

UNIVERZITA KARLOVA
Fakulta tělesné výchovy a sportu

In-line trasy ve Středočeském kraji

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce:
PaedDr. Tomáš Gnad

Vypracovala:
Iveta Filipová

Praha, srpen 2017

Prohlašuji, že jsem závěrečnou bakalářskou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, dne

.....

.....

podpis diplomanta

Evidenční list

Souhlasím se zapůjčením své diplomové práce ke studijním účelům. Uživatel svým podpisem stvrzuje, že tuto diplomovou práci použil ke studiu a prohlašuje, že ji uvede mezi použitými prameny.

Jméno a příjmení:

Fakulta / katedra:

Datum vypůjčení:

Podpis:

Poděkování

Mé poděkování patří v první řadě vedoucímu této bakalářské práce panu PaedDr. Tomáši Gnadovi za cenné a odborné rady, zkušenosti, ochotu a veškerou vstřícnost. Dále rodině a přátelům, bez kterých by bylo obtížné nejen dokončení této práce, ale celé studium, při kterém mě vždy podporovali.

Abstrakt

Název: In-line trasy ve Středočeském kraji

Cíl: Cílem této bakalářské práce je provést analýzu podmínek pro rekreační jízdu na in-line bruslích ve Středočeském kraji, spojenou s kulturně-poznávací složkou turistiky.

Metody: Tato bakalářská práce je kvalitativním výzkumem a bylo v ní použito několik metod. Metoda literární rešerše a analýza odborných dokumentů pro zpracování teoretických východisek práce, dále zúčastněné pozorování na základě předem stanovených kritérií a parametrů pro praktickou část práce.

Výsledky: Formou osobního projetí tras bylo ve Středočeském kraji vyhodnoceno celkem 67 tras vhodných k in-line bruslení. Trasy byly rozděleny do tří kategorií: trasy delší než 10 km byly 4, tras středních, které měly délku od 3 do 10 km bylo 14 a tras krátkých s délkou od 1 do 3 km bylo 49. Celodenní výlet, který splnil všechny složky turistiky, byl navrhnout na trase Poděbrady – Nymburk – Poděbrady v celkové délce 19 km.

Klíčová slova: In-line bruslení, in-line trasy, kondiční bruslení, Středočeský kraj.

Abstract

Title: In-line tracks in the Central Bohemian Region

Objective: The aim of this bachelor thesis is to analyze conditions for recreational ride on in-line in the Central Bohemian Region, connected with cultural-cognitive component of tourism.

Methods: This bachelor thesis is qualitative research and in this thesis have been used several methods. The method of literature review and analysis of professional documents for processing the theoretical basis of work, furthermore the participant observation based on predetermined criteria and parameters for the practical part of the thesis.

Results: After personal crossing of all tracks a total of 67 tracks were evaluated as suitable for in-line skating in the Central Bohemian Region. There were 4 tracks longer than 10 km, 14 medium tracks which were long between 3 - 10 km and 49 short tracks with distance between 1 - 3 km. The whole-day trip which has fulfilled all parts of tourism was suggested on the route Poděbrady – Nymburk – Poděbrady 19. This track was 19 km long.

Keywords: In-line skating, in-line tracks, fitness skating, Central Bohemian Region.

Obsah

| | |
|---|----|
| 1 ÚVOD..... | 10 |
| 2 TEORETICKÁ ČÁST PRÁCE..... | 11 |
| 2.1 In-line bruslení..... | 11 |
| 2.2 Historie in-line bruslení..... | 12 |
| 2.2.1 Historie ve světě..... | 12 |
| 2.2.2 Historie v ČR..... | 13 |
| 2.3 Charakteristika in-line bruslení z fyziologického hlediska..... | 14 |
| 2.4 Dělení in-line bruslení..... | 15 |
| 2.4.1 Kondiční bruslení..... | 15 |
| 2.4.2 Rychlostní bruslení..... | 16 |
| 2.4.3 Agresivní bruslení..... | 16 |
| 2.4.4 Kolektivní hry na in-linech..... | 17 |
| 2.4.5 Umělecké bruslení..... | 18 |
| 2.4.6 Bruslení v terénu..... | 18 |
| 2.5 Výbava bruslaře..... | 18 |
| 2.6 Turistika..... | 19 |
| 2.7 Cykloturistika a turistika na in-linech..... | 21 |
| 2.8 Cyklostezky a in-line trasy..... | 21 |
| 2.8.1 Cyklostezka..... | 21 |
| 2.8.2 In-line trasy..... | 23 |
| 2.9 Středočeský kraj..... | 24 |
| 3 CÍL A ÚKOLY PRÁCE..... | 26 |
| 3.1 Cíl práce..... | 26 |
| 3.2 Úkoly práce..... | 26 |
| 4 METODIKA PRÁCE..... | 27 |
| 5 VÝSLEDKY..... | 31 |
| 5.1 In-line trasy ve Středočeském kraji a jejich zmapování..... | 31 |
| 5.1.1 okres Benešov..... | 31 |
| 5.1.2 okres Příbram..... | 31 |
| 5.1.3 okres Beroun..... | 32 |
| 5.1.4 okres Rakovník..... | 34 |
| 5.1.5 okres Kladno..... | 34 |
| 5.1.6 okres Mělník..... | 35 |
| 5.1.7 okres Mladá Boleslav..... | 40 |
| 5.1.8 okres Nymburk..... | 44 |
| 5.1.9 okres Kolín..... | 47 |

| | |
|--------------------------------------|----|
| 5.1.10 okres Kutná Hora | 48 |
| 5.1.11 okres Praha- Východ..... | 49 |
| 5.1.12 okres Praha- Západ | 50 |
| 5.2 Shrnutí výsledků | 51 |
| 5.3 Jednodenní výlet | 53 |
| 6 DISKUZE..... | 56 |
| 7 ZÁVĚR..... | 58 |
| POUŽITÁ LITERATURA..... | 60 |
| SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ..... | 63 |

Seznam použitých symbolů a zkratk

| | |
|-----------------|--|
| CERS | Confédération Européenne de Roller Skating |
| ČASIL | Česká asociace skateboardu a inline |
| ČSKB | Český svaz kolečkového bruslení |
| FIPR | The Federation Internationale de Patinage a Roulettes |
| FIRS | Fédération Internationale de Roller Sports |
| CHKO | Chráněná krajinná oblast |
| IISA | International Inline Skating Association - Mezinárodní asociace in-line bruslení |
| km | kilometr |
| km ² | kilometr čtvereční |
| m | metr |
| mm | milimetr |
| UNESCO | United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization |

1 ÚVOD

In-line bruslení se poslední dobou stává neodmyslitelnou součástí venkovních sportovních aktivit. Stále častěji vidíme, jak se lidé různých věkových kategorií projíždějí po parku, cyklostezkách či přímo in-line trasách na bruslích s kolečky. Je to i velkým trendem, takže jdou kupředu i obchody s výbavou, různé in-line školy nebo tábory pro děti, všechny možné kurzy zaměřené na výuku bruslení a hlavně se rozvíjí i in-line stezky.

Toto téma jsem si vybrala proto, že jsem se jako malá věnovala krasobruslení a život na vesnici mě ve svých zimních měsících, kdy rybníky byly po celou dobu zamrzlé, k bruslení přímo vybízel. Jenže zimy už nejsou takové a zamrzlý rybník se stává stále častější raritou. Možná i proto se kolečkové brusle o to více dostávají do popředí. Dá se na nich jezdit, dokud to počasí umožňuje a stejně tak tomu napomáhá mnohem kvalitnější a funkčnější oblečení, než bývalo dříve. In-line bruslení je tedy dostupnější, než bruslení na ledě a lidem tento jednoduchý zábavný pohyb vyhovuje a nahrazuje jim chybějící zimní bruslení.

V prvním ročníku letního semestru jsem chodila na předmět - Kondiční příprava na in-linech. Tyto hodiny mě natolik zaujaly, že jsem si pořídila vlastní brusle a začala jsem i ve svém volném čase po Praze vyhledávat stezky vhodné k in-line bruslení. Stejně tak zvítězila touha věnovat se bruslení i mimo Prahu.

Jelikož pocházím ze Středočeského kraje, napadlo mě udělat zmapování in-line tras mého kraje. Už jen proto, že když jsem se chystala o volných víkendech někam si na bruslích vyrazit, málokdy jsem věděla kam a pokud jsem neměla přímo doporučení od kamarádů, nebylo příliš lehké zvolit si vhodnou cyklostezku i pro in-line bruslení.

Myslím si, že by tato práce mohla být dobrým východiskem pro všechny nadšené bruslaře a dobrým průvodcem pro každého, kdo bude mít chuť, najít si ve Středočeském kraji vhodnou stezku k vyjížděce.

2 TEORETICKÁ ČÁST PRÁCE

2.1 In-line bruslení

In-line bruslení je pohybová aktivita prospěšná nejen pro naše zdraví. Nabízí velké množství sportovních možností, čímž láká mnoho lidí, především mladší populaci. Je to mladý sport vycházející z klasického bruslení provozovaného na ledě. In-line bruslení má výhodu, že se dá provozovat i v zimě a v dalších ročních obdobích, pokud je vhodné počasí. Mimo jiné nabízí také nové rychlostní rozpětí, což může některé lidi lákat úplně nejvíce (Ladig, Rüger, 2003).

Tato sportovní disciplína se k nám dostala z USA a je vhodná pro sportovce různého zaměření i věku. Je využitelná v široké škále od obyčejného jednoduchého kondičního bruslení, až po agresivní formy, považované za extrémní sporty. Stejně tak se dá využít i pro sporty kolektivní. Není tedy divu, že se především v 90. letech minulého století tento sportovní trend velmi rozšířil a našel si mnoho oblíbenců (Kuban, Kirchner a Louka, 2004).

Když opomeneme sportovní, rekreační a zdravotní význam, nedá se zapomenout také na využití in-line bruslí jako alternativního dopravního prostředku, který každý zdatnější bruslař mile rád použije ve velkoměstě přeplněném auty či městskou dopravou. Otázkou je však vzájemné přizpůsobení se mezi těmito činiteli provozu. Že to není snadné soužití je jasné, proto se stále více rozvíjejí místa vyhrazená právě pouze pro jízdu na bruslích či kolech. Napomáhá tomu i fakt, že se na in-linech nesmí do dopravních prostředků. Nejlepší variantou však vždy bylo a bude vydat se na bruslích mimo město, do přírody (Harjung, Athanasiadis, 1996).

Tento moderní sport je vhodný pro každého, kdo má rád pohyb. Jeho velkou výhodou je, že není omezen věkem. Takže každý, kdo má chuť vyzkoušet si něco nového a zároveň zvládá jeho mírné nároky na obratnost, odvalu, fyzickou a neméně bruslařskou techniku, jistě najde zalíbení a pro sebe vhodnou disciplínu (Reichert, Krejčíř, 2006).

Bylo napsáno již mnoho publikací zabývajících se všemi zmiňovanými tématy. Většina z nich se kromě charakteristiky, historie a rozdělení in-line bruslení zabývá také jeho technikou a metodikou správného učení. Ve spoustě publikací se krok po kroku dozvíme, jak správně začít, aby byla jízda na bruslích bezpečná. Teoreticky nás připraví například na základní postoj, pády, jízdu vpřed i vzad, obraty, změny směru,

zastavování a další. Dále se publikace zabývají také tréninkem, správnou a vhodnou výbavou a poradí začátečníkům, jak si tu správnou výbavu vybrat a pořídit.

2.2 Historie in-line bruslení

In-line brusle mají v současnosti již mnoho podob. Jsou funkční, moderní, pohodlné, různě barevné, zkrátka se dělí do mnoha typů. Nebylo tomu tak ale vždy.

Zajímavostí je, že o prvních pokusech bruslení na ledě je zmiňováno již v 10. století našeho letopočtu (Ladig, Rüger, 2003).

Zatímco první pokusy o bruslení jinde než na ledě se odehrály teprve před více než 200 lety. Snahou bylo vyrobit takové náčiní, které by se co nejvíce podobalo bruslím (Kuban, Kirchner a Louka 2004).

2.2.1 Historie ve světě

Za kolébku in-line bruslení je považována Evropa. To proto, že prvního, koho napadlo sjednotit jízdu a běh v jedno, byl konstruktér z Holandska, který dostal nápad připevnit ke svým botám dřevěné cívky (Ladig, Rüger, 2003).

Opravdový průlom však nastal v roce 1760, kdy došlo k prvnímu představení kolečkových bruslí na veřejnosti. Postaral se o to belgický muzikant J. J. Merlin, který se zúčastnil londýnského maškarního plesu, kde předvedl svá kovová kolečka uspořádaná v řadě za sebou („in line“), ta vynalezl pro pobavení svého krále. Na plese hrál na housle a pohyboval se při tom na bruslích. Tato událost je zaznamenána, protože Belgičan brusle úplně neovládal a nedomyslel, jak s nimi zastavit, tak jeho jízda skončila nárazem a následným rozbitím velkého zrcadla (Kuban, Kirchner a Louka, 2004).

Dalším důležitým okamžikem byl rok 1815, kdy Francouz J. Garcin získal první patent na své kolečkové brusle (Ladig, Rüger, 2003).

Neméně důležitý byl i rok 1823, ve kterém Angličan R. J. Tyers sestrojil brusle s pěti kolečky v jedné řadě. Problémem však stále bylo zatáčení i zastavování, kvůli jejich velké nestabilitě (Edwards, 1996).

Toto byly první důležité kroky. V následujícím rozmezí několika desítek let prošly brusle značným vývojem, od bruslí s dvěma či více kolečky, jejich různými velikostmi a rozdílným materiálem i způsobem řazení v jedné řadě či vedle sebe.

Prosazovat se začali američtí objevitelé, jelikož se bruslení ve Spojených státech rozšířilo (Ladig, Rüger, 2003).

Za zmínku ještě stojí důležitá jména a jejich objevy, bez kterých by pokrok ve zdokonalování bruslí nebyl. Roku 1989 si hokejista Scott Olson a jeho bratr Brennan koupili brusle, které vylepšili a upravili, ale hlavně jim přidali brzdu. Tím vytvořili vhodné brusle vyhovující i dnešním měřítkům, udali nový trend, kterým dobyli svět nejen z hlediska masového rozvoje bruslařského průmyslu (Harjung, Athanasiadis, 1996).

Stejně tak začaly rychle vznikat různé organizace - spolky, svazy, asociace. K největšímu rozvoji došlo ve Spojených státech, odkud se bruslení dostalo do ostatních zemí světa, vrátilo se do Evropy a tedy i k nám. Roku 1990 bylo in-line bruslení zařazeno do programu Panamerických her (Ladig, Rüger, 2003).

Dalším z největších mezníků je rok 1991, kdy vznikla Mezinárodní asociace in-line bruslení (IISA), která si dala mnoho cílů, mezi které patřila propagace bruslení jako rekreační aktivity nebo soutěžního sportu (Kuban, Kirchner a Louka, 2004).

S vývojem organizací zabývajících se in-line bruslením a jeho příbuznými sporty se to mělo takto. V roce 1924 vznikla mezinárodní organizace The Federation Internationale de Patinage a Roulettes (FIPR), zastřešující hokej na kolečkových bruslích. Tato organizace se až v polovině roku 1960 změnila na současnou světovou asociaci kolečkového bruslení- Fédération Internationale de Roller Sports (FIRS) a stala se uznávaným členem olympijského výboru. Od té doby organizuje a vede soutěže týkající se kolečkových bruslí a dokonce se v roce 2009 pokusila uspět při výběru nových druhů sportů do olympijského programu pro rok 2016, což se bohužel nepodařilo (Procházka, 2010).

2.2.2 Historie v ČR

Jak již bylo zmíněno, do naší země se dostalo bruslení ze Spojených států. V roce 1996 byla v České republice založena Česká asociace skateboardu a inline (ČASIL). Tato organizace se stala partnerem podobných zahraničních organizací a jejím cílem bylo řízení, organizování, metodika a především informace týkající se této oblasti (Kuban, Kirchner, Louka a 2004).

V současné době bruslení zastřešuje Český svaz kolečkového bruslení (ČSKB), který svou historii započal v roce 1994. Nejprve se kolečkové bruslení stalo letní přípravou

pro rychlobruslaře. Díky velkému rozvoji se ČSKB stal roku 1996 členem mezinárodních federací CERS (Confédération Européenne de Roller Skating) a FIRS (Fédération Internationale de Roller Sports) a pravidelně se účastní mistrovství nejen evropských, ale i světových (www.cskb-inline.cz, 2012).

Kolečkové bruslení se u nás dělí na dvě hlavní větve - hokejovou a rychlobruslařskou. Stále dochází k vývoji a in-line bruslení se posouvá vpřed v mnoha jeho oblastech, především v budování nových cyklistických stezek, díky kterým se bruslení stává stále populárnější (Procházka, 2010).

2.3 Charakteristika in-line bruslení z fyziologického hlediska

Čím více se různé země světa rozvíjejí a stávají se vyspělejšími, tím více stoupá počet civilizačních chorob. Mezi ty nejčastější patří například poruchy látkové výměny, onemocnění oběhového aparátu či nadváha. Je to důsledkem našeho životního stylu, především nezdravým a nepřiměřeným stravováním, kouřením, stresem a v neposlední řadě nedostatkem pohybu. Těmto onemocněním a riziku jejich vzniku můžeme předejít. Hlavně správnou výživou, ale také pravidelným pohybem. In-line bruslení se nabízí jako jedna z atraktivních variant, pokud nás jiné sporty nebaví. Dokonce je bruslení lepší než jízda na kole, jelikož je fyziologicky příznivější pro naše tělo. Dá se s ním však srovnávat stejně tak jako s během (Schaarová, Platenová, 2004).

Mišičková (2009) uvádí, že existuje šest zdravotních důvodů, proč se věnovat in-line bruslení. Kvůli posílení svalstva, podpoře pružnosti těla, spalování kalorií, zvýšení svalové a srdeční činnosti, zlepšení koordinace a rovnováhy a v neposlední řadě pro duševní pohodu.

Bruslení je vhodné, protože při něm zatěžujeme srdce a krevní oběh. Oproti jízdě na kole mnohem více různé skupiny svalů a velkou výhodou je, že bruslení nijak extrémně nezatěžuje klouby (Schaarová, Platenová, 2004).

In-line bruslení nám tedy přináší prospěch v ohledu zlepšení kardiovaskulární činnosti, snížení srdečních problémů a poskytuje nám přirozený pohyb do stran, při kterém posilujeme svalové přitahovače a hýždě. Více také rozvíjíme svaly společně s horní částí nohou, tak i v oblasti dolní části zad. Posilovány jsou i svaly paží a ramena. V neposlední řadě se nám také při bruslení uvolňují endorfiny - takzvané hormony štěstí, které nám způsobují dobrou náladu a tlumí bolest (Mišičková, 2009).

Abychom dosáhli všech jmenovaných pozitivních požitků z jízdy na bruslích, nesmíme před žádnou projížďkou zapomenout na přípravnou fázi, tedy rozcvičení. Účelem rozcvičení je předejít úrazům a připravení těla na následnou zátěž. Je to jakési řízené rozehrání organismu a všeobecně by mělo předcházet jakémukoliv sportovnímu výkonu (Procházka, 2010).

2.4 Dělení in-line bruslení

Ladig, Rüger (2003) dělí in-line bruslení do čtyř skupin - kondiční, rychlostní, agresivní a hokejové. Kuban, Kirchner a Louka (2004) však přidávají ještě 2 skupiny - umělecké a bruslení v terénu. Všechny tyto skupiny ještě rozdělují do několika podskupin a podrobně je popisují.

2.4.1 Kondiční bruslení

Kondičnímu neboli fitness bruslení se věnuje největší skupina těch, kteří vyrazí na brusle - tedy veřejnost. Nejedná se zde o závodní formu, nýbrž o aktivitu, které se věnujeme ve svém volném čase pro radost nebo zlepšení kondice. Konkrétně se toto bruslení dělí podle toho, s jakým cílem jdeme bruslit. Zda z důvodu turistiky a vyjížďky, zvýšení kondice nebo využití bruslí jako dopravního prostředku (Kuban, Kirchner a Louka, 2004).

Jelikož se jedná o nejpočetnější skupinu bruslařů, bylo by vhodné se o tomto druhu bruslení zmínit více. In-line turistiku a vyjížďky mají v zálibě především ti, kterým nevyhovuje chůze nebo běh. Činnost lze provádět v městských parcích, ulicích a hlavně na cyklostezkách. Oblíbeným způsobem bývá spojení bruslení a nějaké další aktivity, jako je například navštívení kulturní akce či památky nebo přírodních krás. Je vhodné k uspořádání celodenního výletu na bruslích proloženého právě těmito prvky.

Neméně důležitou částí může být bruslení vhodné i pro záměrné zlepšování naší kondice. Zde již hovoříme o sportovním výkonu, který se zpravidla odehrává na delších tratích za větší rychlosti.

Další důležitou roli hrají brusle při účelném využívání jako dopravního prostředku ve městech přeplněných dopravou. Zde je ale nutné hledět nejen na fyzickou stránku uživatele, ale také na bezpečnost v rámci dopravního provozu, který bývá k bruslařům, cyklistům, ale někdy i chodcům bezohledný. Proto je vhodné situaci nejprve zvážit, a pokud máme odpovídající schopnosti, můžeme se odvážit vyrazit. Brusle jako dopravní prostředek nám situaci mohou velmi ulehčit, vyhneme se

dopravním kolonám, nebudeme nikde čekat, ale také nám ji mohou znepríjemnit, pokud podceníme svou fyzickou zdatnost nebo opomeneme například na nutnost následné péče o naši hygienu (Kuban, Kirchner a Louka, 2004).

2.4.2 Rychlostní bruslení

Rychlostní bruslení je velmi atraktivní individuální sport, který využívají především ti, kterým již přestalo stačit kondiční bruslení, a chtějí zúročit své zkušenosti v něčem náročnějším. Tento koordinačně a vytrvalostně náročný sport je pro ně vhodnou aktivitou, kdy mimo jiné ještě více zlepší svojí fyzickou kondici. Zpravidla se mu mnohem více věnují sportovci na lepší výkonnostní nebo vrcholové úrovni (Procházka, 2010).

Tato obdoba rychlobruslařských soutěží vychází z několika sportů. Ze zmíněného rychlobruslení, ale také z cyklistiky nebo atletiky. Je to tedy jakýsi mix sportů s velkým počtem disciplín (Kuban, Kirchner a Louka, 2004).

Závodí se na různých oválných betonových nebo asfaltových drahách různých vzdáleností, ale také na silnicích, náměstích či v parcích. Jsou také různé druhy soutěží od vyřazovacích po bodovací. Závodit můžeme v kratších vzdálenostech, ale i v půlmaratónu nebo maratónu, sami, ve dvojici nebo v družstvu. Zkrátka existuje mnoho druhů a způsobů jak v rychlostním bruslení závodně soutěžit, stejně tak jako se konají méně či více důležité soutěže (Reichert, Krejčíř, 2006).

Rychlobruslaři dosahují rychlosti až 42 kilometrů za hodinu. To proto, že drží tělo blíže k zemi. Brusle jsou díky tomu v lepším kontaktu se zemí a dosahuje se tak lepšího skluzu. Větší rychlosti napomáhají i samotné brusle, které jsou pevnější a především lehčí (Chalmers, 1999).

Publow (1999) ve své knize, která se zabývá pouze rychlostním bruslením uvádí, že rychlostní bruslení je tou nejhezčí aktivitou, kterou vůbec můžeme vidět. Podle něj se vyznačuje velkým úsilím. Zároveň také balancí a koordinací, silou, rychlostí a samozřejmě zkušenostmi.

2.4.3 Agresivní bruslení

Tato disciplína patří především u mládeže mezi nejpoblárnější vůbec. Je to kvůli tomu, že přitahuje ty sportovce, kteří vyhledávají adrenalinové zážitky, tak i veřejnost, která se na tyto odvážlivce ráda dívá. To proto, že agresivní bruslaři mají svůj

vlastní styl bruslení, ke kterému využívají různé překážky v cestě nebo přímo pro tyto účely vystavěné areály. Provádějí různé skoky, obraty, přejezdy, skluzy nebo akrobatické prvky. Také stále vymýšlejí nové věci. Jelikož jsou to sportovci odvážní, vyhledávající adrenalin, nebojí se ani pádů. Tohle všechno je velmi atraktivní, jak pro samotného sportovce, tak pro sledujícího diváka. Agresivní bruslaři mají i svůj vlastní styl oblékání, který se vyznačuje hlavně volným, pohodlným a dlouhým oblečením, které umožňuje co největší rozsah pohybu (Ladig, Rüger, 2003).

Kuban, Kirchner a Louka (2004) rozdělují agresivní bruslení na dvě disciplíny. Street bruslení, které se provádí na ulici a jeho hlavní činností jsou přeskoky překážek, různé otočky nebo třeba přejezdy a klouzání po zábradlí či schodech. Do této disciplíny patří také ježdění ve skateparcích, které jsou pro tyto účely stavěny. Druhou disciplínou je U-rampa. Aby mohl sportovec využívat tuto speciálně vytvořenou konstrukci, musí nejprve sebejistě zvládat jízdu na bruslích, ovládat různé, tuto disciplínu vyznačující prvky, mít notnou dávku kreativity a také odvahy. Není nutno dodávat, že sportovec musí být i fyzicky zdatnější a mít pružnější pohyby těla.

2.4.4 Kolektivní hry na in-linech

Mezi kolektivní hry na in-line bruslích patří díky jejich univerzálnosti mnoho her. Tyto hry bývají upravené či uzpůsobené tomu, aby byly přitažlivé, ale zároveň snadno proveditelné. Patří mezi ně například hokej v takové podobě, v jaké ho známe. Nicméně hráči se pohybují na asfaltových plochách, mezi které patří například i parkoviště. Hrají s hokejkou, pukem nebo s míčkem. Existuje mnoho pravidel, ale záleží na každé skupině, jaká pravidla si určí a jak se mezi sebou dohodnou. Tuto hru s plnými pravidly ledního hokeje mohou využívat hokejoví hráči mimo sezonu v letní přípravě a jako jediná kolektivní hra na in-line bruslích má oficiální soutěže (Ladig, Rüger, 2003). Většinou však v poli hraje pět hráčů - dva útočníci, dva obránci a brankář. Tato hra umožňuje předvést své individuální schopnosti, nicméně jelikož jde o kolektivní hru, hráči mezi sebou musí spolupracovat. (Chalmers, 1999).

Mezi další kolektivní hry na in-line bruslích patří také basketbal, který se také podobá tomu klasickému, nicméně se liší mnohem větší rychlostí. Stejně tak i fotbal, který se hraje stejně, jenom ne na trávě. Díky tomu je zvýšeno množství možných úrazů. Další uváděnou hrou je i frisbee s klasickými pravidly, ale opět se zvýšenou rychlostí (Kuban, Kirchner a Louka, 2004).

Vzhledem k tomu, že jsou lidé vynalézaví a kreativní, může vznikat mnoho dalších kolektivních her s různými pravidly, obměnami či kombinacemi již známých her. Vždy je však potřeba hledět především na bezpečnost.

2.4.5 Umělecké bruslení

Umělecké bruslení zahrnuje především tance a jeho různé formace. Nápad vznikl díky spojení pohybu s hudbou a nápodobou krasobruslení na ledě. Tento sport má i soutěžní podobu a principem je co nejelegantnější provedení prvků mezi které patří otočky, piruety, skoky a další figury jak v párech, tak sólově (Kuban, Kirchner a Louka, 2004).

2.4.6 Bruslení v terénu

Bruslení v terénu patří mezi poslední uváděný druh dělení in-line bruslení. Jedná se většinou o náhradu jízdy na kole a patří mezi nejmladší bruslařské druhy. Nepatří však mezi zrovna nejoblíbenější. Kolečka jsou na rozdíl od normálních in-line bruslí větší, v průměru 150 mm a aby jezdcům nevadil různý povrch terénu, samozřejmě i kamínky, jsou kolečka nafukovací. Bruslení v terénu využívají především lyžaři, kterým skončily zimní podmínky nebo lidé preferující pohyb v přírodě. Mezi bruslení v terénu patří i plachtění na bruslích, využívající k tažení upravené plachty, které se držíme a pomocí větru jedeme rychleji (Kuban, Kirchner a Louka, 2004).

Harjung, Athanasiadis (1996) řadí mezi bruslení v terénu windskiating, který je podobný výše uváděnému plachtění na bruslích. Zde je ale potřeba kromě bruslí a větru drak. Dále uvádějí ještě dog rating, ke kterému je potřeba využít psa, který má místo vodítka hrudní popruhy.

2.5 Výbava bruslaře

I když je in-line bruslení především zábavou, je to přeci jen sport vyžadující kvůli své fyzické náročnosti ochranné oblečení a výbavu. Každý bruslař by měl nosit kompletní ochranné oblečení, aby mohl vytěžit z bruslení maximum a zároveň zůstal v bezpečí. Základem jsou chrániče, přilba a samozřejmě brusle (Chalmers, 1999).

První věc, kterou si bruslař určitě pořídí, jsou brusle. Ty musí dobře a pohodlně sedět, tomu napomáhá měkká vložka. Brusle se skládá z mnoha částí, hlavní je však pevná podrážka, na kterou je přimontován rám. K němu jsou přidělena kolečka a na jedné brusli je zpravidla vzadu gumová brzda. Kolečka mají nejdůležitější význam. Nezáleží totiž na jejich vzhledu, ale na velikosti a tvrdosti. Velikost koleček se udává

jako průměr v milimetrech a nejčastěji se vyrábí od 44 do 80 mm. Obecně platí, že čím větší kolečka, tím rychleji brusle jedou. Můžeme tedy najít i brusle s kolečky o velikosti až 110 mm. Různé velikosti koleček i bruslí se celkově odvíjí od toho, k jakému druhu bruslení je chceme využívat. Pro uživatele kondičního bruslení jsou doporučována kolečka o velikosti v rozmezí od 70 do 74 mm (Kuban, Kirchner a Louka, 2004).

K výstroji a výzbroji se počítají všechny kompletní ochranné pomůcky, mezi které patří kromě přilby i chrániče zápěstí, loktů a kolen. Chrániče se nosí kvůli předejití úrazu při pádech. Musí na těle pevně držet, ale zároveň být pohodlné. Různé druhy se liší podle využití. Jiné si pořídí kondiční bruslař a jiné je vybavení např. pro in-line hokej. (Schaarová, Platenová, 2004).

Posledním a neméně důležitým bodem je také správná péče o výzbroj. Kolečkové brusle nevyžadují žádnou speciální údržbu. Nicméně pokud chceme prodloužit jejich životnost, je vhodné střídání postavení koleček v řadě brusle. Je to kvůli tomu, že se na různých místech různě opotřebovávají. Důležité je také čištění koleček a především jejich vnitřních částí, stejně tak i promazávání ložisek. Vhodné je také pravidelně utahovat, případně rovnou vyměnit opotřebovanou brzdu (Schaarová, Platenová, 2004).

2.6 Turistika

Turistika je venkovní aktivita. Tato specifická forma cestování je spojena s aktivním pohybem a někdy i pobytem v přírodě, konaném za účelem poznávání okolního prostředí. Obsahem je poznávání a objevování přírody nebo toho, co vytvořil člověk. Významem je konání pohybové činnosti v přírodě a cílem je, samozřejmě mimo dosažení všech pozitivních zážitků spojených s duševním rozvojem, také rozvoj a udržení pohybové výkonnosti a tělesné zdatnosti. (Junger a kol., 2002).

Turistika nám napomáhá utéci od uspěchaných měst do krásných koutů přírody, kde se dá plně relaxovat a zbavit se nepříjemného stresu. Jelikož je turistika pojem všeobecný a má mnoho druhů a forem, o kterých se budu zmiňovat později, je na každém z nás, co komu vyhovuje a jakou turistiku si zvolí. Důležité však je se do ničeho nenutit, výlet si plně a především bezpečně užít (Bergerová, 2008).

Turista je dle Jungera a kol. (2002) člověk, který se ve svém volném čase věnuje turistice. Je to také účastník cestovního ruchu, návštěvník dané oblasti či města. Mezinárodní unie oficiálních organizací cestovního ruchu turistu popisuje jako osobu

trávící více než 24 hodin v kuse mimo své trvalé bydliště za účelem cestování pro zábavu, sportovní činnost nebo vzdělávání.

Turistika je propojena mnoha různými prvky. Pokud chceme dosáhnout spojení sportu s turistikou, musíme dbát na 3 základní věci, které se vyznačují jakýmsi vzájemným propojením v trojúhelník. Musíme mít vhodného člověka, místo a aktivitu. V mnoha případech se turistika projevuje jako samotný životní styl (Higham, Hinch, 2009).

Koncept turistiky tvoří 3 významné složky. Pohybová složka, kulturně-poznávací složka a složka odborně-technických dovedností. Do pohybové složky zařazujeme speciální tělesná cvičení spojená s vlastním pohybem. Kulturně-poznávací složka má funkci vzdělávací a výchovnou. Je spojena s poznáváním přírodních krás, historických památek a také se společenským a kulturním rozvojem. Do poslední složky odborně-technických dovedností patří vědomosti a potřebná technická zručnost, která nám zařídí bezpečné zvládnutí pohybu či pobytu v přírodě (Junger a kol., 2002).

Jak už bylo zmíněno výše, turistika má své druhy a formy, podle kterých turistiku přehledně rozdělíme a oddělíme od společného základu pro své specifické prvky.

Druhy turistiky jsou: pěší turistika, vysokohorská turistika, cykloturistika, vodní turistika, lyžařská turistika, speleoturistika, hipoturistika a mototuristika. Pokud nevíme co si představit pod pojmem speleoturistika, tak je to turistika spojená s objevováním podzemních prostor - např. jeskyní. Hipoturistika se týká turistiky spojené s jízdou na koních. Mezi formy turistiky patří například výlety, pochody, soutěže, závody, hry, tábory, sporty či ochrana přírody (Neuman a kol., 2000).

Důležitým tématem je i příroda a její ochrana. V poslední době se tomuto tématu věnuje stále více pozornosti. Vzniklo mnoho různých organizací, společností či hnutí. Jinak tomu není ani s výchovou, která vede k ochraně přírody, již od dětských let. Environmentální výchova se zabývá především vztahy mezi člověkem a přírodou (Cooper, 1998).

Dnešní doba mnoha turistickým druhům napomáhá svou vyspělostí. Zlepšují se podmínky, mezi které považuji i lepší výzbroj či výstroj a další vymoženosti nastolené dnešní dobou. Do přírody má dnes možnost dostat se opravdu každý. Otázkou však je, zda je to správně či naopak, když vezmeme v úvahu vztah člověka s přírodou a možné

důsledky nevhodného chování. Proto je dobré i v turistice dbát na zásady slušného chování.

2.7 Cykloturistika a turistika na in-linech

Turistika na in-linech nemá přímo své zařazení do druhů turistiky. Nicméně splňuje kritéria, podle kterých se dá zařadit hned vedle již zmiňovaných turistických druhů, mezi které patří například již výše zmíněná lyžařská turistika, vysokohorská turistika či cykloturistika. Splňuje i složky tvořící koncept turistiky. Pohybovou složku (svým specifickým bruslařským pohybem), kulturně-poznávací složku (možností vyrazit na bruslích například na nějaký výlet s možností poznávání přírody nebo památek) a také samozřejmě složku odborně-technických dovedností (kvůli schopnosti zvládnout jízdu na bruslích a znalosti materiálu či výbavy). Můžeme určit i turistické formy, kdy na bruslích můžeme absolvovat výlet, soutěžit, závodit nebo si hrát.

Turistika na in-linech si je nejvíce podobná s cykloturistikou a to z mnoha pohledů. Nejen z hlediska fyziologického účinku na tělo, o kterém bylo již výše zmíněno. Ale také tím, že obojí se provozuje za pomoci technické výzbroje a pro obojí je potřeba odpovídající prostředí. Cykloturistika má oproti bruslení tu výhodu, že neřeší terén, zatímco in-line bruslení se dá provozovat opravdu jen na vhodném zpravidla asfaltovém povrchu. Většinou vedou in-line trasy po cyklotrasách či cyklostezkách.

2.8 Cyklostezky a in-line trasy

Společným bodem pro cykloturistiku a in-line bruslení je, že in-line bruslaři musí využívat ke svým účelům vhodné cyklostezky. To proto, že i když je slovní spojení in-line trasa či in-line stezka mezi bruslaři běžně používaným pojmem, tak v právníkové praxi, která je důležitá pro jejich výstavbu, tento pojem neexistuje. Znamená to tedy, že přímo vytvořené in-line trasy pouze pro bruslaře zkrátka neexistují. V České republice se dosud nevyskytují jasně dané parametry, které by charakterizovaly in-line stezku. Definice a výstavba in-line stezek je shodná s pojmem cyklostezka a při realizaci projektů nových stezek se vychází z parametrů cyklostezek. Díky tomu nebývá příliš často snadné najít tu správnou cyklostezku, která by splňovala vhodné podmínky pro in-line bruslení (Hrstková, 2010).

2.8.1 Cyklostezka

Dle internetových stránek www.plzenskonakole.cz (2016) je cyklostezka samostatná, vyhrazená komunikace určená pro cyklisty. Může být však i smíšená pro

chodce a ostatní sportovní aktivity podobné cyklistice, tedy i in-line bruslaře, „koloběžkaře“ či lyžaře. Cyklostezka má zpevněný, často asfaltový povrch a značí se kulatou modrou značkou s bílým kolem či s bílým kolem a bílým chodcem, jedná-li se o smíšenou cyklostezku.

Jiný název pro cyklostezku je stezka pro cyklisty nebo cyklistická stezka. Vjezd automobilům a motocyklům je na ni zakázán, vyjma toho, pokud nemáme speciální povolení dané oblastí, která stezku spravuje (www.superia.cz, 2017).

Na cyklostezkách platí pravidla jako na každých jiných pozemních komunikacích. Cyklisté a chodci se nesmějí navzájem ohrožovat a měli by k sobě být ohleduplní a respektovat se, jelikož žádná z kategorií zde nemá přednost. Také by se všichni účastníci měli pohybovat při pravém okraji po směru jízdy či chůze a dodržovat pravidlo objíždění pomalejšího zleva (www.cyklistikakrnov.com, 2017).

Stezka pro cyklisty může vést ulicí podél silnice, od ostatních dopravních proudů je však oddělená. Oddělení je buď vertikální s rozdílnou výškou, nebo horizontální. Stezky pro cyklisty nejlépe fungují, když se skládají z dlouhých plynulých úseků s malým počtem křižovatek. V zastavěných oblastech se doporučují zřizovat vedle motorové dopravy s rychlostí 50 km/h a vyšší. Stezky pro cyklisty oddělují cyklisty od motorové dopravy, čímž poskytují určitou míru ochrany. Doporučená vzdálenost cyklisty od aut je 0,50 metru. Samotná cyklostezka by měla mít od 1,60 metru do 2 metrů šířky. Nejbezpečnějšími cyklostezkami však jsou ty nezávislé samostatně oddělené (www.cyklodoprava.cz, 2010).

Projektování cyklostezek se řídí normou ČSN 73 6110 o Projektování místních komunikací (2006) a výstavba musí splňovat požadavky normy. Podle této normy mezi ně například patří: možnosti vedení cyklistů - zda se jedná o společný nebo oddělený provoz mezi chodci a cyklisty, zda je stezka vedena v hlavním dopravním prostoru, v přidruženém prostoru nebo je to samostatná stezka. Podle různých situací jako je například počet cyklistů nebo motorových vozidel se určují parametry výstavby a kudy stezka povede. U každé kategorie se také přihlíží na různé možnosti, jako je například vzdálenost křižovatek, zastávek MHD nebo parkování pro vozidla. Je mnoho různých parametrů lišících se podle toho, zda jde o cyklostezku pro společný provoz cyklistů a chodců nebo ne, pokud ano určují se parametry podle jejich vzájemné intenzity. U stezky společné pro cyklisty a chodce (jako chodec je v zákoně popisován i bruslař) se

uvádí, že mají mít šířku minimálně 3 m. Nicméně i zde záleží na intenzitě bruslařů a chodců. Při nejvyšší intenzitě, což je nad 180 chodců/h a 150 cyklistů/h by měla mít stezka dokonce šířku čtyř metrů. Stejně tak se šířka může zmenšit s menší intenzitou chodců a bruslařů. Minimální šířka je jeden metr. Povrch má být asfaltový a měl by být odlišen od pruhu jízdního či pruhu pro chodce. Při projektování se počítá s rychlostí cyklistů okolo 20 km/h, při 3 % klesání se hodnota zvyšuje na 30 km/h. V potaz se také bere délka rozhledu pro zastavení, ta by měla být při rychlosti 20 km/h 15 metrů. Sklon cyklistických komunikací by v rovinnatém území neměl překročit 3 %. Výška nad cyklostezkou by měla být minimálně 2,5 m.

Dalším souvisejícím a často zaměňovaným pojmem s cyklostezkou je cyklotrasa. Cyklotrasu upravují stejné zákony jako cyklostezku, nicméně na rozdíl od cyklostezky je pro bruslaře nepoužitelná. Cyklotrasa je totiž komunikace vhodná především pro jízdu na cyklistickém kole. Může vést částečně po silnicích, cyklostezkách, ale také po polních či lesních cestách. Značí se směrovými značkami ve žlutočerné barvě umístěnými jako dopravní značky (Hrstková, 2010).

2.8.2 In-line trasy

Podmínky pro realizaci in-line bruslení se díky jeho velké popularitě stále více rozvíjejí. Nejsou sice tak vyspělé jako jinde ve světě, kde se mohou pyšnit speciálními zařízeními, jako jsou bruslařské haly nebo rozsáhlé sítě stezek, případně natolik upravenými podmínkami smíšeného provozu, kde se s bruslaři počítá stejně jako s chodci či cyklisty. Do zahraničí se dokonce kvůli jejich lepším in-line trasám konají zájezdy. Jsou tam natolik rozsáhlé sítě stezek, že se pořádají i několika denní zájezdy. Příkladem mohu uvést in-line trasu kolem Dunaje v Rakousku, která má několik desítek kilometrů. Pro vhodnou představu si tyto formy výletů můžeme přirovnat například k túrám po horách, kde je také cílem několika denní putování po dlouhých trasách s možností přenocování vždy na jiném místě. Nicméně i u nás vznikají kromě skate parků i stezky vhodné pro in-line bruslaře. Otázkou však je vyhodnocení jejich kvality pro vhodnost provozování samotného in-line bruslení (Kuban, Kirchner a Louka 2004).

Dle Kubana, Kirchnera a Louky (2004) vytvořil metodu pro vyhodnocování kvality povrchů Švédský in-line bruslař Lars Lison Almqvist. Tento systém slouží bruslařům pro vyhodnocování a popis bruslařských tras. Jedním z nejdůležitějších faktorů určujících vhodnost pro bruslení je struktura povrchu, konkrétně velikost a zapuštění kamínků v asfaltové stezce. Nerovnost povrchu ovlivňuje kromě pocitu

příjemné jízdy po „jemné“ stezce, kolik energetického úsilí bude potřeba vynaložit. Lison Almqvist vytvořil pětistupňovou stupnici, kde 0 znamená nevhodný povrch a 5 nejlepší povrch. 3 je považována za povrch, který je stále dobrý pro bruslení, nicméně nižším číslům je vhodné se vyhnout. Hodnocení bývá zcela na individuálním uvážení a je dobré mít nejprve projeto více stezek pro lepší porovnání a hodnocení.

Podle mě by měla vhodná cyklostezka pro in-line bruslení vypadat takto. Měla by mít dostatečně široký (nejméně 3 metry), zpevněný, hladký asfaltový povrch, který by neměl být nijak poškozený či narušený. To proto, aby měl bruslař dostatek prostoru pro svůj pohyb a jízda pro něj byla bezpečná. Kvalita povrchu by měla být co nejlepší, s jemným povrchem a tedy s co nejmenší zrnitostí. Ideální by byla stezka, která by vedla co nejvíce po rovině a neměla příliš prudké zatáčky. Brzdění na bruslích není tak rychlé a snadné, jak by bruslař mnohdy potřeboval a je při něm obtížné dodržovat správný směr jízdy.

Také si myslím, vzhledem k tomu, že jsou cyklostezky jak pro cyklisty, tak pro bruslaře a obou skupin stále více přibývá, musí se dělit o stejnou plochu a vystavují se tím více riziku vzniklého nebezpečí při vzájemných střetech, mělo by se zvážit oddělení obou skupin a jim určených stezek. Bruslaři při svém pohybu potřebují širší prostor a mají ztížené podmínky pro zastavování, cyklisté mají oproti bruslařům mnohem větší rychlost. Hodně cyklostezek bohužel nespĺňuje ani základní podmínky pro vhodnou a bezpečnou jízdu bruslařů.

2.9 Středočeský kraj

Česká republika se dělí na čtrnáct krajů. Patří mezi ně Hlavní město Praha, Královéhradecký kraj, Pardubický kraj, Jihočeský kraj, kraj Vysočina, Plzeňský kraj, Jihomoravský kraj, Karlovarský kraj, Olomoucký kraj, Ústecký kraj, Moravskoslezský kraj, Liberecký kraj, Zlínský kraj a samozřejmě kraj Středočeský. Všechny tyto kraje se ještě dělí do okresů, kterých je v Česku dohromady 76.

Středočeský kraj je považován za srdce Čech, centrum naší země a veškerého dění. Bohaté archeologické nálezy dokládají osídlení po dobu několika minulých tisíciletí. Odehrávaly se v něm významné události a nachází se zde velké množství památek, z nichž některé jsou dokonce zapsány na Seznamu světového dědictví UNESCO. Díky tomu Středočeský kraj nabízí velké množství výletních míst. Uvádí se, že délka značených cyklostezek dosáhla tří tisíc kilometrů (www.kr-stredocesky.cz, 2017).

Sousedí se všemi ostatními kraji Čech, kromě Karlovarského kraje. Se svou rozlohou 11 015 km² patří mezi největší kraje. Ve středu kraje leží hlavní město Praha, které je ale samostatným územně-správním celkem a žije v něm přes 1,2 milionu obyvatel. V Praze se nachází sídlo Středočeského kraje, díky čemuž je Středočeský kraj jediným krajem majícím své sídlo jinde než na svém území (Podhorský, 2002).

Územně Středočeský kraj náleží k Českému masivu, který je jednou z nejstarších částí evropské pevniny. Nejvyšším vrcholem je Tok s výškou 865 metrů nad mořem, ležící v okrese Příbram a nejnižším bodem je naopak řečiště Labe se svými 153 metry nad mořem, nacházející se v okrese Mělník. Na území Středočeského kraje se nachází velké množství historických památek a několik chráněných krajinných oblastí (CHKO), například Křivoklátsko, Kokořínsko, Český kras, Český ráj nebo Blaník. Stejně tak v něm najdeme národní přírodní památky, národní přírodní rezervace, přírodní památky a přírodní rezervace. Pro tento kraj je charakteristická rozvinutá průmyslová a především zemědělská výroba, která vděčí vynikajícím podmínkám zejména na severovýchodní části kraje. Úzká vazba s Prahou také přináší mnoho výhod. Například hustou a propracovanou dopravní síť, mnoho pracovních míst a s tím spojenou nízkou nezaměstnanost. V neposlední řadě spoustu rekreačního využití. Z územního hlediska je Středočeský kraj dělen na 12 okresů. Největší okres Středočeského kraje je okres Příbram s rozlohou 1 692 km², další je okres Benešov (1 475 km²), poté okres Mladá Boleslav (1 023 km²). Dále následují okresy: Kutná Hora (917 km²), Rakovník (896 km²), Nymburk (850 km²), Praha-východ (755 km²), Kolín (744 km²), Mělník (701 km²), Beroun (662 km²) a nejmenším okresem je Praha-západ s rozlohou 580 km² (www.kr-stredocesky.cz, 2017).

3 CÍL A ÚKOLY PRÁCE

3.1 Cíl práce

Cílem bakalářské práce je provést analýzu podmínek pro rekreační jízdu na in-line bruslích ve Středočeském kraji, spojenou s kulturně-poznávací složkou turistiky.

3.2 Úkoly práce

- vyhledat a prostudovat dostupnou literaturu domácích i zahraničních autorů, zabývajících se problematikou in-line bruslení, zpracovat literární rešerši
- dle vhodných internetových či literárních zdrojů vyhledat všechny dostupné in-line trasy nacházející se ve Středočeském kraji, rozdělit je dle vybraných parametrů
- absolvovat vybrané trasy na in-linech a podrobně je charakterizovat
- navrhnout celodenní výlet, splňující všechny složky turistiky (pohybovou, odborně-technickou a kulturně-poznávací)

4 METODIKA PRÁCE

Tato bakalářská práce je kvalitativním výzkumem, kde mezi hlavní metody patří literární rešerše a především zúčastněné pozorování.

Výzkum je systematickým prostředkem, kdy hledáme odpovědi na otázky, které nastoluje teorie i praxe. Je také specifickým myšlenkovým postojem. Výzkum se snaží co nejdůležitěji popsat, vysvětlit a přiblížit základní fakta sledovaného problému či oboru. Účelem je shromážděné informace, data a poznatky analyzovat a využít je k zobecnění (Rychtecký, Fialová, 1998).

Kvalitativní výzkum patří mezi empirické vědecké postupy. Jejich základním znakem je práce s konkrétními daty, dospívá ke konkrétním výsledkům a předmětem zkoumání jsou živé subjekty nebo neživé objekty (Sebera, 2012).

Ke zpracování této bakalářské práce bylo využito metody literární rešerše, analýzy odborných dokumentů a zúčastněného pozorování.

Teoretická východiska práce byla zpracována metodou literární rešerše z odborné a dostupné literatury.

Literární rešerše je text, přinášející aktuální pohled na danou problematiku a přehled současné literatury. Jedná se o souhrn teoretických východisek k zadanému tématu, kdy hlavním úkolem je vytvořit si ucelený přehled o současné literatuře konkrétního tématu. Je charakterizována odstavci, které na sebe logicky navazují, odbornou terminologií, bibliografickými odkazy a objektivním, uceleným přehledem výzkumu daného tématu (Jersáková, 2017).

Mezi metody teoretického poznávání a zpracování informací, které se používají pro tvorbu nových teorií a hypotéz společně s indukcí a dedukcí, modelováním nebo formalizací patří analýza a syntéza provedených výzkumů. Analýza a syntéza se používají v klasifikační a vztahové analýze, syntéze informací, dat a dílčích poznatků. Dále také i v interpretaci výsledků deskriptivních a intervenčních výzkumných projektů (Rychtecký, Fialová, 1998).

Další použitou metodou byla analýza odborných dokumentů. Ta slouží k získávání a sběru dat a také k dalšímu zjišťování nezbytných informačních zdrojů. Výhodou této metody je rozmanitost dokumentů a široká škála pohledu na danou problematiku, dále také to, že zde díky odbornosti literatury není možnost chybování jako u uskutečňování rozhovorů či dotazníků (Hendl, 2008).

Analýza dokumentů se skládá z metodických postupů, díky kterým získáme informace zkoumaného problému z vybraných dokumentů. Tyto dokumenty jsou dle předpokladu spolehlivé a na všechny by mělo být z analytického hlediska pohlíženo stejně kriticky (Surynek, Komárková a Kašparová, 2001).

Kvalitativní analýza bývá obvykle spojena ještě s dalšími možnostmi sběru dat - pozorováním a rozhovorem (Linderová, Scholz a Munduch, 2016). Stejně tak tomu bude i v této práci, kde bude použito pozorování.

Základním kritériem a klíčovými pojmy pro sběr dat a informací z dostupné literatury bude oblast týkající se veškerých informací o in-line bruslení. V první řadě obecná charakteristika, dále historie in-line bruslení a jeho dělení. Především ale informace o cyklostezkách nebo přímo in-line trasách a jejich výskytu ve Středočeském kraji. Teoretická část práce bude východiskem pro praktickou část, tedy konkrétního zmapování a osobního prožití vybraných in-line tras.

Pro praktickou část bakalářské práce byla zvolena metoda pozorování. Pozorování se dle Rychteckého a Fialové (1998) řadí k empirickým metodám společně s rozhovory, dotazníky a testováním.

Záměrem není jen samotné pozorování, ale i zpřístupnění objevených informací a výsledků široké veřejnosti (Švaříček, Šedřová a kol., 2014).

Dle Rychteckého a Fialové (1998) patří metoda pozorování k metodám subjektivním, jelikož jsou výsledky závislé na osobě pozorovatele. Může být však objektivizována, když se rozšíří počet pozorovatelů.

Pozorování může být standardizované a nestandardizované. U standardizovaného pozorování je potřeba připravit si předem záznamové archy, do kterých se budou získané informace zaznamenávat. Důležité je také přesně si stanovit cíle a parametry pozorování (Kohoutek, 2002).

Stanovení kritérií pro rozdělení in-line tras:

Je potřeba předem určit, která kritéria a parametry budeme při analýze podmínek pro jízdu na in-linech sledovat. Bez těchto kritérií by nemělo smysl in-line trasy projíždět, pozorovat a hodnotit.

Nejdůležitějším krokem je rozdělení cyklostezek či in-line tras dle vzdálenosti v počtu ujetých kilometrů (km). Rozhodli jsme se využít rozdělení do tří hlavních

kategorií: trasy krátké v délce 1-3 km, trasy střední v délce 3-10 km a trasy dlouhé v délce 10 km a více.

Krátké trasy budou vypsány a případně stručně charakterizovány, střední trasy budou vypsány, podrobněji charakterizovány a pro lepší přehlednost doplněny o mapu. Trasy dlouhé budou vypsány, podrobně charakterizovány a budeme u nich sledovat všechny předem stanovené parametry, stejně tak u nich budou uvedeny mapy.

Vybrané dlouhé trasy ve Středočeském kraji budeme analyzovat, popisovat a charakterizovat na základě následujících vybraných parametrů, kdy hodnocení dle stupnic je vždy na základě vlastního uvážení:

- dostupnost (značení, snadné nalezení, blízkost MHD či parkoviště)
- hodnoceno stupnicí: výborná, dobrá, špatná
- okruh nebo obousměrná trasa
- délka trasy v km
- šířka trasy (nejužší a nejširší místo)
- povrch (zrnitost)
- hodnoceno stupnicí: výborný, chvalitebný, dobrý, špatný
- přiměřenost zatáček
- hodnoceno stupnicí: lehké, střední, těžké
- náročnost trasy
- hodnoceno stupnicí: lehká, střední, těžká (dle vlastního uvážení)
- bezpečnost – ano/ne
- možnost odpočinku - ano/ne
- možnost občerstvení - ano/ne
- možnost půjčení vybavení, půjčovna - ano/ne
- možnost úschovy cenností, batohu, bot na přezutí, ... - ano/ne

- přiměřenost stoupání a klesání
- převýšení
- okolí trasy (kulturně-poznávací činnost)
- zajímavosti

Následně budou nejdůležitější parametry zaznamenány do přehledové tabulky

| PŘEHLED | In-line trasa: | | | | |
|-------------------|-----------------------|------------------|--------------------|-----------------|-----------------|
| dostupnost | okruh | délka | šířka | povrch | zátáčky |
| | | | | | |
| | | | | | |
| náročnost | bezpečnost | odpočinek | občerstvení | půjčovna | úschovna |
| | | | | | |

Tabulka 1 Charakteristika in-line tras

Z dlouhých tras bude vybrána jedna trasa, která bude detailně naplánována formou celodenního výletu, kdy cílem bude splnění všech složek tvořících koncept turistiky. Splnění sportovní složky formou výletu na in-line bruslích, také možnost brusle sundat a naplnit kulturně-poznávací složku, tedy vydat se do okolí, kde bude nějaký hrad, zámek, město či přírodní místo a v neposlední řadě splnit složku odborně-technickou, díky zvládnutí samotného bruslení.

5 VÝSLEDKY

5.1 In-line trasy ve Středočeském kraji a jejich zmapování

Dle následujících webových stránek: www.inlineaerobic.cz, www.nabruslich.cz, www.inline-online.cz, www.vylety-zabava.cz, www.livetouring.com a www.svetkolecek.cz jsme sestavili seznam dostupných krátkých (1-3 km), středních (3-10 km) a dlouhých (10 a více km) in-line tras.

Trasy jsou popisovány dle projetí ve směru, jak jsou zde uvedeny. K projetí je potřeba počítat i se zpáteční cestou, která zde není uvedena.

5.1.1 okres Benešov

Krátké: 5

- Úsek lesem nedaleko vesnice **Bolina (1,5 km)**
- Úsek mezi vesnicí **Václavice a Kožlí (1,7 km)**
- Úsek mezi vesnicí **Odlochovice a Zvěstov (1,8 km)**
- **Vyšetice – Čečkov (2,3 km)** + možnost prodloužit až do **Vlčkovic (+ 2,7 km)**
- **Nespeky – Ledce (2,5 km)** - cyklotrasa č. 19 podél řeky Sázavy

Střední: žádné

Dlouhé: žádné

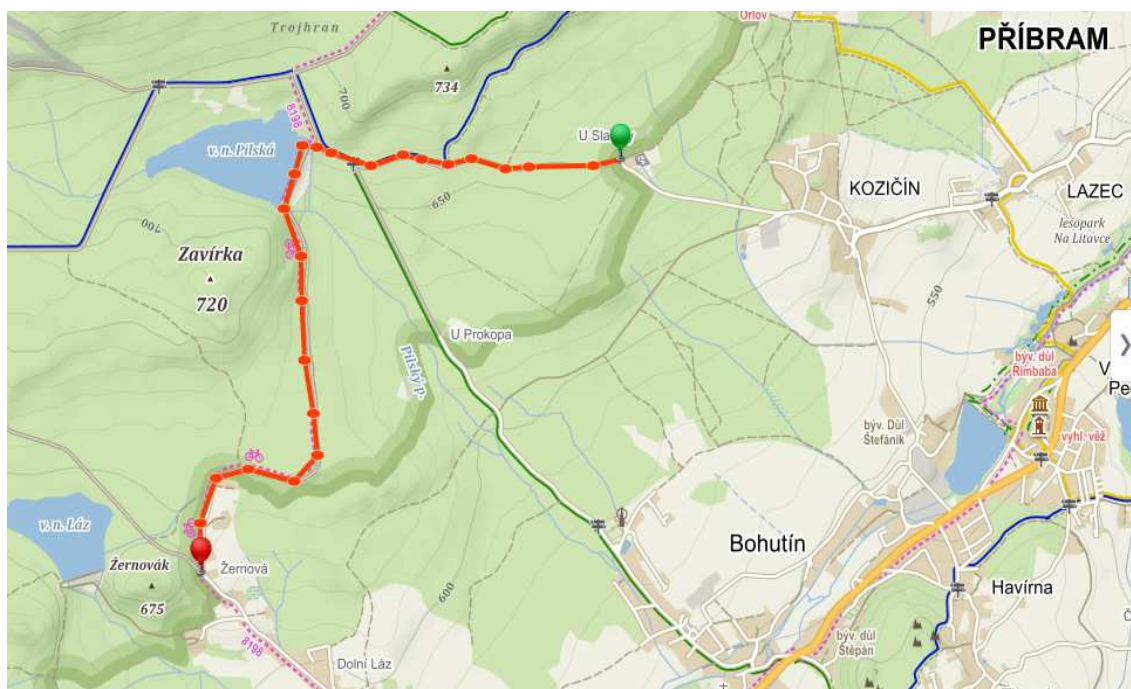
5.1.2 okres Příbram

Krátké: 4

- Úsek u přehrady **Kamýk nad Vltavou (0,4 km)**
- Úsek za vesnicí **Dubno (0,8 km)**
- Úsek za vesnicí **Brzina – Smrčí (1,6 km)**
- **Příbram (2,5 km)** - Okruh okolo rybníka Hořejší obora + cesta podél Příbramského potoka.

Střední: 1

- Úsek mezi vesnicemi **Kozičín a Láz (4,3 km)** - První polovina cesty za vesnicí Kozičín k vodní nádrži Pilská je vhodná k in-line bruslení a vede krásnou přírodou, u vodní nádrže se napojí na cyklotrasu č. 8198. Do vesnice Láz je však vhodná pro bruslaře s většími zkušenostmi, jelikož je cesta posypaná malými kamínky a povrch je hrubší.



Obrázek 1 Mapa Kozíčín – Láz
(zdroj: www.mapy.cz)

Dlouhé: žádné

5.1.3 okres Beroun

Krátké: 2

- **Beroun (0,4 km)** - ovál kolem fotbalového hřiště
- **Beroun – Lištice (2 km)**

Střední: 2

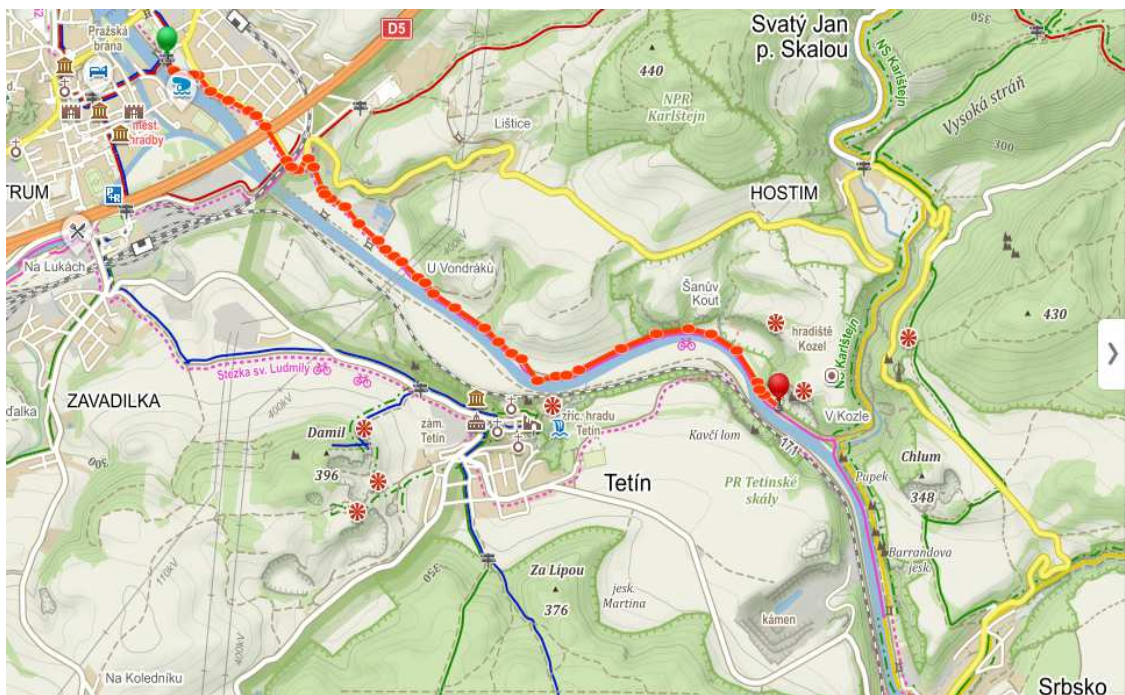
- **Zdice – Popovice (3,4 km)** - Cyklostezka vhodná pro jízdu na bruslích s názvem Po stopách českých králů začíná na konci vesnice Zdice, vede kolem dálnice, což je její menší nevýhodou, do Popovic, konkrétně ke KFC vedle dálnice. Uvádí se, že se dá prodloužit až do Králova Dvora k cementárně, to by se ale muselo asi 1,1 km po nevhodné cestě pro bruslení, po té kousek po dobré cestě. Stejně tak by se opět cca po 600 metrech nevhodné cesty dala trasa prodloužit až do centra Berouna. Trasa by tak měla i s těmito nepříjemnostmi dalších cca 5 km navíc.



Obrázek 2 Mapa Zdice – Popovice

(zdroj: www.mapy.cz)

- **Beroun – Srbsko (4 km)**- Berounská cyklostezka vede po cyklotrase Po stopách českých králů z Berouna od parkoviště u Václavského náměstí podél řeky Berounky krásnou přírodou CHKO Český kras. Nedá se dojet přímo do Srbska, vhodná trasa pro in-line bruslení končí u lomu Alkazar.



Obrázek 3 Mapa Beroun – Srbsko

(zdroj: www.mapy.cz)

Dlouhé: žádné

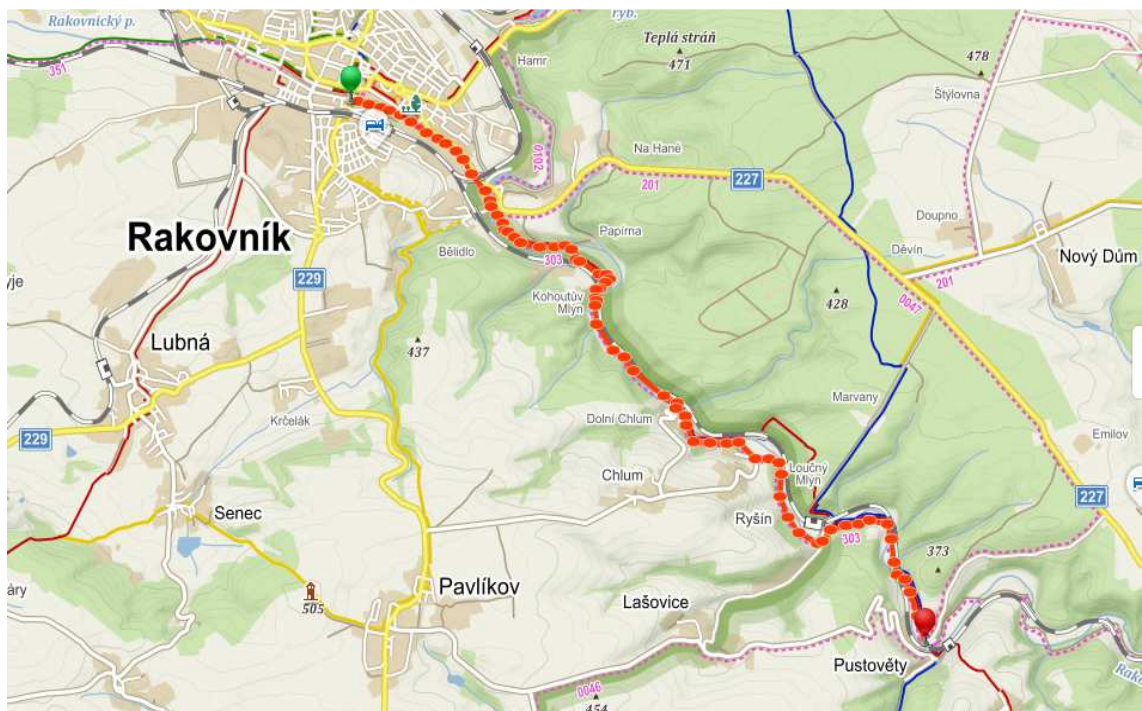
5.1.4 okres Rakovník

Krátké: 3

- **Rynholec (0,4 km)** - in-line dráha v areálu fotbalového hřiště Baníku
- Úsek za vesnicí **Jesenice (0,6 km)**
- Úsek mezi **Rakovníkem** a vesnicí **Olešná (2 km)**

Střední: 1

- **Rakovník – Pustověty (9 km)** - Cesta vhodná pro in-line bruslení vedoucí po cyklotrase č. 303 z Rakovníka- od autobusového nádraží po nábřeží Dr. Beneše podél Rakovnického potoka, přes Dolní Chlum, Ryšín, Lašovice do Pustovět. Cestu je možné zkrátit a ukončit v Ryšíně (6,1 km). Cesta s dobrým, ale místy hrubším asfaltem, místy zvlněná, lemující nádhernou přírodu CHKO Křívoklátsko.



Obrázek 4 Mapa Rakovník – Pustověty
(zdroj: www.mapy.cz)

Dlouhé: žádné

5.1.5 okres Kladno

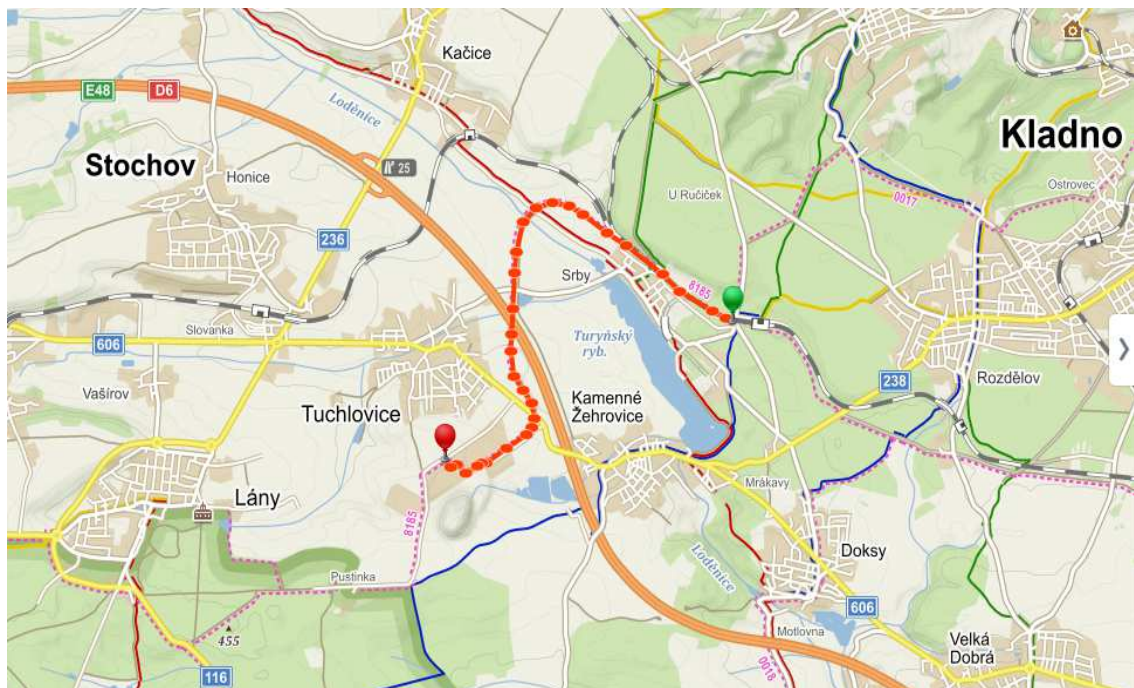
Krátké: 7

- **Slaný (0,3 km)** - trasa uvnitř in-line parku
- **Stochov (0,4 km)** - ovál kolem fotbalového hřiště

- **Kladno (0,5 km)** - asfaltový okruh okolo lanového parku
- **Braškov - Valdek (0,5 km)** - In-line dráha okolo areálu Valdecký Háj + možnost 1 km dlouhé cyklostezky spojující tato dvě místa.
- **Kladno (1,2 km)** - Rovná cesta s kvalitním asfaltem vedoucí od stadionu Sletišť k místu zvanému „Lapák“.
- **Tuchlovice – Pustinka (2,2 km)** - Cyklostezka vedoucí od konce vesnice Tuchlovice k místu zvanému Pustinka. Je možnost pokračovat dále na Lány, ale asfalt již není příliš hladký (+ 2 km).
- **Cyklostezka za vesnicí Velvary – Ješín (2,8 km)**

Střední: 1

- **Kamenné Žehrovice – Tuchlovice (5,7 km)** - Cyklotrasa č. 8185 vybudovaná na bývalé železnici s velmi dobrým asfaltem vhodným k in-line bruslení. Vedoucí od nádraží Kamenné Žehrovice přes Srby až k bývalému dolu Tuchlovice. Zde je možnost překonat cca 300 metrů horší cesty a napojit se na trasu Tuchlovice – Pustinka (+ 2,2 km).



Obrázek 5 Mapa Kamenné Žehrovice – Tuchlovice
(zdroj: www.mapy.cz)

Dlouhé: žádné

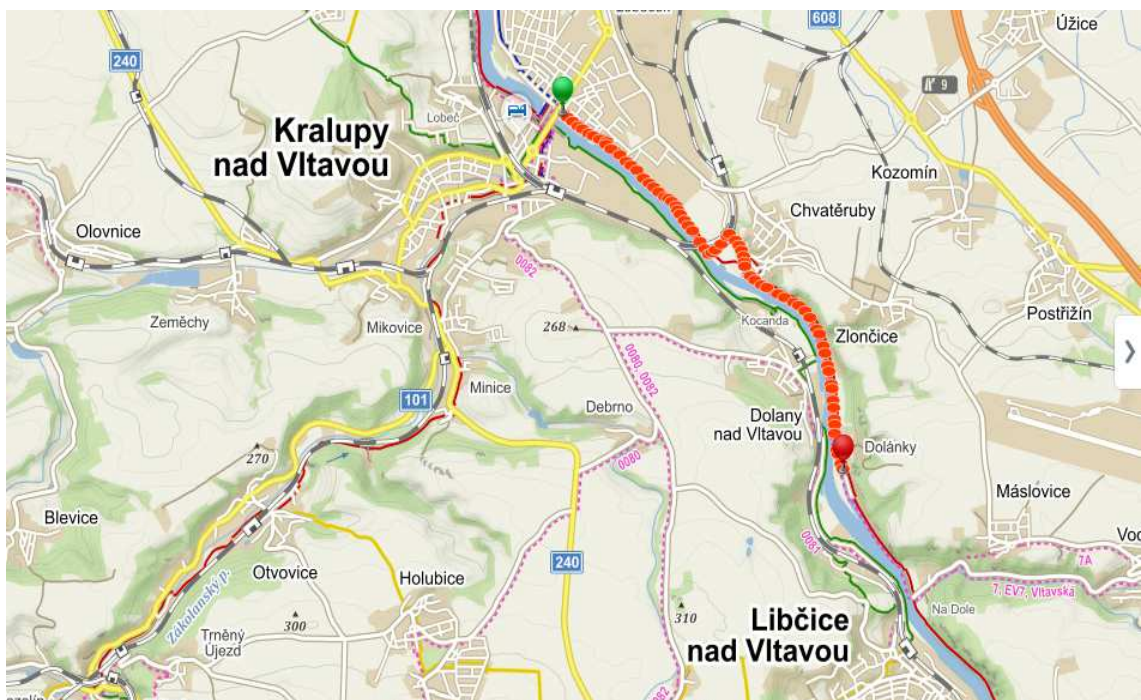
5.1.6 okres Mělník

Krátké: 1

- **Dolany nad Vltavou – Libčice nad Vltavou (2,6 km)** - Cyklotrasa 0081- velmi málo frekventovaná silnice, dá se využít pro bruslaře. Nedaleko cesty před Libčicí zřícenina hradu Liběhrad.

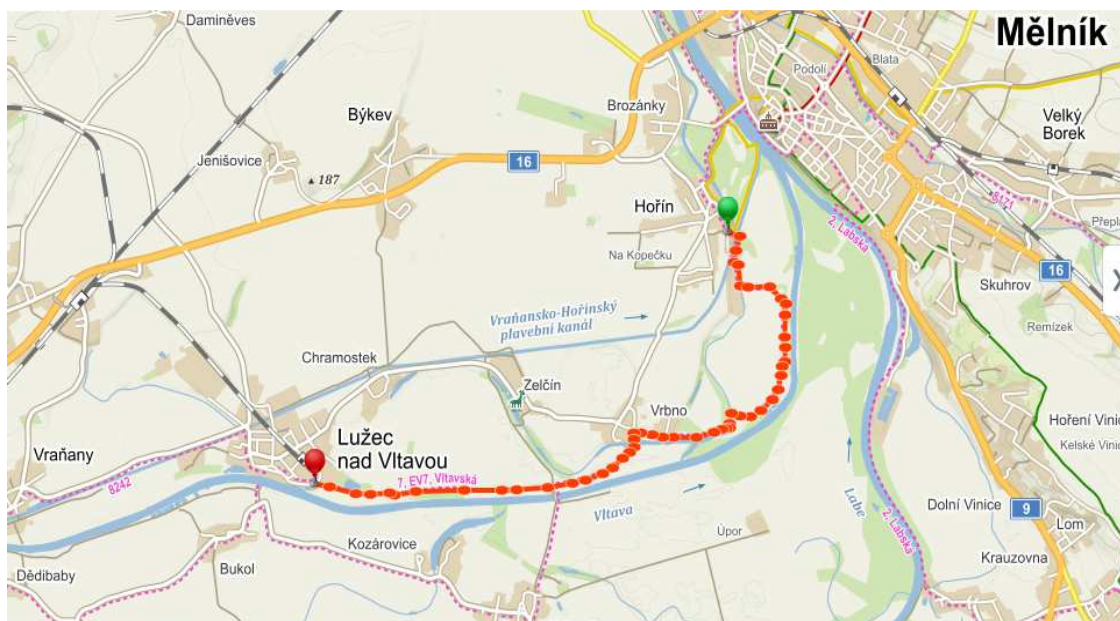
Střední: 2

- **Kralupy nad Vltavou – Dolánky (5 km)** - Trochu užší trasa s velmi pěkným povrchem vedoucí od mostu T. G. Masaryka v Kralupech nad Vltavou podél Vltavy po Vltavské cyklotrase č. 7, přes Chvatěruby až ke zdymadlu v Dolánkách. Cestou několik možností občerstvení.



Obrázek 6 Mapa Kralupy nad Vltavou – Dolánky
(zdroj: www.mapy.cz)

- **Lužec nad Vltavou – Hořín (7,4 km)** - Trasa vedoucí po Vltavské cyklotrase č. 7 po velmi pěkném asfaltu vhodném k in-line bruslení z Lužce nad Vltavou přes Vrbno až do Hořína. Nedaleko Vrbna se nachází Zelčín a zde lze navštívit Zoopark Zelčín. V Hoříně je možnost navštívit Zámek Hořín a hrobku Lobkowiczů + možnost po přerušení (cca 500 m) v Hořínském parku, napojit se na trasu Mělník – Horní Počáply (13,5 km).



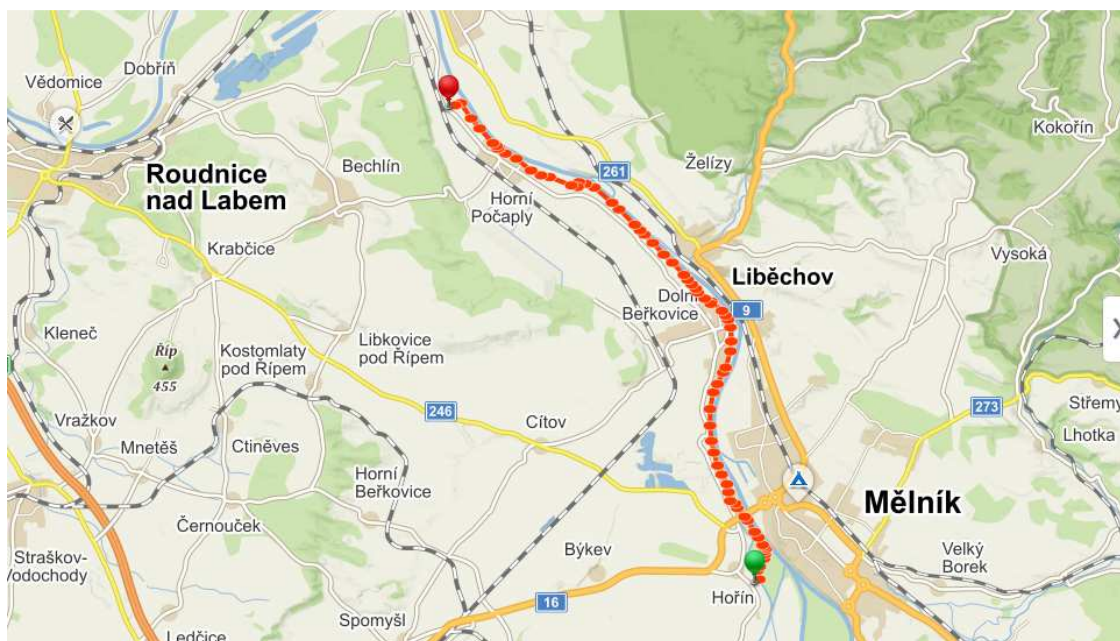
Obrázek 7 Mapa Lužec nad Vltavou – Hořín
(zdroj: www.mapy.cz)

Dlouhé: 2

- **Hořín – Horní Počáply (13,5 km)**

Tato trasa začíná u Zámku v **Hoříně**, v této vesnici je také možnost kdekoliv zaparkovat. Můžeme nejprve navštívit hrobku Lobkowiczů a podívat se z venku na zámek, který je jinak nepřístupný. Poté už se vydáme po cyklotrase č. 7, EV7, Vltavská směrem k Vltavě a projedeme Hořínským parkem. V **Mělníku** na rozcestí u mostu trasa přejde na cyklotrasu č. 2, EV7, Labská a vede podél břehu Labe. Trasa má hezký povrch a je dostatečně široká - 3 a více m. Cestou se mívá několik odpočívadel a ve vesnici **Vliněves** je nedaleko stezky občestvení. Cesta je stále víceméně rovná a nenáročná, jelikož vede podél Labe, ale místy v nepřehlednějších zatáčkách je potřeba dávat pozor a brzdit. Mívá se vesnice **Dolní Beřkovice** a **Křivenice**. Poté se projede **Horními Počáply** a na jejich konci u autobusové zastávky už cyklotrasa pokračuje pouze po silnici.

Tuto trasu bych doporučila začít již ve zmiňovaném Lužci nad Vltavou, nebát se nepříjemného přejezdu skrze Hořín, který pro bruslaře není příliš vhodný a užít si tuto trasu v celé délce 22 km.



Obrázek 8 Mapa Hořín – Horní Počápy
(zdroj: www.mapy.cz)

| PŘEHLED | In-line trasa: Hořín – Horní Počápy | | | | |
|------------|-------------------------------------|-----------|-------------|----------|----------|
| dostupnost | okruh | délka | šířka | povrch | zatačky |
| výborná | ne | 13,5 km | 3 m | výborný | střední |
| | | | | | |
| náročnost | bezpečnost | odpočinek | občerstvení | půjčovna | úschovna |
| lehká | ano | ano | ano | ne | ne |

Tabulka 2 Trasa Hořín – Horní Počápy

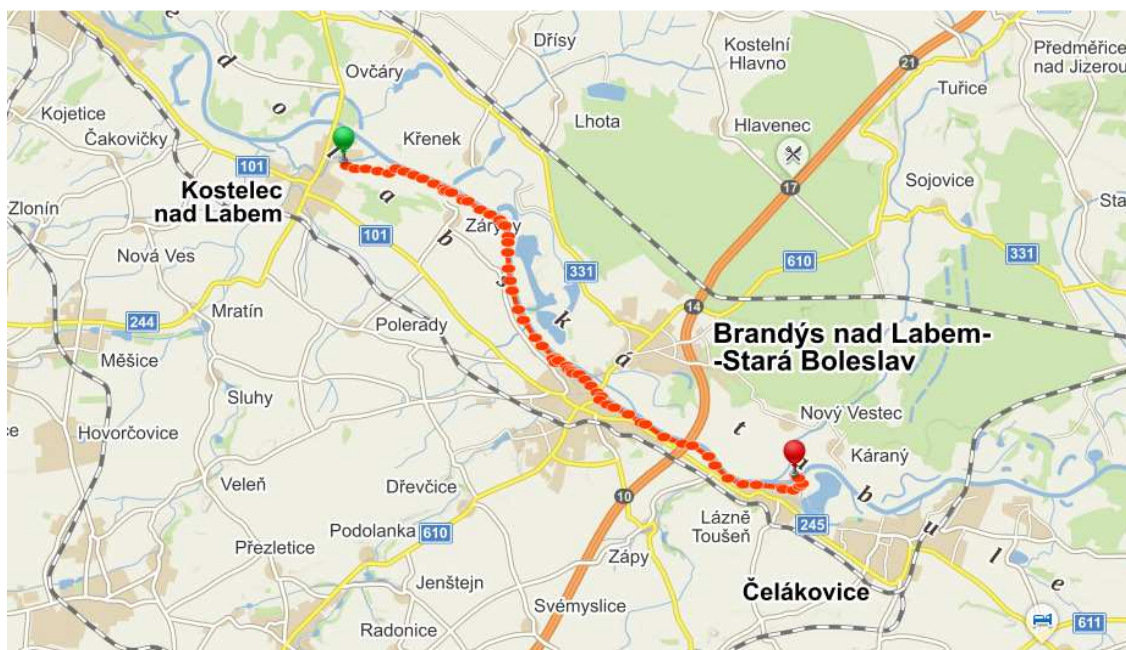
- **Kostelec nad Labem – Brandýs nad Labem- Lázně Toušeň (12,5 km)**

Kostelec nad Labem – V Kostelci nad Labem projedeme autem ulicí Na Pískách, nenecháme se odradit menším mostem, který vede přes Mlýnský potok, a dojedeme přímo na parkoviště, které je určené pro návštěvníky cyklostezky, kde pohodlně zaparkujeme. Tato cyklostezka je součástí cyklotrasy č. 2, Labská a přivítá nás ihned možností přístřešku s lavičkami, kde je možnost nazout si brusle. Trasa vede od konce Kostelce nad Labem mezi poli po velmi příjemné vhodné cestě. Cestou se mívá několik odpočívadel s přístřeškem a prolézačkami pro děti nebo zařízením pro posilování. Dál vede podél řeky Labe a nepříjemností je místy zvlněný a popraskaný asfalt od kořenů. Nicméně vždy se praskliny dají bezpečně objet. V obci **Záryby**, která se cestou mívá, se dokonce nachází stánek s občerstvením a nabízí možnost odpočinku například v několika

sítích zavěšených mezi stromy či ve vytvořeném posezení z palet. Celou dobu, kdy se míjí ještě **Martinov** až do **Brandýsa nad Labem** je cesta vhodná pro bruslení, rovná bez nebezpečných zatáček a vše je velmi dobře značeno. První nepříjemností je přejezd dřevěného mostku, ale odměnou je možnost vykoupaní se na břehu Labe, jelikož se zde nachází menší písčitá pláž. Cesta vede malým parkem Ostrůvek, kde má dokonce šířku 3,60 metrů a podél cesty se nachází několik památných stromů. Po 8 kilometrech cesty stezka končí na mostě a nabízí se výhled na zámek Brandýs nad Labem a je možnost zámek navštívit. Zde bohužel i končí cesta vhodná pro bruslení. Nicméně pokud se vydáme asi 300 metrů po sice asfaltové, ale trochu horší a prudší cestě, sejdem opět dřevěný most zpátky dolů k řece a vydáme se dále po trase směrem na **Lázně Toušeň**, naskytne se nám možnost prodloužit si cestu ještě o dalších 4,5 km. Bohužel zde je asfalt už opravdu velmi porušený a trasa spíše nevhodná pro bruslaře a v Lázních Toušeň nadobro asfalt končí. Je tam možnost vidět soutok Labe s Jizerou.

Celkově bylo na této trase naměřeno 12,5 km. Trasa byla velmi dobře sjízdná s hladkým ale místy narušeným asfaltem a měřila minimálně 3 metry na šířku. Jelikož vedla podél Labe, byla víceméně rovná bez nebezpečných zatáček. V Brandýse je možnost vypůjčit si koloběžku.

Tuto trasu doporučuji opravdu jet jen v rozmezí Kostelec nad Labem – Brandýs nad Labem (8 km).



Obrázek 9 Mapa Kostelec nad Labem – Lázně Toušeň

(zdroj: www.mapy.cz)

| In-line trasa: Kostelec nad Labem – Brandýs nad Labem – Lázně Toušeň | | | | | |
|---|-------------------|------------------|--------------------|-----------------|-----------------|
| PŘEHLED | | | | | |
| dostupnost | okruh | délka | šířka | povrch | zatačky |
| výborná | ne | 12,5 km | 3 m | chvalitebný | lehké |
| | | | | | |
| náročnost | bezpečnost | odpočinek | občerstvení | půjčovna | úschovna |
| lehká | ano | ano | ano | ano | ne |

Tabulka 3 Trasa Kostelec nad Labem – Brandýs nad Labem – Lázně Toušeň

5.1.7 okres Mladá Boleslav

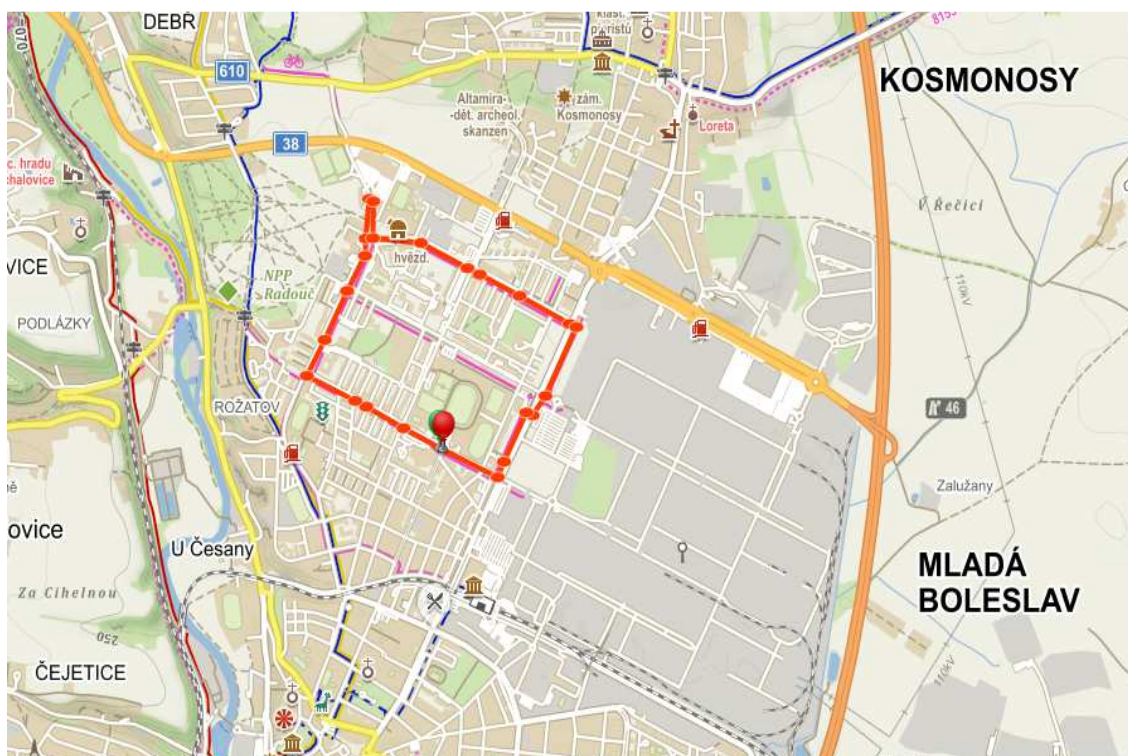
Krátké: 12

- **Benátky nad Jizerou (0,2 km)** - rychlobruslařská in-line dráha
- Krátký úsek za vesnicí **Žehrov (0,3 km)**
- **Mladá Boleslav (0,6 km)** - okruh okolo stadionu FK Mladá Boleslav
- **Bakov nad Jizerou (1 km)** - in-line okruh okolo volnočasového areálu
- **Mnichovo Hradiště (1 km)** - Slepá silnice s kvalitním asfaltem, část cyklotras 17, Greenway Jizera a MHC vedoucí za městem nedaleko vesnice Ptýrovec.
- **Mladá Boleslav – Bezděčín (1,1 km)** - Cyklostezka po ulici Pražská od křižovatky s ulicí Regnerova směrem na Bezděčín.
- Úsek za a skrz vesnici **Vrchbělá (1,2 km)**
- Okruh za vesnicí **Nepřevázka (1,3 km)**
- Úsek mezi vesnicí **Kněžmost – Branžež (1,5 km)**
- Úsek mezi vesnicí **Lítkovice – Obrubce (1,7 km)** - místní komunikace s malým provozem
- **Klášter Hradiště nad Jizerou – Čihátka (2,3 km)** - Vyasfaltovaná cyklotrasa 17B, 241 po ulici Klášterská, poté po cyklotrase 17B a poté po 17, Greenway Jizera.
- **Chocnějovice – Buřínsko (cca 2,6 km)** - Tato trasa je zde vedena pouze jako doplňující. Je sice uváděna v seznamu tras Středočeského kraje, nicméně právě pouze v úseku Chocnějovice - Buřínsko. Zbytek trasy, který pokračuje až do Českého Dubu (+ 8,6 km) se vyskytuje již v kraji Libereckém. Nicméně tato trasa je popisována jako vedoucí po komunikaci č. 277 a pro bruslaře velmi nebezpečná. Až právě za Buřínkem, ve vesnici Chlístov se napojuje na

cyklotrasu č. 3048, která ale stále vede po komunikaci až do cíle. Proto upozorňuji, že není vhodná pro bruslaře.

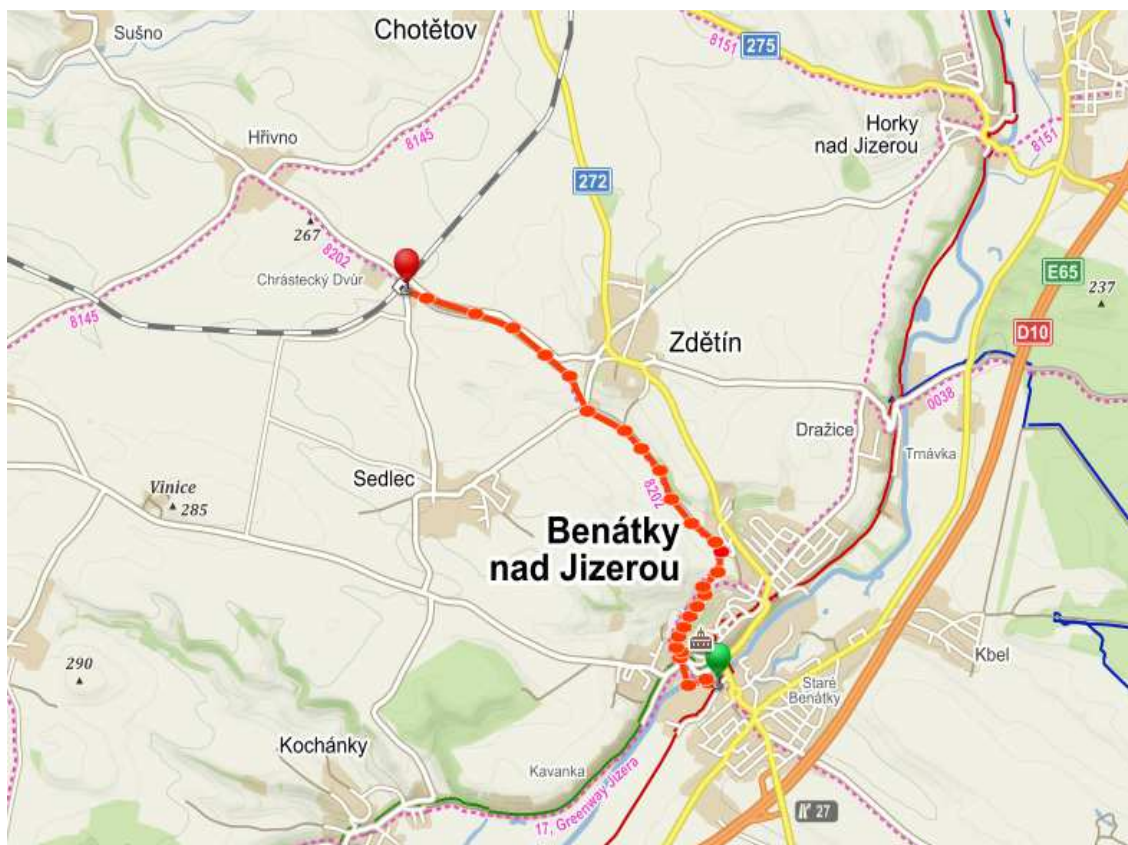
Střední: 4

- **Mladá Boleslav (3,8 km)** - Cesta začínající v ulici U stadionu vedoucí po kvalitních cyklostezkách okolo stadionů a parků. Možnost několika různých kombinací směrů či zajíždění do ulic.



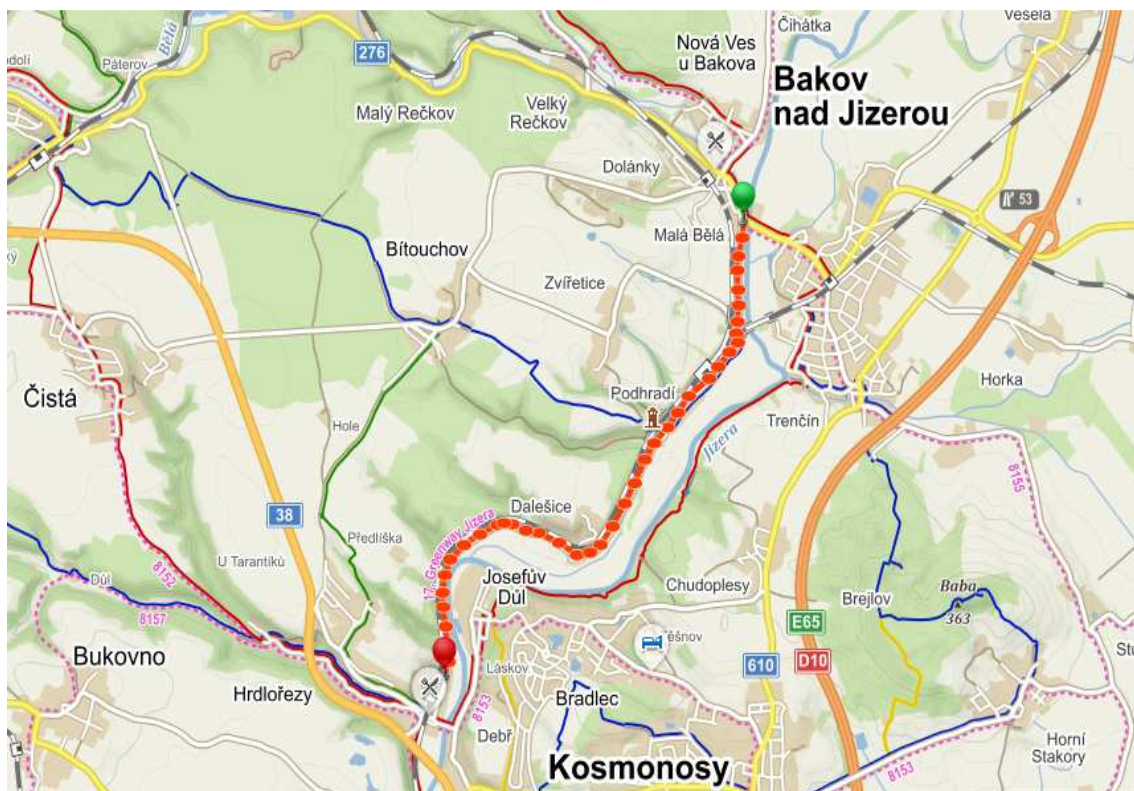
Obrázek 10 Mapa Mladá Boleslav
(zdroj: www.mapy.cz)

- **Benátky nad Jizerou – Zdětín u Chotětova (5 km)** - Cyklostezka vedoucí z centra města Benátek nad Jizerou, z ulice U Cukrovaru, z části vede po cyklotrase 17, Greenway Jizera a poté se napojuje na č. 8202. Vede okolo vesnice Zdětín, kde je možnost občerstvení až na rozcestí s vlakovou zastávkou Zdětín u Chotětova. Po cestě je několik odpočívadel a vede nenáročným terénem. Po cyklostezce vede i naučná stezka Krajinou Rudolfa II.



Obrázek 11 Mapa Benátky nad Jizerou – Zdětín u Chotětova
(zdroj: www.mapy.cz)

- **Bakov nad Jizerou (Malá Bělá) – Debř (5,7 km)** - Trasa vede po zpevněné cyklotrase 17, Greenway Jizera po užší silniční komunikaci. Začíná na zastávce Bakov nad Jizerou, Malá Bělá a vede podél vlakových kolejí přes Podhradí, Dalešice a Josefův důl do části města Mladé Boleslavi zvané Debř. Nicméně díky tomu, že vede po komunikaci, není kvůli bezpečnosti příliš doporučována, nebo případně pouze pro velmi zkušené bruslaře.



Obrázek 12 Mapa Bakov nad Jizerou (Malá Bělá) – Debr
(zdroj: www.mapy.cz)

- **In-line park Bezděz (7,2 km)** - (Sportovně-rekreační areál Vrchbělá) - 3 metry široká in-line dráha skládající se ze dvou okruhů A (3 km) a B (4 km) s možností okruhy vzájemně propojovat. Nachází se zde mnoho míst k odpočinku a dalších míst sportovního využití. Stejně tak i krásná příroda, jelikož park leží nedaleko CHKO Kokořínsko - Máchův kraj.



Obrázek 13 Mapa In-line park Bezděz
(zdroj: www.mapy.cz)

Dlouhé: žádné

5.1.8 okres Nymburk

Krátké: 4

- úsek mezi vesnicí **Libice nad Cidlinou** a **Velký Osek (1,5 km)**
- **Kostelní Lhota – Písková Lhota (1,8 km)**
- **Sovelice – Pojedy (2,1 km)**
- Úsek poblíž vesnic **Vlkava – Jizbice (2,8 km)**

Střední: 2

- **Písty – Nymburk (3,8 km)** - Cyklotrasa 0019 vedoucí od vesnice Písty, dále po levém břehu řeky Labe až do Nymburku. Zde je opět možnost jejího prodloužení po levém či pravém břehu Labe přes Nymburk do Poděbrad, dále do Libice nad Cidlinou k soutoku řeky Labe s Cidlinou (+ 13 km).



Obrázek 14 Mapa Písty – Nymburk
(zdroj: www.mapy.cz)

- **Drahelice – Nymburk (4,5 km)** - Labská stezka s vhodným asfaltem pro in-line bruslení vedoucí z Drahelic do Nymburku. Zde je možnost jejího prodloužení po levém či pravém břehu Labe přes Nymburk do Poděbrad, dále do Libice nad Cidlinou k soutoku řeky Labe s Cidlinou (+ 13 km).



Obrázek 15 Mapa Drahelice – Nymburk
(zdroj: www.mapy.cz)

Dlouhé: 1

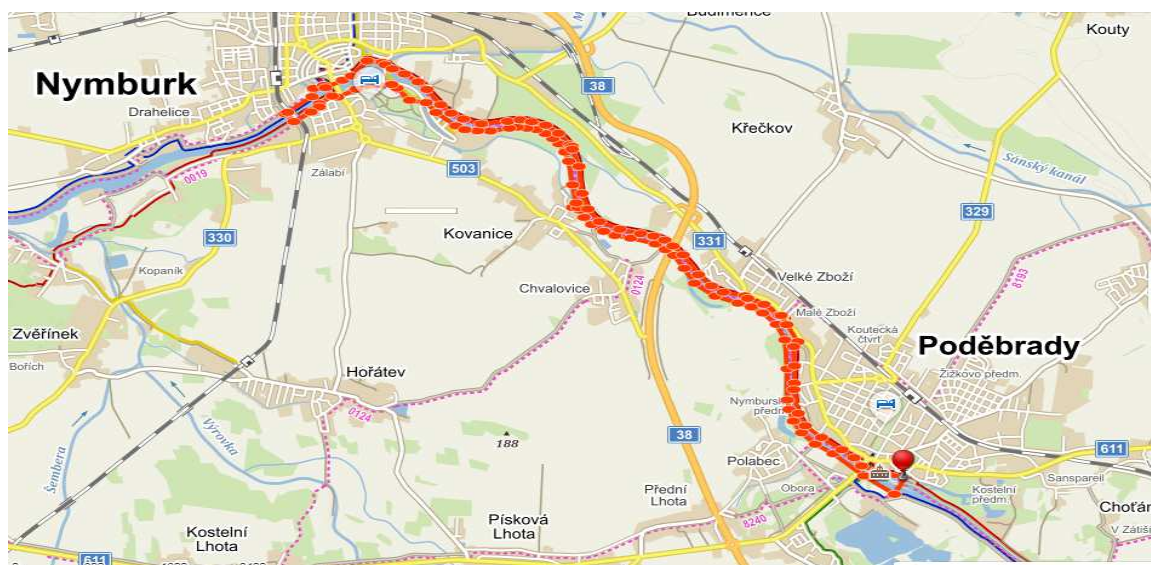
- **Poděbrady – Nymburk – Poděbrady (okruh, 19 km)**

Poděbrady - V ulici Na Kopečku se dá zaparkovat a vyrazit po pravém břehu řeky Labe po Labské stezce směrem na Nymburk. Cesta vede krajem města a poté přírodou po příjemné stezce s jemným asfaltem vhodným k in-line bruslení. Cestou se nachází mnoho laviček k odpočinku a podjíždí se několik mostů. Vhodná cesta (cca 9 km) vede do **Nymburku** k elektrárně. Poté je možnost přejet přes most na druhý, levý břeh řeky a vydat se na zpáteční cestu jinudy a udělat tak jízdu po okruhu. Nicméně přejezd přes most by mohl být nepříjemný pro méně zdatnějšího bruslaře, stejně tak hrozí nebezpečí pádu na kostkách, které jsou v krátkém úseku cesty místo asfaltu. Cesta na druhém břehu není tolik kvalitní jako na pravém, stále však vyhovuje kritériím a splňuje vhodnost pro in-line bruslení.

Okolí trasy má hezkou přírodu a díky městům Poděbrady a Nymburk i kulturní vyžití, kde si může každý bruslař najít vhodnou aktivitu či místo k odpočinku podle svého vkusu.

Na této trase bylo naměřeno 19 km a po pravém břehu měřila 3 metry na šířku, na levém břehu to bylo místy horší. Trasa byla rovná bez prudkých zatáček a povrch byl vyhovující. V polovině cesty bylo naměřeno celkové stoupání 13 m a celkové klesání 6,7 m.

Na tuto trasu bych doporučila vyjet ve směru od Nymburku a v Poděbradech dále pokračovat až k soutoku Labe s Cidlinou, k vesnici Libice nad Cidlinou.



Obrázek 16 Mapa Poděbrady – Nymburk – Poděbrady
(zdroj: www.mapy.cz)

| PŘEHLED | In-line trasa: Poděbrady – Nymburk – Poděbrady | | | | |
|------------|--|-----------|-------------|----------|----------|
| dostupnost | okruh | délka | šířka | povrch | zátáčky |
| výborná | ano | 19 km | 3 m | výborný | lehké |
| | | | | | |
| náročnost | bezpečnost | odpočinek | občerstvení | půjčovna | úschovna |
| lehká | ano | ano | ano | ne | ne |

Tabulka 4 Trasa Poděbrady – Nymburk – Poděbrady

5.1.9 okres Kolín

Krátké: 2

- úsek mezi vesnicí **Velký Osek** a **Veltruby (2 km)**
- **Kolín – Tři dvory (2,3 km)**

Střední: žádné

Dlouhé: 1

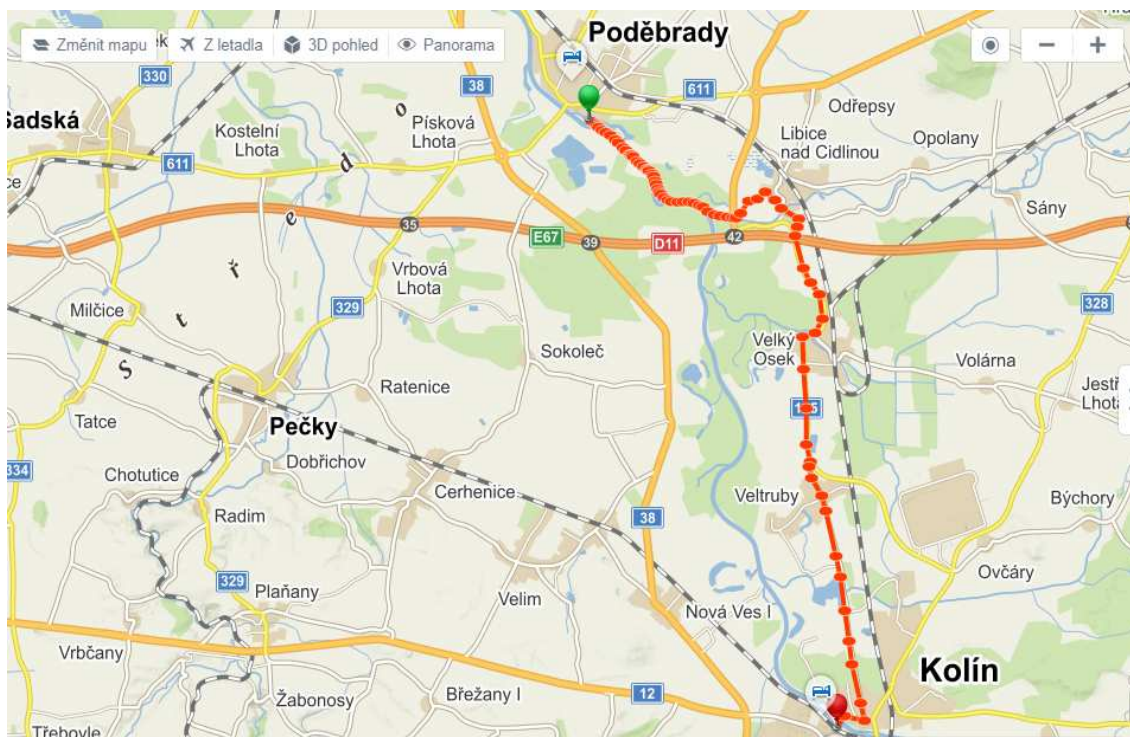
- **Poděbrady – Kolín (17 km)**

Poděbrady - V ulici Na Kopečku je placené parkoviště, nicméně se dá zaparkovat i mimo něj. Nedaleko je Labská stezka, kde se ihned nachází první možnost občerstvení. Podél řeky Labe vede rovná stezka vhodná k in-line bruslení. Celkem pravidelně se podél stezky nacházejí lavičky k odpočinku a stejně tak občerstvení. Zajímavostí byly pouťové atrakce a mašinka stavící na zastávce nedaleko stezky. Bohužel však cesta od ukazatele oznamujícího konec Poděbrad byla horší. Nacházelo se na ní několik prasklin od kořenů a celkově byl povrch poničený a nevhodný pro plynulé bruslení. V obci **Libice nad Cidlinou** vhodná trasa pro in-line bruslení končí úplně. Dále je vedena skrz vesnici a trasa je sjízdná pouze opatrně a nepohodlně. Dokonce vede kousek po silnici. Poté se ale opět napojuje na cyklostezku, která má pevný a jemný povrch vhodný pro bruslení. Ve **Velkém Oseku** se stezka opět napojuje na komunikaci. Zde je rušný provoz, a proto je kvůli bezpečnosti bruslaře vhodnější vydat se přes vesnici po chodníku. Přes **Veltruby, Hradištko** až do **Kolína** vede opět stezka po cyklotrase 4334 vhodná k in-line bruslení.

Okolí trasy má zajímavou přírodu, nabízí mnoho míst ke koupání a díky měštům Poděbrady a Kolín i kulturní vyžití.

Na této trase bylo naměřeno 17 km a mimo vesnice či města měřila vždy 3 metry na šířku. Byla víceméně rovná bez zatáček. Povrch byl na sjízdných úsecích jemný s malou zrnitostí. Mimo sjízdné úseky nevhodný.

Doporučila bych však kvůli přerušování úseků, které nejsou vhodné pro in-line bruslení, tuto trasu jet pouze z Poděbrad do Libice nad Cidlinou. A to i pro začátečníky.



Obrázek 17 Mapa Poděbrady – Kolín
(zdroj: www.mapy.cz)

| PŘEHLED | In-line trasa: Poděbrady – Kolín | | | | |
|------------|----------------------------------|-----------|-------------|----------|----------|
| dostupnost | okruh | délka | šířka | povrch | zatačky |
| výborná | ne | 17 km | 3 m | dobrý | lehké |
| náročnost | bezpečnost | odpočinek | občerstvení | půjčovna | úschovna |
| střední | ne | ano | ano | ne | ne |

Tabulka 5 Trasa Poděbrady – Kolín

5.1.10 okres Kutná Hora

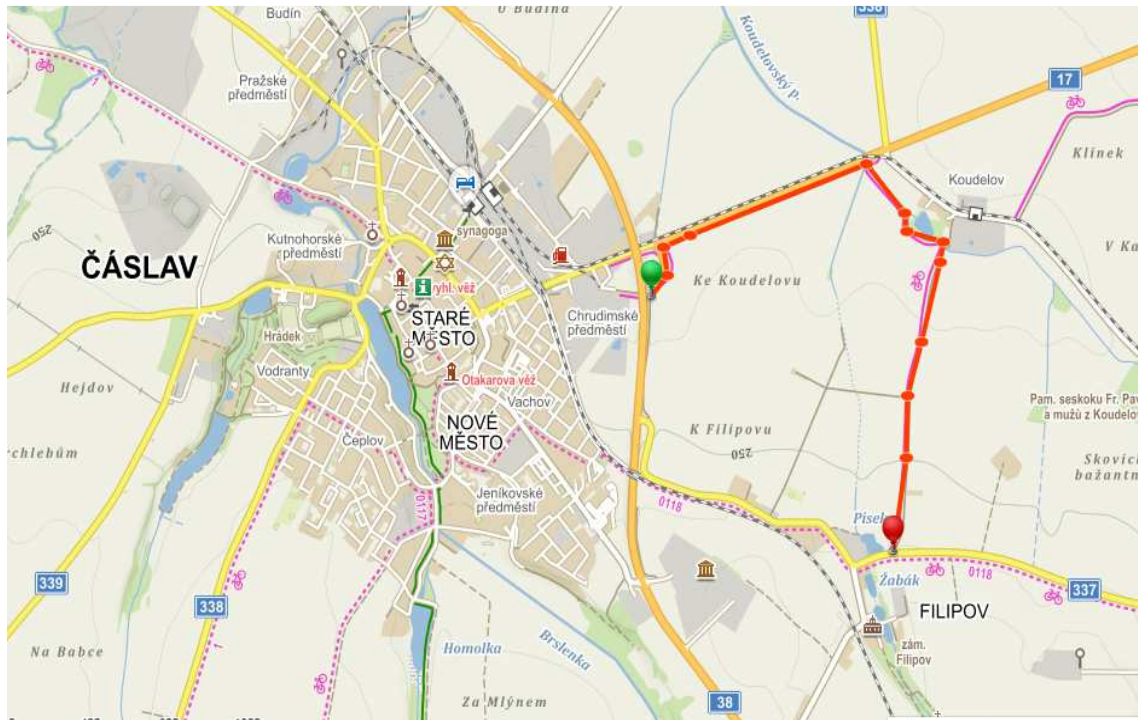
Krátké: 2

- **Koudelov – Dolní Bučice (2,2 km)** - Vrdovská stezka Josefa Drahokoupila + možnost propojení s Čáslavskou stezkou, pokud se přejde 150 m po silnici 3. třídy. (Čáslav – Koudelov - Dolní Bučice cca 6 km).

- **Zruč nad Sázavou (2,3 km)**

Střední: 1

- **Čáslav (3,4 km)** - Cyklostezka 0118 začínající za městem Čáslav vedoucí podél silnice okolo vesnice Koudelov, poté mezi poli po pěkné stezce vhodné pro inline bruslení, končí u vesnice Filipov.



Obrázek 18 Mapa Čáslav
(zdroj: www.mapy.cz)

Dlouhé: žádné

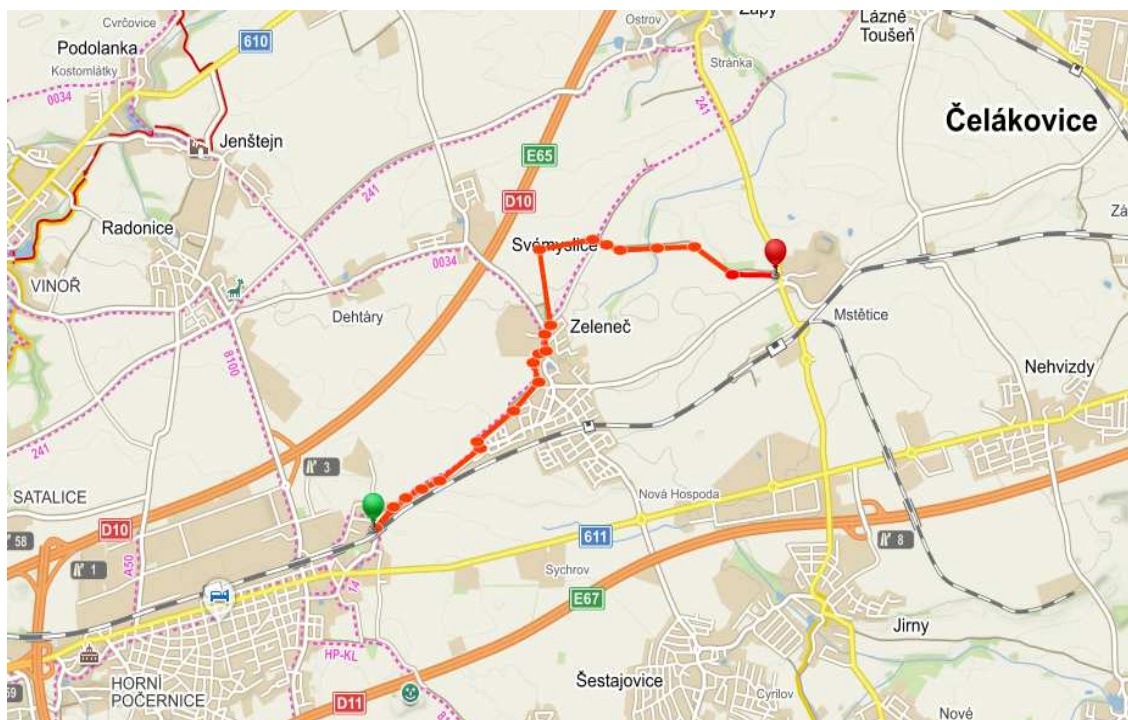
5.1.11 okres Praha- Východ

Krátké: 4

- **Říčany (0,5 km)** - Asfaltová cesta vedoucí od nádraží směrem k místu zvanému „Svěťce“.
- **Brandýs nad Labem – Houšťka (2,5 km)** - Trasa vedoucí od řeky Labe směrem z města k bruslařskému okruhu v lesoparku poblíž letního kina.
- **Brandýs nad Labem – Lázně Toušeň (2,5 km)** - Trasa vedoucí po 2. Labské cyklotrase podél řeky Labe. Pokud by se jela v opačném směru, je možné se po cca 500 metrech napojit na stezku Brandýs nad Labem – Kostelec nad Labem (+ 8 km).
- **Zeleneč (2,5 km)** - Okruh po asfaltu mezi poli za vesnicí Zeleneč, možnost napojení na stezku vedoucí do Mstětic.

Střední: 1

- **Horní Počernice – Mstětice (5,9 km)** - Cyklostezka, po které také vedou cyklotrasy 17, EV4 a Greenway Jizera, je cesta s kvalitním povrchem vedoucí z okraje Horních Počernic přes Zeleneč až do vesnice Mstětice. Cíl této cesty je možné po cca 4,7 km změnit a směřovat místo na Mstětice do vesnice Zápy.



Obrázek 19 Mapa Horní Počernice – Mstětice
(zdroj: www.mapy.cz)

Dlouhé: žádné

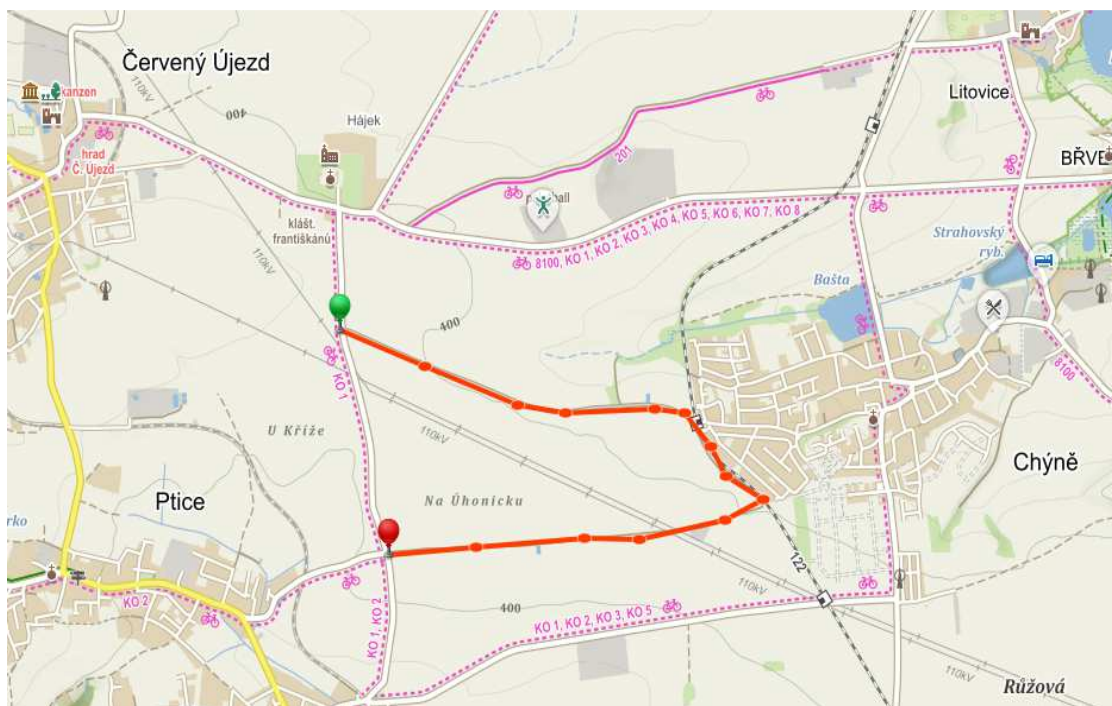
5.1.12 okres Praha- Západ

Krátké: 3

- **Štěchovice (1,6 km)** - slepá silnice podél břehu Štěchovické přehrady
- **Hostivice – letiště (2,1 km)** - Úsek za vesnicí Hostivice na pomezí Středočeského kraje a Hlavního města Prahy vedoucí nedaleko letiště.
- Úsek asfaltové silnice za **Mníškem pod Brdy (2,6 km)**

Střední: 1

- Úsek mezi vesnicemi **Červený Újezd, Chýně a Ptice (4,3 km)** - asfaltová cesta vedoucí mezi poli. Cesta s dobrým povrchem, určená pouze pro dopravní obsluhu.



Obrázek 20 Mapa Červený Újezd – Chýně – Ptice
(zdroj: www.mapy.cz)

Dlouhé: žádné

5.2 Shrnutí výsledků

Celkově bylo ve všech dvanácti okresech Středočeského kraje zaznamenáno 67 tras vhodných pro in-line bruslení.

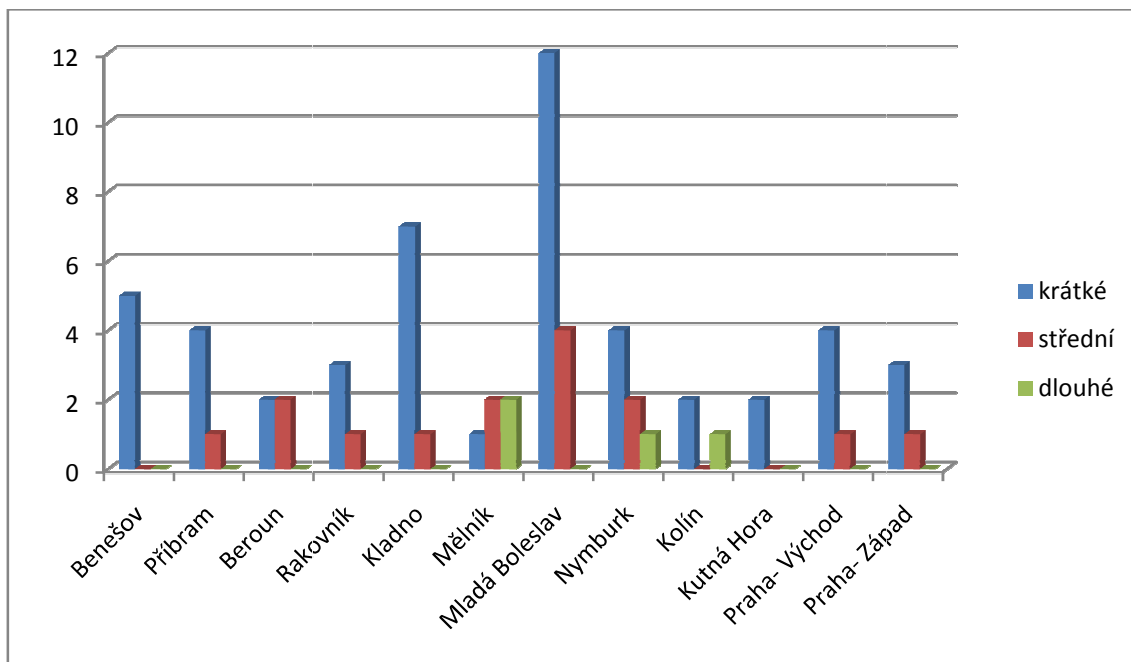
Konkrétně byl zjištěn následující počet různých tras v okresech. V okrese Benešov se nachází 5 krátkých tras vhodných k in-line bruslení. V okrese Příbram jsou 4 krátké a 1 střední trasa. V Berounském okrese se nachází 2 krátké a 2 střední trasy. Okres Rakovník nabízí 3 krátké a 1 střední trasu. 7 krátkých a 1 střední trasa se nachází v okrese Kladno. Okres Mělník nabízí trasy v každé kategorii a to v počtu - 1 krátká trasa, 2 střední a 2 dlouhé. V okrese Mladá Boleslav se nachází 12 krátkých a 4 střední trasy. V okrese Nymburk jsou trasy v každé kategorii a to v počtu 4 krátké, 2 střední a 1 dlouhá trasa. V Okrese Kolín se nachází 2 krátké trasy a 1 dlouhá. V okrese Kutná Hora jsou 2 krátké trasy a 1 střední. Okres Praha- Východ má k dispozici 4 krátké a 1 střední trasu a konečně poslední Praha- Západ disponuje 3 krátkými a 1 střední trasou.

Shrnutí tohoto textu zaznamenává následující přehledová tabulka a graf.

| trasy | krátké | střední | dlouhé |
|----------------|--------|---------|--------|
| okres | | | |
| Benešov | 5 | 0 | 0 |
| Příbram | 4 | 1 | 0 |
| Beroun | 2 | 2 | 0 |
| Rakovník | 3 | 1 | 0 |
| Kladno | 7 | 1 | 0 |
| Mělník | 1 | 2 | 2 |
| Mladá Boleslav | 12 | 4 | 0 |
| Nymburk | 4 | 2 | 1 |
| Kolín | 2 | 0 | 1 |
| Kutná Hora | 2 | 0 | 0 |
| Praha- Východ | 4 | 1 | 0 |
| Praha- Západ | 3 | 0 | 1 |

Tabulka 6 Počet tras v okresech

Graf 1 Trasy v okresech



Zjistili jsme, že nejvíce in-line tras se nachází v okrese Mladá Boleslav - 12 krátkých a 4 střední trasy.

Nejvíce krátkých a středních in-line tras je v okrese Mladá Boleslav a nejvíce dlouhých je v okrese Mělník.

Pro zajímavost bylo zjištěno, že všechny uvedené trasy mají dohromady 224,2 km. Trasy krátké mají 79,8 km, trasy střední 82,4 km a trasy dlouhé 62 km.

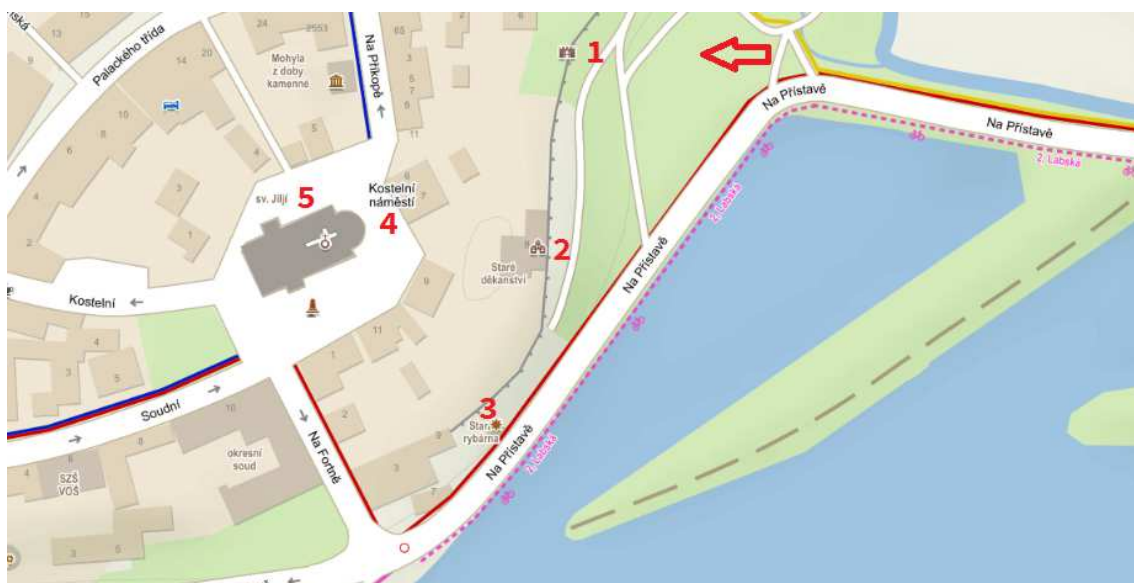
5.3 Jednodenní výlet

Pro návrh jednodenního výletu byla z dlouhých tras vybrána trasa, která se mi zdála nejvhodnější pro splnění všech složek tvořících koncept turistiky. Tedy nejlepší pro sportovní složku (bruslení), nejzajímavější pro kulturně-poznávací složku (možnost návštěvy památek) a nejbezpečnější pro odborně-technickou složku.

Vybrala jsem si trasu Poděbrady – Nymburk – Poděbrady, která se nachází v okrese Nymburk a je jediným okruhem z tras, které jsem zde uváděla. Celková délka trasy je 19 km.

Přijedeme autem do Poděbrad a vyhledáme ulici Na Kopečku, kde se nachází placené parkoviště. Dá se však zaparkovat i přímo v ulici nebo ulicích okolních. Brusle ještě nenazouváme a vydáme se směrem k řece Labe a ihned se nacházíme na cyklotrase č. 2, Labská. Pokud jsme po cestě vyprahlí, máme možnost občerstvit se u kiosku. Brusle nazujeme na jedné z mnoha laviček a vydáme se po pravém břehu Labe po Zámeckém nábřeží do Nymburka. Cesta je dobře značena. Po asi 500 ujetých metrech míjíme zámek Poděbrady. Návštěvu si však necháme na zpáteční cestu. Trasa vede po velmi pěkném asfaltovém povrchu podél města Poděbrady. Asi po 1,5 kilometru trasy je po pravé straně venkovní posilovna a skate park. Zde je možnost trochu se na bruslích „vyřádit“ pokud jsme zdatnější bruslaři. Případně si zaposilovat nebo si jenom odpočinout. Cesta i za městem vede po příjemném asfaltu moc hezkou krajinou, pravidelně se nachází lavičky k odpočinku a občerstvení. Nepříjemností na cestě může být přejezd Sánského kanálu po mostku. Asi po sedmi kilometrech jízdy začneme míjet první budovy Nymburka. Asi po osmi kilometrech se již projíždíme podél města a zajímavostí je zdymadlo Nymburk. Zde je lepší brusle sundat a vydat se kousek po směru trasy pěšky. Následovat bude totiž procházka k středověkému opevnění neboli k městským hradbám (1), které byly vystavěny na konci 13. století. V současné době je dochovaná už jen část hradeb a ty nás zavedou i ke Starému děkanství a věži Kaplance (2), které jsou ale nepřístupné. Vydáme se směrem ke stezce a máme možnost prohlédnout si ještě Starou rybárnu (3), odtud je kousek směrem do města Kostelní

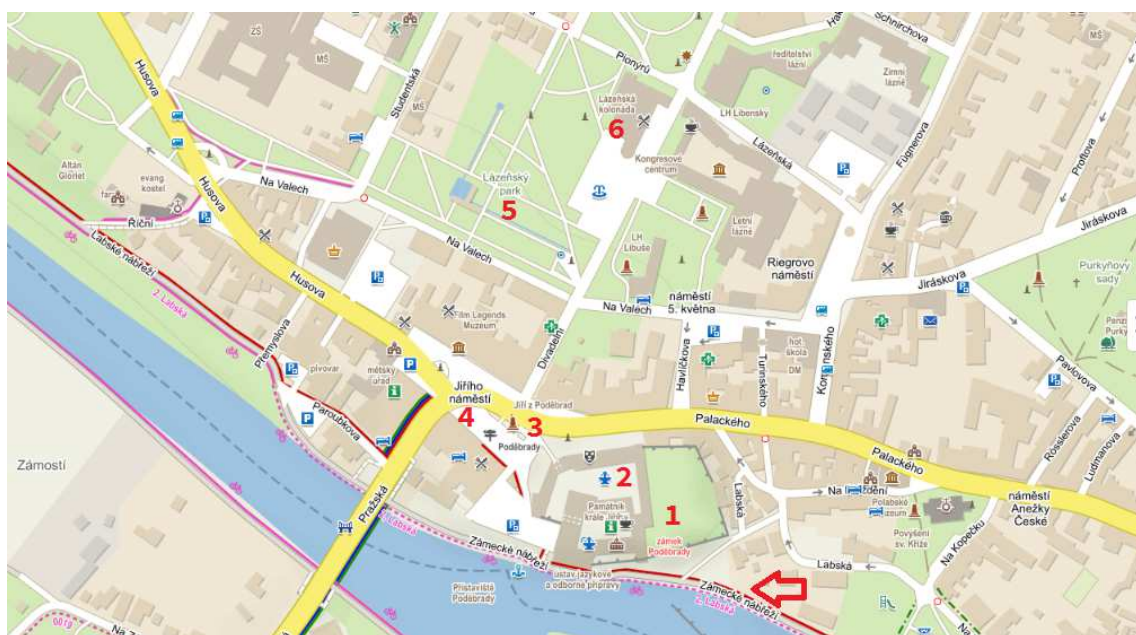
náměstí (4), na kterém se nachází nejvýznamnější památka Nymburka – Kostel sv. Jiljí (5). Zde se dostatečně kulturně pokocháme, občerstvíme a vyrazíme na zbytek cesty Nymburkem.



Obrázek 21 Mapa Nymburk – památky
(zdroj: www.mapy.cz)

Brusle nazujeme opět na stezce a vydáme se dále po cestě. Zde nás čekají trochu nepříjemnosti například při přejezdu parkoviště či potoka, nicméně asi po 850 metrech se ocitneme u železničního mostu, kde je možnost přejezdu přes Labe a vydat se na zpáteční cestu do Poděbrad po druhém, tedy levém břehu Labe. Zde se nachází cyklotrasa 0019. Tato trasa je svou kvalitou horší. Je užší a nachází se na ní také několik nepříjemností v podobě přejezdu mostů či popraskaného asfaltu. Nicméně vede opět moc hezkou přírodou a cestou je několik možností odpočívadel. Míjí se obec Kovanice. Cesta je až do Poděbrad příjemná a vede až ke zdymadlu Poděbrady, kde se vrátíme na původní místo výjezdu. Zde zujeme brusle, které můžeme uložit do auta a vydat se do města. V Poděbradech je mnoho míst, která se dají navštívit. Hlavní roli hraje to, že Poděbrady jsou lázeňské město a známou osobností je Jiří z Poděbrad. Vydáme se opět po proudu řeky a navštívíme Zámek Poděbrady (1). Již zde se nachází několik pramenů, mezi nejznámější patří Zámecký pramen (2). Když se vydáme směrem do města, nemůžeme minout jezdeckou sochu krále Jiřího z Poděbrad (3), která se nachází jak jinak než na Jiřího náměstí (4). Vydáme se ulicí Divadelní a ta nás zavede do Lázeňského parku (5), kde se nachází nespočet pramenů, Lázeňská kolonáda (6), na které je možnost zakoupit si výbornou oplatku či navštívit mnoho cukráren, kaváren a restaurací. Ve městě se samozřejmě nachází mnoho dalších zajímavých míst, kupříkladu

Dětský orloj, poděbradská sklárna Crystal Bohemia či Polabské muzeum. Nám to ale k celodennímu výletu na bruslích stačilo.



Obrázek 22 Mapa Poděbrady – památky
(zdroj: www.mapy.cz)

6 DISKUZE

Ke zpracování této práce bylo využito mnoho webových stránek, které nabízejí seznamy in-line tras ve Středočeském kraji. Vybrala jsem k porovnání dvě, které jsem nejvíce a nejčastěji využívala: 1. www.nabruslich.cz, 2. www.inline-online.cz. Dle recenzí a komentářů uživatelů se mi zdály nejméně pravděpodobnější.

Na webových stránkách www.nabruslich.cz se uvádí, že se ve Středočeském kraji nachází 78 in-line tras. S tímto tvrzením nesouhlasím, jelikož některé trasy jimi uváděné se tam opakují, případně na sebe navazují. Já jsem tyto trasy uváděla v celku a dopočítala jsem se ve Středočeském kraji k 67 trasám vhodným k in-line bruslení.

K porovnání jsem si vybrala pouze námi definované dlouhé trasy, v rozmezí 10 a více km, jelikož právě ty jsem měla možnost osobně projet a přesvědčit se o správnosti údajů uváděných na webových stránkách.

První dlouhá trasa **Hořín – Horní Počáply** je na prvních webových stránkách uváděna se vzdáleností 13,5 km. Na druhých webových stránkách je uváděna také tak a ani skutečnost po osobním projetí nebyla jiná.

Webové stránky i mé osobní projetí se také shoduje v celkovém popisu trasy. Trasa má povrch vhodný k bruslení, je víceméně bezpečná a se svým charakterem celkově vhodná k in-line bruslení jelikož není nijak náročná a nabízí možnosti odpočinku či občerstvení.

Druhá dlouhá trasa **Kostelec nad Labem – Brandýs nad Labem – Lázně Toušeň** je na prvních webových stránkách popisována o vzdálenosti pouze v rozmezí Kostelec nad Labem až Brandýs nad Labem a tato vzdálenost je uváděna jako 8 km. Druhé webové stránky uvádějí tuto trasu na vzdálenost 6,6 km. Toto tvrzení po mém osobním projetí není správné a souhlasím s informacemi prvních stránek.

Obě stránky však shodně uvádějí místo vhodné k zaparkování a popis trasy jako jedné z nejlepších vůbec, s vhodným povrchem k bruslení a především se zmiňují o velké spokojenosti s rozmístěním odpočívadel a občerstvením na trase. Shodují se také ale v upozornění na asfalt poničený od kořenů stromů. Já souhlasím s obojím.

Třetí dlouhá trasa **Poděbrady – Nymburk – Poděbrady** je jako jediná z tras okruh. První webové stránky uvádějí vzdálenost 16,6 km a ty druhé 16 km. Já ale při své jízdě naměřila 19 km a proto nesouhlasím ani s jednou informací uváděnou na stránkách, jelikož jsem vybrala jiné místo výjezdu. Rozdílné vzdálenosti mohly být

způsobeny tím, že každá stránka uvádí okruh trochu jinudy (především při projetí Nymburkem, přejezdu řeky a při cestě zpátky).

Obě stránky se shodují v tom, že nový a tím pádem lepší asfalt se nachází na levém břehu řeky, ten pravý je kvalitou horší. I já se přikláním k tomuto hodnocení. Asfalt na pravém břehu nebyl tolik kvalitní a také málo široký. Nicméně i tak je tato trasa považována za jednu z nejoblíbenějších a s tím souhlasím.

Čtvrtá a zároveň poslední dlouhá trasa **Poděbrady – Kolín** je na prvních stránkách uváděna jako výborná a vhodná k jízdě na in-linech celé své délce. Nicméně při osobním projetí jsem zjistila, že není příliš bezpečná. I když je na webových stránkách upozornění, že je na trase občas nutné přejet po komunikaci, ve skutečnosti je to tak, že celkem velký úsek cesty vede přímo po komunikaci, která byla navíc nejen nepříliš sjízdná pro bruslaře, ale především hojně využívána jejími uživateli a to hlavně kamiony. Druhý kámen úrazu byl v nepřehledném značení trasy. V těchto ohledech tedy s uvedenou stránkou nesouhlasím. Souhlasím s ní v délce trasy, kterou uvádí jako 17,3 km a v popisu ohledně možnosti občerstvení, která je v uvedené trase opravdu velká a různorodá. Druhá webová stránka popisuje pouze část této trasy a to úsek Poděbrady – Libice nad Cidlinou. Myslím si, že je to proto, že zbytek trasy není právě příliš vhodný pro in-line bruslení a s tím bych souhlasila. Tento úsek uvádí v rozmezí 4 km a s tím také souhlasím.

7 ZÁVĚR

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou podmínek pro rekreační jízdu na in-line bruslích ve Středočeském kraji spojenou s kulturně-poznávací složkou turistiky. Teoretická část je zaměřena na historii in-line bruslení, současný vývoj, rozdělení do různých kategorií dle specifických prvků a charakteristiku turistiky.

Bylo zjištěno, že i přesto, že tento sport je považován za celkem mladý, existuje mnoho publikací zabývajících se in-line bruslením. Publikace podrobně rozepisují různá výše zmíněná témata, ale věnují se také technice a metodice vyučování in-line bruslení, což určitě ocení každý bruslař začátečník nebo ten, kdo se chce o bruslení dozvědět více.

Cílem této práce bylo zmapovat in-line trasy nacházející se ve Středočeském kraji, analyzovat podmínky pro jízdu na in-linech a ty nejdelší trasy osobně projet a podrobně charakterizovat.

Bylo zjištěno, že celkově v České republice nejsou tak dobré podmínky jako v zahraničí, kde mají trasy i několik desítek kilometrů a že ani úroveň tras není tak dobrá, jak by mohla být. Nicméně i tak bylo ve Středočeském kraji zaznamenáno 67 tras vhodných k in-line bruslení v celkové délce 224,2 km.

Trasy byly zařazeny do tří kategorií podle své délky a přihlíželo se na to, aby byly vhodné k provozování in-line bruslení. To proto, že většina tras pro bruslení vede po cyklotrasách, na kterých jsou i cyklostezky. A právě tyto cyklostezky, což jsou zpevněné, zpravidla asfaltové cesty, jsou vhodné pro in-line bruslení. Kromě délky tras se také přihlíželo i na další parametry, především na kvalitu povrchu, šířku trasy, bezpečnost nebo možnost odpočinku či občerstvení.

Námi definované trasy byly rozděleny do tří kategorií: trasy krátké měly od 1 do 3 kilometrů a ve Středočeském kraji se jich nachází 49. Trasy střední měly od 3 do 10 kilometrů a ve Středočeském kraji se jich nachází 14 a konečně trasy dlouhé, v délce 10 a více kilometrů jsou ve Středočeském kraji 4. U těchto dlouhých a středních tras jsou v práci pro lepší přehlednost přiloženy mapy.

Tyto čtyři trasy byly osobně projety a podrobně charakterizovány a bylo u nich sledováno mnoho parametrů rozhodujících o jejich vhodnosti pro in-line bruslení na dlouhých trasách.

Jedním z úkolů práce bylo navrhnout celodenní výlet, který by splnil všechny složky turistiky. Složku odborně-technickou, pohybovou a kulturně-poznávací. Byla vybrána trasa Poděbrady – Nymburk – Poděbrady, která měla v celé své délce 19 km.

Tato práce splnila svůj cíl i úkoly a mohla by být dobrým průvodcem pro každého nadšeného bruslaře.

POUŽITÁ LITERATURA

1. BERGEROVÁ, K. *Turistika*. Praha: Slovart, 2008. ISBN 978-80-7391-068-6.
2. COOPER, G. *Outdoors with young people*. Lyme Regis: Russell House Publishing, 1998. ISBN 1-898924-24-4.
3. ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací- Cyklistická doprava*. Praha: Český normalizační institut, 2006. 128 s.
4. EDWARDS, CH., *Abeceda INLINE bruslení- průvodce jízdou na in-line bruslích*. Praha: Ikar, 1996. ISBN 80-7202-058-7.
5. HARJUNG, M., ATHANASIADIS, A. *Kolečkové brusle- sport a zábava pro každého*. Bratislava: Příroda, 1996. ISBN 80-07-00843-8.
6. HENDL, J. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. 2. vyd. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-80-7367-485-4.
7. HIGHAM, J., HINCH, T. *Sport and tourism: globalization, mobility and identity*. Oxford: Elsevier, 2009. ISBN 978-0-7506-8610-5.
8. HRSTKOVÁ, M. *Výstavba in-line stezek v Brně a možnosti jejího financování*. Brno, 2010. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta.
9. CHALMERS, A., *In-line brusle- pohled do světa in-line bruslení od úplných začátků až po rychlobruslení*. Havlíčkův Brod: Fragment, 1999. ISBN 80-7200-245-7.
10. JUNGER, J. a kol. *Turistika a športy v přírodě*. Prešov: Prešovská univerzita v Prešove, 2002. ISBN 80-8068-097-3.
11. KOHOUTEK, R., *Základy užité psychologie*. Brno: Cerm, 2002. ISBN 80-214-2203-3.
12. KUBAN, J., KIRCHNER, J., LOUKA, O. *Inline bruslení*. Praha: Grada, 2004. ISBN 80-2470848-5.
13. LADIG, G., RÜGER, F. *Inline bruslení*. České Budějovice: KOPP, 2003. ISBN 80-7232-198-6.
14. LINDEROVÁ, I., SCHOLZ, P., MUNDUCH, M. *Úvod do metodiky výzkumu*. Jihlava: Vysoká škola polytechnická, 2016. ISBN 978-80-88064-23-7.

15. MIŠIČKOVÁ, L. *Škola inline bruslení- krok za krokem*. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-3072-1.
16. NEUMAN, J. a kol. *Turistika a sporty v přírodě*. Praha: Portál, 2000. ISBN 80-7178-391-9.
17. PODHORSKÝ, M. *Středočeský kraj a Praha*. Praha: Freytag & Berndt, 2002. ISBN 80-7316-031-5.
18. PROCHÁZKA, J., *Inline bruslení bezpečně*. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3331-9.
19. PUBLLOW, B. *Speed on skates*. USA: Human kinetics, 1999. ISBN 0-88011-721-4.
20. REICHERT, J., KREJČÍŘ, J. *Jak dokonale zvládnout inline bruslení*. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1534-1.
21. RYCHTECKÝ, A., FIALOVÁ, L. *Didaktika školní tělesné výchovy*. 2. vyd. Praha: Karolinum, 1998. ISBN 80-7184-659-7.
22. SEBERA, M. *Vybrané kapitoly z metodologie*. Brno: Masarykova univerzita, 2012. ISBN 978-80-210-5966-5.
23. SCHAAROVÁ, B., PLATENOVÁ, P. *Bodytraniiner: Bruslíme na inlinech*. Praha: Ivo Železný, 2004. ISBN 80-237-3763-5.
24. SURYNEK, A., KOMÁROVÁ, R., KAŠPAROVÁ, E. *Základy sociologického výzkumu*. Praha: Management Press, 2001. ISBN 8072610384.
25. ŠVAŘÍČEK, R., ŠEĐOVÁ, K. a kol. *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. 2. vyd. Praha: Portál, 2014. ISBN 978-80-262-0644-6.

Internetové zdroje:

1. Co je to? [online]. c 2017 [cit. 2017-07-08]. Dostupné z: <http://cojeto.superia.cz/ruzne/cyklostezka.php>
2. Cyklistika Krnov pro všechny [online]. c 2017 [cit. 2017-07-08]. Dostupné z: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cyklainformace/prava-a-povinnosti-na-cyklostezkach.html>

3. Cyklodoprava [online]. c 2010 [cit. 2017-07-08]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/infrastruktura-technicka-literatura-era-tp-2-typologie-cyklostezek/>
4. Český svaz kolečkového bruslení [online]. c 2012 [cit. 2017-07-08]. Dostupné z: <http://www.cskb-inline.cz/historie>
5. Inline aerobic [online]. c 2015 [cit. 2017-07-31]. Dostupné z: <http://www.inlineaerobic.cz/bruslarske-stezky/stredocesky-kraj/>
6. Inline-Online- vše o inline bruslení [online]. c 2017 [cit. 2017-08-03]. Dostupné z: <http://www.inline-online.cz/taxonomy/term/61>
7. JERSÁKOVÁ, J. Literární rešerše. Katedra biologie ekosystémů [online]. c 2017 [cit. 2017-07-31]. Dostupné z: http://kbe.prf.jcu.cz/sites/default/files/diplomky/Literarni_reserse.pdf
8. Plzenskonakole [online]. c 2016 [cit. 2017-07-08]. Dostupné z: <http://www.plzenskonakole.cz/cz/cyklostezka-nebo-cyklotrasa-jaky-je-v-tom-rozdil-134.htm>
9. Server o inline bruslení v regionech [online]. c 2014 [cit. 2017-08-03]. Dostupné z: <http://www.nabruslich.cz/index.php?kraj=10&rubrika=&lokalita=&Stredocesky-kraj>
10. Středočeský kraj [online]. c 2017 [cit. 2017-07-08]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/kraj>
11. Svět koleček- vše ze světa in-line na jednom místě [online]. c 2017 [cit. 2017-08-03]. Dostupné z: <http://svetkolecek.cz/category/kde-bruslit/inline-trasy-ve-strednich-cechach>
12. Videotrasy [online]. c 2015 [cit. 2017-08-03]. Dostupné z: <https://www.livetouring.com/cs/country/czech-republic/type/inline/#bounds=48.134,10.44,51.383,18.9&zoom=7&length=0,13>
13. Výlety a zábava s dětmi [online]. c 2017 [cit. 2017-08-03]. Dostupné z: <http://www.vylety-zabava.cz/inline>
14. Mapy [online]. c 2017 [cit. 2017-08-17]. Dostupné z: www.mapy.cz

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam obrázků

| | |
|--|----|
| Obrázek 1 Mapa Kozíčín – Láz | 32 |
| Obrázek 2 Mapa Zdice – Popovice | 33 |
| Obrázek 3 Mapa Beroun – Srbsko | 33 |
| Obrázek 4 Mapa Rakovník – Pustověty | 34 |
| Obrázek 5 Mapa Kamenné Žehrovice – Tuchlovice | 35 |
| Obrázek 6 Mapa Kralupy nad Vltavou – Dolánky | 36 |
| Obrázek 7 Mapa Lužec nad Vltavou – Hořín | 37 |
| Obrázek 8 Mapa Hořín – Horní Počáply | 38 |
| Obrázek 9 Mapa Kostelec nad Labem – Lázně Toušeň | 39 |
| Obrázek 10 Mapa Mladá Boleslav | 41 |
| Obrázek 11 Mapa Benátky nad Jizerou – Zdětín u Chotětova | 42 |
| Obrázek 12 Mapa Bakov nad Jizerou (Malá Bělá) – Debř | 43 |
| Obrázek 13 Mapa In-line park Bezděz | 44 |
| Obrázek 14 Mapa Písty – Nymburk | 45 |
| Obrázek 15 Mapa Drahelice – Nymburk | 45 |
| Obrázek 16 Mapa Poděbrady – Nymburk – Poděbrady | 46 |
| Obrázek 17 Mapa Poděbrady – Kolín | 48 |
| Obrázek 18 Mapa Čáslav | 49 |
| Obrázek 19 Mapa Horní Počernice – Mstětice | 50 |
| Obrázek 20 Mapa Červený Újezd – Chýně – Ptice | 51 |
| Obrázek 21 Mapa Nymburk – památky | 54 |
| Obrázek 22 Mapa Poděbrady – památky | 55 |

Seznam tabulek

| | |
|---|----|
| Tabulka 1 Charakteristika in-line tras | 30 |
| Tabulka 2 Trasa Hořín – Horní Počáply | 38 |
| Tabulka 3 Trasa Kostelec nad Labem – Brandýs nad Labem – Lázně Toušeň | 40 |
| Tabulka 4 Trasa Poděbrady – Nymburk – Poděbrady | 47 |
| Tabulka 5 Trasa Poděbrady – Kolín | 48 |
| Tabulka 6 Počet tras v okresech | 52 |

Seznam grafů

| | |
|-------------------------------|----|
| Graf 1 Trasy v okresech | 52 |
|-------------------------------|----|