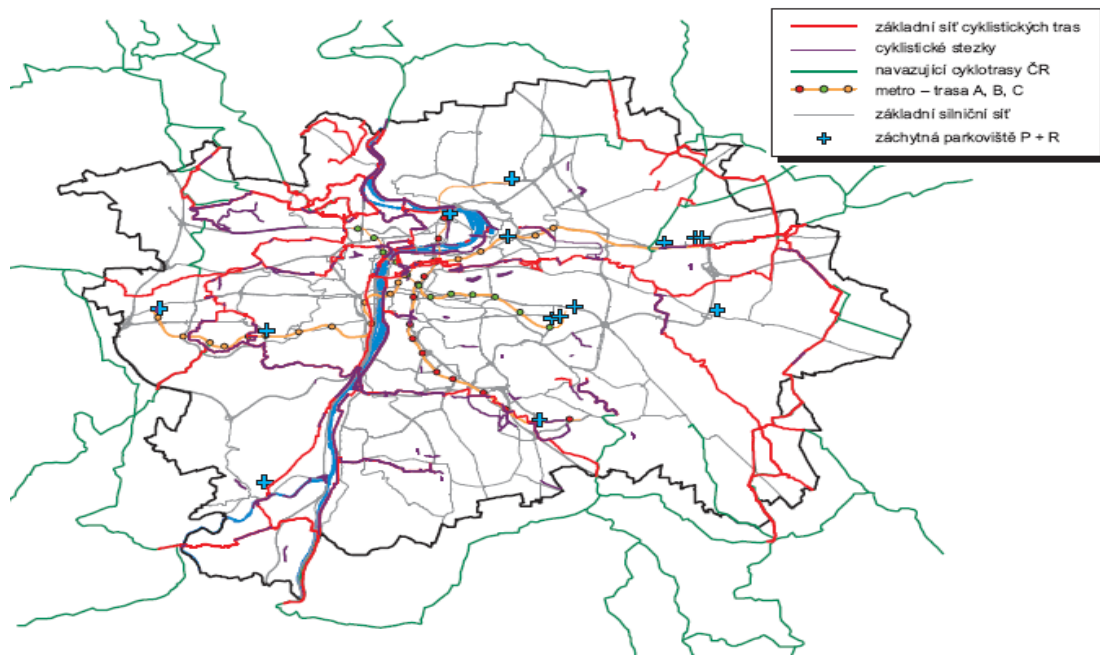
Výstavba a projektování stezky se odvíjí od zákonné normy ČSN 73 6110.

Cyklostezka je upravená dopravním značením a má zpevněný povrch - asfalt.

Cyklotrasa se odlišuje od cyklostezky, která je upravována stejnými zákony, avšak nemá vždy zpevněný povrch a je zde možnost střetu s vozidly, protože může vést po silnicích. Pro in-line sport je tedy nevhovující.

(Hrstková, 2010)

Obr. 1: Hlavní trasy v rámci systému celoměstských cyklostezek



Zdroj: MHMP, ÚDI, TSK

Problémy v rámci celoměstských cyklostezek

- nedostatek cyklostezek (řídka a nerovnoměrná síť)
- malá podpora při výstavbě oproti motorizovaným komunikacím
- kvalita povrchu
- šířka cyklostezek
- bezpečnost pro uživatele

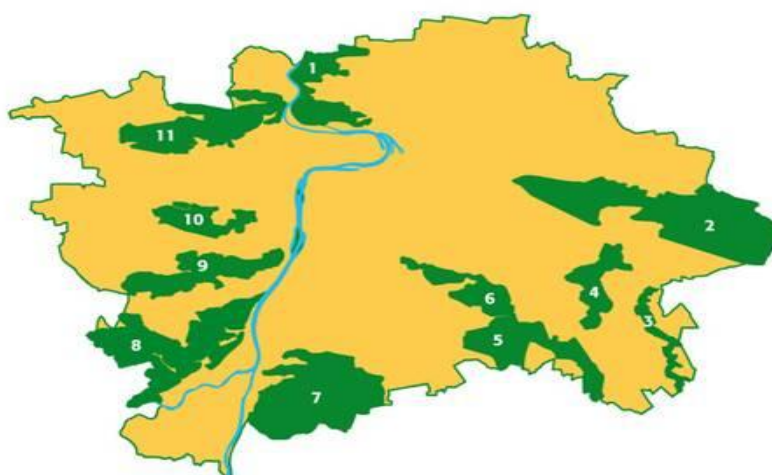
3. Přehled parků

Řada pražských parků má dlouholetou tradici, nejsou proto rovnoměrně rozloženy po celém městě. Stejně jako u cyklostezek je rozdílná délka, u parků je to mnohdy výrazně odlišná rozloha.

Celková výměra zahrad a parků v majetku města činí přibližně 2 649 ha. Parky rozděluje systém péče o zeleň do čtyř kategorií. Kategorie jsou podle významu, jaký v systému zeleně zaujímají.

Díky rozloze nebo členitosti terénu jsou některé parky nevhodné k cyklistice nebo in-line bruslení. Parky jsou z hlediska využití pro volnočasové aktivity velmi různorodé. Pro in-line bruslaře hraje nejvýznamnější roli povrch v parcích. Cyklisté a běžci mohou využívat i povrchy nezpevněné. Proto sporty jako skateboarding nebo in-line bruslení potřebují speciální plochy. Platí tedy, že parky jsou především univerzální pro běh a cyklistiku.

Obr. 2.: Významné pražské přírodní parky



Legenda:

- 1 Draháň - Troja
- 2 Klánovice - Čihadla
- 3 Rokytka
- 4 Říčanka
- 5 Botič - Milíčov

- 6 Hostivař - Záběhllice
- 7 Modřanská rokle - Cholupice
- 8 Radotínsko-chuchelský háj
- 9 Prokopské a Dalejské údolí
- 10 Košíře - Motol
- 11 Šárka - Lysolaje

Jak je na mapě vidět, parky jsou nerovnoměrně rozloženy po celém území Prahy.

Mezi významné parky pro bruslaře lze pak jmenovat Stromovku, Letenské sady nebo cyklostezky vedoucí skrz městské přírodní parky. Proto je i jejich rozvoj důležitý pro kvalitní sportovní vyžití občanů.

3.1 Obnova a rozvoj parků

Parky lze vzhledem k okolní zástavbě jen velmi těžko rozšiřovat. U parků se provádí zejména rekultivace nebo údržba stromů či zeleně. V rámci rozvoje daného prostředí se budují hlavní a přilehlé vedlejší cesty. Tyto cesty lze rozdělit dle povrchu na zpevněné a nezpevněné. Pro in-line bruslení mají tedy význam pouze ty zpevněné.

Obecně lze říci, že parky ohrožuje výstavba městské zástavby a komunikací. Proto je řada městských parků v ohrožení.

Mezi parky, které prošly v posledních letech obnovou, patří:

- Letenské sady
- Královská obora
- obora Hvězda
- lesopark Cibulka
- park na vrchu Vítkově.

(Ročenka životního prostředí, 2008)

V budoucnu obnovované parky

Rada hlavního města Prahy odsouhlasila uvolnění 231 milionů z Evropských fondů na obnovu pražských parků. „Viditelné úpravy čekají Havlíčkovy sady na Praze 2“, říká radní Prahy 2, který má Evropské fondy v Praze na starosti.

(231 milionů z Evropských fondů na obnovu pražské zeleně, 2011)

Obnovované parky a zeleň:

- Havlíčkovy sady
- Štěrboholy
- Řepy
- pražská ZOO

(Ročenka životního prostředí, 2008)

Nově by měl vzniknout park v Praze-Libuši za téměř 12 milionů korun. Jeho

součástí se stane i stezka, již by mohli využívat rekreační sportovci.

(Ročenka životního prostředí, 2011)

4. Koncepce rozvoje cyklostezek do roku 2020

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Praze do roku 2020 má význam pro volnočasové aktivity na území hlavního města Prahy, tedy i pro in-line bruslení. Tuto koncepci schválila Rada hlavního města Prahy. Tento materiál je důležitý pro další rozvoj sportovních aktivit v pražských lokalitách. Cílem je podpora cyklistické dopravy, což má přínos i pro jiné sportovce, kteří ve velké míře využívají cyklostezek.

Koncepce rozvoje cyklostezek se stejně jako jiné stavby řídí územním plánem. Územní plán se snaží řešit potřeby metropole. Do těchto potřeb patří doprava, a tedy i komunikace pro cyklisty a bruslaře. Právě cyklostezky by měly napomoci rozvoji alternativní dopravy ve městě.

Cyklotrasy a cyklostezky jsou tímto programem podporovány, ale především budovány či rekonstruovány. Součástí cíle je tedy vytváření kvalitního zázemí pro cyklisty, bruslaře a další občany.

Koncepce se zabývá i vzrůstajícím počtem uživatelů cyklostezek. Počet těchto uživatelů by se tedy měl do roku 2020 téměř ztrojnásobit. Vzhledem k nárůstu jednotlivých úseků stezek je nutné přemýšlet i nad provázaností jednotlivých lokalit. Což se v řadě případů stává skutečností. Počítá se s ročním nárůstem cyklostezek o 10 km. Zatím je vybudováno přibližně 200 km cyklostezek. V rámci koncepce se počítá i se vznikem kompetentní služby veřejnosti, která ponese odpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy a věcmi s rozvojem společné.

(Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Praze do roku 2020, 2010)

Rozvojová koncepce reaguje nejen na širokou základnu cyklistů v České republice, ale hlavně na masový rozmach in-line bruslení v posledních letech. Z tohoto důvodu lze vyzkoušet perspektivu rozvoje cyklostezek, které by splňovaly standardy i pro in-line. Těmito standardy by měl být kvalitní povrch, dostatečná šířka tratě, co nejmenší převýšení a minimum nebezpečných úseků.

Orgánem, jež se zabývá rozvojem cyklistické dopravy v Praze, je Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu.

4.1 Časové období 2003 - 2010

- nárůst objemu cyklostezek o 239 %
- navýšení na celkovou vzdálenost 143,3 km.

(Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Praze do roku 2020, 2010)

Tato čísla musela přispět k rozmachu volnočasových aktivit, zejména in-line bruslení v Praze a okolí, protože díky novým cyklostezkám přibývá nejen cyklistů, ale také vyznavačů in-line bruslení.

V roce 2007 byly realizovány následující významnější akce:
▲ novostavba cyklostezky Zbraslav–Komořany (1,6 km, cyklotrasa A 2),
▲ rekonstrukce cyklostezky u podolského přístavu (0,3 km, cyklotrasa A 2),
▲ novostavba cyklostezky Jinočanská spojka (1,0 km, cyklotrasa A 12),
▲ dokončení cyklostezky přes Rohanský ostrov (0,6 km, cyklotrasa A 2),
▲ dokončení cyklostezky Brusnice–Pohořelec (0,8 km, cyklotrasa A 15),
▲ vyznačení vyhrazených pruhů v hlavním dopravním prostoru novostavby Pobřežní ulice,
▲ vyznačení vyhrazených pruhů v hlavním dopravním prostoru (Chotkova ulice, Štefánikův most – cyklotrasy A 15, A 251),
▲ realizace 2. etapy povrchu cyklotrasy Juliána - Přední Kopanina (0,5 km, cyklotrasa A 17),
▲ vyznačení cyklotras v oblasti Prahy 11 (cyklotrasy A 22, A 41, A 215),
▲ obnova povrchu cyklotrasy Troja-Zámky (cyklotrasa A 2),
▲ zobousměrnění ulice K Radonicům pro cyklisty (1,1 km, cyklotrasa 241),
▲ obnovení třetího přivozu (Lihovar - Veslařský ostrov, od 17. 7. 2007) jako sezonní součásti Pražské integrované dopravy (spojuje cyklotrasy A 1 a A 2),
▲ cyklopředlažba pravobřežní náplavky Nové Město (cyklotrasa A 2),
▲ cyklopředlažba pravobřežní náplavky Staré Město (cyklotrasa A 2),
▲ lokální opravy povrchů, dopravního značení a zařízení cyklistických komunikací.

(Ročenka životního prostředí, 2008)

4.2 Časové období 2010 - 2020

- předpokládaný nárůst cyklostezek o 100 km na 450 km na území Hlavního města Prahy
- ztrojnásobení počtu uživatelů cyklostezek
- zkvalitnění a propojení cyklostezek s parky a cyklotrasami

(Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Praze do roku 2020, 2010)

Toto období a rychlost výstavby bude mít značný vliv na vzrůstající počet účastníků využívajících cyklostezky.

4.3 Další strategické dokumenty pro rozvoj cyklostezek a volnočasových aktivit

Územní plán Hlavního města Prahy, strategické plány rozvoje městských částí, územní plány obcí u hranic s Hl. m. Prahou.

4.4 Aspekty pro budování cyklostezek

- velký rozmach in line bruslení v České republice
- početná základna cyklistů
- podpora nemotorové dopravy, která nezatěžuje životní prostředí
- plochy pro volnočasové využití obyvatel Prahy
- podpora sportovních aktivit mládeže
- možnosti pracovních příležitostí v přímé či nepřímé návaznosti na cyklostezky

4.5 Aspekty proti vzniku a budování nových cyklostezek

- zásahy do přírody či krajiny
- výběr nevhodných lokalit (historická zástavba, členitý terén, hluk, smog)
- nebezpečné lokality pro některé skupiny sportovců (náročný terén, nebezpečné úseky)
- využití finančních prostředků pro veřejné účely (školy, nemocnice, jiná veřejně prospěšná zástavba)
- podpora motorizované dopravy, která potřebuje rozsáhlou síť
- finanční náročnost

Současný stav cyklostezek v celorepublikovém měřítku - délka cyklostezek v krajích, délka nových cyklostezek vybudovaných v roce 2009, procentuální vyjádření.

KRAJ	Celková délka (metry)	Délka nových cyklostezek vybudovaných v roce 2009 (v metrech)	Podíl kraje na celkové délce cyklostezek v ČR vybudovaných v roce 2009 (v %)
Hlavní město Praha	168 240	2 100	0,9
Zlínský	166 170	52 960	23,9
Olomoucký	158 407	27 330	12,3
Moravskoslezský	148 166	14 165	6,4
Pardubický	144 688	20 600	9,3
Středočeský	136 607	8 170	3,7
Královéhradecký	129 265	10 890	4,9
Jihomoravský	127 909	8 830	4,0
Jihočeský	88 745	12 530	5,7
Ústecký	88 025	2 880	1,3
Plzeňský	82 861	19 705	8,9
Karlovarský	76 550	19 190	8,7
Vysočina	42 710	17 400	7,9
Liberecký	42 644	4 570	2,1
CELKEM	1 600 987	221 320	100,0

Zdroj: Finance a cyklostezky, Cyklokonference 2009

Z tabulky vyplývá, že Hlavní město Praha má celkově nejdelší síť cyklostezek v ČR. Tento výsledek pro hlavní město vyznívá dobře, ale vzhledem k rozlehlosti zde stále převažuje motorová doprava.

Další hodnocení pro Prahu již tak dobře nevyznívají. Počtem budovaných cyklostezek pro rok 2009 se mezi kraji v České republice řadí na poslední místo. To naznačuje, že investice v této oblasti již poklesly a tempo růstu výrazně zaostává za ostatními kraji.

Poslední sloupec, ukazující procentuální podíl hodnot budovaných cyklostezek za celou Českou republiku, vypovídá o necelém 1 % podílu hlavního města.

Na základě skutečností uvedených v tabulce je sice vidět současná nadvláda infrastruktury cyklostezek v Praze, ovšem další hodnoty naznačují, že ostatní kraje se v horizontu několika let hlavnímu městu vyrovnají.

5. Kritéria hodnocení lokalit z hlediska sportovního využití pro in-line sport

Vzhledem k faktu, že do dnešní doby nebyl dle dostupných informací navrhnut systém hodnocení tratí z hlediska vhodnosti pro in-line bruslení, vytvořil jsem standardy hodnocení vlastní. Vybral jsem zásadní parametry o vhodnosti dané trasy pro jízdu na in-line, které jsou pro každého bruslaře rozhodující. Cílem tohoto porovnávání je nalézt vhodné parky a cyklostezky pro začínajícího bruslaře nebo pro lektora in-line bruslení. Jednotlivá hodnocení jsou tedy primárním ukazatelem kvality v jednotlivých zkoumaných parametrech.

5.1 Parametry hodnocení lokalit

Univerzálnost tratě, povrch, dopravní dostupnost, zázemí.

Univerzálnost tratě – využití pro široký okruh sportovců různých výkonnostních kategorií.

Povrch – kvalita asfaltu, šířka tratě, překážky, kritická místa.

Dopravní dostupnost – metro, tramvaj nebo autobus, doprava prostředkem k rekreaci.

Zázemí – půjčovna bruslí, občerstvení, parkování, sociální zázemí.

Každý parametr je ohodnocen na stupnici od 1 výborný, 2 chvalitebný, 3 dobrý, 4 dostatečný, 5 nedostatečný.

Z výše uvedených čtyř parametrů vzejde aritmetický průměr, který vyjádří celkové hodnocení lokality

5.2 Kategorie celkového vyhodnocení lokality:

Kategorie 1 – výborná lokalita vhodná pro všechny výkonnostní kategorie in-line.

Hodnocení v rozsahu 1 - 1,6

Kategorie 2 – velmi dobrá lokalita vhodná pro zkušeného jezdce, dostačující pro pokročilého, méně vhodná pro začátečníka.

Hodnocení v rozsahu 1,7 – 2,0

Kategorie 3 – dobrá lokalita, vyžaduje zkušeného jezdce, není primárně určena pro vyjížděky na bruslích.

Hodnocení v rozsahu 2,1- 2,6

Kategorie 4 – nelze doporučit k bruslení, vyžaduje zkušenosti jezdce, obezřetnost, nízký komfort jízdy na in-line.

Hodnocení v rozsahu 2,6 - 3,2

Kategorie 5 – nedostatečná lokalita, nevhodné pro in-line bruslení.

Hodnocení 3,3 a vyšší.

6. Obecné zásady užívání cyklostezek a parků k volnočasovým aktivitám

6.1 Dopravní značení na cyklostezkách

Začátky jsou označeny těmito dopravními značkami: C 8a, C 9a, C 10a.



C 8a



C 9a



C 10a

C 8a - Samostatná stezka pro cyklisty

C 9a - Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem

C 10a - Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem

Konce jsou označeny těmito dopravními značkami: C 8b, C 9b, C 10b.



C 8b



C 9b



C 10b

C 8b – Konec samostatné stezky pro cyklisty

C 9b – Konec stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem

C 10b – Konec stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem

Změna režimu dané stezky je provedena značkou na začátku úseku bez škrtní původního režimu.

V místech, kde se lze přímo napojit na úseky komunikací, jež obsluhují motorová vozidla, je stávající režim značkou potvrzen.

Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem

- zpravidla obousměrný provoz chodců, cyklistů a bruslařů
- má dva protisměrné proudy
- vyznačuje se přerušovanou čarou uprostřed stezky a směrovými piktogramy jízdních kol a chodců.



C 9a – stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem

Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem

- jednosměrný i obousměrný provoz cyklistů
- od prostoru pro chodce provoz cyklistů oddělen hmatným pásem pro nevidomé
- pruhy jsou označeny příslušnými piktogramy jízdních kol a chodců, které jsou v souladu se svislými značkami



C 10a – stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem

Samostatná stezka pro cyklisty

- jednosměrný i obousměrný provoz pro cyklisty bez chodců



C 8a – samostatná stezka pro cyklisty

Přejezd pro cyklisty

- označen značkou IP7
- obousměrný či jednosměrný provoz
- nepřerušovaný pohyb pro cyklisty po stezce
- pohyb povolen i pro chodce.



IP7 – přejezd pro cyklisty

Příkazové značky

Přikazují chování v daném úseku stezky.



C 14a – Jiný příkaz – Cyklisto, sesedni z kola



C 14b – Konec jiného příkazu – Cyklisto, sesedni z kola

(Návod pro použití města pro dopravu na kole i bez něj, Praha 2010)

6.2 Směrové a informační značení

Informují o směru jízdy k vyznačenému cíli, jímž je většinou nějaký důležitý bod nebo obec. Ukazují vzdálenost k tomuto cíli v km nebo m.



Směrovka vlevo



Směrovka vpravo



Informační rozcestní směrová tabule

6.3 Zákonná úprava

Požadavky na výbavu jízdních kol obsahuje vyhláška č. 341/2002 Sb. Ministerstva dopravy o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Konkrétně Příloha 13 – Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky.

(Praha cyklistická, Praha 2010)

7. Sportovní výbava jedince

Základním prvkem výbavy je samotný prostředek přepravy a rekreace. Při podrobnějším popisu vyjdeme z konstrukce univerzálních in-line bruslí. Základní konstrukce in-line brusle se skládá z boty s velmi pevnou podrážkou, na které je přimontován rám. V něm jsou pomocí osiček uchycena ložiska a kolečka. V zadní části rámu jedné z bruslí je namontovaná brzda.

Základními důvody, proč se používá bezpečnostní i doplňující sportovní výbava, je funkčnost pro daný sport a ochrana sportovce před možným zraněním. Důležitým prvkem je i barevný kontrast oblečení tak, aby byl sportovec dobře viděn okolím a jinými sportujícími.

7.1 Bezpečnostní a ochranná výbava

7.1.1 Přilba

Měla by tvořit minimum bezpečnostní výbavy každého sportovce pohybujícího se po parcích i cyklostezkách, na kole či na kolečkových bruslích. Aby správně plnila svou ochrannou funkci, musí být správně upevněna a nasazena. Samozřejmostí je odpovídající velikost vzhledem k velikosti hlavy. Správné nasazení přilby – nasadíme ji tak, aby bylo chráněno čelo a přilba byla pevně uchycena bezpečnostním řemínkem pod bradou.

7.1.2 Ochrana zraku

Při sportování se často můžeme setkat s oslněním od slunce, tím pádem možností nekontrolovaného pohybu v důsledku ztráty viditelnosti. Kromě slunečního záření poskytují brýle také ochranu očí před větrem, prachem a hmyzem.

7.1.3 Ochrana loktů a kolen – chrániče loktů a kolen

Zejména u začínajících in-line bruslařů jsou nedílnou součástí základního vybavení. Primární funkcí chráničů je předejít zranění sportovce. Aby ke zranění nedošlo, je nutné, aby měli „chrániče“ odpovídající velikost a správné upevnění. Pro komfort jízdy je důležité, aby nebránily v pohybu.

8. In-line brusle

Nejdůležitějším faktorem je účel, pro který budeme brusle používat. Jednotlivé disciplíny se značně specializují a mají různé nároky. Brusle se liší ve stavbě botičky, šasi brusle, parametrech koleček a brzdných systémech.

8.1 Rozdělení bruslí

Fitness brusle - pohodlná a vzdušná botička s vysokým komínem. Noha je upevněna v

botičce většinou tkaničkami u kotníku, dále zpevňovacím páskem na suchý zip a v horní části je fixována přezkou. Rám skrývá čtyři kolečka o velikosti 78-82mm a tvrdosti 74-82A. Pravá brusle je osazena brzdíčkou.

Speed brusle - brusle jsou lehké, nízké a botička končí nad kotníkem končetiny sportovce. Skelet brusle je tvořen kompozitními materiály a polstrování kůží. Fixování nohy je zajištěno pomocí tkaniček a přezky. Velikosti koleček jsou od 90 mm – 110 mm a jejich tvrdost se odvíjí od povrchu a počasí, při kterém bude sportovec výkon podávat. Tyto brusle nemají žádný brzdny systém.

Aggressive brusle – brusle je tvořena robustním skeletem a dvoudílnou botičkou. Šasi brusle je zesílené a tvořené drážkou pro skluz na zábradlích. Brusle mají čtyři malá kolečka o průměru 43 mm. Brusle nejsou opatřeny brzdny systémem.

Off-road brusle – pevná bota a masivní velký rám umožňuje upevnění dvou nebo tří velkých koleček. Některé modely mají vzduchem plněná kola a zároveň také pneumatickou brzdu ovládanou ručně.

9. Pohyb po parcích a cyklostezkách

Pravidla jsou na bázi právních norem, zejména zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

In-line bruslař se tedy může pohybovat na chodnících, v parcích, na stezkách se smíšeným provozem. V obytných nebo pěších zónách nebo místních komunikacích. Ze zákona také vyplývá, že in-line bruslař, stejně jako chodec, se může pohybovat v místech, kde není chodník po silnici. Musí se však pohybovat po vozovce vlevo a mjet se tak přímo s protijedoucími auty. Tuto variantu však nelze z hlediska bezpečnosti doporučit.

(Hrstková, 2010)

Po parcích a na cyklostezkách jezdí mnoho lidí, často však rozdílně a z různých důvodů. Rozdíly jsou nejen v rychlosti, ale i ve vybavení a způsobu pohybu. Infrastruktura těchto lokalit nemůže být univerzální, naopak je velmi odlišná a pro některé účastníky nevhodná. Povinností všech účastníků provozu je dbát směrových značení a pohybovat se po zpevněných či nezpevněných komunikacích tak, aby neohrožovali ostatní účastníky provozu.

Stále však platí, že území pro průjezd si každý svobodně vybírá sám, dle svého uvážení.

Požadavky a doporučení:

- pohyb po pravé straně komunikace
- přiměřená rychlost
- dbání na bezpečnost
- nepřeceňování svých sil
- zbytečně nepředjíždět
- nepřeceňovat své schopnosti
- vybavení úměrné bezpečnosti a schopnostem

(Hanáček, 2009)

9.1 Jak se na cyklotrasách chovat

Volba trasy

Výběr trasy by měl být odpovídající okamžitým schopnostem a dosavadním zkušenostem. To vše s ohledem na aktuální stav prostředí, počasí, podmínky provozu, sjízdnost.

Zvolená trasa by měla také odpovídat schopnostem a dovednostem daného jedince a jeho skupiny, či jeho nejslabšího článku.

Soustředěnost

Při jízdě na in-line je nezbytně nutné plně věnovat pozornost aktuálnímu dění. Důležité je se plně věnovat trase, zejména sledovat cestu, a to především z hlediska stavu povrchu a možných překážek. Samozřejmostí musí být sledování provozu.

Předvídavost a předvídatelnost

Chovat se předvídatelně - ostatní účastníci musí vidět, co daná osoba bude v následujících chvílích dělat. Být předvídavý - počítat s rizikem, že se ostatní nebudou na komunikaci chovat tak, jak by měli, a zároveň prostředí nemusí být v adekvátním stavu.

(Praha cyklistická, 2010)

Jízda

- pokud možno vždy vpravo
- dodržovat směrové a jiné značení
- ostatní předjíždět a míjet v bezpečné vzdálenosti
- ukázat změnu směru jízdy upažením (pokud je to možné)
- při předjíždění včas signalizovat záměr a případně upozornit verbálně (např. "jedu vlevo")
- udržovat dostatečnou vzdálenost od ostatních účastníků provozu
- jezdit přiměřenou rychlostí
- sledovat prostor před sebou alespoň ve vzdálenosti 15 m
- rozhlédnout se při změně směru jízdy či zahájení jízdy

(Hanáček, 2009)

9.2 Nejčastější překážky v parcích a cyklostezkách

Tramvajové a železniční koleje - přejíždět co nejvíce kolmo, zaujmout stabilní postavení a nadlehčit se nebo přeskočit.

Výtluky a výmoly - včas objíždět nebo při přejíždění zaujmout stabilní základní postoj, snížit rychlost.

Kanalizace - včas objíždět a při přejíždění zaujmout stabilní základní postoj, snížit rychlost.

Dlažba - působí nerovnoměrně na techniku a vedení směru jízdy. Doporučuje se opatrnost, nižší rychlost, zaujmout stabilní základní postoj s předsunutou jednou nohou vpřed.

Zastávky veřejné dopravy - nepředvídatelný pohyb chodců, zastavení nebo snížení rychlosti.

Parkující vozidla - ohrožení otevřením dveří či náhlým posunem vozidla, udržování dostatečného odstupu.

Výjezdy a východy - náhlé objevení kola, vozidla či osoby, předvídatelnost, snížení rychlosti.

Kaluže - mohou zakrývat poruchy povrchu či nežádoucí předměty, bezpečné objetí, zpomalení.

9.3 Rizikové faktory lidské

- nepředvídatelný pohyb dětí
- nepředvídatelný pohyb sportovce v reakci na vzniklou událost
- poslouchání hudby - ztráta akustického kontaktu s okolím
- tvoření skupin, které zatarasí celou cestu
- snaha o triky v místech, jež této činnosti a povahou nejsou uzpůsobeny

10. Zařazení sportu z hlediska motorických schopností a dovedností

Kondiční forma bruslení je typický příklad silově-vytrvalostního sportu s převažující aerobní činností, při které stačí organismus pokrýt nároky na kyslík během aktivity.

I když záleží na individuální míře trénovanosti, u průměrně zdatného bruslaře je při průměrném zatížení tepová frekvence blízká hodnotě 150 tepů za minutu.

Bruslením můžeme trénovat sílu a vytrvalost. Rozvíjíme také rovnováhu a koordinaci.

In-line bruslení nerozvíjí pohyblivost. Je tedy žádoucí věnovat pozornost rozcvičení, ale i protahovacím cvičením.

(Kuban, 2004)

11. Specifikace a vývojové stádium žáků 1. stupně ZŠ

Odborná literatura uvádí ve většině publikací, kdy je možné prvotně začít s výukou in-line bruslení, minimální věk 4 roky. Toto doporučení však neplatí paušálně a odvíjí se právě od vývoje konkrétního žáka. Období, kdy je možné s in-line bruslením u dětí začít paušálně, je s nástupem dětí na základní školu. Pro kvalitní vývoj bruslaře je nutné znát ontogenetický vývoj a specifika motoriky daného žáka, abychom mohli připravit kvalitní tréninkovou jednotku.

(Procházka, 2010)

11.1 Motorika dětí 7-11let

V oblasti motoriky lze toto období rozdělit na dvě kratší věková období. První od 7-9 let, charakteristické horší koordinací složitějších pohybů, a druhé od 9 let, které je nazýváno "zlatým věkem motoriky". Dítě se rychle učí novým pohybům, proto je toto období vhodné pro zvládnutí různých pohybových aktivit. Je ideální pro vytvoření základů tělesné zdatnosti a výkonnosti. Charakteristický je "pohybový nadbytek" a další přídavné pohyby, nejčastěji horních a dolních končetin. Děti v tomto věkovém období velmi rády soutěží a hrají hry, které jim přinášejí příjemné prožitky, proto by nemělo převažovat negativní hodnocení.

(Hájková, 2006)

Motorické schopnosti lze v tomto věku identifikovat jako základní schopnosti silové, rychlostní, vytrvalostní a obratnostní.

(Hájek, 2001)

11.2 Specifika tréninku dětí na 1. stupni ZŠ

Trénink by měl být v tomto věkovém období všestranný, se zaměřením na rozvoj rychlostních a obratnostních schopností. Dětem klademe krátkodobé cíle. Vzhledem k tělesnému vývoji dětí neposilujeme s nepřiměřenou zátěží, neděláme dlouhé statické výdrže, nezatěžujeme jednostranně, neprovádíme s nimi opakovně pády a prudké nekoordinované pohyby.

(Hájková, 2006)

11.3 Zvláštnosti tréninku dětí a mládeže

Hlavní odlišnost sportovní přípravy dětí spočívá v respektování věkových zákonitostí vývoje organismu a osobnosti ve vysoké a všestranné přípravě. Práce s dětmi není jen činností trenérskou, ale i výchovnou. Hlavním znakem sportovního tréninku dětí je jeho přípravný charakter.

Trenér dětí by měl mít na zřeteli tři hlavní zásady

- nepoškodit děti
- vytvářet jejich pozitivní vztah ke sportu
- položit základy pro pozdější trénink

(Hájková, 2006)

Praktická část

Z důvodu rostoucího zájmu o in-line bruslení a nedostatku informovanosti veřejnosti o vhodných lokalitách pro začínající bruslaře vznikla tato myšlenka zmapování a porovnání jednotlivých cyklostezek a parků. Po prostudování literatury jsem zjistil, že žádné publikace se nezabývají a nerozebírají téma vhodnosti jednotlivých lokalit pro začínající in-line bruslaře.

Cílem praktické části je tedy zmapovat vytipované nejvhodnější lokality pro potřeby bruslařů v Praze, respektive na levém břehu Vltavy a v jeho nejbližším okolí. Pro objektivní posouzení vhodnosti lokalit pro in-line bruslení byly stanoveny čtyři stěžejní parametry porovnávání. Jsou jimi dopravní dostupnost, univerzálnost použití tratě, kvalita povrchu spolu se značením a šířkou tratě a sociální zázemí. Tyto parametry jsou hodnoceny známkami od jedné do pěti podle kvalit v jednotlivých parametrech.

Všechna šetření jsou prováděna na základě fyzické návštěvy konkrétní lokality, dotazníkového průzkumu a řízeného rozhovoru s odborníkem na in-line, šéfredaktorkou časopisu INLINE magazín, Ludmilou Krupkovou. V každé lokalitě bylo za pomoci dotazníku osloveno 30 respondentů.

Cíle pro práci

Vytipování vhodných parků a cyklostezek na levém břehu Vltavy a v její blízkosti na základě mé vlastní praxe, literatury a rozhovoru s odborníkem.

Provedu šetření ve vybraných lokalitách, graficky znázorním výsledky a názory veřejnosti statisticky vyhodnotím.

Na základě výsledků šetření vynesu závěry a doporučení pro praxi.

Metodika – na základě teoretických a praktických poznatků a literatury sestavím soubor metodických cvičení vedoucí k osvojování základních dovedností jízdy na in-line bruslích.

Hypotézy

Předpokládám, že názory veřejnosti a odborníka na vhodnost lokality pro začínající in-line bruslaře se budou lišit.

Předpokládám, že obecně vhodnější lokalitou pro začínajícího bruslaře budou parky.

Předpokládám, že více než 50 % ze zkoumaných cyklostezek jsou pro in-line nevhodné.

Předpokládám, že většina účastníků sportovních aktivit v parcích a na cyklostezkách nebude používat ochranné pomůcky.

Předpokládám, že nejrizikovějšími účastníky z hlediska střetu budou na cyklostezkách a v parcích pro volnočasové aktivity lidé venčící psy.

12. Vytipované pražské a cyklostezky parky

12.1 Sportovní areál Ladronka

Dopravní dostupnost

Sportovní areál Ladronka se nachází v Praze 6, v těsné blízkosti autobusové a tramvajové zastávky Vypich. Zastávka je obsluhována autobusovými linkami městské hromadné dopravy číslo 108, 174, 180 a 191. Tramvajové spoje – č. 15 a 22.

V současné době je v blízkosti Ladronky budována stanice metra A Motol. Tato stanice by měla být zprovozněna do pěti let.

Hodnocení dopravní dostupnosti: 2.

Univerzálnost možnosti využití tratě

Samotná trasa měří po dokončení rozšíření v roce 2010 více než 5 km. Můžeme ji tedy zařadit mezi delší tratě. Areál však čítá i řadu menších okruhů, které lze zvolit místo absolvování okruhu velkého. Tyto malé okruhy lze libovolně kombinovat.

Součástí areálu jsou v hojném počtu i nebezpečné stezky. Tyto stezky jsou vhodné pro cyklisty nebo běh.

Některé zatáčky nebo křížení tras mohou způsobit komplikace i dobrému bruslaři. Zápor je určitě velká vytiženost, zejména o víkendech.

Velkým plusem je bezesporu malý okruh pro děti či začínající bruslaře, který je oddělený od ostatních okruhů. Může zde v poklidu probíhat výuka in-line bruslení. Okruh je dlouhý 0,5 km a je zcela rovinný.

Hodnocení univerzálnosti a možností tratě: 2.

Povrch, značení, šířka tratě

Povrch je hladký, asfaltový a je možné jej zařadit mezi nejkvalitnější v Praze. Místy je však úzký nebo ho lemují nebezpečné okraje v podobě dlažebních kostek. Najetí na tyto kostky může způsobit pád a následné zranění. V některých úsecích jsou malé kamínky či zrnka písku přenášená z nebezpečných stezek.

Kritická místa – křížení stezek u půjčovny sportovních potřeb nebo u malého okruhu v blízkosti vysílače. Zde hrozí značné nebezpečí střetu.

Směrové značení – dostatečně viditelné a informativní. S výstavbou nového úseku došlo ke zlepšení značení parku za pomoci značek jako: „Dej přednost v jízdě“ nebo upozornění na klesání o sklonu 7 %. Na povrch jsou zakresleny i informační vzdálenosti úseků trati.

Hodnocení povrchu, značení, šířky tratě: 2.

Sociální zázemí

Přímo uprostřed okruhu se nachází občerstvení s půjčkovnou sportovních potřeb a několik beach volejbalových kurtů. Uvnitř budovy najdeme sociální zařízení a další prostory pro volnočasové aktivity.

Parkování je bezproblémové, a to na přilehlé silnici směrem k motolské nemocnici, kde je vyhrazen pruh pro stání automobilů. Parkovat lze i u obchodního centra, kam sahá nově dokončená část okruhu.

Hodnocení zázemí: 1.

Celkové hodnocení Sportovního areálu Ladronka: 1,75 bodu – Kategorie 2.

Hodnocení odborníka: Nedostatkem této lokality je, že zde nemůže bezpečně probíhat výuka dětí. Chybí zde prostor obdélníkového půdorysu s šířkou tratě větší než 5 metrů. Ladronka tento prostor má, ale není s kvalitním povrchem. Je to spíše rekreační lokalita. Všude je přístup k trati přes trávník nebo štěrkové cesty.



Zdroj: <http://www.pruvodcestudenta.cz/kam-v-praze-na-brusle/article/8>

Výsledky průzkumu u návštěvníků areálu Ladronka

Způsob dopravy k parku:

Téměř 50 % respondentů uvedlo, že využívá automobil jako dopravní prostředek k areálu. To svědčí o velké oblíbenosti i mezi lidmi, kteří mají tuto lokalitu dále než 5 km.

Vzdálenost dojíždění – ¾ návštěvníků dojíždí na Ladronku ze vzdálenosti 5-10 km.

V četnosti návštěv lidé nejvíce uvedli, že zde tráví svůj volný čas pouze 2x do měsíce, což vypovídá o rekreačním charakteru sportování. Minimálně se objevovaly odpovědi 10x a více za měsíc.

V provozování sportovních aktivit zde jasně dominuje in-line bruslení. Až na dalších místech jsou cyklistika a běh.

U používání ochranných pomůcek ke sportování jsou využívány v největším množství pouze některé pomůcky, sportovci s kompletní výbavou jsou v menšině.

Na dotaz, koho hodnotí sami sportovci za nejvíce rizikového z hlediska střetu, odpověděli dotazovaní nejčastěji psy. Dále pak in-line bruslaře či děti.

Sportovci v dotazníku hodnotí Ladronku jako vhodnou pro in-line. Ze všech sportovních aktivit zde dopadlo in-line jako nejčastější způsob trávení volného času.

U kritických míst je nejčastěji uváděna dlažba podél stezky, která lemuje téměř 1 km okruhu. Dalšími překážkami jsou zde podle lidí drobné kamínky v některých úsecích. Nejproblematictějšími faktory jsou křížení tratí u občerstvení a velké množství návštěvníků, zejména o víkendech.

Pozitivně dopadlo hodnocení sociálního zázemí, jež hodnotí jako dostačující 85 % respondentů.

12.2 In-line park Butovice (dále jen park N. B.)

Dopravní dostupnost

In-line park Butovice najdeme 5 minut chůzí od stanice metra B Nové Butovice směrem k obchodnímu centru Galerie Butovice. Do parku N. B. se lze také dopravit zdarma autobusem od metra. Další možnost skýtají autobusové linky 225, 235 do zastávky Ovčí Hájek. Zastávka Ovčí Hájek je vzdálena 500 m od parku N. B. Samotný in-line park se nachází nad přírodní rezervací Prokopské údolí.

K parkování lze využít přilehlé parkoviště u obchodního centra.

Hodnocení dopravní dostupnosti: 1.

Univerzálnost tratě – možnosti využití

Park se svou délkou okruhu řadí k nejkratším. Měří 700 m. Lze volit různé varianty a kombinovat tři menší okruhy. Svou uzavřeností a odlehlostí je tato trať vhodná pro malé děti a začínající in-line sportovce či cyklisty. Výhodou je nižší návštěvnost, tudíž je zde dostatek prostoru pro všechny.

Okruh lze díky své délce využívat pro různé soutěže začátečnicků. Ideálním prostorem pro výuku dětí je obdélníkové hřiště. Parametry jsou pravděpodobně nejbližší běžnému basketbalovému hřišti. Tento prostor je ideální z hlediska přehledu o dění celé skupiny. Velice dobře se na takovémto prostoru trénuje technika a pořádají soutěže s dětmi. Při dobré organizaci nehrozí ani riziko střetu s ostatními návštěvníky parku.

Hodnocení univerzálnosti a možnosti využití tratě: 1.

Povrch, značení, šířka tratě

Povrch má velmi dobrou úroveň, nejsou zde žádné překážky a je ideální pro in-line.

Značení na tomto okruhu je minimální – pouze v podobě dělicí čáry. Toto značení je vzhledem k povaze a délce parku vyhovující. Šířka, kvalitní povrch a odlehlost tvoří ideální prostor pro výuku bruslení dětí. Tyto parametry splňuje i obdélníkové hřiště.

Samotná šířka stezky na okruhu je dostačující. Při jízdě nemusíme mít obavy z překročení do protijedoucího pruhu.

Kritické místo – dětský park se značnou intenzitou návštěv předškolních a prvostupňových dětí.

Hodnocení povrchu, značení a šířky tratě: 1 bod.

Zázemí

Přímo uprostřed okruhu se nachází občerstvení s půjčovnou in-line bruslí. Jedinou nevýhodou je, že půjčovna i občerstvení mají omezenou otevírací dobu. Sociální zařízení zde chybí.

Pozitivem je osvětlení, které skýtá možnost večerního sportování.

Hodnocení zázemí: 3.

Celkové hodnocení In-line parku Butovice: 1,5 – Kategorie 1.

Tato lokalita je ideální pro začínající i pokročilé bruslaře. Výkonnostní bruslař se zde také

muže realizovat, avšak v časech mimo největší špičku. Chybí zde prostory pro uložení věcí po převlečení do sportovního oděvu.



Zdroj:<http://www.kidsinprague.com/post/inline-track-and-playgroud-nove-butovice-prague-5/>

Výsledky průzkumu návštěvníků parku z řad in-line bruslařů

Výsledky od respondentů poukázaly na 61 % dojíždějících automobily k in-line parku. I takto malý park je tedy vyhledáván díky nižší obecné popularitě a díky své jedinečnosti, protože 18 % respondentů je ochotno dojíždět mezi 5-10 km.

O oblíbenosti svědčí i návštěvy in-line parku – 73 % bruslařů minimálně 5x za měsíc a 19 % 10x a více za měsíc.

Jako další vhodné aktivity se z výsledku průzkumu jeví pouze chůze a cyklistika.

Vyšší procento užívání všech ochranných pomůcek než v jiných lokalitách naznačuje, že zde bruslí hlavně začátečníci a malé děti, které jsou častěji vybaveny ochrannými pomůckami než dospělí.

Jako nejrizikovější se v dané lokalitě z hlediska střetu jeví především děti.

Tak jako v jiných lokalitách je hodnocení sociálního zařízení nedostatečné, více než 70 % bylo nespokojeno. Vzdálenost sociálního zařízení pro děti je značná. Nejbližší zázemí je v Nákupní Galerii Nové Butovice.

Po in-line bruslení hodnotí návštěvníci vhodnost Butovického parku pouze pro procházky.

Mnoho kritických míst zde nenajdeme. I zde sportovci uvádějí v menší míře povrch nebo poklopy kanalizace.

12.3 Park Stromovka

Dopravní dostupnost

Přírodní park Stromovka zaujímá postavení na levém břehu Vltavy mezi územím Prahy 6 a 7. Nejbližší spojení je ze zastávky Výstaviště – tramvajové linky 6, 12, 14, 17 nebo z Vítězného náměstí – autobusová zastávka Nádraží Bubeneč. Další variantou je doprava z druhé strany Vltavy. Z městské části Troja – autobusová zastávka linky 112 - Kovárna.

Vzhledem k tomu, že park leží blízko hustě zastavěné městské části na jedné straně a je lemován řekou na straně druhé, je parkování obtížné. Řešením je parkování automobilu

před sportovní halou Loděnice Troja nebo v některých přilehlých ulicích rezidenční čtvrti Bubenče.

Hodnocení dopravní dostupnosti: 2.

Univerzálnost tratě, možnosti využití tratě

Park Stromovka patří svou rozlohou k největším v Praze. Nalézají se zde velké množství zpevněných a nezpevněných stezek v délce několika kilometrů. Celková délka všech tratí může čítat až 8 km. Příkladné je však propojení parku Stromovka přes most na cyklostezku v Troji. Tato cyklostezka pokračuje podél trojského slalomového kanálu pro jízdu na divoké vodě.

Výhodou je rozmanitost stezek, ale ne každá má kvalitní povrch. V parku Stromovka však není vhodné odlehlé místo s kvalitním povrchem pro výuku začínajících bruslařů.

Park skýtá dobré podmínky pro běžce a cyklisty, kteří mohou využít většinu stezek.

Pro aktivizování horní části svalového aparátu jsou v parku stroje na posilování.

Hodnocení univerzálnosti a možností využití tratě: 2 body.

Kvalita povrchu, kritická místa, šířka tratě

Kvalita povrchu se liší podle účelu stezky. Hlavní tepna parku Stromovka má povrch velice kvalitní, šířka tratě je více než dostačující. V odlehlých částech parku již stezky tak kvalitní povrch ani šířku nemají.

Značení se zde objevuje jen základní, chybí zde značky „Dej přednost v jízdě“. Značení je

na několika místech vybledlé a špatně viditelné.

Častými překážkami mohou být větve ze stromů.

Za kritická místa se dají považovat boule na povrchu asfaltu od kořenů stromů, podjezdy pod železniční tratí a rozmanitost sportovních a rekreačních aktivit v parku Stromovka. Ta může zapříčinit střet, zejména z důvodů rozdílných rychlostí jednotlivých pohybů.

Hodnocení povrchu, značení, šířky trati: 2.

Zázemí

Lze zde využívat mnoha možností občerstvení, které jsou situované blíže Výstavišti.

V blízkosti sportovní haly se nalézá obchod, kde lze zapůjčit brusle.

Hodnocení zázemí: 2.

Celkové hodnocení parku Stromovka: 2.00 Kategorie: 2

Náhled odborníka

Lokalita není určena primárně pro bruslení. Jedná se spíše o výletní místo s možností doprovodných sportovních aktivit. Pokud chcete v této lokalitě bruslit, je nutné se vyhnout časovému období s největší návštěvností. V některých místech je plocha dostatečně široká, bylo by možné zde bruslit i s malými dětmi při velké opatrnosti. Nejsou zde prostory, kde uložit věci na převlečení.



Zdroj: <http://picasaweb.google.com/lh/photo/VVk3AtRgqdRSHrRx6FI-9w>

Výsledky průzkumu u návštěvníků parku z řad in-line bruslařů

Podíl dopravy k parku je zde zastoupen 52 % MHD, 31 % prostředky určenými k rekreaci a 17 % automobilem. Zjištěná data poukazují na dobrou dostupnost a možnost využívat zde mnoha volnočasových aktivit. Značná část návštěvníků využívá prostředek k rekreaci i k dopravě do parku Stromovka.

Polovina dotazovaných dojíždí do Stromovky méně než 5 km. Naproti tomu jsou zde z více než ¼ zastoupeni návštěvníci, kteří dojíždějí více než 10 km. Ostatní jsou v pásmu dojíždění 5-10 km.

Z průzkumu bylo zjištěno, že 48 % navštěvuje park pouze 2x do měsíce.

12.4 Park Letná

Dopravní dostupnost

Přístupnost Letenských sadů je z tramvajových zastávek Sparta, Špejchar a Chotkovy sady. Tyto zastávky jsou obslouženy linkami č. 18, 20 zastávka Chotkovy sady, 1, 15, 25, 26 zastávka Sparta, 25 pak ze zastávky Špejchar. Je také možné využít cestu od nábřeží Edvarda Beneše, od zastávky Čechův Most linky č. 8, 12, 17. Tato cesta je však náročnější pro své stoupání.

Parkování bývá obtížné, protože na Letenské pláni probíhá výstavba vnitřního městského okruhu.

Hodnocení dopravní dostupnosti: 2.

Univerzálnost tratě, možnosti využití tratě

Park představuje asi 4 000 m zpevněných cest. Poskytuje několik variant průjezdů a nabízí spoustu schodů i mírné svahy nejen pro pokročilé. V sadech je jedna hlavní trasa pro in-line bruslaře. Jedná se však pouze o 1 500 m dlouhý rovinatý úsek, který je poměrně hodně vytížen. Další úseky jsou často přerušeny dlažbou či prasklinami od kořenů stromů. Park však nabízí mnoho variant okruhu, a tak si každý může najít okruh dle vlastního výběru.

Ke sportování již v současné době není možné využívat Letenských pláně, kde byla díky velké rozloze možnost hrát fotbal, rugby, frisbee či další kolektivní sporty.

Plochy v blízkosti Letenského metronomu již tradičně využívají vyznavači skateboardingu a freestyle in-line.

V Letenských sadech se nacházejí i dvě hřiště s umělým povrchem s tartanovou drahou.

Hodnocení univerzálnosti a možnosti využití tratě z hlediska in-line: 3.

Povrch, značení, šířka tratě, kritická místa

Povrch je kvalitní pouze v některých částech. Zejména na hlavním rovinatém úseku podél Letenské pláně. Na ostatních místech mohou být již výše zmiňované praskliny nebo překážky v podobě větví.

Značení v této lokalitě je z důvodů stáří špatně viditelné. Konkrétně se jedná o pozemní značení, kde je zákaz vjezdu cyklistům. Zvlášť jsou značené úseky červeným zbarvením vyhrazené pro chodce.

Šířka tratí je stejně jako jinde různorodá, na hlavním úseku je nejširší.

Kritická místa – kostky lemující stezky, někde prudké zatáčky, hlavní trasa – velká vytíženost.

Hodnocení povrchu, značení, šířky tratě: 3.

Zázemí:

V restauraci nedaleko Letenského zámečku je občerstvení a sociální zařízení s dostatečnou kapacitou, v jiných částech parku sociální zařízení není.

U Národního technického muzea se nachází půjčovna sportovních potřeb, kterou je možno využít pro volnočasové aktivity v Letenských sadech. Na rohu ulic Čechova a Milady Horákové je k dispozici zázemí pro opravy kol a bruslí.

Hodnocení zázemí: 1.

Celkové hodnocení parku Letenské sady: 2,25 Kategorie: 3

Náhled odborníka

Podle zkušeností odborníka tato lokalita není vhodná pro začínajícího, ani výkonnostního bruslaře. Je nutné neustále měnit směr a dbát nejvyšší opatrnosti. Je zde vysoká koncentrace lidí provozujících mnoho různorodých sportů. Park není, ani nebyl nikdy zamýšlen jako prostor pro provozování bruslení. Je protkán mnoha malými stezkami s množstvím křižovatek, kde hrozí riziko střetu. Lokalita je vhodná pro provozování jezdeckého stylu aggressive a freestyle. Z celkového pohledu je park Letná vhodný spíše ke klidnému trávení volného času. Není zde úschovna věcí na převlečení.



Zdroj: <http://www.freestyleslalom.cz/kde-se-jezdi/>

Výsledky průzkumu u návštěvníků parku z řad in-line bruslařů

Více než 70 % dotazovaných návštěvníků využívá k dopravě do parku městské hromadné dopravy. Naopak méně než 5 % se do parku vydá automobilem. Důvodem je blízkost centru Prahy, dopravní dostupnost i špatné podmínky pro parkování.

Nejvíce respondentů dojíždí do Letenských sadů 1-5 km. Ukazuje to na popularitu u obyvatel žijících v těsnější blízkosti – tedy i obyvatel centra metropole.

V počtu měsíčních návštěv převažují návštěvy 10x a více, což svědčí o velké oblíbenosti Letné.

Provozování aktivit zde mělo nejvíce ohlasů u in-line bruslení, spíše však jezdeckého stylu aggressive a freestyle. Následoval skateboardování, procházky a cyklistika. To vše ukazuje

na rozmanitost parku z hlediska sportování a využívání volného času návštěvníků.

Na dotaz týkající se ochranných pomůcek při sportování odpovědělo 70 % sportovců, že ochranné pomůcky nepoužívají, 20 % že používají jen některé a 10 % lidí zde používá všechny pomůcky.

Sociální zařízení na Letné považuje 60 % respondentů za nedostačující a 40 % za dostatečné.

Za nebezpečné a rizikové z hlediska střetu považují lidé v Letenských sadech kola, psy a děti.

Lokalita je dle respondentů vhodná pro bruslení, běh, procházky a skateboarding.

Mezi kritická místa zde návštěvníci a sportovci řadí praskliny v asfaltovém povrchu, nebezpečná křížení stezek a výjezdy ze zatáček, které nejsou přehledné kvůli hustému křovinatému porostu.

12.5 In-line park Modřany

Dopravní dostupnost

Tento park je umístěn mimo hlavní zástavbu, a proto dopravní dostupnost týkající se městské hromadné dopravy, není na dobré úrovni. Hlavními spoji jsou linky autobusu 139, 150, 205 s výstupem na zastávce Družná. Spojení automobilem je bezproblémové, před areálem je odstavné parkoviště. Možné spojení po vlastní ose s využitím in-line bruslí je těžko proveditelné z pohledu bezpečnosti a mnoha přechodů přes silnici.

Hodnocení dopravní dostupnosti: 4

Univerzálnost tratě, možnosti využití tratě

Tento parametr je největší devizou celého hodnocení. In-line areál je vhodný jak pro začínající jezdce, tak pro běžného bruslaře. Na trénování výkonnostních sportovců je okruh také vhodný. Areál domu dětí a mládeže Modřany je vybaven dále tartanovým hřištěm a venkovní lezeckou stěnou. Obzvláště v zimních měsících je předností zázemí DDM Modřany. Obsahuje vnitřní sportovní halu pro další doplňkové sportovní a umělecké aktivity. Součástí sportovního areálu je také divadlo.

Hodnocení zázemí: 1

Zázemí

Zázemí je ze všech pohledů na vysoké úrovni. Budova je kolaudována v roce 2004 a plní vysoký standard požadavků na moderní sportovní areál. Pro účastníky kurzů pod záštitou DDM je k dispozici i základní bruslařské vybavení. Pro veřejnost však nikoliv.

Hodnocení zázemí: 1

Povrch, značení, šířka tratě, kritická místa

Dráha je postavená přímo se záměrem provozování in-line bruslení. Její parametry tak odpovídají standardům staršího typu závodních tratí. Délka trati je 166 metrů a její šířka činí 6 m. Zatáčky jsou klopené a ohraničené z jedné strany zábradlím a ze strany druhé základy sportovní haly. Právě tento činitel může být jediným teoretickým bezpečnostním rizikem. Povrch je asfaltový, jemný, tudíž vhodný k bruslení. Značení se v parku nevyskytuje, není ani nutné, z důvodu uzavřenosti okruhu.

Hodnocení: 1

Celkové hodnocení In-line parku Modřany: 1,75 Kategorie: 2

Náhled odborníka

Podle hodnocení odborníka jde o jednu z nejvhodnějších lokalit na kondiční jízdu v Praze. Lokalita je vhodná pro pokročilé i začátečníky, ale pro veřejnost je přístupná pouze ve velmi omezeném časovém období. Z důvodů velké atraktivity je využívána v maximální možné míře členy Domu dětí a mládeže Modřany.



Výsledky průzkumu u návštěvníků cyklostezky z řad in-line bruslařů

Většinu účastníků tvoří děti, které se z důvodu špatné obslužnosti dopravují do parků za doprovodu rodičů autem, proto 65 % připadá na dopravu automobilem. Doprava pomocí MHD a pěší jsou vyrovnané.

V otázce bezpečnosti jízdy jsou místní děti poučené od lektorů a většina jich využívá všechny bezpečnostní pomůcky, pouze 10 % využívá jen některé.

V otázce sociálního zázemí bylo 70 % dotazovaných pro potvrzení kvalit sociálního zázemí. Zbýlých 30 % poukázalo na skutečnost, že toalety nejsou přístupné v hodinách pro veřejnost, protože jsou v zázemí sportovní haly.

V otázce kritických míst dotazovaní poukázali na vynášený štěrk na dráhu z prostor lezecké stěny. Dále pak betonová zídka v podobě základů haly. Tento faktor vnímaly však pouze osoby starší a zkušenější.

13. Cyklostezky

13.1 Podolí – Zbraslav

Dopravní dostupnost

Pro in-line bruslaře je trasa vhodná od tramvajové a autobusové zastávky Podolská vodárna. Pro dopravu lze využít linky tramvaje číslo 3, 16, 17, 21 a autobus číslo 148.

Pro možnosti parkování lze využít ulici U Kempinku v městské části Braník. Další možností je parkování v okolí nádraží Zbraslav či golfového hřiště.

Hodnocení dopravní dostupnosti: 2.

Univerzálnost tratě, možnosti využití tratě

Trať je dlouhá necelých 10 km. Její využití je vhodné pro bruslaře, cyklisty a běžce. Pro všechny jmenované sporty však nejlépe již v pokročilé fázi motorických dovedností.

Důvodem je vysoké vytížení cyklostezky, častá zúžení, různorodý povrch trati a přejezdy přes komunikaci.

Cyklostezka je díky své délce a dobré dostupnosti z centra často vyhledávanou in-line bruslaři. Trasa je díky své délce vhodná k udržování tělesné kondice.

V městské čtvrti Braník, v blízkosti cyklostezky, jsou dva malé asfaltové prostory vhodné pro začínající in-line bruslaře nebo pro výuku na in-line bruslích.

Hodnocení univerzálnosti, možnosti využití tratě: 2.

Povrch, značení, šířka tratě, kritická místa

Kvalita asfaltového povrchu na cyklostezce není rovnoměrná. Lze se zde setkat jak s velmi kvalitním povrchem úsek Modřany – Zbraslav, tak s nekvalitním hrubým asfaltem úsek Braník – Modřany.

Šířka tratě je nerovnoměrná. Rozptyl šířky tratě je v různých částech cyklostezky s odchylkou i několika metrů. Zpravidla úseky s kvalitním povrchem jsou úzké a úseky s nekvalitním povrchem jsou obslužné komunikace a široké.

Právě úzké části stezky mohou být zařazeny mezi kritická místa. Obzvláště, pokud proti sobě jedou dva bruslaři. Kritickým místem z hlediska nedostatečného dopravního značení je přejezd přes odbočovací pruh k benzinové pumpě v městské čtvrti Braník. Hrozí zde riziko střetu s automobilem. Po celé délce tratě jsou asfaltové spáry, které jsou velice nebezpečné zejména pro bruslaře.

Hodnocení povrchu, značení, šířky tratě: 2.

Zázemí

Téměř po celé trase je k dispozici řada občerstvení nebo restaurací. Ne každé však disponuje sociálním zařízením. Některá z občerstvení jsou otevřena pouze v sezoně nebo o víkendech.

V městské části Braník a u tramvajové zastávky Dvorce v komplexu Žluté lázně je k dispozici servis sportovních potřeb.

Hodnocení zázemí: 1.

Celkové hodnocení cyklostezky Braník – Modřany: 1,75 Kategorie: 2

Náhled odborníka

Dle úsudku odborníka je úsek z Podolí k ledárně Braník vhodný pro zkušené jezdce z důvodů několika přejezdů přes komunikaci a několika prudších sjezdů s nepřehlednými úseky. Ideálem in-line stezky je úsek Modřanská alej. Představuje etalon zejména z hlediska rozměrů a kvality povrchu in-line stezky. Kritické jsou především úseky, kde je stezka úzká s kvalitním povrchem. Tato lokalita umožňuje na dvou místech výuku začínajících jezdců zejména v blízkosti Freestyle parku Modřany.



<http://www.pruvodcestudenta.cz/>

Výsledky průzkumu u návštěvníků cyklostezky z řad in-line bruslařů

K dopravě na cyklostezku využívá více než polovina bruslařů automobil. Souvisí to s ochotou cestovat na tuto stezku, která je v Praze jednou z nejdelších a nejoblíbenějších.

Využívání automobilu jako dopravního prostředku k cyklostezce se odráží ve vzdálenosti dojíždění – 32 % dojíždí více jak 10 km.

O velké oblíbenosti svědčí 81 % in-line bruslařů, kteří uvedli, že navštěvují cyklostezku i 10x měsíčně. Naproti tomu uvedlo jen 7 % dotazovaných návštěvu pouze 2x za měsíc.

Jako další nejvíce provozovaná aktivita vedle in-line bruslení se na této trati vyprofilovala cyklistika.

Pozitivní je zde užívání alespoň některých ochranných pomůcek, které mohou výrazně ochránit sportovce před zraněním. Některé ochranné pomůcky využívá více než 60 % respondentů. Tato situace je ovlivněna značným počtem cyklistů, kteří jsou zvyklí ochranné pomůcky užívat.

Nejrizikovější jsou dle in-line sportovců cyklisté, kteří zde často jezdí ve velmi vysoké rychlosti na úzkých úsecích cyklostezky.

Stejně jako u ostatních sledovaných lokalit hodnotí lidé sociální zařízení jako nedostatečné, což je zarážející, protože tato lokalita je stánky s občerstvením doslova zahlcena. Většina ale neposkytuje v zázemí toalety.

Lokalita je dle návštěvníků nejvíce vhodná pro in-line, cyklistiku a běh, tedy sporty, které jsou na cyklostezce skutečně nejvíce provozovány.

Mezi kritické, vedle kvality povrchu, patří i jeho šířka, která má v mnoha místech nedostačující rozměry a je tím pádem nebezpečná. Nepatrné procentuální zastoupení získaly i sjezdy, jež zde najdeme ve vyšším počtu než v jiných zkoumaných lokalitách.

13.2 Barrandov – Malá Chuchle - Lahovice

Dopravní dostupnost

Začátek cyklostezky vhodné pro in-line bruslení je v úseku pod Barrandovským mostem, nedaleko zastávek linek tramvají 4, 12, 14 a 20.

Parkování pro automobily je k dispozici zhruba 200 m od výše zmíněné tramvajové zastávky. Parkovat lze i v blízkosti autobusové zastávky Malá Chuchle.

Hodnocení dopravní dostupnosti: 2.

Univerzálnost tratě, možnosti využití tratě

Trať v celém rozsahu mohou využívat pouze cyklisté. Pro in-line bruslaře je vhodná pouze část úseku od Barrandovského mostu do Malé Chuchle. V Malé Chuchli je nutné dávat pozor, protože se pohybujete po obslužné komunikaci. Bruslařský úsek lze prodloužit o dalších 1,4 km nové cyklostezky s kvalitním povrchem, který pokračuje až do Lahovic. Napojení těchto tras je provedeno pomocí podjezdu pod ulicí Strakonická. První část úseku je vhodná i pro začátečníky. Vytíženost této cyklostezky je malá a podmínky pro začínajícího bruslaře jsou tedy příhodné. Druhá část, je vhodná spíše pro pokročilejší bruslaře z důvodu šířky trati a jejího ohraničení, které tvoří štěrk. Štěrkový podklad může být nebezpečný při nutnosti rychlého zastavení nebo z důvodu zanášení trati. U stavby

této stezky se počítá s napojením na cyklostezku Podolí – Zbraslav. O této lokalitě se lze domnívat jako o vhodné k budoucímu rozvoji.

Výhodou této části stezky je kvalitní povrch na značné části tratě.

Hodnocení univerzálnosti a možnosti využití tratě: 2.

Povrch, značení, šířka tratě, kritická místa

Mimo trasu Barrandovský most - Malá Chuchle je cyklostezka vedena po obslužné komunikaci s nízkým provozem. Část cyklostezky tvoří zámková dlažba, která je pro in-line bruslení nevhodná. Celková délka trasy sjízdná na in-line bruslích je dlouhá v součtu 7 km.

Kritická místa jsou tam, kde se vlivem klimatických podmínek odlamují malé části barrandovských skal a dopadají jako štěrk na trasu. Kritické místo může být i podjezd pod Barrandovským mostem, a to z důvodu horší viditelnosti.

Značení na barrandovské stezce chybí, je určené spíše pro cyklisty v podobě směrových značení cyklotrasy.

Hodnocení povrchu, značení, šířky tratě a kritických míst: 2.

Zázemí

Celá trasa postrádá sociální zařízení. Stánek s občerstvením je pouze v Radotíně. Půjčovna sportovních potřeb se servisem je pouze ve spodní části Prokopského údolí.

Hodnocení zázemí: 3.

Celkové hodnocení cyklostezky Barrandov – Radotín: 2,25 Kategorie: 3

Náhled odborníka:

Tuto lokalitu odborník nevyzkoušel, protože v době, kdy mapoval parky a in-line stezky, ještě tato lokalita nebyla dokončena.

Výsledky průzkumu u návštěvníků cyklostezky

Pro možnost dopravy ke stezce automobilem se vyjádřilo 58 % sportovců, což lze považovat za vysoký podíl, protože parkovací plochy u Barrandovského mostu nejsou dostatečné a dopravní dostupnost ke stezce městskou hromadnou dopravou je chvalitebná.

Při dotazu ke vzdálenosti cesty od místa bydliště uvedla čtvrtina respondentů, že dojíždí více jak 10 km. Spíše než oblibou stezky je to návazností komunikace na další trasy směrem na Berounsko pro cyklisty.

Z hlediska návštěvnosti sportující velmi často využívají tuto lokalitu pouze 2x do měsíce. Oproti jiným stezkám je tedy návštěvnost velmi nízká.

Z nejčastěji provozovaných volnočasových aktivit jsou na cyklostezce zastoupeny cyklistika a in-line bruslení, přičemž cyklistika vzhledem k povaze povrchu dominuje.

Relativně příznivě dopadlo hodnocení užívání ochranných pomůcek – 80 % sportovců užívá alespoň některé. Lze tedy konstatovat, že většina cyklistů je poučena v oblasti osobní ochrany při sportování.

Za rizikové považují respondenti pouze psy a chodce, mezi něž v tomto případě uváděli hlavně malé děti. V lokalitě, kde se pohybují cyklisté na užších úsecích, by měla být zohledněna i jejich rizikovost vůči bruslařům.

Sociální zázemí zde hodnotí lidé jako naprosto nevyhovující – 90 % respondentů uvedlo, že není dostatečné.

U vhodnosti lokality pro zastoupení různých sportů převažuje cyklistika, in-line bruslení zaujímá druhou pozici.

Jako nejrizikovější návštěvníci uváděli povrch a také podjezd pod Barrandovským mostem, který je nepřehledný a jsou zde velmi blízko vlakové koleje, které neodděluje od stezky žádný plot.



Zdroj:<http://doprava.prahamesto.cz/>

13.3 Troja - Roztoky

Dopravní dostupnost

Pro dopravu MHD můžeme využít autobusy se zastávkou Pelc Tyrolka nebo Zoologická zahrada linky 112 a 236.

Parkování pro automobily je možné u Zoologické zahrady Troja nebo před sportovní halou Univerzity Karlovy - Loděnice Troja.

Dobrá je provázanost s parkem Stromovka, zde vede cesta přes most na Císařský ostrov a následně na druhý most k Trojskému zámečku.

Hodnocení dopravní dostupnosti: 2 body.

Univerzálnost tratě, možnosti využití tratě

Stezka je určena spíše pro dobré bruslaře, z důvodu značného pohybu lidí v určitých částech cyklostezky. Tato stezka je z části také obslužnou komunikací a je nutné se vyhýbat nejen cyklistům a chodcům, ale i automobilům. V části od Trojského zámečku je vytíženost nižší a úsek je vhodný pro kondiční jízdu. Pro výuku bruslení nebo pro začínajícího bruslaře není lokalita vhodná, protože nemá odlehlé místo s kvalitním asfaltem.

Dva kilometry dlouhá stezka vede podél Vltavy od parkoviště u zoo kolem trojského kanálu a tramvajového mostu k tenisovým kurtům.

Hodnocení univerzálnosti a možností využití tratě: 2

Povrch, značení, šířka tratě, kritická místa

Povrch je na této stezce jeden z nejlepších. Podél trojského kanálu vede úplně nový úsek s hladkým asfaltem. V těchto místech je však třeba dbát nejvyšší obezřetnosti, protože se

zde koncentruje velké množství lidí, ať z řad vodáků, cyklistů, in-line bruslařů nebo procházejících účastníků. Všechny tyto subjekty mají rozdílnou rychlost pohybu, takže je nutná předvídatost při jízdě a značná ohleduplnost.

Kritické místo je úsek pod zoologickou zahradou Troja, kde z neznámých důvodů chybí část komunikace a je nahrazena štěrkem a nesjízdnou cestou.

Šířka tratě je dostačující pouze v několika úsecích, proto bych doporučoval obezřetnost. Konkrétně v oblasti sjezdu z části vedoucí nad úrovní řeky na náplavku Vltavy.

Hodnocení povrchu, značení, šířky tratě a kritických míst: 2

Zázemí

U slalomové trati kanálu Troja je občerstvení i sociální zázemí. Půjčovna sportovního zařízení je součástí Loděnice Troja. Podél celé cyklostezky je několik dalších možností k občerstvení.

Hodnocení zázemí: 1

Celkové hodnocení cyklostezky Troja: 1,75 Kategorie: 2



Zdroj: <http://www.navzduchu.cz/cyklo/tipy-na-vylety/karlstejsko-a-zapadne-od-prahy/>

Výsledky průzkumu u návštěvníků cyklostezky

Návštěvníci tohoto parku využívají hojně všech dotazovaných možností dopravy, nejmenší počet však připadl na dopravu pomocí samotného prostředku k rekreaci.

Značné procento dotázaných uvedlo, že tuto cyklostezku navštěvují častěji než 2x za měsíc. Z tohoto údaje vyplývá, že park využívají ve značném počtu rekreační jezdci. V této lokalitě sportovci pravděpodobně z důvodu značné vytíženosti stezky používají prvky bezpečnostní výbavy v 60 %.

Lokalita získala dobré hodnocení za všestrannost pro využívání sportovních aktivit a množství sociálního zařízení.

Kritickými prvky z hlediska střetu jsou automobily a v oblast trojského kanálu, kde je značná koncentrace lidí.

13.4 Přírodní rezervace Divoká Šárka

Dopravní dostupnost

Do přírodního parku se dostaneme z konečné zastávky tramvají 20 a 26, stanice Divoká Šárka. Odtud vede asfaltová cesta, která není ještě vhodná pro bruslení. V místě prvního rozdělení můžeme zvolit dvě trasy. Pravá trasa vede okolo vodní nádrže Džbán a trasa levá vede po okraji přírodní rezervace, končí v obci Nebušice a je dlouhá 4 km.

(Kuban, 2004)

Hodnocení dopravní dostupnosti: 3.

Univerzálnost tratě, možnosti využití tratě

Od stanice vede asfaltová cesta, která není ještě vhodná pro bruslení. V místě prvního rozdělení můžeme zvolit dvě trasy. Pravá trasa vede okolo vodní nádrže Džbán, úsek tvoří mnoho drobných převýšení a je dlouhý zhruba 4 km. Tato varianta je vhodná spíše pro pěší chůzi a cyklistiku. Trasa není vhodná pro jízdu na in-line. Tato stezka procházející parkem je zakončena prudším stoupáním a vede přímo ke stanici tramvaje.

(<http://www.prazskecyklostezky.cz/cyklostezka/ve-de.aspx>)

Z místa větvení cest vlevo. Jde o asfaltovou cestu, která vede z větší části po rovině, pouze s jedním výraznějším stoupáním. Je vhodná spíše pro cyklistiku, procházky a běh. In-line bruslení je na této stezce možné, ale je nutné být neustále na pozoru z hlediska kvality povrchu a výskytu cyklistů. Trasa končí v obci Nebušice a je dlouhá 4 km.

Hodnocení univerzálnosti tratě: 3.

Povrch, značení, šířka tratě, kritická místa

Hodnocení povrchu se týká pouze levé části stezky vedoucí do Nebušic. Stezka byla budována s přihlédnutím k potřebám chodců a cyklistů. Stezka je po celé trase úzká a povrch je již značně popraskaný a opravovaný po celé délce trati. Její části vedou řídkým lesním porostem, který tvoří nečistoty na trati a může způsobit pád.

Hodnocení značení, šířky a kritických míst: 3.

Zázemí

Sociální zařízení – je zde restaurace, která je však otevřena pouze v letní sezoně.

Stejná situace je u ostatních prostor pro návštěvníky. Z této skutečnosti vyplývá, že tato lokalita je využívána spíše v sezoně.

Hodnocení sociálního zázemí: 3.

Výsledné hodnocení lokality Šárka : 3 Kategorie:3



Výsledky průzkumu u návštěvníků cyklostezky

Výsledky průzkumu u návštěvníků cyklostezky z řad in-line bruslařů

Většina návštěvníků se k cyklostezce dopravuje městskou hromadnou dopravou, ale téměř třetina prostředkem určeným k rekreaci, což na základě dalšího průzkumu svědčí o oblíbenosti zejména cyklistů.

Ochota lidí dojíždět do této lokality je jedna z největších – 67 % občanů dojíždí více než 10 km. Opět je to zapříčiněno cyklisty, kteří přes cyklostezku navazují na další trasy již mimo území hlavního města Prahy a jedinečnému přírodnímu prostředí pro relaxaci či procházku.

Dojíždění se však promítlo do počtu návštěv za měsíc. U 90% respondentů je pouze 2x měsíčně. Cyklostezka tak patří mezi méně navštěvované destinace.

V průzkumu využívání sportovních aktivit na stezce zaujímá výrazné postavení in-line bruslení, ač povrch je v této lokalitě pro tento sport nevhodný a řada míst je nebezpečných.

Na dotaz ohledně užívání ochranných pomůcek při sportu se ukázalo, že značný počet respondentů používá odpovídající bezpečnostní výbavu v 70 %.

Jako značně riziková se vyprofilovali psi, chodci a nekvalitní povrch.

Respondenti jako nedostatečné hodnotí sociální zázemí, které je nedostupné po celé trase cyklostezky. Je však nutné brát na zřetel, že jde o přírodní park.

Hodnocení vhodnosti lokality pro sportovní aktivity převažuje cyklistika a procházka. In-line získalo u návštěvníků pouze 19 % i toto číslo vyjadřuje spíše nevhodnost dané lokality pro tento sport.

13.5 Prokopské údolí

Dopravní dostupnost

Přírodní rezervace Prokopské Údolí má značnou rozlohu. Lze se k němu dopravit například z tramvajové zastávky Hlubočepy, kterou obsluhují linky 4, 12, 14, 20. Tamtéž staví autobusy číslo 104 a 120. Trasy těchto autobusů vedou částí údolí. Alternativu tvoří i vlak ze Smíchovského nádraží do zastávky Praha-Hlubočepy nebo Praha-Holyně. Přístup může být i z Jihozápadního města – konečná busu 174 Velká Ohrada.

Plochy pro parkování nalezneme na začátku zpevněné stezky z Jinonic nebo u In-line Parku Nové Butovice.

Hodnocení dopravní dostupnosti: 2 .

Univerzálnost tratě, možnosti využití tratě

Oblast Prokopského údolí skýtá mnoho zajímavých cest pro cyklisty. Avšak hlavní cestu, která vede skrz údolí od Jinonic až po městskou část Hlubočepy, by mohli využívat i in-line bruslaři. Tato trať je dlouhá více než 5 km. Po celé své délce nemá úseky, které by byly značně vytíženy.

Stezka vedoucí z Jinonic do Řeporyjí je nezpevněná a skýtá mnoho překážek a členitého terénu, je tedy vhodná převážně pro horská kola nebo crossové běžce.

Hodnocení univerzálnosti a možností využití tratě vzhledem k inline: 3.

Povrch, značení, šířka tratě, kritická místa

Zpevněný asfaltový povrch, který vede od Jinonic do městské části Hlubočepy, je hrubý, ale bez nerovností či prasklin. Šířka tratě v tomto úseku odpovídá silnici pro motorová vozidla. Značení je zde pouze minimální - informační turistické směrové tabule ukazující vzdálenost cílů.

Převážná část stezek a povrchů je nevhodná pro in-line bruslení, protože komunikace nejsou dostatečně hladké nebo jsou nezpevněné.

Kritická místa – podjezd pod železničním mostem, kde se nachází prudká nepřehledná zatáčka, retardéry pro automobily a výmoly v komunikaci.

Hodnocení povrchu, šířky tratě, kritických míst: 4.

Zázemí

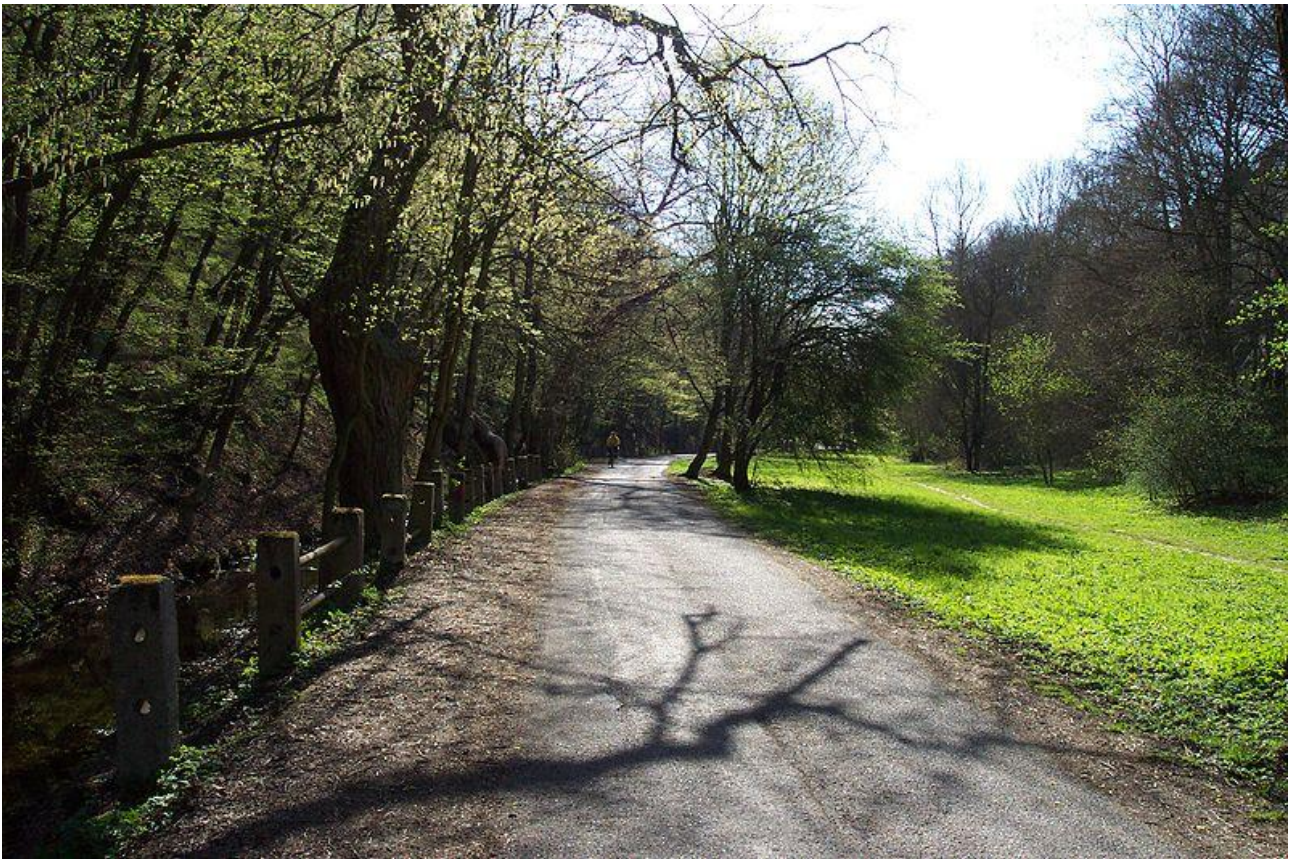
Sociální zařízení chybí. Pod železničním mostem u městské části Hlubočepy se nachází občerstvení, je však v provozu pouze v sezóně.

Hodnocení zázemí: 3 .

Celkové hodnocení cyklostezky v Prokopském údolí: 3. Kategorie: 4

Náhled odborníka:

Odborník tuto lokalitu z důvodu špatného povrchu nemapoval ani nezamýšlel jako vhodnou lokalitu pro jízdu na in-line bruslích.



<http://cs.wikipedia.org>

Výsledky průzkumu u návštěvníků Prokopského údolí

U 79 % dotazovaných bylo zjištěno, že používají k dopravě do údolí prostředek určený k rekreaci, což svědčí o oblíbenosti z řad obyvatel přilehlých sídlišť a čtvrtí Barrandov, Velká Ohrada a Hlubočepy.

Výše uvedenou skutečnost potvrdila vzdálenost dopravy k lokalitě – 58 % dotázaných se dopravuje k parku 1-5km.

Nejvíce provozovanými aktivitami v lokalitě jsou cyklistika a běh. Právě zde lze využít díky náročnějšímu terénu v úseku Holyně – Řeporyje horská kola.

Příznivě se zde jeví používání ochranných pomůcek, které zde používají cyklisté – 63 % dotazovaných uvedlo, že používá všechny. Ostatní primárně přilbu.

Nejrizikovějšími z hlediska střetu jsou psi, kteří jsou doprovázeni majiteli při procházce a často volně pobíhají.

Na dotaz ohledně sociálního zázemí se vyjádřilo záporně pouze 47 % návštěvníků. Nutno si uvědomit, že se jedná o přírodní chráněnou památku, a tak výstavba a možnosti toalet jsou zde omezené.

Vhodnost lokality pro sportovní odvětví vystihuje to, pro co je povrch nejlépe uzpůsoben – pocházka a cyklistika.

Jako rizikové se vyprofilovaly automobily, jež mají v podobě rezidentů umožněn vjezd do některých částí údolí.

14. In-line bruslení

14.1 Filozofie jízdy na kolečkách

Člověk byl odjakživa okouzlen možností pohybovat se rychleji, než mu to umožňoval běh nebo chůze. S tímto motivem vznikly největší mobilní objevy jako železnice, auta, kočáry. V těchto dopravních prostředcích zažíváme spíše nepřímé zprostředkování rychlosti. Čím více se ztrácí bezprostřednost prožívání rychlosti, tím více se přesouvá zájem na vynalézání způsobů, jak vlastním tělem prožít pohyb a rychlost. Proto se nemůžeme divit tomu, že obliba kolečkových bruslí, prken na kolečkách a jízdních kol přetrvává bez ohledu na generace a módní trendy.

14.2 Vznik nové sociální kultury

Podstata tajemství úspěšnosti moderních prostředků na kolečkách může spočívat ve vzniku nové sociální kultury, ve které je možné individuální jednání i mimo společenské domluvy, v níž je dobrovolná účast na vzájemné pomoci a na společné organizaci.

Prostředky na kolečkách kladou na každého aktéra takové nároky, které vyžadují individuální jednání.

14.3 Stručný popis vývoje inline bruslení

První zmínky o kolečkovém bruslení se datují už do roku 1735, kdy belgický výrobce hudebních nástrojů John Joseph Merlin sestavil pár dřevěných bruslí s kovovými kolečky. První kolečkové brusle byly tedy napodobeninou již tehdy známých bruslí ledních a kolečka byla zasazena do jedné řady.

(Ladig, 2003).

Další významnou událostí pro osvětu in-line bruslení bylo využívání kolečkových bruslí v berlínské opeře v roce 1835. Tím se kolečkové brusle dostávají do širšího povědomí a vznikají další zábavní místa, která brusle využívají jako dopravní prostředek k obsluhování hostů. Co je však důležitější, že vznikají místa, kde se lidé přímo scházejí za účelem bruslení. To jsou například plochy určené výhradně k bruslení Floral Hall v Londýně.

Významným objevem pro rozvoj in-line bruslení byl vynález kuličkového ložiska v roce 1884. V této době se bruslení začíná dostávat do popředí zájmu běžných lidí a začínají vznikat stovky bruslařských ploch. Bruslení se začíná dělit na různé disciplíny a objevují se různé soutěže. Na bruslích se hrálo pólo, hokej nebo se krasobruslí či pořádají soutěže v tanci. Ve venkovních plochách se soutěží v rychlostních disciplínách.

Tyto brusle však ještě neměly dostatečnou ovladatelnost a především funkční brzdný systém. O vývoj funkční brzdy se postaral Scotty Olsen, který po 200 let trvajícím období vývoje kolečkové brusle představil v roce 1980 in-line brusle podobné dnešním a založil dodnes známou firmu Rollerblade.

(Kuban, 2004).

V roce 1991 je založena mezinárodní asociace pro in-line bruslení IISA, The International In-line Skating Association.

V České republice vznikla asociace skateboardu a kolečkového bruslení v roce 1996 a později pak Český svaz kolečkového bruslení.

(Česneková, 2003)

14.4 Základní kategorie in-line bruslení

14.4.1 Fitness bruslení

Fitness bruslaři jsou dnes nejpočetnější skupinou ze všech výše definovaných kategorií in-line bruslení. Fitness bruslení můžeme považovat za vytrvalostní sport. Lidé provozující fitness bruslení se většinou pohybují v pásmu pod 80 % své maximální tepové frekvence a doba provozování této aktivity překračuje 30 minut.

(Ladig, 2003)

Hlavní cíle fitness bruslení

Hlavním cílem in-line bruslení je radost z pohybu. Fitness bruslení, jinak řečeno rekreační, je oblíbené jako rychlá a akční forma pohybu. Jedná se o vhodnou formu pohybu z hlediska kardiovaskulárního systému.

Fitness bruslení se provozuje převážně na cyklostezkách, v parcích, případně alternativních místech příhodných k bruslení. Těmito místy mohou být považovány městské ulice nebo odstavná parkoviště. Převážná část zdatných fitness bruslařů využívá zejména cyklostezky.

14.4.2 Speedskating

Rychlostnímu bruslení se věnují převážně výkonnostní a vrcholoví sportovci. Vzniká jako letní alternativa k již zavedeným rychlostním soutěžím na ledě. Závodí se na distancích sprinterských, to jsou tratě 300 m a 500 m, dále pak rychlostně-vytrvalostních tratích 1000 m, 1 500m a vytrvalostních 5 000m, půlmaraton, maraton.

(Česneková, 2003)

Soutěží se na oválech standardizovaných parametrů, drahách různých rozměrů a povrchů nebo v ulicích měst na běžných silnicích. Dráhy pro světové soutěže musí plnit určité parametry, a to jak z hlediska šíře dráhy, poloměrů zatáček, tak kvality povrchů. Dnes je standardem dvousetmetrový ovál s klopenými zatáčkami. Směr jízdy je vždy proti běhu hodinových ručiček.

Soutěže se odehrávají zvláště v mužských a ženských kategoriích. Závodníci poměřují své schopnosti a výkonnost v individuálních disciplínách nebo v závodech skupin.

Závody jednotlivců se dělí:

distanční závody, vyřazovací závody, stíhací závod, bodovací závod

Závody družstev

bodovací závody, Amerika, 24 hodin, stíhací závod družstev, štafety, dlouhé tratě

14.4.3 Aggressive skating

Hlavním cílem bruslařského jízdního stylu aggerssive je adrenalinová a efektní jízda. Vyznavači tohoto stylu jízdy se snaží efektně překonávat různé překážky za pomoci skoků nebo specifického postavení při překonávání překážky. Veškeré sportovní úkony pojmenované v české literatuře jako „trik“ mají anglické pojmenování.

(Česneková, 2003)

Tento jízdní styl vznikl začátkem osmdesátých let, kdy bruslaři začali napodobovat triky skateboardistů. Vyvinuly se dvě dnes nejvíce známé disciplíny „Vert“ neboli Vertical a „Street“. Vertical se odehrává v U-rampě tzv. half-pipe nebo její půlce quarter-pipe. Jezdci skáčou vysoko nad úroveň rampy a předvádějí triky a jejich kombinace. Při závodech ve „street“ disciplíně se hodnotí náročnost a osobité provedení triků. Jezdci překonávají překážky podobné těm, které známe z ulice. Například zábradlí, lavice, boxy, zídky a rampy různých tvarů.

(Ladig, 2003)



Zdroj:<http://www.skateshopteam.cz/profil/profil--petr-mandak.html>

14.4.4 Kolektivní hry na in-line bruslích

In-line hokej

V některých pramenech je označován také jako roller hockey. V roce 1936 se koná první mistrovství světa v „guads“ hokeji na tradičních kolečkových bruslích. Dnes je tento sport velmi populární a koná se v tomto odvětví in-line bruslení mnoho soutěží. Účastníci dnes mají výstroj podobnou lednímu hokeji.

Fotbal

Obdobná pravidla jako při běžném fotbalu, hraje se však s molitanovým míčem.

Frisbee

Tento sport se hraje na velkých prostranstvích a při jeho provozování je důležité brát ohled na ostatní hráče a sledovat hru. Hráči nejsou vybaveni jiným než standardním vybavením na in-line bruslení, a proto je důležité dbát na bezpečnost. V této hře se mohou účastníci dostávat do pozice protijedoucích a tento jev je v in-line bruslení považován za nejvíce rizikový.

Basketbal

Hra má většinu shodných prvků s běžným basketbalem.

(Ladig, 2003)

Kolektivní hry na in-line bruslích, kromě in-line hokeje, mají spíše regionální charakter, proto se s nimi setkáme jen zřídka.

14.4.5 Freestyle

Do tohoto stylu jízdy se zařazují tyto disciplíny:

Jezdci ve slalomu na čas:

Jezdci se snaží projet určitou trasu v co nejkratším čase. Trasa je tvořena dvaceti kelímky, které jsou od sebe vzdálené 80 cm. Účastníci mohou závodit vyřazovacím způsobem v paralelních jízdách, nebo na čas. Za shození kelímku je penalizace 0,2 s. Disciplína prokáže rychlostně obratnostní schopnosti jedince.

Freestyle slalom:

V této disciplíně musí soutěžící během časového limitu, který je 90 s, porotě předvést průjezd stanovenou trasou za doprovodu hudby. Soutěžící předvádějí jízdu vpřed, jízdu vzad, triky provedené bokem, otočky a bloky. Trasa je dána třemi tratěmi o dvaceti plastových kelímcích, v rozestupech 50 cm, 80 cm a 120 cm. Disciplína prokáže obratnostní schopnosti jedince.

Skoky do výšky:

Při této disciplíně jde o skok do výšky pomocí odrazového můstku. Cílem je přeskóčit tyč, která je umístěná na dvou sloupcích za odrazovým mostíkem.

V jiné literatuře se můžeme dočíst, že do této kategorie patří také jízda na in-line za doprovodu hudby. Jízda má tedy spíše formu tance a soutěžící při ní tvoří různé formace.

(Kuban, 2004)

14.4.6 Off-roading, trail skating

Off-roading - jízda po nezpevněném povrchu na speciálních bruslích s velkými

nafukovacími kolečky. Jízda na těchto bruslích je spíše alternativou jízdy na běžkách. Při jízdě na těchto bruslích máme též běžecké hole.

(Ladig, 2003)

Skate-wing

V současné době začíná být také populární skate-wing. Tento název napovídá, že se jedná o jízdu na bruslích za pomoci křídla, tedy tažného draka. Tažný drak je poháněn větrem, skládá se z postroje připevněného k pasu, a hrazdy, která ovládá pohyb draka.

(Procházka, 2010)

15. Struktura vyučovací lekce in-line

15.1 Úvodní část

Rozcvička by měla být součástí každé tréninkové jednotky. U mladších školních dětí je nutné dohlížet na přesnost a provedení protahovacích cvičení. Na začátek rozcvičky je vhodné zařadit krátký běh, honičky a hry na zahřátí svalstva. Později přecházíme ke klasické rozcvičce. Procvičujeme celé tělo se zvláštním důrazem na více namáhané svalstvo. Po protažení přidáváme cvičení rovnovážná, protože přenášení váhy je podstatou in-line bruslení.

15.2 Hlavní část hodiny

Má směřovat k naučení se nové dovednosti.

Mají být provedeny tyto činnosti: předvedení dané dovednosti, průpravná cvičení,

generalizační a diferenciacní fáze motorického učení.

(Hájek, 2001)

Průpravná část hodiny

Průpravná cvičení slouží k přípravě žáka na novou motorickou dovednost. Motorická dovednost je učením získaná osvojená způsobilost k realizaci nějakého konkrétního pohybového úkolu.

(Hájek, 2001)

Do průpravných cvičení in-line patří

- Postoje: postoj V, postoj T, postoj A.
- Přenesení váhy na jednotlivé hrany brusle: vnější, vnitřní, střední.
- Poskoky a rovnovážná cvičení: poskoky na místě, za jízdy. Poskoky na místě, s otočkou.
- Rovnovážná cvičení za jízdy na obou i jedné brusli.

V hlavní části často kombinujeme herní činnosti s delšími jízdami úseky, které děti zdolávají běžným jízdám stylem a automaticky si tak nové zkušenosti fixují.

K zafixování a využívání nové dovednosti je dobré dané cvičení zakomponovat do herní činnosti.

15.3 Závěrečná část hodiny

Závěrečnou část podle vlastních zkušeností věnuji hrám nebo soutěžím. Hry jsou na závěr hodiny prováděny hlavně při dosažení vytyčeného cíle. Neodmyslitelnou součástí závěru je „vybruslení“. Jedná se o část hodiny, která je věnována delší vyjížďce ve volném tempu, kde je kladen důraz na kvalitní provedení všech získaných dovedností. Po skončení závěrečného „vybruslení“ je nutné provést základní cviky na uvolnění a protažení zvláště zatížených partií ve statické poloze.

16. Základní dovednosti

Dovednosti na in-line bruslích se dají rozdělit do dvou kategorií podle obtížnosti prováděných cvičebních úkonů na základní a pokročilé dovednosti. Účelem této práce je z hlediska jejího zaměření na výuku bruslení pro děti z prvního stupně ZŠ popsat dovednosti základní.

(Ladig, 2003)

16.1 Základní postoj

Stěžejním prvkem, kterým bychom měli při výuce in-line bruslení začít, je základní postoj. Při správném postavení těla při jízdě omezíme riziko pádů a zranění. Základní postoj učíme v počátcích na méně kluzkém povrchu, nejčastěji na trávníku.

(Kuban, 2004)

Bruslař v postavení A

Pohled bruslaře vpřed, ruce jsou v mírném pokrčení před svislou osou těžiště bruslaře ve výšce pasu. Trup bruslaře je v mírném předklonu a záda bruslaře jsou rovná. Stoj mírně

pokrčmo a postavení nohou na šíři ramen.

Bruslař v postavení T

Posuneme jedno chodidlo patou ke středu chodidla druhého. Postavení v pozici T je zároveň průpravným cvičením pro brzdění na způsob T- stop.

(Reichert,2006)

Pozice V

Paty jsou u sebe a chodidla svírají úhel přibližně 90°. Tento postoj je základním a nejpoužívanějším postavením. Stoj mírně pokrčmo, trup bruslaře je v mírném předklonu a záda bruslaře jsou rovná.

(Procházka, 2010)

Rizika špatného postavení

Nejčastější pády začínajících bruslařů jsou pády vzad. Pád vzad je také nejvíce rizikový z hlediska zranění.

16.2 Bezpečný pád

Při počátcích jízdy na in-line bruslích jsou nedílnou součástí pády. Při správném nácviku pádů jsme schopni minimalizovat riziko zranění sportovce.

(Ladig, 2003)

Před nácvikem pádů překontrolujeme, zda jsou správně upevněny bezpečnostní ochranné pomůcky. Výuka pádů se odehrává na měkčím povrchu. Sportovce je nutné přesvědčit, že

pád vpřed je bezpečnější a méně bolestivý než pád vzad.

Nácvik pádu vpřed

Postavení v základním postoji sportovce. Snažíme se snížit postoj, padáme postupně na kolena a natažené paže a dbáme na natažené prsty na rukou.

(Kuban, 2004)

Pád vzad

Snažíme se snížit těžiště a pád zmírnit oporou o paže. Musíme se vyvarovat skládání rukou pod tělo. Hrozí riziko zlomení zápěstí.

(Reichert,2006)

16.3 Jízda vpřed

Bruslař zaujme základní postoj a brusle připraví do pozice V. Pozice V je, když sportovec přisune paty k sobě a špičky nesměruje od sebe. Tento postoj zajistí sportovci potřebnou stabilitu a také výchozí pozici pro první skluz. V literatuře je popsán tento pohyb jako kachní krok. Kotníky, kolena a kyčle jsou pokrčené, ale trup je vzpřímený. Ruce jsou před tělem, kde je vidíte, kontrolujete a také předcházíte pádu vzad. Ramena jsou v ose s kyčlemi a patami.

(Procházka, 2010)



(<http://www.inlinesports.cz/jak-stride1.htm>)

Dopředného pohybu docílíme střídavým zatížením jedné a druhé nohy, oddálením od pomyslné vertikální osy těla a následným vrácením do základní polohy. Odraz probíhá z neutrálního postavení bruslí.

Odraz

Správné provedení odrazu určuje, nakolik se nám podaří převést námi vynaloženou sílu na požadovanou pohybovou energii. Činnost nohou se pravidelně střídá.

Používáme tedy výrazy „odrazová noha“, ze které se odrážíme, a „stojná noha“, na které provádíme vlastní jízdu nebo skluz.

(Kuban, 2004)

Před provedením odrazu postavíme brusle do odvrtného postavení. Na rozjezd z místa nejlépe do pravého úhlu, později v závislosti na získané rychlosti tento úhel postupně zmenšujeme.

Vlastní odraz provedeme tak, že se snižujeme v koleni na stojné noze, přičemž neustále

dbáme na to, abychom měli váhu na přední části chodidla. Tímto snížením umožníme odraz z odrazové nohy, kterou vedeme do mírného napnutí. Čím je snížení větší, tím je delší čas a dráha působení odrazové nohy a tím mohutnější i odraz.

(Procházka, 2010)

Přenesení váhy po odrazu

Přenesení těžiště těla nad stojnou nohu. Při návratu uvolněné nohy na pevný povrch je nutné si uvědomit způsob pokládání brusle na podložku. Pokud pokládáme brusli přes zadní kolečko (dle směru jízdy), získává brusle ihned správný směr, pokud pokládáme brusli vodorovně (tj. všechna kolečka v jeden okamžik), automaticky získáváme stabilitu. Pokládáme-li však brusli přes první kolečko, dochází často k vychýlení dráhy a dostáváme se do jízdy ve vlnovce.

(Zimčíková, 2009)

16.4 Základní způsoby změny směru

Vyjíždění oblouků na obou bruslích

Umožňuje volné zatáčení i zatáčení na malém prostoru. Tento způsob zatáčení je vhodný pro začátečníky z následujících důvodů. Obě brusle zůstávají při zatáčení na podložce. Tento způsob poslouží také jako jeden ze způsobů brzdění.

(Reichert, 2006)

Zatáčení na obou bruslích provádíme při jízdě v základním postoji. Přeneseme váhu na

vnější nohu a vnitřní stranu koleček. Do směru oblouku vytočíme ramena i hlavu.

Pomůcka pro děti

S nataženými pažemi sportovec míří prsty tam, kam chce zatočit. Tím docílíme, že sportovec přenesse váhu na vnější brusli a docílí požadované změny směru.

Opakované odrazy z jedné brusle

Tuto techniku používáme tehdy, když potřebujeme pouze mírnou změnu směru a nechceme ztratit rychlost jízdy. Oblouk vyjíždíme tak, že po dokončení odrazu přenášíme váhu na vnitřní nohu brusle vyjíždějící daný oblouk a odrazovou brusli opakovaně přeneseme k patě stojné nohy.

(Kuban, 2004)

Změna směru na souhlasných hranách

Tento způsob změny směru patří do pokročilejších motorických dovedností. Přenášíme váhu na obě nohy rovnoměrně. Při zatáčení vlevo pravá noha přenáší tlak na vnitřní hranu brusle a noha levná a hranu vnější brusle.

Průpravné cvičení pro změnu směru na souhlasných hranách

Průpravné cvičení pro změnu směru na souhlasných hranách je tzv. letadlo. Při směřování ruky do vnitřku zatáčky směrem k vozovce dochází k přenesení váhy na vnější hranu brusle u nohy vnitřní. Právě tento úkon je zásadní pro dovednost paralelního zatáčení.

Překládání

Umožňuje nejen změnu směru jízdy, ale zároveň i její zrychlení. Nepatří však do základních dovedností in-line bruslení.

16.5 Pohyby paží

Pohyby paží jsou ve své podstatě obdobné jako při běžné chůzi. Paži protilehlou ke stejné noze vedeme mírně pokrčenou u těla do koncové polohy do výše ramen, druhá ruka je v uvolnění vypouštěna za tělo. Při obou koncových polohách dochází k přenosu váhy celého těla na nohu stojnou.

Základny brzdění

Nejdůležitější a také často opomíjenou dovedností in-line bruslení je umění zastavit. Technik brzdění je mnoho, ale většina má společného jmenovatele. Tím je nízká brzdná účinnost a dlouhá brzdná dráha.

16.6 Způsoby brzdění

Nejpoužívanějším způsobem je brzdění pomocí špalíku na patě brusle.

Provedení

Při jízdě ve snožném postavení předsuneme brusli, na které je připevněná brzda. Zároveň snižujeme těžiště a přenášíme váhu na brzdu. Ruce máme v pozici základního postoje. Postupně zvyšujeme brzdný účinek a vysouváme těžiště vzad až do úplného zastavení.

(Reichert, 2006)

Brzdění pluhem

Tento způsob brzdění lze využít pouze v nižších rychlostech a jeho účinnost není velká.

Provedení

Při přímé jízdě rozšíříme jízdní stopu bruslí, posuneme těžiště vzad, přeneseme váhu na vnitřní hrany bruslí a zatížíme je. Tlačíme tedy kotníky a kolena směrem k sobě.

(Edwads, 1996)

Vyjetí do trávy

Tento způsob brzdění je vhodný jak pro začátečníky, tak i pro pokročilé.

Provedení

Předsuneme jednu brusli vpřed, přenesení váhy na obě brusle je rovnoměrné. V okamžiku najetí na trávu snížíme těžiště s výrazným poklesem v kolenou a pokračujeme v přímé jízdě.

(Edwads, 1996)

Nouzové zastavení o překážku

V nízkých rychlostech můžeme použít k zastavení pevné překážky.

Provedení

Bruslař je v základním postoji, má natažené paže. Ty pak použije k odpružení nárazu o překážku. Hlavu vytočí do strany. Tuto techniku lze praktikovat i při střetu s další osobou.

(Reichert, 2006)

17. Průpravná cvičení rovnovážná

Jízda po jedné brusli

Jízda po jedné brusli značí, že sportovec přenesse váhu nad stojnou nohu. Schopnost přenést těžiště těla nad stojnou nohu, je základním předpokladem pro zdokonalení se v jízdách dovednostech. Možnost jízdy po jedné noze je důležitá i z hlediska překračování a překonávání překážek. Proces učení se jízdě na jedné noze je dlouhodobý a sportovci se jej učí postupně.

Rovnovážná statická

Pro výuku je možné použít různá průpravná cvičení, např. stoj na jedné brusli s oporou ruky o spolujezdce. V další fázi - jízda na jedné brusli a na druhé má sportovec běžnou obuv. Pro oživení lze provádět různé varianty přednožení nebo zanožení při jízdě po jedné brusli. Pro podpoření snahy sportovců můžeme využít soutěž v délce jízdy na jedné brusli.

Průpravná cvičení za jízdy

Cvičení nazvané jako koloběžka a různé variace na přenesení váhy na jednu nohu a provedení cviku nohou druhou. Dalším průpravným cvičením jsou squeezers (buřtíky) s důrazem přenesení váhy na vnitřní a vnější hranu bruslí. Obdobné varianty lze provádět i při jízdě vzad.

(Procházka, 2010)

18. Hry na in-line

Herní činnosti jsou nedílnou součástí výuky dětí. Vhodné jsou různé varianty her na honěnou. Důležité je orientování jízdy vždy jedním směrem, aby se omezilo riziko střetu. Obdobný způsob kruhového orientování her lze využít u hry „čáp ztratil čepičku“ nebo

„molekuly, hýbejte se“. Další oblíbenou hrou jsou „ rybičky a rybáři“. Je vhodné, aby byl vždy rybář instruktor a mohl řídit průběh hry a její bezpečnost. U všech herních činností je hlavním cílem prožitky z nové pohybové dovednosti a bezpečný průběh.

19. Diskuze

V rámci mé práce jsem provedl dotazníkové šetření a řízený rozhovor s odborníkem. Tento rozhovor měl za cíl posoudit, zda je vyhodnocení jednotlivých lokalit odpovídající. Výsledek práce bude nepochybně zajímavý jak pro začínající bruslaře, tak pro bruslaře pokročilé. Valná část hypotéz vyšla v souladu s očekáváním, více viz. výsledky práce.

H1: Předpokládám, že názory veřejnosti a odborníka na posouzení jednotlivých kritických míst se budou lišit.

Významná část dotazovaných poukázala na odlišná rizika z hlediska střetu, než na která upozornil odborník. Jako příklad lze uvést Park Ladronka, kde návštěvníci opomíjejí riziko čelního střetu na různých místech, kde se tratě kříží. Z toho vyplývá i riziko střetu s dalšími účastníky provozu a značná vytíženost této lokality. Respondenti naopak uvádějí faktory jako zrnka písku, prudké zatáčky a značné množství dětí a chodců, v čemž panovala shoda. Tato hypotéza se tedy potvrdila. Odborník často vnímá rizika z jiného pohledu než běžná veřejnost.

H2: Předpokládám, že obecně vhodnější lokalita pro začínajícího bruslaře budou parky.

Na základě závěrečného vyhodnocení viz. „Tabulka výsledných hodnocení vybraných lokalit“ se prokázalo, že vhodnější lokality pro in-line bruslaře, a to nejen začínajícího, jsou parky. Do kategorie 1., jako nevhodnější lokality pro začínajícího in-line bruslaře, spadá In-line park Nové Butovice. Do kategorie 2. spadají další tři parky, a to sportovní areál Ladronka, In-line park DDM Modřany a park Stromovka. Hodnocení kategorie 2. přísluší in-line stezkám Podolí-Zbraslav a Troja-Roztoky. V kategorii 3. je

poměr parků a cyklostezek vyrovnaný a do kategorie 4. patří pouze cyklostezky nevhodné pro jízdu na in-line bruslích.

H3: Předpokládám, že více než 50 % ze zkoumaných cyklostezek jsou pro in-line nevhodné.

Tato hypotéza se nepotvrdila. Hodnocení, které jsem v teoretické části stanovil, udává, že lokality nevhodné k bruslení jsou zařazené do kategorie 4. a 5. Do této kategorie byly zařazeny pouze cyklostezky dvě, a to konkrétně Divoká Šárka – Nebušice a Prokopské údolí.

H4: Předpokládám, že většina účastníků sportovních aktivit v parcích a na cyklostezkách nebude používat ochranné pomůcky.

Tato hypotéza se potvrdila především u lokalit, kde převládali inline bruslaři nad ostatními sportovci. V lokalitách, kde mají silné zastoupení cyklisté je užívání bezpečnostních pomůcek častější. Tento jev si lze vysvětlit tím, že cyklisté už jsou dostatečně informovaní v oblasti bezpečnosti a dokonce jejich základní bezpečnostní výbavu definuje zákon. Naproti tomu inline bruslaři neustále riziko pádu a následného zranění podceňují.

H5: Předpokládám, že nejrizikovějšími účastníky z hlediska střetu budou na cyklostezkách a v parcích pro volnočasové aktivity lidé venčící psy.

Tato hypotéza se zcela potvrdila pouze v několika lokalitách. Riziko střetu s chodcem venčícího psa vnímal jako závažné větší počet respondentů v lokalitách Ladronka, Stromovka, Letná, u cyklostezek pak v Troji a v Šáreckém údolí. V ostatních lokalitách bylo toto riziko vyhodnoceno jako mírné. Hypotézu tedy lze považovat za potvrzenou, protože ve všech lokalitách bylo riziko střetu se psem evidováno.

Závěr

Závěrem bych rád shrnul teoretické i praktické poznatky diplomové práce. Cílem práce bylo vytipování vhodných lokalit pro in-line bruslaře na levém břehu Vltavy a v jejím blízkém okolí. Po vytipování daných lokalit bylo nutné stanovit základní parametry hodnocení, podle kterých budou vybrané cyklostezky a parky hodnoceny. S pomocí vymezených parametrů byl proveden průzkum ve vybraných lokalitách. Průzkum poukázal na problematiku přetížených úseků nebo absenci ploch pro začínající in-line bruslaře. Z průzkumu také vyplynulo, že v oblasti bezpečnosti je neustále laická veřejnost nedostatečně informována a nepřikládá jí odpovídající důležitost. Na základě praktické návštěvy dané lokality, průzkumu veřejnosti a řízeného rozhovoru s odborníkem byly vyhodnoceny a zmapovány nejvhodnější lokality pro začínajícího bruslaře.

Z průzkumů mezi návštěvníky jednotlivých lokalit vyznívají parky jako vhodnější lokalita pro bruslaře. Hodnocení parků prokazuje větší bezpečnost, přizpůsobivost, šířku komunikace a kvalitu povrchu. Tento jev je zapříčiněn tím, že většina parků je nově vybudována nebo se při jejich rekonstrukci počítalo s využíváním in-line bruslařů.

Hodnoty jednotlivých šetření jsou zaneseny do grafů a porovnány, takže je ihned patrné, v jakých parametrech daná lokalita zaostává nebo naopak převyšuje průměr.

Výsledky průzkumu z praktické části budou prospěšné především pro běžnou praxi. Jsou určeny pro širokou veřejnost, která má zájem o in-line bruslení. Primárně jsou však svým zaměřením určeny pro začínajícího bruslaře či lektory in-line bruslení.

Po nalezení vhodné lokality pro bruslaře byly zodpovězeny další otázky týkající se období, kdy je vhodné začít s in-line bruslením dětí a jaký postup při výuce zvolit.

Závěr práce je věnován struktuře vyučovací lekce in-line bruslení, metodickým postupům

při výuce a základním jízdním dovednostem.

20. Zdroje a literatura:

Česká republika. Zákon o pozemních komunikacích. In *13/1997*. 1997, 13, s. 3-4.

Ročenka životního prostředí. In . Praha : Magistrát Hl. m. Prahy, 2008. s. 112.

Městská zeleň. Enviwiki [online]. 13.1. 2009, 1/2009, [cit.]. Dostupný z WWW: <www.enviwiki.cz>.

231 milionů z evropských fondů na obnovu pražské zeleně . *Tiskové zprávy Magistrátu Hl. m. Prahy* [online]. 8.2. 2011, 5, [cit. 2011-03-31]. Dostupný z WWW: <www.magistrat.praha.eu>.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Praze do roku 2020. *Tiskové zprávy Magistrátu Hl. m. Prahy* [online]. 26.10. 2010, 35., [cit.]. Dostupný z WWW: <www.magistrat.praha.eu>.

MORAVEC, Jan. Pražské přírodní parky čtvrtstoleté. *Časopis ochrana přírody* [online]. 21.4. 2009, 2/2009, [cit.]. Dostupný z WWW: <www.casopis.ochranaprirody.cz>

Praha cyklistická : Návod pro použití města pro dopravu na kole i bez něj. In CACH, Ing. arch. Tomáš. *Praha cyklistická*. Praha : Magistrát Hl. m. Prahy, 2010. s. 57.

HRSTKOVÁ, Bc. Magdalena. *Výstavba inline stezek v Brně a možnost jejího financování*. Brno, 2010. 119 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně

prahamesto.cz [online]. 2011 [cit. 2011-04-09]. Reality. Dostupné z WWW: <www.doprava.prahamesto.cz>.

KOUKL, Jan. Značení cyklostezek v ČR. *Sportovní web* [online]. 22.10. 2006, 10/2006, [cit.]. Dostupný z WWW: <www.sportovniweb.cz>.

HANÁČEK, Vít. Sportování v parcích, na městských a příměstských cyklostezkách. In *Pohyb je život*. Praha : Česká asociace Sport pro všechny, o. s., 2009. s. 34.

Průvodce studenta Prahou [online]. 2010 [cit. 2011-04-11]. Sportoviště. Dostupné z WWW: <www.pruvodcestudenta.cz>.

HANÁČEK, Vít. Sportování v parcích, na městských a příměstských cyklostezkách. In *Pohyb je život*. Praha : Česká asociace Sport pro všechny, o. s., 2009. s. 34.

PROCHÁZKA, Jiří. *Inline bruslení bezpečně*. U průhonu 22 : Grada publishing a.s, 2010. 96 s. ISBN 978-80-247-3331-9.

Bruslení někdy bolí. *In-line magazín*. 2007, 2, s. 9.

HÁJKOVÁ, Jana. *Aerobik- soutěžní formy : Kompletní průvodce tréninkem*. U průhonu 22 : Grada publishing a.s, 2006. 188 s. ISBN 80-247-1311-X.

Protáhněte se prosím. *In-line magazín*. 2008, 2, s. 36.

ZIMMEROVÁ, Renate. *Netradiční sportovní činnosti : náměty a metody pro školu i volný čas* . Vyd.1. Praha : Portál, 2001. 256 s. ISBN 80-7178-460-5.

ČESENKOVÁ, Lenka. *Inline skating*. České Budějovice : Koopp, 2003. 198 s. ISBN 80-7232-198-6.

Nově budované stezky. *In-line magazin*. 6.4.2009, 4, s. 26.

Freestyle slalom [online]. 2008 [cit. 2011-04-01]. Kde se jezdí. Dostupné z WWW: <www.freestyleslalom.cz>

Wikipedie [online]. 8.1. 2011 [cit. 2011-01-08]. Prokopské údolí. Dostupné z WWW: <www.cs.wikipedia.org>.

Praha město [online]. 2011 [cit. 2011-04-11]. Reality. Dostupné z WWW: <www.doprava.prahamesto.cz>.

Karlštejnsko a západ Prahy. Na Vzduchu [online]. 1.4.2009, 4/2009, [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <www.navzduchu.cz>.

Pražské cyklostezky [online]. 2007 [cit. 2011-04-11]. Cyklotrasa VE-DE: Veleslavín - Dejvice. Dostupné z WWW: <www.prazskecyklostezky.cz>.

Free Letňany [online]. 2010 [cit. 2011-04-11]. Pravidla freestyle slalomu. Dostupné z WWW: <www.freeletna.brusle.info.cz>.

Petr Mandák. Skateshop team [online]. 2010, 2010, [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <www.skateshopteam.cz>

Inline Praha. Praha : Kartografie Praha, a.s., 2007. 2.

Zelená mapa Prahy. Praha : Auto*Mat, 2010. 2.

Přílohy

Dotazník

Název cyklostezky nebo parku:

Jaký způsob dopravy využíváte do tohoto parku (cyklostezky)?

MHD

Auto

Prostředkem užívaným k rekreaci

Kolik kilometrů dojíždíte do tohoto parku (na cyklostezku)?

1-5km

5-10km

10 a více km

Jak často park (cyklostezku) navštěvujete?

2x za měsíc

5x za měsíc

10x za měsíc a více

Jakou sportovní aktivitu zde nejčastěji provozujete?

In-line

Běh (všechny formy běhu)

Procházka(procházka ve skupině, se psem)

Cyklistika

Užíváte při Vaší sportovní aktivitě příslušné ochranné pomůcky?

Ano, všechny

Některé

Ne

Jaké účastníky provozu cyklostezky, nebo parku hodnotíte jako nejvíce rizikové z hlediska střetu?

Pro kterou aktivitu si myslíte, že je tato lokalita vhodná?

Jaká má tento park/cyklotrasa kritická místa? Zaměřte se na topografii, kvalitu povrchu, šířku komunikace.

Je zde dostatečné sociální zázemí?

Ano

Ne

Myslíte si, že je tato lokalita vhodná pro začínajícího bruslaře?

Ano

Ne