

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
FAKULTA TĚLESNÉ KULTURY

**IN-LINE BRUSLENÍ JAKO VOLNOČASOVÁ
AKTIVITA V REGIONU ORLICKO-TŘEBOVSKO**

Diplomová práce
(bakalářská)

Autor: Šárka Klusáková,
Rekreologie – management volného času
Vedoucí práce: Mgr. Rudolf Rozsypal
Olomouc 2012

Jméno a příjmení autora: Šárka Klusáková

Název diplomové práce: In-line bruslení jako volnočasová aktivita v regionu Orlicko-Třebovsko

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Rudolf Rozsypal

Rok obhajoby diplomové práce: 2012

Abstrakt:

Cílem bakalářské práce je dle teoretických východisek, praktických znalostí a zkušeností a jednání se zástupcem Svazku obcí Regionu Orlicko-Třebovsko analyzován současný stav využívání cyklostezek pro in-line bruslení ve volném čase obyvatel a návštěvníků v Orlicko-Třebovském regionu. V praktické části práce jsou na základě výsledků z dotazníkového šetření vytvořeny závěry a konkrétní opatření zjištěných nedostatků. Jsou navrženy nové možnosti pro zlepšení kvality a bezpečnosti cyklostezek z pohledu in-line bruslaře.

Klíčová slova:

In-line bruslení, cyklostezka, pohybová aktivita, volný čas, životní styl, rekreace, zdraví, region Orlicko-Třebovsko

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Šárka Klusáková

Title of the master thesis: In-line skating as a leisure activity in the region called Orlicko-Třebovsko

Department: Department of Recreationology

Supervisor: Mgr. Rudolf Rozsypal

The year of presentation: 2012

Abstract:

The aim of this thesis is to analyze the current state of bicycle trails used for in-line skating in free time of residents and visitors according to the theoretical background, practical knowledge, experience and discussions with the representative associations of municipalities called Region Orlicko-Třebovsko. The practical part is based on the results of the survey. There are formed conclusions and suggested concrete measures of identified deficiencies. There are formed new options to improve the quality and safety of bicycle trail from view of in-line skaters.

Keywords:

In-line skating, bicycle trail, physical activity, leisure time, lifestyle, recreation, health, region called Orlicko-Třebovsko

I agree the thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně pod vedením Mgr. Rudolfa Rozsypala, uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a dodržovala zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 30. 4. 2012

.....

Děkuji vedoucímu práce Mgr. Rudolfu Rozsypalovi za spolupráci, pomoc a cenné rady, které mi poskytl při zpracování mé diplomové práce. Dále děkuji Pavlu Neumeisterovi za ochotu a čas při poskytování informací.

OBSAH

1	ÚVOD	8
2	SYNTÉZA POZNATKŮ	9
2.1	Rekreace	9
2.2	Volný čas	10
2.3	Životní styl	11
2.4	Pohybová aktivita	12
2.5	In-line bruslení	12
2.5.1	Historie a vznik in-line bruslení	13
2.5.1.1.	Vývoj ve světě	14
2.5.1.2.	Vývoj v České republice	15
2.5.2	Základní typy in-line bruslí	15
2.5.3	Vliv in-line bruslení na zdraví člověka	18
2.6	Charakteristika region Orlicko-Třebovsko	20
2.6.1	Možnosti trávení volného času na Orlicko-Třebovsku	20
2.6.2	Památky a zajímavosti v regionu	22
2.7	In-line bruslení v regionu Orlicko-Třebovsko	23
2.7.1	Popis jednotlivých cyklostezek	24
2.7.1.1.	Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Letohrad	24
2.7.1.2.	Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (Chocěň)	26
2.7.1.3.	Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Česká Třebová	28
3	CÍLE PRÁCE	30
4	METODIKA	31
4.1	Metody	31
4.2	Techniky	32
5	VÝSLEDKY	34
5.1	Dotazníkové šetření	34
5.2	SWOT analýza	41
6	DISKUSE	43
6.1	Dotazníkové šetření	43
6.2	SWOT analýza	45
6.3	Návrhy na zlepšení	46
7	ZÁVĚR	53

8	SOUHRN.....	54
9	SUMMARY.....	55
10	REFERENČNÍ SEZNAM	56
11	SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ	58
12	PŘÍLOHY	60

1 ÚVOD

Od nepaměti je pohyb součástí lidského života. V minulosti byl pohyb pro člověka nepostradatelnou složkou každého dne proto, aby mohl vůbec přežít. V dnešní době plné technických vymožeností a sedavého životního stylu už pohyb není pro člověka tak potřebný a to má za následek zhoršující se zdravotní stav obyvatelstva. Aby člověk vykonával alespoň přiměřenou denní pohybovou aktivitu, je zapotřebí mu k tomu poskytnout určité příležitosti.

Jednou z možností, jak vykonávat přiměřenou denní aktivitu, je jízda na in-line bruslích. In-line bruslení zaznamenalo v posledních letech velký „boom“ a stalo se trendem aktivního trávení volného času. Aby člověk mohl plně využívat výhod spojených s in-line bruslením, je k tomu zapotřebí kvalitní a upravený povrch. Proto se na mnoha místech v České republice začalo s budováním cyklostezek, které jsou vhodné i pro in-line bruslaře.

Jedním z těchto míst je i region Orlicko-Třebovsko, který se stal během několika posledních let velmi atraktivním regionem z pohledu aktivní rekreace, díky vybudování sítě kvalitních cyklostezek.

V této bakalářské práci se zabývám analýzou současné stavu využívání cyklostezek ve volném čase in-line bruslařů. Cyklostezky se v regionu Orlicko-Třebovsko začaly budovat od roku 2007 a od té doby se počet in-line bruslařů na cyklostezkách zvyšuje. Jelikož i já aktivně využívám tyto cyklostezky a z mého pohledu zde vidím určité nedostatky, rozhodla jsem se zjistit názor i ostatních in-line bruslařů.

V teoretické části práce se seznámíme s pojmy, které s volným časem, in-line bruslením a pohybovou aktivitou úzce souvisí a které nám objasní význam a smysl aktivního trávení volného času prostřednictvím in-line bruslení.

V praktické části se budu zabývat rozbořem získaných informací z dotazníkového šetření, které mimo jiné zahrnuje identifikaci případných nedostatků na in-line stezkách. Výsledkem práce bude vyhodnocení stávající situace a navržení konkrétních opatření pro zlepšení kvality a bezpečnosti cyklostezek z pohledu in-line bruslaře.

2 SYNTÉZA POZNATKŮ

2.1 Rekrece

Rekreace má v životě člověka svou nezastupitelnou funkci a své místo. Její hlavní podstata tkví především v regeneraci a obnově sil. Slovo rekreace vzniklo z překladu latinského slova „*re*“ a „*creare*“, kde „*re*“ znamená znovu či opět a „*creare*“ tvořit či vyrábět, z čehož vyplývá, že význam tohoto slova je „obnovení, znovuvytvoření, návrat do předešlého stavu“. Rekrece tedy nejenom kompenzuje ztrátu energie v průběhu konání nezbytných činností, ale snaží se i o zlepšení výchozí pozice pro opětovnou činnost. (Hodaň & Dohnal, 2008)

Slepičková (2005, 35) charakterizuje rekreaci „jako tělesnou a duševní činnost, jíž se lidé věnují ve svém volném čase pro radost, osvěžení, posílení a odpočinek. Tato činnost závisí jak na samotném jedinci, tak na společenském prostředí, v němž se uskutečňuje“.

Rekreace je důležitou součástí našeho života, protože má dominantní vazbu na regeneraci našich sil, která může být pasivní či aktivní. „Pasivní regenerace je biologicky nezbytná (pasivní odpočinek je nutný), zatímco aktivní regenerace je individuálně i společensky žádoucí“ (Hodaň & Dohnal, 2008, 15). Z toho vyplývá, že pasivní odpočinek je pro náš život a organizmus nezbytností každého dne, i když si to někdy neuvědomujeme, a bez ní bychom nemohli příliš fungovat. Kdežto regenerace aktivní má vyšší účinnost a patří do ní činnosti, které mají zábavné, prožitkové, regenerativní či rozvojové funkce. Tato aktivní regenerace je nejčastěji vykonávána ve volném čase člověka.

Rekreace se dělí na:

- Kulturně-uměleckou – týká se hudby, výtvarného umění, filmu či divadla. Může být realizována formou pasivního přijímání podnětů či aktivní tvorby uměleckých hodnot.
- Intelektuální – je zaměřena na zvyšování množství vědomostí převážně ve vědeckých či uměleckých oborech.

- Sociální – jde především o vytváření sociálních vztahů, kontaktů či skupin se zaměřením na vzájemné intelektuální a citové obohacování.
- Zájmovou – představuje různorodou činnost zájmů (např. sběratelství, pěstitelství, výroba, kutilství, chalupaření).
- Pohybovou - vzniká tehdy, když se složka pohybová stává dominantní a může být tedy součástí všech předchozích.

(Hodaň & Dohnal, 2008)

2.2 Volný čas

Každý člověk disponuje určitým množstvím volného času, který může být naplněn různými zájmovými, odpočinkovými, regeneračními činnostmi, ale i činnostmi, které jsou nezbytné a je potřeba je vykonávat. Hodaň (2007, 160) uvádí, že „celkový čas, se kterým disponujeme je dělen na čas pracovní (ve kterém vykonáváme svoje profesní a sociální role, přinášející ekonomický efekt), mimopracovní (ve kterém vykonáváme ostatní sociální role, sice bez ekonomického efektu, ale nezbytného charakteru) a zbývající čas volný, se kterým disponujeme zcela podle vlastní vůle a bez jakéhokoliv ekonomického prospěchu“. Každý jedinec naplňuje svůj volný čas podle svých individuálních preferencí, které vyplývají ze životního stylu konkrétního jedince.

Vnímání volného času se s vývojem společnosti mění. Dříve lidé chápali volný čas jako zbytek dne, kdy nepracovali. Využívali ho k domácím pracím, což ale nemůžeme považovat za aktivní využití volného času. Dávali přednost své práci před volným časem a byla pro ně důležitější vidina výdělku než času, který jim „nic nepřinese“. Postupem času si ale lidé začali uvědomovat důležitost odpočinku, regenerace a seberealizace. Začali také více vnímat smysl prožitku a aktivně naplněného života. (Važanský & Smékal, 1995)

Je zjevné, že v minulosti naši předkové vnímali volný čas viditelně odlišněji, než ho vnímáme teď. Dnešní doba klade větší důraz na volný čas, jehož rozsah se stále zvětšuje. Lidé si začínají více všimnout svých tužeb, přání, svého zevnějšku a od toho se odvíjí i touha, u každého individuálně specifická, o vlastní prožívání volného času.

Způsob trávení volného času je na základě vlastního svobodného rozhodnutí, kdy jedinec nemá žádné povinnosti vůči práci, rodině ani vůči sobě. Vykonává v něm činnosti, které mu přinášejí radost, uspokojení, odpočinek nebo rozvoj osobnosti.

2.3 Životní styl

Součástí skupiny či populace jsou jednotliví členové, kteří tuto skupinu utvářejí. A právě jednotlivce se týká životní styl. Můžeme ho též nazvat jako individualizovaný životní způsob. Pojmeme životní styl podle Hodaně a Dohnala (2008, 90) „je označován způsob, jak se člověk vyjadřuje a chová, jak se aktivně chápe svých úkolů v životě a jak se začleňuje do společenského dění. Odráží se v něm zaměření člověka na různé osobní i společenské cíle, o jejichž dosažení usiluje, i jeho celkový životní projekt vývoje sebe sama, své rodiny i skupin, do nichž je zapojen“.

Obecně je možné říci, že každý člověk má svůj jistý životní styl, každý vykonává nějaké činnosti, každý má určité hodnoty, každý je napojen do nějakých sociálních sítí a určitým způsobem tráví svůj volný čas. Existují ovšem značné rozdíly v tom, jak dané činnosti vykonává konkrétní člověk, jaké preferuje hodnoty, jak vypadají jeho sociální vazby, čím speciálně tráví svůj volný čas.

Životní styl se během života pomalu utváří a formuluje do určité podoby, aniž bychom si to nějak blíže uvědomovali. Životní styl se promítá do sféry práce, bydlení a volného času, promítá se v něm celý náš život a vypovídá o kvalitě našeho života i o kvalitě nás samých. V dnešní době se užívají výrazy, jako jsou např. aktivní či zdravý životní styl, který se soustředí na zdraví lidí, na jeho zlepšování a upevňování, a též na zvyšování fyzické kondice. Lidé toto všechno mají v jakémsi povědomí, ale nedokáží vytvořit vlastní iniciativu a vlastní energii k činnostem, které by jejich zdraví zlepšovaly. Jedním z nejdůležitějších prostředků, které vedou ke zlepšování zdravého životního stylu a vůbec vedení kvalitního a zdravého života, je pohybová aktivita, jelikož žádný jiný prostředek nemá na zdraví a kvalitu života takový vliv. (Stejskal, 2004)

2.4 Pohybová aktivita

Pohyb je pro člověka nedílnou součástí jeho každodenního života. Jak uvádí Dohnal (2002, 18) „pohyb je základním způsobem lidské existence“. Již od počátku lidské existence, kdy člověk pocítil potřebu se o sebe postarat proto, aby přežil, k tomu využíval právě především pohyb. Dohnal a kolektiv (2009, 166) konstatují, že „vývojově je organismus člověka adaptován na každodenní vykonávání přiměřené PA z dob, kdy byli naši předkové lovci a sběrači“. Proto je potřeba i v dnešní době vykonávat přiměřenou pohybovou aktivitu, která je důležitá pro zachování a upevňování zdraví člověka.

Tělesný pohyb můžeme označit jako základní projev života člověka, ale je třeba si uvědomit, že se jedná o pohyb specifický. Pohyb ve své podstatě obsahuje všechny procesy odehrávající se jak v přírodě, tak ve společnosti. Z nekonečného množství forem výskytu lze pohyb dělit do různých skupin. Nejčastěji se ale uvádí dělení do tří základních skupin – mechanický, biologický a společenský. Pohyb mechanický (nejnižší řád) se týká pouze neživé hmoty, pohyb biologický živých organismů a pohyb společenský (nejvyšší řád) se týká člověka. Mezi těmito skupinami nejsou určeny přesné hranice, ale jak tomu bývá i v přírodě, pohyby vyššího řádu podléhají zákonitostem pohybů řádu nižšího. (Hodaň, 1997)

2.5 In-line bruslení

In-line bruslení je v dnešní době velmi populárním sportem, i když se dá říci, že poměrně mladým, přesto se dostal do povědomí lidí celkem rychle. Nyní je in-line bruslení „druhem sportu, umožňujícím množství variací: od jednoduchého bruslení po akrobacii ve volném stylu a kolektivní druhy sportu jako hokej“ (Harjung & Athanasiadis, 1996, 7).

Výhody in-line bruslení:

- Jízdu na in-line bruslích může provozovat prakticky každý od profesionálních sportovců, přes rekreační jezdce až po děti a seniory.

- Na rozdíl od jiných sportů nezatěžuje tolik naše tělo a klade menší důraz na klouby a umožňuje i snadnější pohyb než např. běh, který je pro některé jedince obtížný. Posiluje kardiovaskulární systém, zlepšuje fyzickou kondici, pohyblivost těla a je dobrým způsobem pro redukci váhy.
- Je velice flexibilní v tom smyslu, že nejsme omezeni určitým časem, kdy činnost provozovat a můžeme vyrazit na in-line brusle kdykoli se nám zachce. Těž nejsme omezeni místem, protože na in-line bruslích se dá jezdit také téměř kdekoli, pokud je povrch jenom trochu rovný (např. silnice, chodníky). Samozřejmě je nespornou výhodou, pokud je poblíž místa bydliště vhodná cyklostezka.
- Může se provozovat ve skupině a to např. s přáteli, s rodinou, nebo samostatně, pokud člověk rád provozuje činnosti individuálně, což je také jedna z dobrých variant.
- Jsou vhodnou variantou v letních měsících jako tréninkový nástroj pro sportovce.
- Dále se dají in-line brusle použít i jako dopravní prostředek a tím využít třeba cestu do práce ke zlepšení vlastního zdraví, ale i ke zlepšení životního prostředí tím, že nepojedeme autem.

2.5.1 Historie a vznik in-line bruslení

Samotný prapůvod bruslení mimo led sahá do doby, kdy lidé používali běžné lední brusle. Začali mít touhu a chuť jezdit i v období, kdy led není. První takovéto pokusy vytvořit konstrukci, která by se svojí ovladatelností co nejvíce blížila ledním bruslím, vznikly v Evropě zhruba před 250 lety. (Kuban, Kirchner & Louka, 2004)

Za domovskou zemi kolečkových a později i in-line bruslí se tedy považuje Evropa, i když převážná většina lidí by si spíše mohla myslet, že se poprvé objevily v USA. Ovšem masový rozvoj in-line bruslení, jako ho známe dnes, nastal právě ve Spojených státech a odtud se rozšířil do celého světa.

2.5.1.1. Vývoj ve světě

- V roce 1760 muzikant, výrobce hudebních nástrojů a vynálezce mechanických zařízení, Belgičan John Joseph Merlin, sestrojil konstrukci bruslí s kovovými kolečky. Historické prameny uvádějí, že se zúčastnil jednoho maškarního plesu, kde hrál na housle a při tom se pohyboval na bruslích. Bohužel tato konstrukce bruslí se nedala vůbec ovládat.
- Francouz Jean Garcin vymyslel jinou konstrukci bruslí, na kterou získal v roce 1815 první patent.
- Roku 1819 získal Monsieur Petitbled první patent na brusle, které měly kolečka v jedné řadě tedy „in-line“. Petitbled tvrdil, že se na jeho konstrukci bruslí dá jezdit stejně jako na ledě, ale skutečnost potvrdila pravý opak, protože jejich ovladatelnost byla takřka nemožná.
- V roce 1823 Angličan R. J. Tyers vynalezl typ bruslí, které měly pět koleček v jedné řadě, přičemž prostřední kolečko bylo ze všech největší. Uvádí se, že tyto brusle jsou předchůdci těch dnešních.
- V roce 1863 sestrojil Američan James Plimpton kolečkové brusle, které měly dvě kolečka vpředu a dvě vzadu, říkalo se jim též nakláněcí. Tyto kolečkové brusle avšak úplně vytlačily na dlouho dobu jednořadové brusle, protože dvouřadové brusle byly lépe ovladatelné a daly se na nich dělat i různé figury. Plimpton dokonce v New Yorku otevřel bruslařský klub.
- V 2. polovině 20. století přišel na scénu Scott Olson, který se živil jako hokejista. Při svých letních trénincích začal postrádat pocit jízdy na bruslích, a tak si v obchodě zakoupil staré kolečkové brusle a se svým bratrem Brennanem je upravili do podoby, kterou známe a používáme dnes. Koncepti těchto bruslí a továrnu na jejich výrobu od Olsona koupil obchodník Bob Naegele z Mineapolis a přejmenoval je na Rollerblade.

(Kuban, Kirchner & Louka, 2004)

2.5.1.2. Vývoj v České republice

První brusle, které se do bývalého Československa dostaly, měly dvě řady koleček s konstrukcí bez vlastní boty, ale běžná obuv se k bruslím připevňovala pomocí pásků. Tyto brusle byly vyráběny jak pro dospělé, tak pro děti, ale používaly je téměř výhradně pouze děti, i z toho důvodu, že byly velmi stabilní. Bohužel tyto brusle se nevyráběly z příliš dobrého materiálu, který se rychle opotřebil.

Do České republiky se in-line brusle, jak je známe dnes, dostaly až na začátku 90. let minulého století, kdy byly in-line brusle používány spíše jen k jízdě ve skateparcích. Pro širokou veřejnost totiž nebyly tolik atraktivní hlavně pro jejich pořizovací cenu, absenci míst, kde by se dalo bezpečně a kvalitně jezdit a kvůli jejich stále ještě ne moc pohodlnému ovládnutí k rekreačnímu využití. Až na přelomu tisíciletí zaznamenalo in-line bruslení výraznější nástup. Velkým podílem k tomu přispělo i budování cyklostezek po celé České republice, protože jejich povrch byl ideální pro jízdu na in-line bruslích a bruslaři již nebyli omezováni pouze na jízdu po nebezpečné silnici.

V průběhu 90. let se jízda na kolečkových bruslích stává čím dál tím víc populárnější a jejich invaze do povědomí nejen sportovců, ale i široké veřejnosti byla nevyhnutelná. Brusle se rok od roku začaly vylepšovat, aby splňovaly nároky na funkčnost a zároveň na pohodlí. In-line brusle se rychle rozšířily i do ostatních zemí a v této souvislosti byla v roce 1991 založena Mezinárodní asociace in-line bruslení (The International In-line Skating Association – IISA). „Jejím cílem je propagovat in-line bruslení jako rekreační aktivitu, způsob dopravy, zdravotní a kondiční tréninkovou aktivitu a soutěžní sport“ (Kuban, Kirchner & Louka, 2004, 13).

2.5.2 Základní typy in-line bruslí

Na in-line bruslích se dá provozovat celá řada různých aktivit a sportů jako jsou např. in-line hokej, rychlobruslení, jízda ve skateparcích, kde se dají provádět různé skoky a triky, a v neposlední řadě rekreační jízda na cyklostezkách. Důležité je ale to, že pro každou tuto činnost je zapotřebí použít správný typ bruslí.

Rekreační (fitness) brusle

Tento typ je jedním z nejžádanějších a nejpoužívanějších in-line bruslí, které se využívají k rekreačnímu, sportovnímu i k výkonnostnímu bruslení. Jsou vhodné pro široký okruh bruslařů od začátečníků až po profesionální bruslaře. Výhodou těchto bruslí je to, že se na nich dá v podstatě jezdit téměř kdekoli, jelikož snesou i trochu horší povrch, ale samozřejmě nejideálnější místo na ježdění jsou cyklo (in-line) stezky. Jsou využívány hlavně k rekreační jízdě, kterou můžeme provozovat téměř kdokoli a v jakémkoli věku. Jsou vhodné ke zlepšení fyzické či duševní kondice nebo redukci váhy. Tyto brusle se vyznačují měkkou pohodlnou botou, která je zasazena do plastovo-hliníkové konstrukce sahající až ke kotníku, aby v ní byla noha co nejstabilnější. Jako převážná většina in-line bruslí mají čtyři kolečka o průměru od 78 do 84 mm. Čím mají brusle větší kolečka, tím může bruslař vyvinout větší rychlost, ale zároveň jsou také hůře ovladatelná.

Maratonské brusle

Jedná se v podstatě o fitness brusle s tím rozdílem, že mají kolečka s průměrem 90 – 100 mm, které umožňují svižnější jízdu (průměrný jezdec až 20 km/h, špičkový jezdcí až 40 km/h) a mohou se na nich překonávat větší vzdálenosti. S tím také souvisí to, že mají větší rám na kolečka a také někdy může bota sahat pouze ke kotníkům. Tyto brusle jsou vhodnější již pro pokročilejší jezdce.

Rychlobruslařské (speed) brusle

Závodní kolečkové brusle určené pro jízdu na speciálních závodních oválech či drahách. Vyznačují se nízkou botou z velmi pevného materiálu a s delším rámem na kolečka, která mají průměr 100 – 110 mm. Tento typ bruslí není rozhodně vhodný pro začátečníky i díky menší stabilitě a velké rychlosti.

Disciplíny, které se na těchto závodních bruslích konají, jsou sprint, maraton, short track a sjezd. (Ladig & Rüger, 2003)

Aggressive brusle

Tyto brusle jsou určeny pro skoky přes překážky, různé triky, skluzy po zábradlí či jízdu na U-rampě. Skelet brusle je z velmi odolného plastu, kolečka jsou menší (50 –

60 mm), plochá a také velmi odolná. Brusle jsou velmi pevné a velmi dobře ovladatelné a jde s nimi jednoduše měnit směr. Jsou určeny převážně k jízdě ve skateparcích a na krátké vzdálenosti. (Mišičková a kol., 2009)

Freestyle brusle

Tyto brusle jsou kombinací typu bruslí fitness a aggressive a jsou převážně pro vyspělé a zdatné bruslaře. Vyznačují se pevnou botou, jejíž zadní a přední kolečka jsou o něco menší kvůli lepší ovladatelnosti. Na tomto typu bruslí se převážně tančí či jezdí slalom. (Procházka, 2010)

Off-road brusle

Speciální kolečkové brusle jsou určeny pro jízdu terénem, kdy jezdec nemusí využívat pro jízdu pouze asfaltové stezky, ale i lesní cesty. Důležité u tohoto typu bruslí je jejich konstrukce. Rám pro umístění koleček je oproti běžným bruslím o dost delší a jsou na něm umístěna dvě nafukovací kolečka o průměru okolo 165 mm.

K jízdě na off-road bruslích se mohou použít také speciální hole, kterými se jezdec odráží jako při běžeckém lyžování a může tak spojit i dvě činnosti v jednu. Tento způsob jízdy se nazývá „nordic blading“. Nordic blading se dělí na dva typy – silniční, kdy se speciální hole používají při jízdě na fitness či maratonských bruslích a terénní při jízdě na off-road bruslích. (http://www.carv.cz/letni_lyzovani/nordicblading.htm)

Brusle pro in-line hokej

Brusle pro in-line hokej se vyznačují podobnou botou, jako mají klasické hokejové brusle. Jsou konstruovány tak, aby vydržely silné nárazy, kterým se při hře nevyhneme. Můžeme se také setkat s bruslí vyrobenou z plastu s vnitřní botičkou. Mají krátký rám a velmi dobře se ovládají. Vyznačují se také tím, že mají ložiska s hlubokým uložením kuliček, kvůli rychlým změnám směru. (Kuban, Kirchner & Louka, 2004)

Brusle jsou určeny především pro aktivní hráče in-line hokeje, který se hraje na speciálním povrchu, ale jsou také vhodné pro jízdu na cyklostezkách.

2.5.3 Vliv in-line bruslení na zdraví člověka

V minulosti mohli lidé pocítit účinky na zdraví člověka pouze při bruslení na ledě a to pouze v zimě. Dnes můžeme tento pocit zažít i v letních měsících a to na in-line bruslích. Za velmi krátkou dobu byl zaznamenán masivní nárůst in-line bruslařů v různých odvětvích tohoto sportu. Přesto nejoblíbenějším odvětvím pro širokou veřejnost se ukázalo být rekreační (fitness) bruslení a to díky budování speciálních stezek, které jsou vhodné i pro in-line bruslení. V následujícím textu se tedy budu věnovat nejen pozitivnímu, ale i negativnímu vlivu in-line bruslení na zdraví člověka především z pohledu rekreačního in-line bruslení.

In-line bruslení je z hlediska získávání kondice nejčastěji porovnáváno se dvěma dalšími masově provozovanými sporty a to s během a cyklistikou. Velkou výhodou oproti běhu je to, že při in-line bruslení nejsou tolik namáhány klouby.

Důležité pro zdraví člověka je vykonávat každý den v týdnu minimálně průměrné množství fyzické aktivity. Proto výhodou in-line bruslení je to, že nabízí dostatečné denní množství fyzické aktivity, která je doporučována lékařskými odborníky na sport. In-line bruslení působí pozitivně na zdraví člověka hned z několika důvodů. Pomáhá zlepšovat kardiovaskulární systém, regulovat tělesnou hmotnost, posilovat a formovat svalstvo, zlepšovat fyzickou a duševní kondici či předcházet civilizačním chorobám. Dosažení těchto výhod je založeno z velké části na tom, jaká bude zvolena intenzita jízdy – snadná, střední nebo intenzivní. (Nottingham & Fedel, 1997)

Pro ty, kteří chtějí svoje zdraví zlepšit snížením tělesné hmotnosti, je důležitým ukazatelem kalorický výdej při konkrétních činnostech. „Ten je samozřejmě přímo úměrně závislý na úsilí, s jakým konkrétní činnost provádíme. Budeme-li se např. jednu hodinu pohybovat běžným tempem fitness bruslařů, tj. rychlostí asi 10 km/h, spálíme během této doby asi 350 kalorií (asi 1460 kJ). Pokud ale po tuto dobu vyvineme rychlost, kdy již sledujeme i kondiční ukazatele, tj. asi 16 km/h, bude náš organismus potřebovat 600 kalorií (asi 2500 kJ)“ (Kuban, Kirchner & Louka, 2004, 85, 86).

Pro posílení a zformování svalstva, tzv. anaerobní cvičení, se zase člověk zajímá o to, které konkrétní svalové skupiny jsou sportem posíleny. In-line bruslení je v tomto

směru velmi komplexní činností, při níž jsou využívány svalové skupiny všech hlavních částí těla. Nejvíce jsou samozřejmě zatěžovány svaly v dolních končetinách. In-line bruslením se také dobře formují svaly na bocích a hýždích. „U trupu dominují zádové svaly, především vzpřimovače páteře a trapézový sval. Při aktivní práci paží lze rovněž hovořit o rozvoji těchto svalů“ (Kuban, Kirchner & Louka, 2004, 86).

Zlepšování a udržování si fyzické kondice má pozitivní vliv na zdraví člověka, jak z hlediska výkonnosti člověka, tak z hlediska působení na lidský organismus, které vedou k prevenci civilizačních chorob. V tomto případě je pro člověka velmi důležitý rozvoj kardiovaskulárního (oběhového) a respiračního (dýchacího) systému, na který má in-line bruslení velmi příznivý efekt.

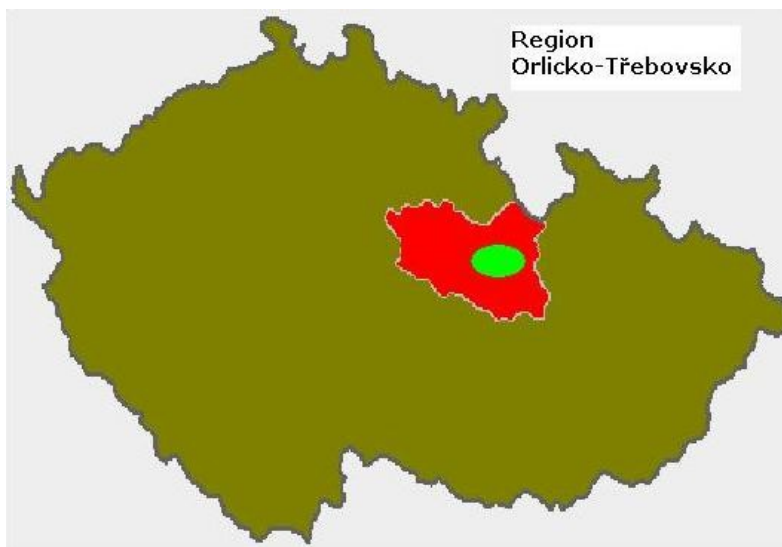
V neposlední řadě má in-line bruslení i příznivý vliv na duševní zdraví člověka. Sportovní aktivita, a tudíž i in-line bruslení, „napomáhá tělu zbavovat se „špatných hormonů“, jako je kortizon, a proudí v nás „dobré“ endorfíny, které se uvolňují do mozku, kde způsobují dobrou náladu a tlumí bolest“ (Mišičková, 2009, 13, 14).

In-line bruslení může přinášet pro bruslaře dva negativní vlivy na jeho zdraví, kterým se dá ale předcházet. Při provozování in-line bruslení a při nesprávné technice může dojít ke zkracování svalstva a nedostatečnému rozvoji pohyblivosti. Proto je pro bruslaře velmi důležité protažení namáhaných částí těla a to před a hlavně po každé jízdě.

Jako při každém jiném sportu, tak i při in-line bruslení je zvýšené riziko přivození si nějakého úrazu. Základním předpokladem pro předejití úrazu je zvládnutí základní techniky bruslení tak, aby se bruslař cítil při jízdě bezpečně. Dalším faktorem pro omezení rizika úrazu je použití bezpečnostních pomůcek jako jsou zápěstní, loketní a kolenní chrániče a helma. V neposlední řadě je povinnost každého bruslaře před tím, než vyjede na stezku, znát pravidla provozu na stezce či silnici.

2.6 Charakteristika region Orlicko-Třebovsko

Region Orlicko-Třebovsko se nachází ve východních Čechách v Pardubickém kraji a rozkládá se přibližně na 290 km² v povodí řek Tiché Orlice a Třebovky. Region spojuje 3 města a 19 obcí a za jeho dva nejvýznačnější zástupce můžeme uvést města Ústí nad Orlicí a Česká Třebová. Region vznikl v roce 1999 za účelem realizace aktivit v oblasti ekonomického rozvoje, rozvoje venkova, kvality života, ochrany životního prostředí, rozvoje cestovního ruchu a propagace regionu. (<http://www.orlicko-trebovsko.cz/cz/o-svazku-obci/>)



Obrázek 1. Mapa regionu Orlicko-Třebovsko

(Zdroj: <http://www.generali.cz/pobocky/pardubicky-kraj>; upraveno pro vlastní potřebu)

2.6.1 Možnosti trávení volného času na Orlicko-Třebovsku

Tato malebná krajina v sobě skýtá nepřeberné množství přírodních krás, turistických zajímavostí a sportovních zážitků. S tím je spojena i široká nabídka nejrůznějších volnočasových aktivit, které se dají v regionu provozovat. Největší koncentraci těchto aktivit nalezneme ve dvou největších městech regionu Ústí nad Orlicí a České Třebové. Velkým lákadlem regionu je i síť cyklostezek, které jsou vhodné jak pro cyklisty, tak pro in-line bruslaře. Tyto cyklostezky jsou také vyhledávány rodinami s dětmi, protože jsou uzpůsobeny pro jízdu i těch nejmenších.

Obyvatelé a návštěvníci Ústí nad Orlicí mohou v letních měsících navštívit aquapark, kde kromě užívání si v bazénech a na tobogánech, nalezneme další úžasné aktivity v podobě beach volejbalového kurtu, vodního fotbalu, letního curlingu na speciálním koberci, kuželek, stolního tenisu, aquazorbingu či mini golfu. V těsné blízkosti aquaparku jsou tenisové kurty, kde se mimo jiné pořádá Mistrovství ČR jednotlivců. Dalším velmi oblíbeným místem pro trávení volného času je areál vodácké tábořiště Cakle, který nabízí spoustu zábavných a sportovních aktivit v malebném údolí řeky Tiché Orlice. Areál je výchozím místem mnoha vodáků, kteří se vydávají do úzkých meandrů řeky Tiché Orlice. A pokud někdo není zrovna vodák a zatouží po sjíždění řeky, není zde problém si zapůjčit kánoe a vydat se se zkušeným průvodcem po řece. Pro ty, kteří raději tráví čas na pevnině, areál nabízí prvotřídní horolezeckou stěnu, vyjížděky na koních, střelbu z luků, hod tomahavkem, lasování, práskání bičem, základy žonglování či chůze na chůdách. Ústí nad Orlicí je také výchozím místem pro cyklisty a in-line bruslaře, kteří vyrážejí na své výlety po Orlicko-Třebovských cyklostezkách, které jsou velkou pýchou regionu. Milovníci pěší turistiky si mohou vyšlápnout po křížové cestě na Andrlův chlum do nadmořské výšky 559 m a zároveň se pokochat dokonalým výhledem po okolí z 52 metrové rozhledny. Asi 7 kilometrů od Ústí nad Orlicí se v obci Hnátnice nachází Golf klub Uno, kde si milovníci golfu mohou zahrát na 9-ti jamkovém hřišti. (<http://www.ustinadorlici.cz/sport-a-turistika/>)

Pravděpodobně největším lákadlem města Česká Třebová je ski areál Peklák, který se tyčí přímo nad městem. V zimních měsících areál nabízí 800 metrů dlouhou sjezdovku červené obtížnosti se snowparkem a v délce 80 metrů sjezdovku pro malé lyžaře. Ski areál je také jedním z výchozích míst pro běžecké tratě. V letních měsících je pro návštěvníky připraven lanový park v krásném prostředí lesa, kde je 33 překážek umístěno ve výšce od dvou do čtrnácti metrů.

V regionu Orlicko-Třebovsko se také nachází unikátní geologické a vodní muzeum v přírodě. Na trase „muzea“ je instalováno 15 naučných tabulí a vzdálenost mezi nimi je možno překonat na kole popřípadě pěšky, jelikož stanoviště jsou od sebe poměrně dost vzdálena. (<http://www.orlicko-trebovsko.cz/cz/geologicke-a-vodni-m/>)

Pro rodiny s dětmi vyrostl v obci Přívrat, nedaleko České Třebové, Pinguin park, kde se dá užít plno zábavy. Pro návštěvníky jsou připraveny atrakce v podobě trampolín, prolézaček, vodních fontánek, šlapacích traktůrků, domečků či aktivních plošin na trénování rovnováhy. Nad parkem se nachází ski areál, který je zaměřen

převážně na rodiny s dětmi a tomu jsou uzpůsobeny i služby. Na své si zde přijdou hlavně začátečníci.

2.6.2 Památky a zajímavosti v regionu

Region Orlicko-Třebovsko nepatří mezi ty největší a nejznámější regiony v České republice, ale i tak má svým návštěvníkům co nabídnout v podobě hradů, kostelů, muzeí či kulturních zajímavostí.

Nejvýznamnější památkou České Třebové a zároveň i celého regionu je románská rotunda sv. Kateřiny z 1. poloviny 13. století (upravovaná v 2. pol. 14. stol.). Je to jediná zchovalá románská rotunda ve východních Čechách. Nad Českou Třebovou se nalézá památné poutní místo a bývalé lázně zvané na Horách. V sousedství stojí překrásná kaple Panny Marie Pomocné a také výletní restaurace. Ve vzdálenosti čtyř kilometrů západně od České Třebové leží vesnice Kozlov, spojovaná především s českým malířem Maxem Švabinským, kterého nám připomíná jeho chaloupka. Také po něm byla pojmenována rozhledna na Kozlovském kopci, odkud je překrásný výhled do okolí. (<http://www.ceska-trebova.cz/turisticke-zajimavosti/d-2081/p1=1917>)

V centru města Ústí nad Orlicí je k vidění hned několik kulturních památek, z těch nejvýznamnějších to jsou kostel Nanebevzetí Panny Marie, socha Nejsvětější Trojice, Roškotovo divadlo či Hernichova vila.

Asi pět kilometrů severovýchodně od Ústí nad Orlicí se nad cyklostezkou směrem na Letohrad tyčí zřícenina hradu Lanšperk z poloviny 13. století. V druhé polovině 19. století byla na bývalé baště postavena pseudogotická kaple Panny Marie, odkud je nádherný výhled na Orlické hory. (David & Soukup, 2003)

V Brandýse nad Orlicí nalezneme hned několik míst, která připomínají pobyt Jana Ámose Komenského v obci. Za nejnavštěvovanější a velmi oblíbené místo je považován přírodní labyrint – bludiště rozkládající se na ploše 35 x 35 m, kde je uprostřed umístěn objekt symbolizující „ráj srdce“. Toto bludiště má připomínat nejvýznamnější dílo J. A. Komenského, které za působení v Brandýse nad Orlicí napsal, a to Labyrint světa a ráj srdce. Naproti bludišti je umístěn pomník J. A. Komenského. (<http://www.brandys-ve-svete.cz/labyrint/labyrint.php>)

2.7 In-line bruslení v regionu Orlicko-Třebovsko

Od roku 2007 se v regionu Orlicko-Třebovsko začalo s výstavbou sítě cyklostezek za pomoci spolufinancování z fondů Evropské unie, které měly kromě cyklistů, sloužit i in-line bruslařům. Jedná se o unikátní projekt vybudování cyklostezek do tří směrů od města Ústí nad Orlicí. První cyklostezka se otevřela v druhé polovině roku 2007 a následně v roce 2008 se otevřely zbylé dvě cyklostezky. Tato síť cyklostezek, vedená malebným údolím podél místních řek, je dlouhá 40 km. Šířka cyklostezek je 2,5 – 3 metry a jejich převážná část vede po rovinách nebo jsou mírně zvlněné. Na trasách se najdou ale i místa, kam mohou vjet motorová vozidla, jsou zde úseky vedené po komunikacích s plným provozem a také se párkrát narazí na železniční přejezd.



Obrázek 2. Síť cyklostezek

(Zdroj: <http://www.vemeste.cz/2010/12/cyklostezky-udolimi-tiche-orlice-a-trebovky/>)

Před vybudováním sítě cyklostezek, které v podstatě velkou měrou napomohly k masivnějšímu rozvoji in-line bruslení v regionu, byly možnosti jízdy na in-line bruslích dosti omezené. Pro rekreační/fitness jízdu se využívaly pouze místní komunikace a chodníky, kde bylo ale riziko střetu s automobilem nebo s chodcem. Pro agresivní jízdu mohli a v dnešní době ještě mohou in-line bruslaři využívat skatepark, který se nachází u aquaparku v Ústí nad Orlicí. V letošním roce 2012 by měl však v Ústí nad Orlicí vyrůst zcela nový krytý skatepark, který by kromě skateboardistů a cyklistů měl sloužit také in-line bruslařům. Ve městě Česká Třebová na místním sídlišti Lhotka se také nachází jeden skatepark, bohužel jeho kvalita není příliš dobrá a pro in-line bruslaře nebezpečná.

V regionu začala od roku 2008 působit organizace HEPA outdoor fitness, která chce prostřednictvím optimálních pohybových aktivit pozitivně ovlivňovat životní styl

a zdraví obyvatel. Jednou z takovýchto pohybových aktivit je i in-line bruslení. (<http://www.hepaoutfit.cz/vize-hepa-outdoor-fitness.html>)

Každé léto se otevírá v Ústí nad Orlicí in-line školička, která je určena dětem, jak začátečníkům, tak pokročilým, které mají zájem ovládat základní techniky in-line bruslení. Pro dospělé jsou v nabídce výukové lekce, kde se účastník naučí rychle a bezpečně bruslit. Organizace HEPA také každý rok pořádá tzv. Bladenights, což jsou organizované noční vyjížďky městem. Může se jich zúčastnit každý, i začátečníci, jelikož tempo jízdy je velmi rekreační. Tyto vyjížďky se staly u in-line bruslařů velmi oblíbené, jelikož je to zase něco jiného než běžná jízda po cyklostezce.

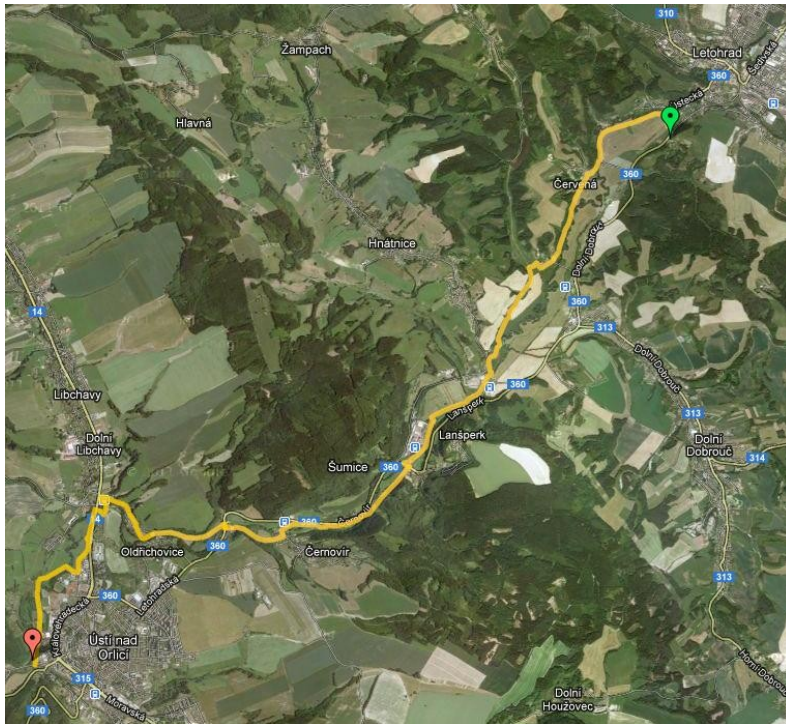
2.7.1 Popis jednotlivých cyklostezek

2.7.1.1. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Letohrad – délka 15 km

Začátek cyklostezky je v Ústí nad Orlicí v ulici Nádražní, kde je úvodních cca 400 metrů po původní, ne příliš rovné cestě, která je vhodná pouze pro cyklisty. Ideální začátek pro in-line bruslaře je od mostu na Bělisku, odkud vede regulérní cyklostezka a jízda je zde velmi pohodlná. Nedaleko Běliska je další vhodné místo pro začátek jízdy a to u aquaparku, kde se nachází také občerstvení s posezením. Dále se cyklostezka napojuje na místní komunikaci, kde se musí překonat jeden železniční přejezd, a proto zde musí být bruslaři velmi opatrní. Poté se cyklostezka napojuje na komunikaci, kde je vjezd povolen pouze dopravní obsluze a jejíž kvalita se již dá přirovnat k cyklostezce. Po tomto úseku se můžeme rozhodnout, zda budeme pokračovat dále po cyklostezce, nebo zda odbočíme do areálu Cakle, kde na návštěvníky čeká občerstvení nebo další sportovní aktivity. Po nádherné jízdě podél řeky Tiché Orlice čeká na bruslaře poněkud náročnější úsek do obce Černovír začínající přejezdem po rušnější komunikaci, kde se musí dávat obzvlášť velký pozor, dále následuje jízda po místní účelové komunikaci s minimálním provozem. Z Černovíra pokračuje cyklostezka asi 1,8 km do Lanšperku, kde se nachází první větší občerstvovací místo. Po překonání dvojitého železničního přejezdu cyklostezka pokračuje nádhernou krajinou 7,1 km až do Letohradu. Během tohoto úseku musí bruslař překonat pár přejezdů místních komunikací a dva nebezpečné úseky se stoupáním a klesáním (tento úsek je vhodný již pro pokročilé bruslaře), jinak si ale

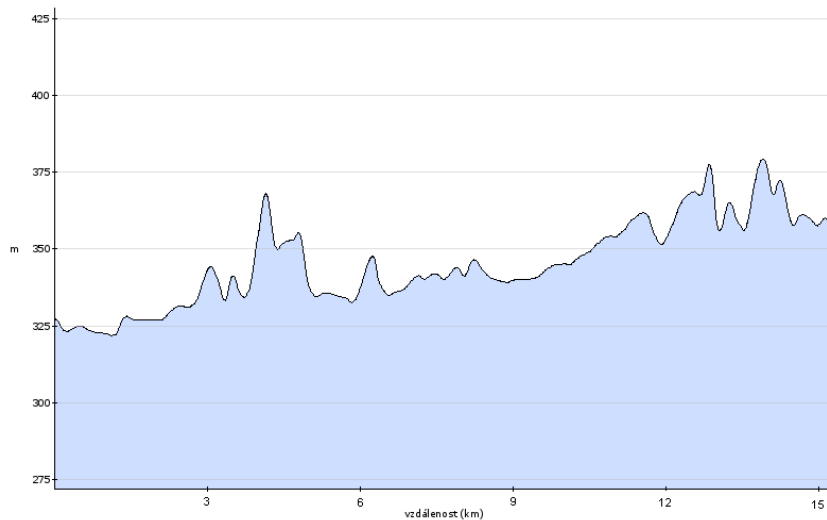
vychutnává pohodlnou jízdu přírodou po mírně zvlněné cyklostezce. Během jízdy na tomto úseku je další občerstvovací místo a to Hostinec u Suchomelů v obci Červená. (Hofrichter, V. (2009). Region Orlicko-Třebovsko. Retrieved 4.2.2012 from the World Wild Web: http://www.orlicko-trebovsko.cz/files/popis_uo_let_f.pdf)

Tato cyklostezka je zatím u in-line bruslařů nejoblíbenější, ale v těsném závěsu je cyklostezka směrem na Brandýs nad Orlicí.



Obrázek 3. Mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Letohrad

[Zdroj: Klusáková, Š. (2012)]



Obrázek 4. Výšková mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Letohrad

(Zdroj: <http://www.czecot.cz/results/heightmap.php?id=115&big=1>; upraveno pro vlastní potřebu)

2.7.1.2. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (Choceň) – délka 15 km

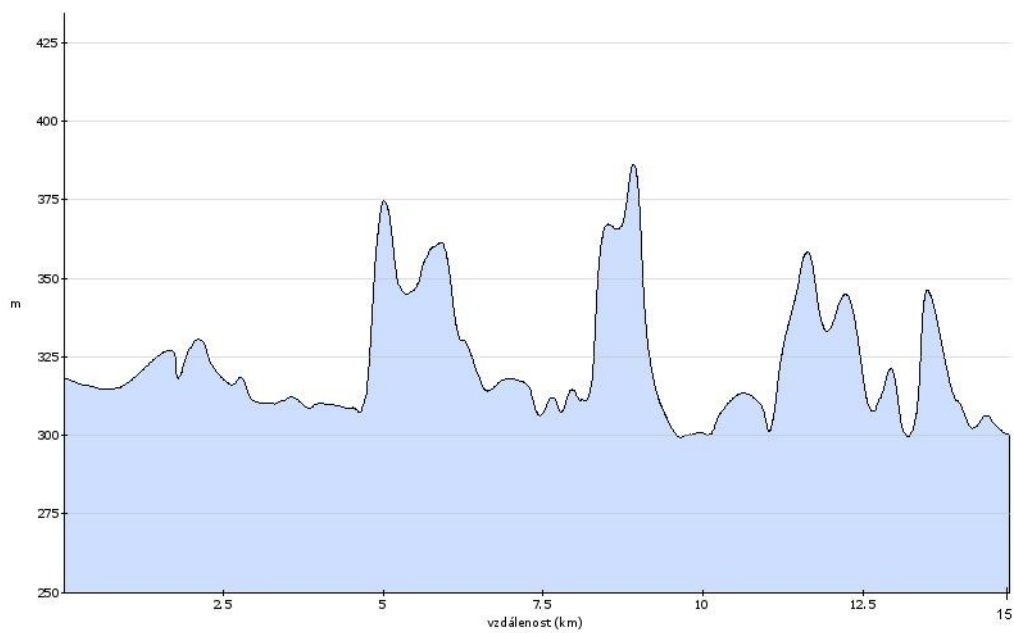
Cyklostezka začíná v Ústí nad Orlicí v části Kerhartice. Do obce Perná, zhruba 5,7 kilometrů, si můžeme vychutnávat jízdu po krásném novém asfaltu doprovázenou krásami přírodního parku Orlice. Tato část cyklostezky je nejdelším nepřerušovaným úsekem vhodným pro in-line bruslaře. Cestou k prvnímu občerstvovacímu místu, které se nachází v obci Klopoty, je zapotřebí překonat pouze jeden železniční přejezd, ke kterému je nutné vystoupat prudší, ale zato velmi krátký kopeček. Od tohoto železničního přejezdu je cyklostezka více zvlněná, ale zato zajímavější a při opatrnější jízdě ji zvládne i mírně pokročilý začátečník. Zhruba 0,5 km z Perné do Brandýsa nad Orlicí je cyklostezka vedena po v celku rušné a ne příliš kvalitní komunikaci III. třídy, kde je nutné dbát na zvýšenou opatrnost. Z této komunikace se posléze odbočuje na most, odkud vede cyklostezka již přímo do Brandýsa, opět se zde ale musí překonat jeden železniční přejezd, dvě prudší stoupání a posléze klesání. Po zdárném překonání tohoto úseku na in-line bruslaře a všechny, kdo cyklostezku využívají, čeká velmi oblíbené místo pro občerstvení s názvem „U Kontáku“, které se nachází u fotbalového hřiště v Brandýse nad Orlicí. Pokud chce bruslař pokračovat dál do Chocně, musí se nejdříve dostat přes střed města, jehož cesty jsou z části dlážděné a také je zde poměrně velký provoz. Pokud si na to in-line bruslaři troufnou, čeká je 2,5 km dlouhá cyklostezka až do Chocně. Těsně za Brandýsem je třeba zdolat jeden železniční přejezd, ale poté již jízda není ničím rušena.

(<http://www.orlicko-trebovsko.cz/cz/cyklo-inline/cyklo-usti-chocen>)



Obrázek 5. Mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Choceň

[Zdroj: Klusáková, Š. (2012)]



Obrázek 6. Výšková mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Choceň

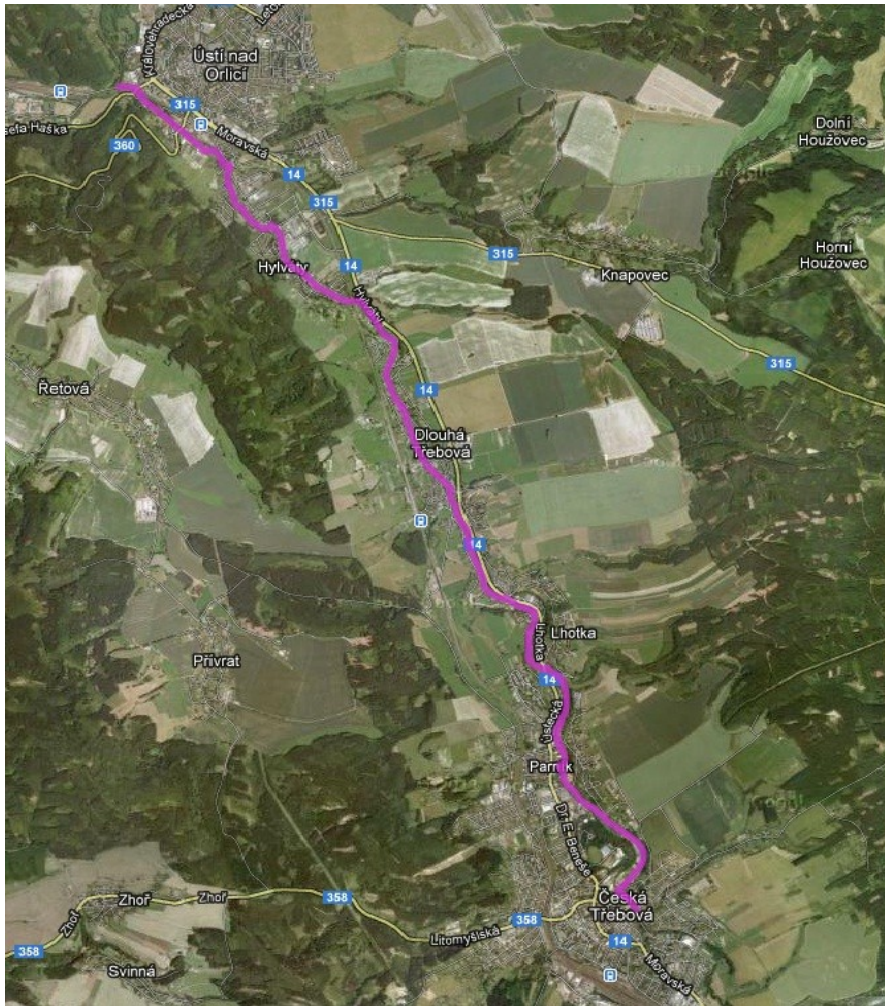
(Zdroj: <http://www.czecot.cz/results/heightmap.php?id=289&big=1>, upraveno pro vlastní potřebu)

2.7.1.3. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – délka 10 km

Tato cyklostezka je z větší části vhodná pouze pro cyklisty, ale najde se zde i úsek vhodný pro in-line bruslaře. Cyklostezka opět začíná v Ústí nad Orlicí v místě zvaném Mendryk. Přibližně pětakilometrový úsek z Ústí nad Orlicí do obce Dlouhá Třebová vede po místních komunikacích s běžným silničním provozem. Tento úsek se dá zvládnout i na in-line bruslích, musí se ovšem dodržovat pravidla silničního provozu a ne všichni in-line bruslaři mají rádi, když kolem nich projíždějí automobily. Pro toho, kdo si chce užít nerušenou jízdu na bruslích, je nejideálnější začátkem na této cyklostezce křižovatka v Dlouhé Třebové, na které se nachází i občerstvení v podobě místní hospůdky. Tento úsek vhodný pro in-line bruslaře je dlouhý 2,7 km a končí v České Třebové v Husově ulici. Na tomto úseku je jediná překážka v podobě přejezdu přes frekventovanou silnici. Od Husovy ulice až nakonec cyklostezky, která se nachází v České Třebové na nádraží ČD, se jede opět po místních komunikacích, které nejsou příliš vhodné pro in-line bruslaře.

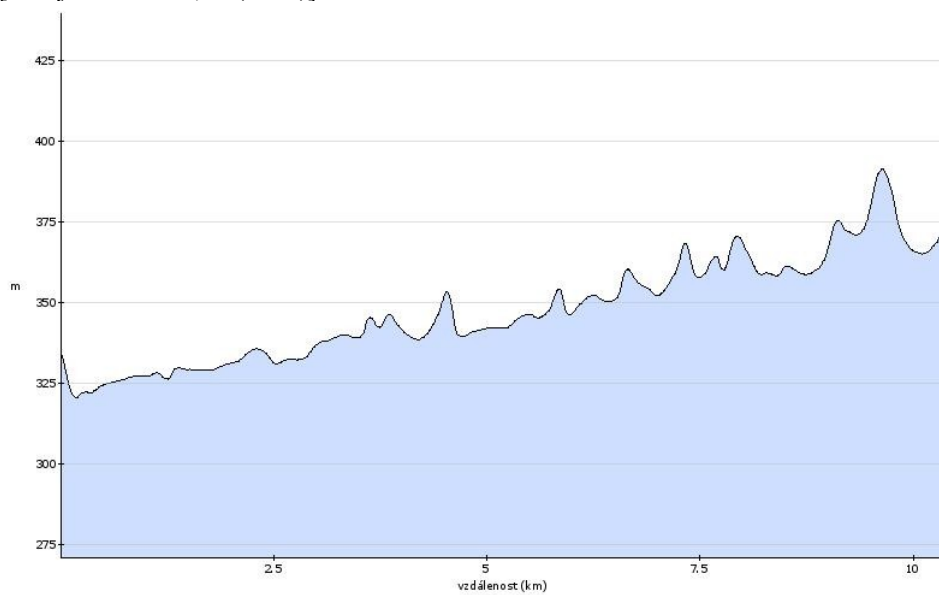
(Hofrichter, V. (2009). Region Orlicko-Třebovsko. Retrieved 4.2.2012 from the World Wild Web: http://www.orlicko-trebovsko.cz/files/uo_ct_f.pdf)

Jak z popisu vyplývá, tato cyklostezka není příliš oblíbenou u in-line bruslařů, ale pokud si chce někdo udělat krátkou vyjížďku, tak i necelé tři kilometry dobrého asfaltu postačí.



Obrázek 7. Mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí - Česká Třebová

[Zdroj: Klusáková, Š. (2012)]



Obrázek 8. Výšková mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí - Česká Třebová

(Zdroj: <http://www.czecot.cz/results/heightmap.php?id=917&big=1>)

3 CÍLE PRÁCE

Hlavní cíl:

Analýza současného stavu využívání cyklostezek pro in-line bruslení ve volném čase obyvatel a návštěvníků regionu Orlicko-Třebovsko.

Dílčí cíle:

- 1) Spokojenost in-line bruslařů se současným stavem cyklostezek
- 2) Identifikace nedostatků vyskytujících se na cyklostezkách
- 3) Na základě výzkumného šetření navrhnout případná vylepšení

4 METODIKA

K dosažení vytyčených cílů a k získání potřebných dat je zapotřebí zvolit si nejvhodnější výzkumné metody a techniky. „Již sám prvotní význam pojmu metoda, který má své kořeny v řečtině, znamená de facto „touto cestou“. Jde tedy o cestu, která vede k určitému cíli.“ (Pelikán, 2007, 91).

4.1 Metody

Introspektivní metoda

„Opírá se o osobní znalosti, zkušenosti výzkumníka na základě účasti v prostředí či nějakém společenském procesu“ (Čihovský, 2006, 11). Při výzkumu může výzkumník použít své osobní zkušenosti s prostředím a využít tak praktické zkušenosti s danou problematikou. Výzkumník však musí dbát na to, aby osobní zainteresovanost neovlivnila výsledek výzkumu.

Region Orlicko-Třebovsko a především jeho cyklostezky znám velmi dobře, jelikož aktivně jezdím na in-line bruslích na všech třech cyklostezkách. Moje osobní zkušenost přinese do výzkumu a samotné práce praktické a objektivní poznatky.

Metoda terénního šetření

Pomocí této metody výzkumník získává potřebné informace přímo v terénu od skupiny respondentů. K získání informací používá vybrané techniky - anketa, dotazník, rozhovor, pozorování apod. (Čihovský, 2006). Získané údaje pomocí této metody nejsou zkresleny umělým prostředím.

Metodu terénního šetření jsem použila jako hlavní pro získání potřebných informací pro můj výzkum. Samotné terénní šetření probíhalo po tři sobotní dny a to 23.7., 30.7. a 6.8. 2011, vždy na jedné ze tří cyklostezek na nejméně frekventovanějším místě konkrétní cyklostezky.

Matematicko-statistická metoda

Touto metodou se mohou vyhodnocovat získaná data při kvantitativně pojatých výzkumech. Tuto metodu jsem především využila na vyhodnocení dotazníkového šetření.

4.2 Techniky

Jsou to konkrétní formy, za pomoci kterých se získávají potřebné informace pro daný výzkum. (Čihovský, 2006)

Dotazníkové šetření

Dotazník je nejpoužívanější technikou pro získávání informací o respondentovi, jeho názorech a postojích ke zkoumanému problému. Jeho nespornými výhodami je časová nenáročnost, nízké náklady, oslovení velkého počtu respondentů či anonymita respondentů, která se ale někdy může projevit i jako nevýhoda a to v „obtížnosti ověřování platnosti a správnosti odpovědí, poněvadž lidé mohou něco jiného říkat (psát), myslet si a dělat“ (Čihovský, 2006, 15).

Koncipování dotazníku by mělo vycházet ze zkoumaných problémů a vytyčených cílů výzkumu, na které chceme získat odpověď. Proto by měl dotazník mít promyšlenou strukturu s jednoznačnými a srozumitelnými otázkami, které rozdělujeme na uzavřené, polouzavřené nebo otevřené.

Pro ověření srozumitelnosti a znění otázek se používá tzv. předvýzkum. Ten se nejlépe provádí formou interview s respondentem, který ke každé otázce uvede, jak jí rozumí a jak by odpověděl. Pokud autor zjistí nepochopení otázky či odchylky od významu, poté se otázky v dotazníku upraví. (Gavora, 2000)

Dotazník jsem použila v rámci terénního šetření na všech třech cyklostezkách. Dotazníky jsem rozdávala přímo in-line bruslařům a po jejich vyplnění jsem je ihned vybírala. Chtěla jsem tak minimalizovat nepoužitelné dotazníky a také mít co největší návratnost. Během celého šetření bylo osloveno 93 respondentů. Při vyhodnocování dotazníků byly tři vyřazeny jako nepoužitelné.

Před distribucí finální verze dotazníku jsem využila možnosti předvýzkumu, kterého se zúčastnilo 9 lidí. Tento předvýzkum jsem použila proto, abych se ujistila, zda jsou otázky srozumitelné a abych si vyslechla cenné připomínky pro případnou úpravu.

Rozhovor

„Sociologický výzkum chápe rozhovor (výzkumnou techniku) jako ucelenou soustavu ústního jednání mezi tazatelem (anketierem) a dotazovaným (respondentem) s cílem získat pomocí otázek informace o zkoumané sociální realitě a jejich souvislostech“ (Čihovský, 2006, 16).

Rozhovor se dělí na dva, resp. tři typy a to na řízený (strukturovaný), volný (nestrukturovaný) či polostrukturovaný podle toho, jak je vedený.

Tuto techniku jsem použila v začátku svého výzkumu, kdy jsem oslovila zástupce firmy, která zaštiťuje a stará se o cyklostezky v regionu Orlicko-Třebovsko. Polostrukturovaným rozhovorem jsem získala potřebné informace, které jsem dále používala při přípravě např. dotazníkového šetření.

Analýza dokumentů

Tato technika se používá pro získání informací formou studia nashromážděných materiálů týkajících se zkoumané problematiky.

Tuto techniku jsem využila pro získání informací o všech částech, kterými se tato práce zabývá.

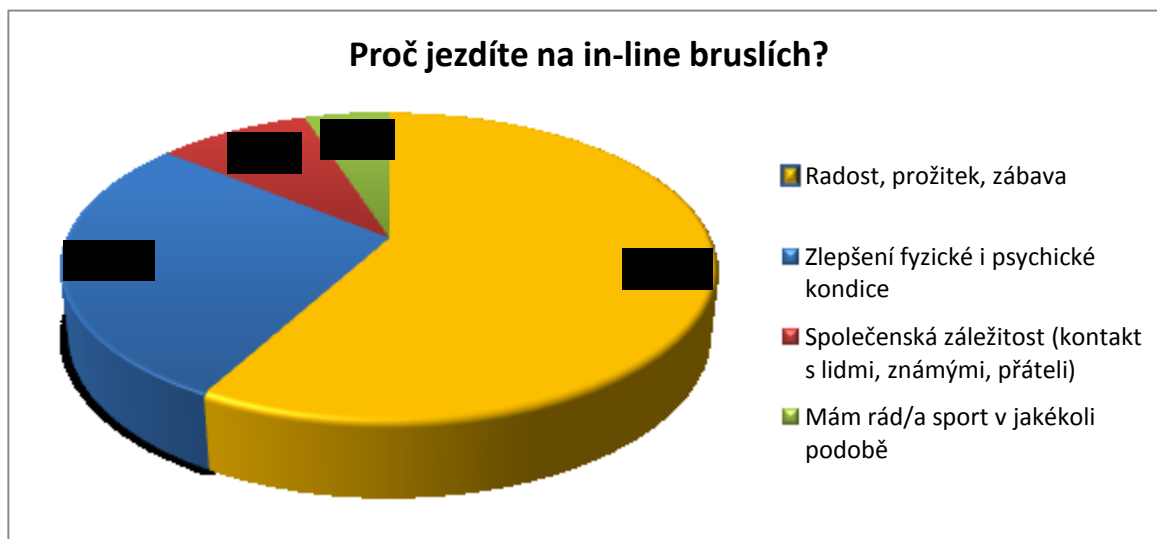
SWOT analýza

SWOT analýza slouží k zajištění, uspořádání a vyhodnocení získaných informací pomocí čtyř základních faktorů ovlivňujících analyzovaný jev. Jedná se o identifikaci silných a slabých stránek, což jsou vnitřní faktory zkoumaného jevu, ve vztahu k příležitostem a hrozbám představujícím vnější faktory zkoumaného jevu. Podrobný rozpis odpovědí na konkrétní otázky umožňuje jasně vymezit pozici analyzovaného jevu a zjistit jeho možný vývoj. (Kotíková & Zlámal, 2006)

5 VÝSLEDKY

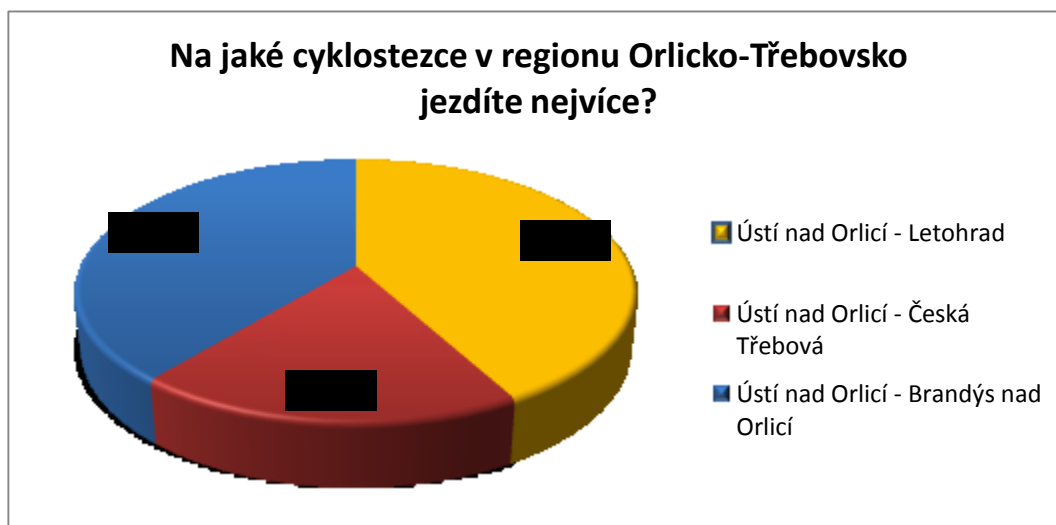
5.1 Dotazníkové šetření

Graf 1. Důvod jízdy na in-line bruslích



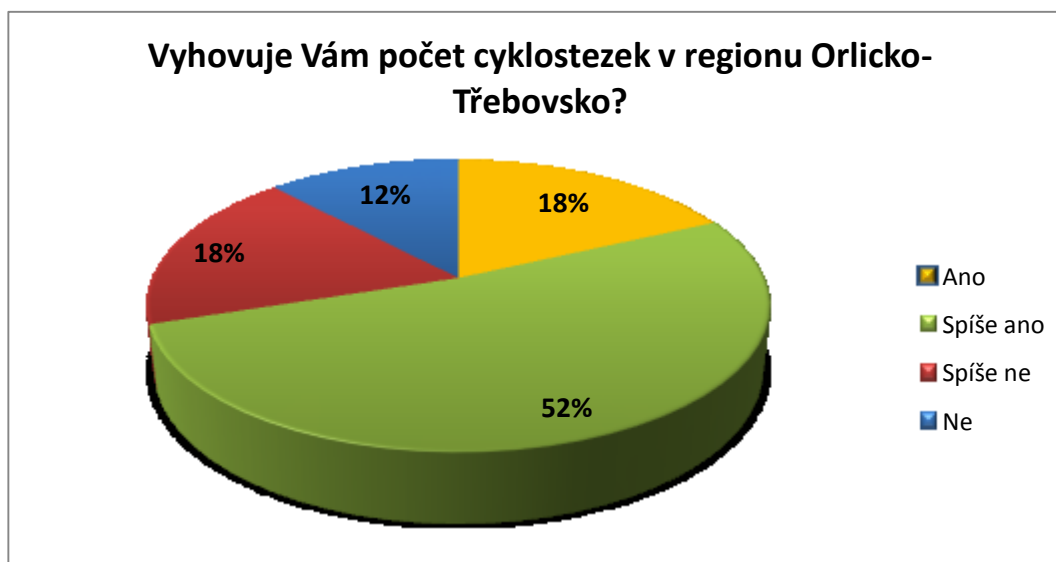
Více jak polovina (58%), tedy 52 respondentů, jezdí na in-line bruslích především pro radost, prožitek a zábavu; 25 respondentů (28%) pro zlepšení fyzické a psychické kondice; 8 respondentů (9%) z důvodu společenské záležitosti (kontakt s lidmi, známými, přáteli atd.); 5 respondentů (5%) protože má rádo sport v jakékoli podobě.

Graf 2. Využití konkrétní cyklostezky



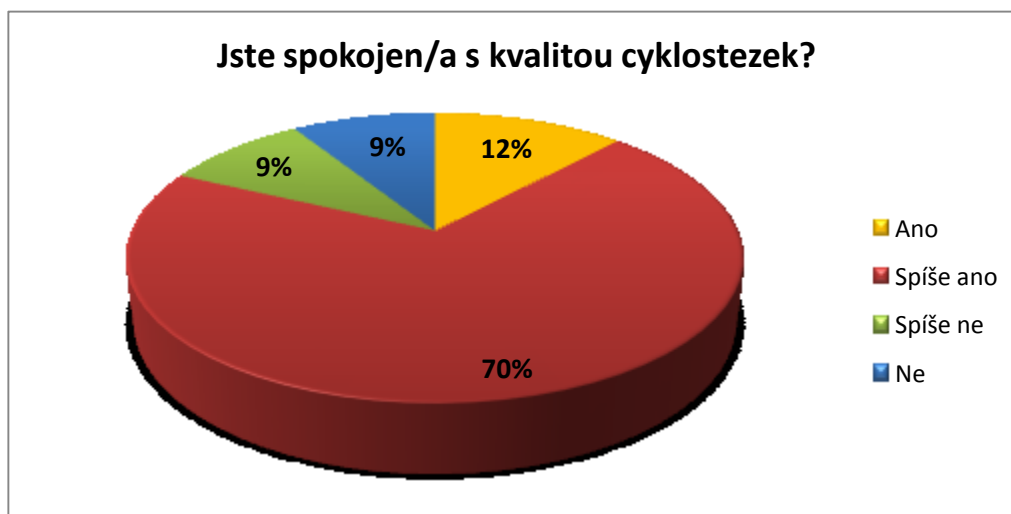
Nejvyužívanější cyklostezkou v regionu Orlicko-Třebovsko je cyklostezka Ústí nad Orlicí – Letohrad, kterou uvedlo 38 respondentů (42%); druhou je cyklostezka Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (případně až Choceň) s 35 respondenty (39%) a třetí Ústí nad Orlicí – Česká Třebová se 17 respondenty (19%).

Graf 3. Počet cyklostezek v regionu



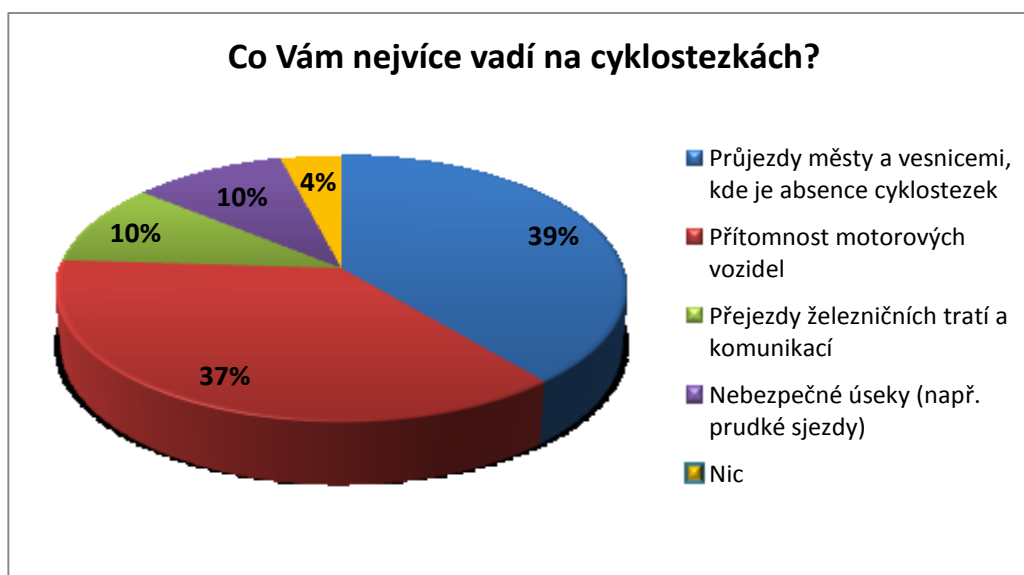
Většina (52%), tedy 47 respondentů, uvedlo, že jim počet cyklostezek v regionu spíše vyhovuje; 16 respondentům (18%) počet cyklostezek vyhovuje, stejný počet respondentů však považuje počet zdejších cyklostezek za nevyhovující; 11 respondentům (12%) počet cyklostezek v regionu nevyhovuje.

Graf 4. Spokojenost s kvalitou cyklostezek



Velká většina respondentů (70%), konkrétně jde o 63 osob, se shodla, že jsou spíše spokojeni s kvalitou cyklostezek; 11 respondentů (12%) je s kvalitou cyklostezek spokojeno; stejný počet respondentů a to 8 (9%) se vyjádřil, že s kvalitou cyklostezek buď spíše nejsou spokojeni, nebo nejsou spokojeni.

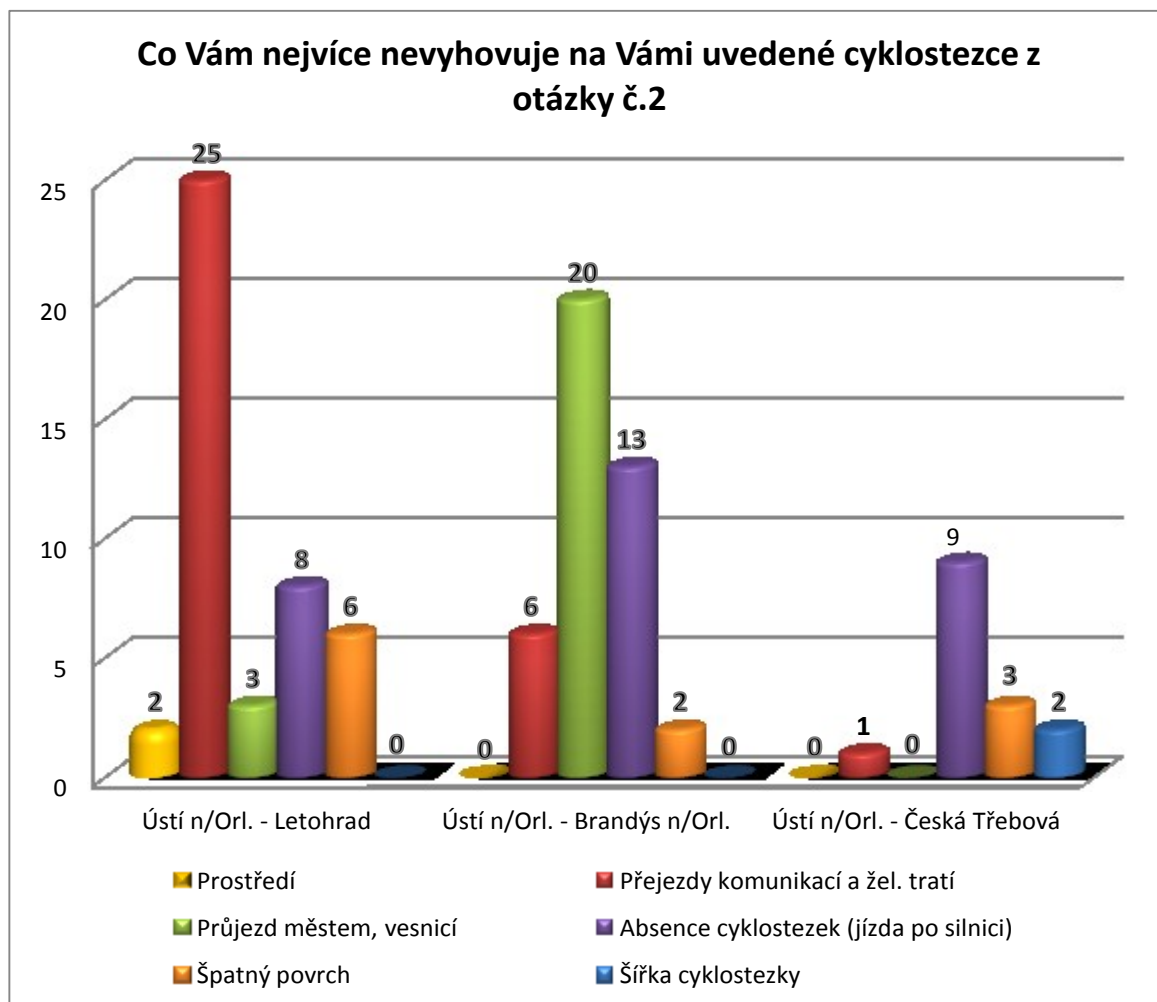
Graf 5. Negativní aspekty na cyklostezkách



35 respondentů (39%) se vyjádřilo, že jim nejvíce na cyklostezkách vadí průjezdy městy a vesnicemi, kde je absence cyklostezek; 33 respondentům (37%) nejvíce na cyklostezkách vadí přítomnost motorových vozidel; shodnému počtu 9 respondentů (10%) nejvíce na cyklostezkách vadí přejezdy železničních tratí

a komunikací a dále nebezpečné úseky (např. prudké sjezdy); 4 respondentům (4%) na cyklostezkách nic nevadí.

Graf 6. Konkrétní případy negativních aspektů na respondentem uvedené cyklostezce



Respondenti byli tázáni na to, co jim nejvíce nevyhovuje na cyklostezce, kterou uvedli výše v dotazníku. Respondenti měli možnost uvést cokoli, jelikož tato otázka neměla vymezené možnosti. U této varianty otevřené otázky se často stává, že je velký výskyt různých odpovědí, ale zde se respondenti shodli na šesti odpovědích.

Cyklostezka Ústí n/Orl. – Letohrad

Na této cyklostezce nejvíce respondentů, 22 (25%) z celkového počtu, uvedlo, že jim nejvíce nevyhovují přejezdy komunikací a železničních tratí. 7 respondentům (8%) nejvíce nevyhovuje absence cyklostezek (jízda po silnici); 5 respondentům (6%)

špatný povrch; 3 respondentům (3%) průjezd městem, vesnicí a 2 respondentům (2%) prostředím na cyklostezce. Možnost šířka cyklostezky, která se vyskytuje u jiných cyklostezek, nikdo z respondentů neuvedl.

Cyklostezka Ústí n/Orl. – Brandýs n/Orl.

Ze všech respondentů, kteří v dotazníku uvedli cyklostezku Ústí n/Orl. – Brandýs n/Orl., jich nejvíce, celkem 18 (20%), uvedlo, že jim nevyhovují průjezdy městem či vesnicí. 12 respondentům (13%) nejvíce nevyhovuje absence cyklostezky (jízda po silnici); 5 respondentů (6%) uvedlo přejezdy komunikací a železničních přejezdů a 2 respondenti (2%) špatný povrch. Jiné odpovědi nebyly u této cyklostezky uvedeny.

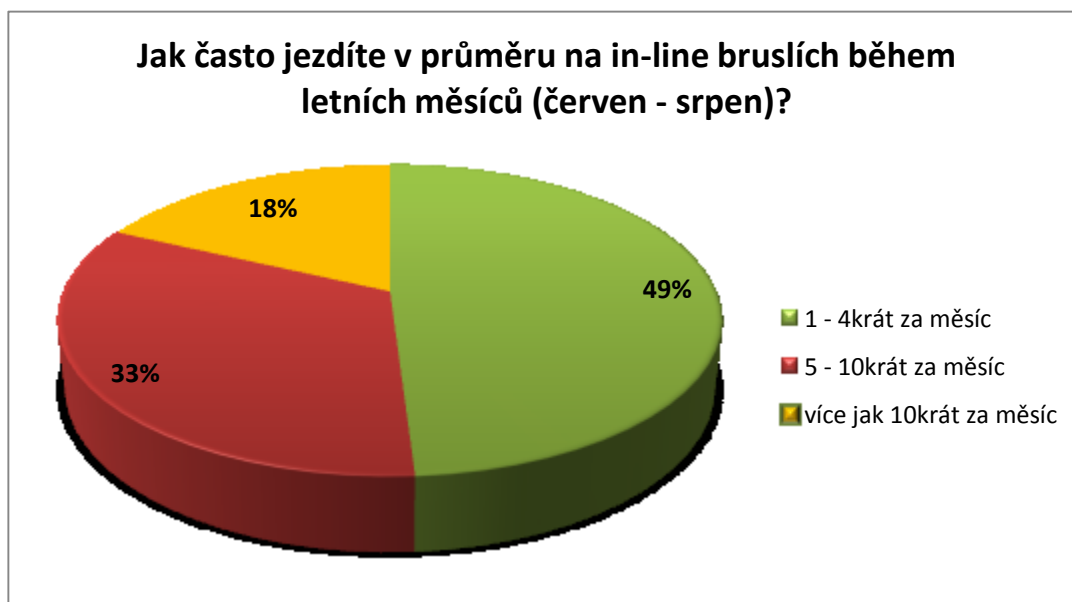
Cyklostezka Ústí n/Orl. – Česká Třebová

Nejčastější odpovědí u cyklostezky Ústí n/Orl. – Česká Třebová byla absence cyklostezky (jízda po silnici), což nejvíce nevyhovuje 8 respondentům (9%). 3 respondenti (3%) uvedli špatný povrch; 2 respondenti (2%) šířku cyklostezky a 1 respondent (1%) prostředím na cyklostezce. Jiné odpovědi nebyly u této cyklostezky uvedeny.

Shrnutí:

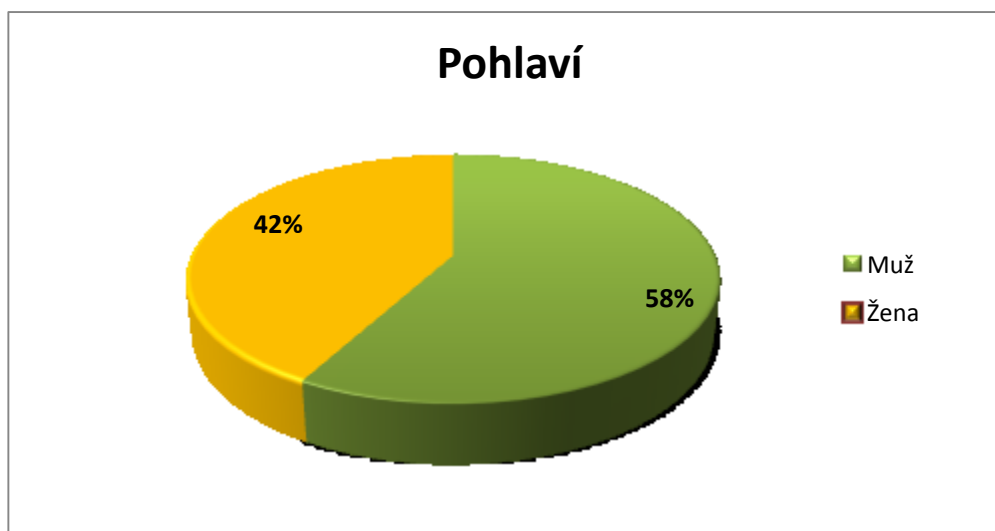
Pokud se podíváme na celkové výsledky za všechny cyklostezky, tak nejčastější odpovědí, která se u této otázky objevovala, byla přejezd komunikací a železničních tratí, kterou uvedlo 28 respondentů. V těsném závěsu za ní byla odpověď absence cyklostezky (jízda po silnici), kterou uvedlo 27 respondentů. Dále 19 respondentů uvedlo průjezd městem, vesnicí; 10 respondentů špatný povrch a shodně 2 respondenti uvedli prostředím a šířku cyklostezky.

Graf 7. Četnost jízdy na in-line bruslích



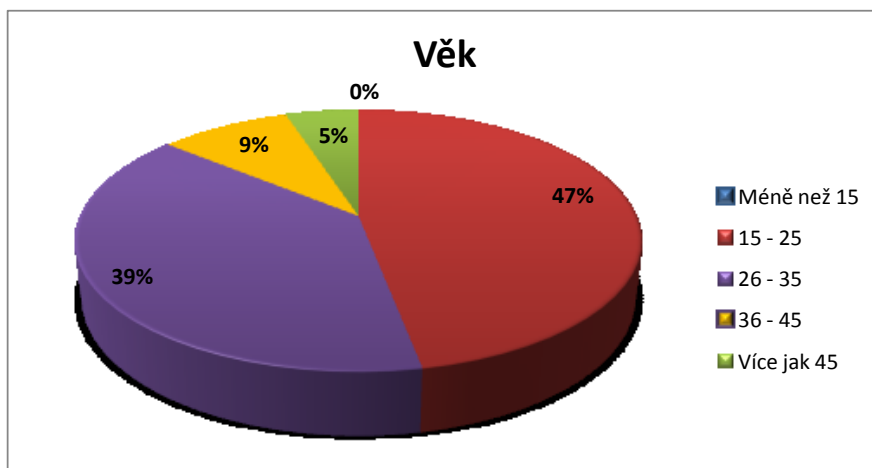
Celkem 44 respondentů, což je necelá polovina (49%), jezdí v průměru na in-line bruslích během letních měsíců 1 – 4krát za měsíc. 30 respondentů (33%) jezdí v průměru na in-line bruslích 5 – 10krát za měsíc a 16 respondentů (18%) více jak 10krát za měsíc.

Graf 8. Pohlaví respondenta



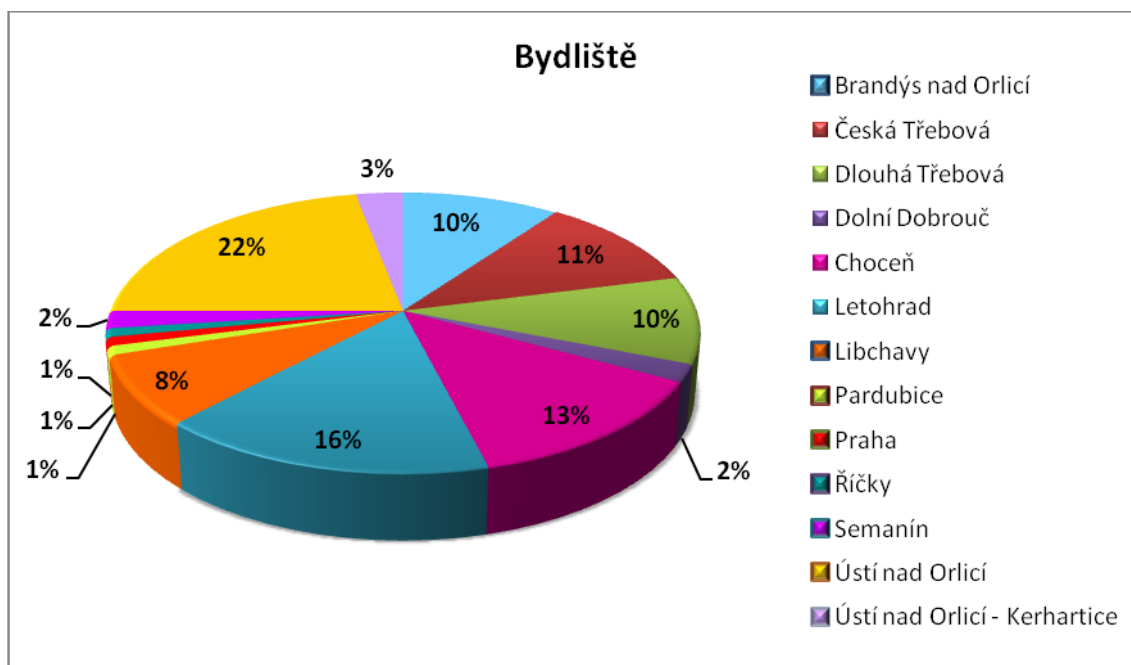
V zastoupení mužů a žen, kteří jezdí na cyklostezkách a kteří se zúčastnili mého dotazníkového šetření, se nachází o něco více mužů než žen. Celkem se jedná o 52 mužů (58%) a 38 žen (42%).

Graf 9. Respondenti podle věku



Největší zastoupení 42 respondentů (47 %) má věková skupina 15 – 25 let. Druhé největší zastoupení 35 respondentů (39%) má věková skupina 26 – 35 let. Další skupina 36 – 45 let obsahuje 8 respondentů (9%) a poslední věková skupina více jak 45 obsahuje 5 respondentů (5%). Ve věkové skupině méně než 15 se nezúčastnil žádný respondent

Graf 10. Respondenti podle bydliště



Nejvíce respondentů, celkem 20 (22%), kteří jezdí na cyklostezkách v regionu, bydlí ve městě Ústí nad Orlicí; 14 respondentů (16%) bydlí ve městě Letohrad;

11 respondentů (13%) ve městě Choceň a 10 respondentů (11%) ve městě Česká Třebová. Dále shodně 9 respondentů (10%) bydlí ve městě Brandýs nad Orlicí a v obci Dlouhá Třebová. 7 respondentů (8%) pochází z obce Libchavy; 3 respondenti (3%) z městské části Ústí nad Orlicí – Kerhartice; shodně po 2 respondentech (2%) bydlí v obcích Dolní Dobrouč a Semanín. Zbytek uvedených měst či obcí je reprezentován jedním respondentem (1%) – Pardubice, Praha, Říčky.

5.2 SWOT analýza

Silné stránky:

- umístění cyklostezek v krásném prostředí podél řeky Tiché Orlice
- nenáročný terén vhodný pro všechny věkové kategorie
- délka cyklostezek
- na určitých úsecích povrch vhodný i pro in-line brusle
- výhodná geografická poloha
- turistické atraktivity v blízkosti cyklostezek
- potenciál pro rozvoj cestovního ruchu
- rozvoj šetrného a ekologického typu dopravy
- kladný přístup městských orgánů k rozvoji cyklostezek v regionu
- velká úspěšnost poskytnutých dotací ze Společného regionální operačního programu (SROP) a Regionální operačního programu (ROP) na financování cyklostezek

Slabé stránky

- určité úseky nejsou vhodné pro in-line brusle
- kolize cyklostezek s místními silnicemi
- přejezdy železničních tratí
- nedostatečná propagace
- nedostatek občerstvovacích zařízení
- malá kapacita parkovacích míst u cyklostezek

Příležitosti

- rostoucí obliba in-line bruslení
- zvyšování kvality cyklostezek
- výstavba nových cyklostezek
- zvýšení orientace na in-line bruslaře
- zvýšení propagace cyklostezek a zároveň regionu Orlicko-Třebovsko
- získávat finanční podporu (fondy EU, státní rozpočet Ministerstva pro místní rozvoj, granty, sponzoři,...)

Hrozby

- kolize in-line bruslařů s cyklisty
- nedostatek finanční prostředků
- vandalismus
- upadající zájem in-line bruslařů
- nebezpeční zranění in-line bruslařů na nebezpečných úsecích
- poškození cyklostezek přírodními katastrofami
- výkup pozemků při budování nových cyklostezek

6 DISKUSE

6.1 Dotazníkové šetření

V dnešní době se aktivní trávení volného času pomalu stává nedílnou součástí životního stylu člověka. Proto je také nezbytné vytvářet možnosti a podmínky pro kvalitní trávení volného času. V regionu Orlicko-Třebovsko se na vytváření těchto možností velkou měrou podílí Svazek obcí Regionu Orlicko-Třebovsko a také města a obce v regionu. Zatím nejvýznamnější stavbou přispívající k rozvoji aktivně tráveného volného času bylo vybudování sítě cyklostezek, která měří celkem 40 kilometrů. Tyto cyklostezky byly z počátku plánovány převážně pro cyklisty, ale postupem času a rozšiřujícím se trendem in-line bruslí se ukázalo, že cyklostezky budou hojně využívány i in-line bruslaři. Z tohoto důvodu jsem se rozhodla zvolit si za cíl své bakalářské práce analýzu současného stavu využívání cyklostezek právě in-line bruslaři a zároveň jsem se snažila identifikovat případné nedostatky na cyklostezkách a navrhnout jejich řešení.

Nadpoloviční většina in-line bruslařů jezdí na bruslích pro radost, prožitek a zábavu a tomu také odpovídá nejčastěji uváděná průměrná frekvence jízdy během letních měsíců a to 1 – 4krát za měsíc. Dále čtvrtina respondentů jezdí na in-line bruslích pro zlepšení své fyzické a psychické kondice. Z tohoto hlediska jsou cyklostezky v regionu Orlicko-Třebovsko přizpůsobeny oběma prioritám, které byly ve výzkumu uváděny jako dvě nejčastější odpovědi, jelikož cyklostezky mají mírně zvlněný terén a jsou vhodné i pro začátečníky. Na druhou stranu jsou dostatečně dlouhé, takže si přijde na své i náruživý jezdec, který si jízdou zlepšuje svoji fyzickou kondici.

Výsledek výzkumné otázky č. 2 „Na jaké cyklostezce v regionu Orlicko-Třebovsko jezdíte nejvíce?“ (graf č. 2) potvrdil již předešlé výsledky z výzkumů Svazku obcí Regionu Orlicko-Třebovsko a to, že nejvyužívanější cyklostezkou je trasa Ústí nad Orlicí – Letohrad. Tento výsledek bych očekávala spíše u cyklistů než u in-line bruslařů, protože z osobní zkušenosti vím, že na této trase je pro in-line bruslaře připraveno mnoho překážek v podobě železničních přejezdů, přejezdů přes komunikace a jízdy po místních ne příliš dobře udržovaných komunikacích, což je také patrné

z výsledků z grafu č. 6. Tato obliba může být ale zapříčiněna i tím, že na této cyklostezce je více možností občerstvení a odpočinku než na ostatních trasách a podél cyklostezky též vede železniční trať, na které je sedm zastávek, z kterých se dá téměř ihned napojit na cyklostezku. Do konkrétních příkladů k nedostatkům na cyklostezce, respondenti dotazníkového šetření nejvíce uváděli přejezd velmi frekventované komunikace č. 360.

Druhou nejoblíbenější cyklostezkou je trať Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí. Tato cyklostezka byla vybudována později než na Letohrad, a proto bruslaři dávají stále větší přednost právě té směrem na Letohrad. I když z mého osobního pohledu se mi zdá tato cyklostezka pro in-line bruslaře nejlepší, také se zde naleznou určité nepříjemné překážky v jízdě. Dle grafu č. 6 je největším nedostatkem průjezd městem, obcí. V dotazníkovém šetření respondenti uváděli i konkrétní případy a nejvíce se vyskytoval průjezd městem v Brandýse nad Orlicí, kde se musí jet středem náměstí po dlážděném povrchu a ještě v hustém provozu. Dalším nedostatkem uváděným respondenty byla jízda po silnici, konkrétně jízda z obce Perné do Brandýsa nad Orlicí, kde se musí jet cca 500 metrů po frekventované komunikaci s nepříliš dobrým povrchem. Tato část je pro in-line bruslaře opravdu nebezpečná a zde je nejvíce vidět, že se při realizaci příliš s in-line bruslaři nepočítalo.

U třetí cyklostezky Ústí nad Orlicí – Česká Třebová je nejdominantnějším nedostatkem absence cyklostezky. Je to ale pochopitelné, jelikož tato cyklostezka není z velké části pro in-line bruslaře vhodná.

Cyklostezky v regionu Orlicko-Třebovsko jsou navštěvovány především obyvateli z blízkých měst a vesnic v okolí cyklostezek. Na cyklostezkách se najdou i návštěvníci ze vzdálenějších míst, ale není jich mnoho, jak je vidět z grafu č. 10. Tento fakt poukazuje na dobrou propagaci cyklostezek v rámci regionu, který však již nedosahuje za jeho hranice.

Celkově se ukázalo, že in-line bruslaři využívající cyklostezky v regionu Orlicko-Třebovsko jsou s kvalitou a s počtem cyklostezek převážně spokojeni, i když na nich shledávají určité nedostatky. Tento výsledek může být dán především faktem, že před vybudováním sítě cyklostezek, bylo možné jezdit na in-line bruslích (rekreační – fitness jízda) pouze po chodnících, kde byla hrozba konfrontace s chodci, anebo

po silnici, kde bylo nebezpečí srážky s automobilem. Proto i kdyby se vybuodovala pouze jedna cyklostezka vhodná pro in-line bruslaře, bylo by to nesmírným přínosem.

6.2 SWOT analýza

Z provedené SWOT analýzy vyplývá, že cyklostezky v regionu Orlicko-Třebovsko mají velmi vysoký potenciál v přírodních (malebná krajina podorlických hor podél koryta řeky Tiché Orlice), geografických (výhodná poloha cyklostezek v blízkosti měst), sociálních (přístup sociálním skupinám a vhodnosti pro všechny věkové kategorie), a ekologických aspektech (rozvoj šetrného typu dopravy).

Tento potenciál je třeba podporovat a dále rozvíjet ve směru poskytnutí stále kvalitních cyklostezek orientovaných na všechny druhy sportu (cyklistika, in-line bruslení, běh, chůze), v budování nových cyklostezek v regionu a zvyšování propagace. Všechny tyto příležitosti je potřeba finančně zabezpečit. Tyto finanční prostředky mohou být získány z fondů Evropské unie, z rozpočtu Ministerstva pro místní rozvoj, z grantů či pomocí sponzoringu.

Pro zvýšení počtu návštěvníků a uživatelů cyklostezek a zároveň pro větší zviditelnění regionu Orlicko-Třebovsko je důležitým marketingovým nástrojem propagace. Jak už bylo zmíněno výše, cyklostezky jsou poměrně dobře propagovány v rámci regionu formou propagačních materiálů, které jsou k dispozici v infocentrech, prostřednictvím webových stránek a také různými akcemi propagující cyklostezky a region (např. Orlické cyklo&in-line klání). Celorepublikově probíhá propagace v rámci veletrhů (Holiday World Praha, Regiontour Brno), kde se cyklostezky představují v rámci tzv. „Cyklo&in-line království“.

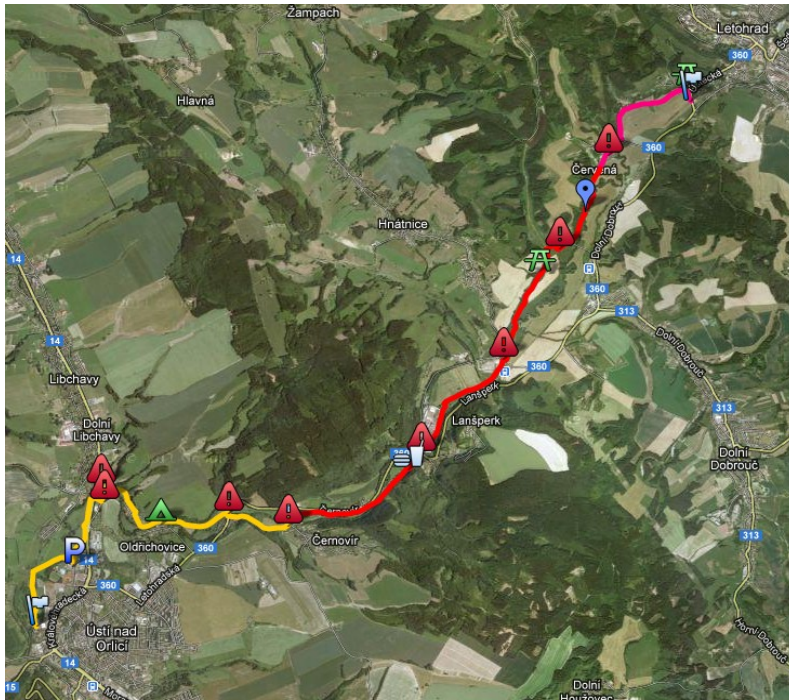
Každý projekt, který se realizuje, v sobě skýtá určité slabé stránky. Rozhodně nejslabším článkem sítě cyklostezek z pohledu in-line bruslaře jsou úseky nevhodné pro jízdu na in-line bruslích a překážky v podobě silnic s hustým provozem nebo železniční přejezdy. Další negativa pocítí uživatelé cyklostezek v občerstvovacích místech, kterých není na cyklostezkách mnoho. Z těchto hledisek může docházet k postupnému upadání zájmu in-line bruslařů o tyto cyklostezky.

V budoucnosti může funkčnost a provoz cyklostezek ohrozit i vandalismus nebo neočekávané přírodní katastrofy. Jak je také již zmíněno výše, pro zlepšování kvality a budování nových cyklostezek jsou zapotřebí finanční prostředky. Jejich nedostatek by také mohl cyklostezky ohrozit.

6.3 Návrhy na zlepšení

Propagace je pro každý projekt, službu či produkt jednou z nejdůležitějších nástrojů marketingu. Z rozboru SWOT analýzy je patrné, že propagace Orlicko-Třebovských cyklostezek probíhá jak na úrovni regionu, tak celorepublikově formou veletrhů. Přesto je vždy prostor na její zlepšení či zvýšení intenzity.

V rámci regionu se objevují propagační materiály prostřednictvím mapek, které jsou umístěny v infocentrech. Tato mapka však nemá již žádný další popis tras, který by určitě každý návštěvník uvítal. Proto by bylo vhodné vytvořit další propagační materiál. Tento materiál by obsahoval podrobnější popis cyklostezek s informacemi o odpočívadlech, občerstvovacích místech, nebezpečných úsecích a mapku cyklostezky, kde by byla uvedena místa vyobrazena. Takovýto popis cyklostezek existuje pouze v elektronické podobě a to na webových stránkách regionu Orlicko-Třebovsko.



Obrázek 9. Existující mapa cyklostezky s vyznačenými místy na webových stránkách

(Zdroj: <http://maps.google.com/maps/ms?hl=cs&ie=UTF8&t=h&source=embed&msa=0&msid=100249476882799739570.000477f60e115a5d05108&ll=50.002664,16.438293&spn=0.094668,0.307274>

&z=12; upraveno pro vlastní potřebu)

Ústí nad Orlicí - Letohrad

Stezka dlouhá 15 km, s kvalitním povrchem o šířce 2,5 – 3 metry. Vhodné nástupní místo je od mostu na Bělisku. V obci Dolní Libchavy vede trasa po místní komunikaci a je nutné překonat žel. přejezd. Stezka dále směřuje k obci Oldřichovice. Zde je po pravé straně Areál aktivní turistiky Cakle s umělou horolezeckou stěnou, s dětským hřištěm a občerstvením. Pokračujeme k obci Černovír, kde trasa vede chvíli po místní kom. Opatrnosti je třeba dát na přejezdech mostků přes Orlici, které mají odlišný povrch než samotná stezka a také v obci Lanšperk na žel. přejezdu. Nad obcí ční zřícenina hradu Lanšperk, odkud je díky vyhlídkové věži nádherný pohled. Stezka pokračuje přes obec Hnátnice a Červená. Před obcí Červená je větší stoupání s následným sjezdem a v obci je nutné překonat místní komunikaci, která nemá dobrý povrch. Pokud si zajedete až do centra města Letohrad, určitě si nenechte ujít příležitost navštívit Muzeum řemesel v areálu Nového Dvora, které je největším muzeem svého druhu v ČR.

- 2-Ústí nad Orlicí - Aquapark**
Akvapark v Ústí nad Orlicí, velké parkoviště v bezprostřední blízkosti in-line trasy
- 1-Ústí nad Orlicí - most Na Bělisku**
V ulici Na Bělisku začíná in-line trasa a míří přes most směrem na sever.
- 3-Dolní Libchavy – vjezd na silničku**
Průjezd obcí Dolní Libchavy je po silničce s občasným provozem automobilů.
- 5-Areál aktivní turistiky Cakle**
ubytovna; vodácké tábořiště; umělá horolezecká stěna; půjčovna vodáckého, horolezeckého a dalšího sportovního vybavení.

- 6-Na Tiché Orlici**
Křížení in-line trasy se silnicí. Ve směru od Letohradu je na konci prudkého klesání!
- 7-Černovír**
Krátký průjezd obcí Černovír po silničce s občasným provozem automobilů.
- Občerstvení u Lanšperku**
- 8-Lanšperk**
Krátký úsek po silnici přes železniční přejezd
- 9-Hnátnice**
Křížení se silnicí
- 10-Valdštejn (odbočka k rybníku)**
Nebezpečné klesání ve směru od Letohradu. Zatačka ve vysoké rychlosti vynáší! Ve směru na Letohrad také prudké klesání, ale bez zataček a s dojezdem do dlouhé rovinky.
- 11-Červená**
Ve směru na Letohrad nutno pokračovat po místní silničce s rozbitým povrchem. Povrch je sice poškozený, ale pokud si správně vyberete trasu, je to docela dobře sjízdné.
- 12-Letohrad**
Začátek/konec trasy u Letohradu. Možnost parkování.
- 4-Dolní Libchavy – odbočka za přejezdem**
- Značka místa 15**
- odpočívadlo+dětské prolézačky**
odbočka k Arboretu na Zampachu
- zastřežené odpočívadlo**
informační tabule

Obrázek 10. Existující popis cyklostezky na webových stránkách

(Zdroj: <http://maps.google.com/maps/ms?hl=cs&ie=UTF8&t=h&source=embed&msa=0&msid=100249476882799739570.000477f60e115a5d05108&ll=50.002664,16.438293&spn=0.094668,0.307274>

&z=12; upraveno pro vlastní potřebu)

Pro pohodovou jízku na cyklostezkách je důležitým faktorem dostatek občerstvovacích míst, kde mohou in-line bruslaři, ale i cyklisté a další návštěvníci, načerpat síly pro další jízdu. Od doby, co jsou cyklostezky v provozu, počet občerstvovacích míst nepatrně vzrostl, ale ne natolik, aby to byl ideální stav.

Z pohledu in-line bruslaře je pro mne důležité, aby na každém konci cyklostezky bylo nějaké občerstvení, jelikož mě čeká ještě jízda zpět. Na cyklostezce Ústí nad Orlicí – Letohrad je skoro na začátku (pokud jízda začíná v Ústí nad Orlicí) větší občerstvovací místo a návštěvníci cyklostezky jedoucí z Letohradu si zde mohou odpočinout a občerstvit. Avšak na druhém konci v Letohradu žádné podobné občerstvovací místo není. Návštěvník by musel až na náměstí, které je od konce/začátku cyklostezky daleko a pro in-line bruslaře by to nebyla ani příliš snadná cesta. Proto by bylo vhodné u odpočívadla, které je na konci/začátku cyklostezky umístěno, zřídit občerstvovací míst.

Tento stejný problém je i na cyklostezce Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (Choceň). V Brandýse nad Orlicí se nachází také jedno z větších občerstvovacích míst a dále i na náměstí, přes které se zatím projíždí, pokud chce návštěvník pokračovat dále do Chocně. Bohužel v Ústí nad Orlicí ani v Chocni na konci/začátku cyklostezky žádná občerstvovací místa nejsou. V Ústí nad Orlicí se opět nachází odpočívadlo, u kterého by mohlo být občerstvení zřízeno.

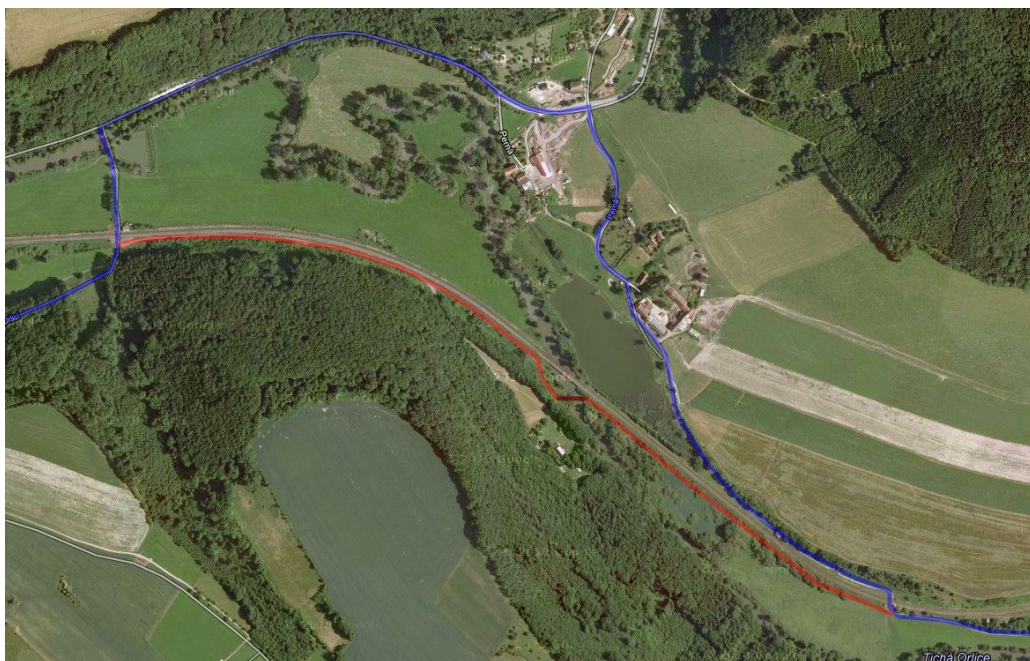
Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Česká Třebová vede převážně městy nebo vesnicemi, takže zde je dostatek míst, kde se dá občerstvit.

Ze zjištěných výsledků vyplývá, že na cyklostezkách se vyskytují určité nedostatky, které in-line bruslařům znepříjemňují jejich jízdu. Proto jsem se rozhodla pro vytvoření tří návrhů na úsecích Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (Choceň) a Ústí nad Orlicí – Letohrad, které by mohly vést ke zlepšení. Musíme si však uvědomit, že toto jsou pouze návrhy, které zatím nebyly konzultovány s žádným odborníkem na urbanistiku a výstavbu cyklostezek. Ovšem do budoucna mohou sloužit jako náměty na možnou úpravu pro zvýšení kvality cyklostezek.

Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (Choceň)

Jedním z problematických a také velmi nebezpečných úseků je úsek z obce Perná do Brandýsa nad Orlicí, kde in-line bruslaři musí překonat několika set metrovou vzdálenost po poměrně frekventované silnici s nepříliš dobrým povrchem. Kvůli tomuto úseku i převážná část in-line bruslařů končí v obci Perná a již nepokračují dále do Brandýsa nad Orlicí, kde je i jedno z větších občerstvovacích míst.

Při prozkoumání terénu by zde byla možnost, jak tento úsek dlouhý 2 km nahradit. Před posledním železničním podjezdem cca necelý kilometr před koncem cyklostezky v obci Perná, by cyklostezka pokračovala dále podél trati až k řece, kde by došlo k přemostění řeky. Dále by nová trasa vedla stále podél trati, kde je nyní prašná cesta. Tento nový úsek v délce 1,5 km by se na stávající cyklostezku napojoval zpět u železničního přejezdu před Brandýsem nad Orlicí.



Obrázek 11. Návrh na zlepšení úseku z Perné do Brandýsa nad Orlicí

[Zdroj: Klusáková, Š. (2012)]

Dalším vytýkaným úsekem je průjezd centrem Brandýsa nad Orlicí, pokud se pokračuje dál do Chocně. Průjezd vede přes náměstí, kde je dlážděný povrch, po kterém se na in-line bruslích jezdí opravdu špatně. Po průjezdu náměstím vede cesta po asfaltové komunikaci a před napojením na cyklostezku se musí projet kruhovým objezdem (samozřejmě je zde také varianta jízdy po chodníku).

Aby se nemuselo jezdit přes centrum, je zde varianta, která je v malé míře využívána již nyní. U fotbalového hřiště před železničním podjezdem nebude in-line bruslař pokračovat směrem na náměstí, ale odbočí doleva a bude pokračovat podél fotbalového hřiště, až k železničnímu přejezdu. Tato cesta již existuje, ale nemá příliš dobrý povrch, takže pro zachování bezpečnosti by bylo vhodné cestu pokrýt hladkým povrchem. U železničního přejezdu je podchod určený pro pěší. Jsou zde jak schody, tak svah, takže pro bruslaře vhodný. Bylo by zde zapotřebí pouze úprava povrchu a bezpečnostní tabulky. Za podchodem opět začíná cyklostezka. Navrhovaný úsek by byl ve stejné délce jako stávající a to 800 m.



Obrázek 12. Návrh na zlepšení průjezdu městem Brandýs nad Orlicí

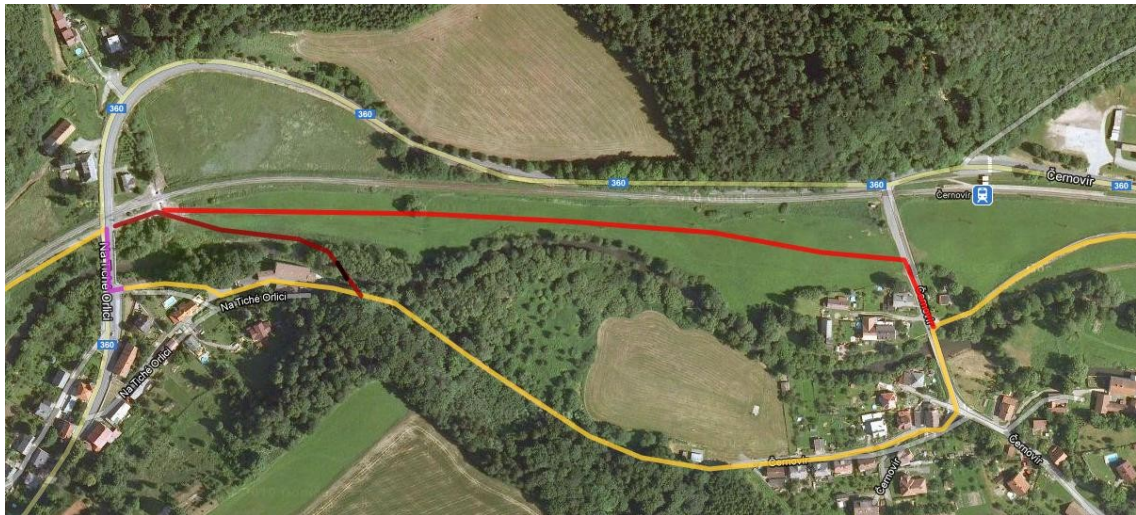
[Zdroj: Klusáková, Š. (2012)]

Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Letohrad

Asi nejnebezpečnější úsek na cyklostezce Ústí nad Orlicí – Letohrad je přejezd přes komunikaci č. 360 (tato část se nazývá „U Donu“). Zde musejí jak in-line bruslaři, tak cyklisté přejet přes most a následně silnici, aby se opět dostali na cyklostezku. Zároveň při jízdě směrem z Letohradu je před silnicí prudký sjezd a méně vyspělí

bruslaři mívají velké potíže s dojezdem, kde je velké nebezpečí nečekaného vjetí na komunikaci. Tento úsek je nebezpečný tím, že tato silnice je hlavním tahem na Letohrad, tudíž je velmi frekventovaná. Úsek před mostem je stočen do zatáčky a vede z kopce, tudíž je velice nepřehledný a in-line bruslaři musí být v přejíždění silnice opravdu rychlí.

Přemýšlela jsem, jak tento úsek vyřešit, aby byl bezpečnější a zároveň realizovatelný. Nejdříve mě napadlo umístit k mostu přechod pro chodce (jelikož bruslaři jsou bráni jako chodci), ale jelikož za mostem je železniční přejezd a před mostem je umístěna autobusová zastávka, tato úprava by nebyla možná. Následně po důkladnějším prozkoumání terénu se naskytla jedna možnost, která by byla uskutečnitelná, ale bohužel přejezdu přes komunikaci č. 360 se nejspíš vyhnout nedá. Přesto si myslím, že návrh nově vedené trasy by byl rozhodně bezpečnější. Navrhla jsem dvě možnosti. Obě mají stejný začátek, kdy by nový úsek vedl přes komunikaci č. 360 hned podél trati a již by se nepřejížděl most a nemusel se zdolávat kopec. Tím by se nebezpečný úsek zkrátil na minimum. Dále by nová trasa vedla po druhé straně řeky než je tomu nyní. První varianta v délce 250 m by byla, že trasa povede jenom několik metrů podél řeky, která bude následně přemostěna a trasa se napojí na stávající cyklostezku. Druhá varianta by spočívala ve vybudování delšího úseku cca 750 m, který by vedl podél druhé strany řeky Orlice až k obci Černovír, kde by se opět napojil na stávající cyklostezku. Druhá varianta se mi zdá lepší, jelikož cyklostezka po pravém břehu řeky (ze směru od Ústí nad Orlicí) vede po místní komunikaci, kde určité části nemají příliš dobrý povrch a tím, že by se vybuďoval nový úsek s hladkým povrchem, by se přispělo k větší bezpečnosti a zkvalitnění cyklostezek.



Obrázek 13. Návrh na zlepšení přejezdu komunikace č. 360

[Zdroj: Klusáková, Š. (2012)]

7 ZÁVĚR

Hlavním cílem bakalářské práce bylo analyzovat a zhodnotit stávající stav cyklostezek v regionu Orlicko-Třebovsko z pohledu in-line bruslařů. Prostřednictvím SWOT analýzy jsem odhalila silné a slabé stránky cyklostezek a také jejich příležitosti a hrozby, ze kterých vyplývá doporučení k vylepšení stávající situace. Za dílčí cíle práce jsem si určila zjistit spokojenost či nespokojenost in-line bruslařů s celkovým stavem cyklostezek v regionu a zároveň zjistit případné nedostatky a navrhnout jejich konkrétní řešení.

Samotný výzkum byl aplikován na in-line bruslařích pohybujících se na cyklostezkách. Pomocí dotazníkového šetření bylo zjištěno, že převážná část dotazovaných je spokojena s celkovým stavem cyklostezek, ale přesto se zde objevují určité nedostatky, které komplikují in-line bruslařům jejich jízdu. Jedna z nejčastějších odpovědí, kterou in-line bruslaři uváděli, byla přejezd komunikací a železničních tratí a následně absence cyklostezky (jízda po silnici).

V závěrečné části práce jsem zpracovala určitá doporučení pro vylepšení stávající situace, která vyplývají z vytvořené SWOT analýzy. Dále jsem vypracovala konkrétní návrhy ke třem nejvíce uváděným problémovým úsekům na cyklostezkách. Návrhy jsem vytvořila na základě odpovědí respondentů a mých vlastních nápadů a zkušeností.

Závěrem bych chtěla konstatovat, že zvolené cíle se mi v této práci podařilo naplnit, a tudíž i samotný výzkum byl přínosný. Věřím, že získané výsledky a vytvořené návrhy budou mít praktické využití a mohly by být přínosem při budování dalších cyklostezek v regionu, které se již nyní plánují.

8 SOUHRN

Aktivní trávení volného času a aktivní odpočinek se v posledních letech v regionu Orlicko-Třebovsko poměrně rychle začaly rozvíjet. Velkou měrou k tomu přispělo budování sítě prozatím tří cyklostezek, které v hojném počtu využívají jak cyklisté, tak in-line bruslaři.

V této bakalářské práci jsem se zaměřila na in-line bruslaře a jejich spokojenost či nespokojenost s celkovým stavem cyklostezek. Toto téma jsem si zvolila z toho důvodu, že také jako in-line bruslařka využívám cyklostezky v regionu.

Teoretická část práce se zabývá pojmy úzce souvisejícími s volným časem, pohybovou aktivitou, in-line bruslením a vymezením regionu Orlicko-Třebovsko, které nám pomohou získat bližší vhled do dané problematiky.

Další část práce obsahuje vyhodnocení dotazníkového šetření, pomocí kterého byly získávány potřebné informace a z nich vytvořeny závěry. Dále byly z výsledků dotazníkového šetření zjištěny konkrétní nedostatky a následně vytvořeny návrhy na zlepšení tak, aby cyklostezky vyhovovaly jak cyklistům, tak in-line bruslařům.

Z výsledků práce vyplývá, že cyklostezky s vhodným povrchem jsou hojně využívány i in-line bruslaři a že tento trend bude do budoucna stále větší. Proto je potřeba při budování nových cyklostezek myslet nejen na cyklisty, ale také na in-line bruslaře, aby si mohli užívat bezpečnou a bezstarostnou jízdu.

9 SUMMARY

Active leisure time and active recreation has begun to develop quite rapidly in recent years in the region called Orlicko-Třebovsko. The building of a network of three bicycle trails greatly contributed to it. These trails are used in large numbers by both, cyclists and in-line skaters.

In this thesis I focused on in-line skaters and their satisfaction or dissatisfaction with the overall status of the bicycle trails. I have chosen his topic because I use bicycle trails in the region as an in-line skater as well.

The theoretical part deals with concepts closely related to leisure time, physical activity, in-line skating and definition of region called Orlicko-Třebovsko, which will help us to gain further insight into the problematic.

Another part of this thesis contains the results of the survey, which were obtained with the necessary information and conclusions were created from them. Furthermore, the results of the survey indicate specific deficiencies and created suggestions for improvements to bicycle trails suit both cyclists and in-line skaters.

Based on the results show, that bicycle trails with a suitable surface are widely used by in-line skaters, and this trend will be increasing in the future. Therefore, it is needed to build new bicycle trails in order to bear in mind not only on cyclists, but also in-line skaters, so that they can enjoy a safe and carefree journey.

10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Čihovský, J. (2006). Sociologický výzkum. [studijní text]. Olomouc.
- David, P. & Soukup, V. (2003). *Orlické hory a Podorlicko*. Praha: Nakladatelství S & D
- Dohnal, T. (2002). *Koncepce a metodika systému komunální rekreace na úrovni obce*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci
- Dohnal, T. et al. (2009). *Tři dimenze pojmu rekreologie*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci
- Gavora, P. (2000). *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido
- Harjung, M. & Athanasiadis, A. (1996). *Kolečkové brusle: sport a zábava pro každého*. Bratislava: Příroda
- Hodaň, B. (1997). *Úvod do teorie tělesné kultury*. Olomouc: Vydavatelství Univerzity Palackého
- Hodaň, B. (2007). *Sociokulturní kinantropologie II*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci
- Hodaň, B. & Dohnal, T. (2008). *Rekreologie*. Olomouc: Hanex
- Kotíková, H. & Zlámal, J. (2006). *Základy marketingu*. [studijní text]. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci
- Kuban, J., Kirchner, J. & Louka, O. (2004). *Inline bruslení*. Praha: Grada
- Ladig, G. & Rüger, F. (2003). *Inline bruslení*. České Budějovice: Kopp
- Mišičková, L. et al. (2009). *Na in-linech křížem krážem po Česku*. Praha: Fragment
- Nottingham, S. & Fedel, J. F. (1997). *Fitness in-line skating*. Leeds: Human Kinetics
- Pelikán, J. (2007). *Základy empirického výzkumu pedagogických jevů*. Praha: Karolinum
- Procházka, J. (2010). *Inline bruslení bezpečně*. Praha: Grada
- Slepičková, I. (2005). *Sport a volný čas*. Praha: Karolinum
- Stejskal, P. (2004). *Proč a jak se zdravě hýbat*. Břeclav: Prestempus
- Važanský, M. & Smékal, V. (1995). *Základy pedagogicky volného času*. Brno: Paido

Internetové zdroje

<http://in-line-brusle.com/?p=69>

<http://in-line-brusle.com/?p=70>

<http://in-line-brusle.com/?p=72>

<http://in-line-brusle.com/?p=74>

<http://in-line-brusle.com/?p=75>

<http://in-line-brusle.online-sport.cz/fitness-in-line-brusle/pro-muze/fila-nine-100/>

<http://maps.google.com/maps/ms?hl=cs&ie=UTF8&t=h&source=embed&msa=0&msid=100249476882799739570.000477f60e115a5d05108&ll=50.002664,16.438293&spn=0.094668,0.307274&z=12>

<http://www.brandys-ve-svete.cz/labyrint/labyrint.php>

http://www.carv.cz/letni_lyzovani/nordicblading.htm

<http://www.ceska-trebova.cz/turisticke-zajimavosti/d-2081/p1=1917>

<http://www.czecot.cz/results/heightmap.php?id=115&big=1>

<http://www.czecot.cz/results/heightmap.php?id=289&big=1>

<http://www.czecot.cz/results/heightmap.php?id=917&big=1>

<http://www.generali.cz/pobocky/pardubicky-kraj>

<http://www.hepaoutfit.cz/vize-hepa-outdoor-fitness.html>

<http://www.ivelo.cz/aktuality/redakce/region-orlicko-trebovsko-zvitezil-v-soutezi-ceska-dopravni-stavba-roku-2009/>

<http://www.levneubytovani.net/ubytovani/camp-cakle.htm>

http://www.orlicko-trebovsko.cz/files/popis_uo_let_f.pdf

http://www.orlicko-trebovsko.cz/files/uo_ct_f.pdf

<http://www.orlicko-trebovsko.cz/cz/cyklo-inline/cyklo-usti-chocen>

<http://www.orlicko-trebovsko.cz/cz/geologicke-a-vodni-m/>

<http://www.orlicko-trebovsko.cz/cz/o-svazku-obci/>

<http://www.tradecenter.cz/files/firmy/9.jpg>

<http://www.ustinadorlici.cz/sport-a-turistika/>

<http://www.vanillaskates.com/vanilla-speed/>

<http://www.vemeste.cz/2010/12/cyklostezky-udolimi-tiche-orlice-a-trebovky/>

<http://www.virtualtravel.cz/ceska-trebova.html>

11 SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ

Obrázek 1. Mapa regionu Orlicko-Třebovsko	20
Obrázek 2. Síť cyklostezek	23
Obrázek 5. Mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Choceň.....	27
Obrázek 6. Výšková mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí – Choceň.....	27
Obrázek 7. Mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí - Česká Třebová	29
Obrázek 8. Výšková mapa cyklostezky Ústí nad Orlicí - Česká Třebová.....	29
Obrázek 9. Existující mapa s vyznačenými místy na webových stránkách.....	47
Obrázek 10. Existující popis cyklostezky na webových stránkách	47
Obrázek 11. Návrh na zlepšení úseku z Perné do Brandýsa nad Orlicí.....	49
Obrázek 12. Návrh na zlepšení průjezdu městem Brandýs nad Orlicí	50
Obrázek 13. Návrh na zlepšení přejezdu komunikace č. 360	52
Obrázek 14. Areál vodácké tábořiště Cakle.....	62
Obrázek 15. Česká Třebová - Rotunda svaté Kateřiny.....	58
Obrázek 16. Brandýs nad Orlicí – přírodní labyrint	59
Obrázek 17. In-line školička v Ústí nad Orlicí	59
Obrázek 18. Fitness brusle	60
Obrázek 19. Maratonské brusle	60
Obrázek 20. Rychlobruslařské (speed) brusle	60
Obrázek 21. Aggressive brusle	60
Obrázek 22. Freestyle brusle	60
Obrázek 23. Brusle pro in-line hokej.....	60
Obrázek 24. Off-road brusle	60
Obrázek 25. Cyklostezky v regionu Orlicko-Třebovsko	61
Obrázek 26. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Letohrad (1)	62
Obrázek 27. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Letohrad (2)	62
Obrázek 28. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (Choceň) (1)	63
Obrázek 29. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (Choceň) (2)	63
Obrázek 30. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Česká Třebová (1).....	64
Obrázek 31. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Česká Třebová (2).....	64

Graf 1. Důvod jízdy na in-line bruslích	34
Graf 2. Využití konkrétní cyklostezky	35
Graf 3. Počet cyklostezek v regionu	35
Graf 4. Spokojenost s kvalitou cyklostezek	36
Graf 5. Negativní aspekty na cyklostezkách	36
Graf 6. Konkrétní případy negativních aspektů na respondentem uvedené	37
Graf 7. Četnost jízdy na in-line bruslích	39
Graf 8. Pohlaví respondenta	39
Graf 9. Respondenti podle věku	40
Graf 110. Respondenti podle bydliště	40

12 PŘÍLOHY

DOTAZNÍK

Jmenuji se Šárka Klusáková a jsem studentkou Univerzity Palackého v Olomouci. V současné době zpracovávám bakalářskou práci na téma In-line bruslení jako volnočasová aktivita v regionu Orlicko-Třebovsko a pomocí tohoto dotazníku bych chtěla zjistit spokojenost in-line bruslařů s kvalitou cyklostezek v tomto regionu.

Věnujte, prosím, několik minut Vašeho času k vyplnění tohoto dotazníku.

Z uvedených možností v dotazníku vyberte tu nejčastější.

1. Proč jezdíte na in-line bruslích?

- Radost, prožitek, zábava
- Zlepšení fyzické i psychické kondice
- Společenská záležitost (kontakt s lidmi, známými, přáteli...)
- Mám rád/a sport v jakékoli podobě

2. Na jaké cyklostezce v regionu Orlicko-Třebovsko jezdíte nejvíce?

- Ústí nad Orlicí - Letohrad
- Ústí nad Orlicí – Česká Třebová
- Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (případně až Choceň)

3. Vyhovuje Vám počet cyklostezek v regionu Orlicko-Třebovsko?

- Ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Ne

4. Jste spokojen/a s kvalitou cyklostezek?

- Ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Ne

5. Co Vám nejvíce vadí na cyklostezkách?

- Průjezdy městy a vesnicemi, kde je absence cyklostezek
- Přítomnost motorových vozidel
- Přejezdy železničních tratí a komunikací
- Nebezpečné úseky (např. prudké sjezdy)

6. Co vám nejvíce nevyhovuje na Vámi uvedené cyklostezce z otázky č. 2?

.....

.....

.....

7. Jak často jezdíte v průměru na in-line bruslích během letních měsíců (červen – srpen)?

- 1 – 4krát za měsíc
- 5 – 10krát za měsíc
- víc jak 10krát za měsíc

8. Vaše pohlaví:

- muž
- žena

9. Váš věk:

- méně než 15
- 15 – 25
- 26 – 35
- 36 – 45
- nad 45

10. Vaše bydliště (kde v současné době bydlíte):

Děkuji za Váš čas a spolupráci

Šárka Klusáková

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 14. Areál vodácké tábořiště Cakle

(Zdroj: <http://www.levneubytovani.net/ubytovani/camp-cakle.htm>)



Obrázek 15. Česká Třebová - Rotunda svaté Kateřiny

(Zdroj: <http://www.virtualtravel.cz/ceska-trebova.html>)



Obrázek 16. Brandýs nad Orlicí - přírodní labyrint

(Zdroj: <http://www.brandys-ve-svete.cz/labyrint/labyrint.php>)



Obrázek 17. In-line školička v Ústí nad Orlicí

(Zdroj: Retrieved 7.4.2012 from the World Wide Web: <http://www.tradecenter.cz/files/firmy/9.jpg>)



Obrázek 18. Fitness brusle

(Zdroj: <http://in-line-brusle.com/?p=69>)



Obrázek 19. Maratonské brusle

(Zdroj: <http://in-line-brusle.online-sport.cz/fitness-in-line-brusle/promuze/fila-nine-100/>)



Obrázek 20. Rychlobruslařské (speed) brusle

(Zdroj: <http://www.vanillaskates.com/vanilla-speed/>)



Obrázek 21. Aggressive brusle

(Zdroj: <http://in-line-brusle.com/?p=74>)



Obrázek 22. Freestyle brusle

(Zdroj: <http://in-line-brusle.com/?p=72>)



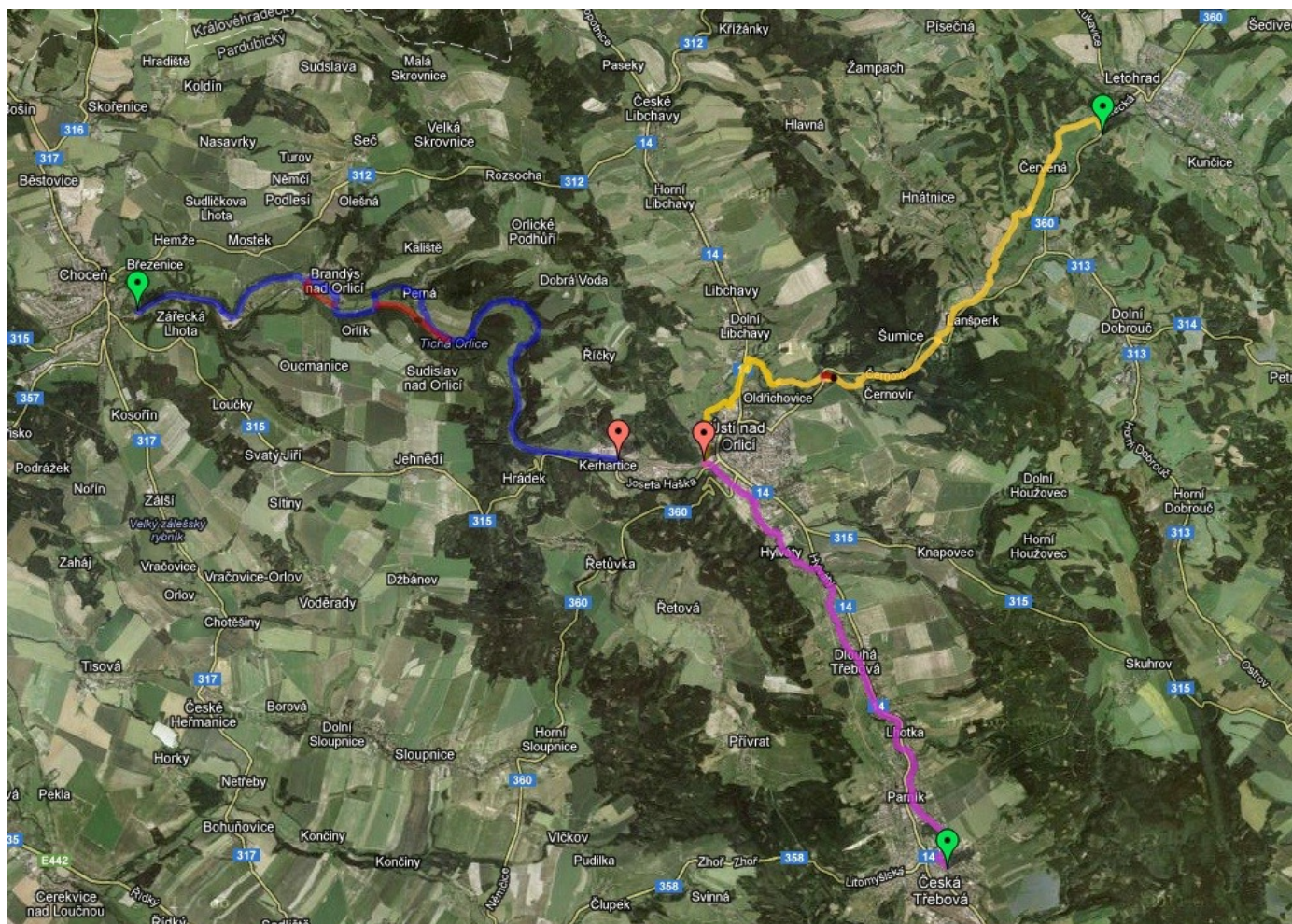
Obrázek 23. Brusle pro in-line hokej

(Zdroj: <http://in-line-brusle.com/?p=70>)



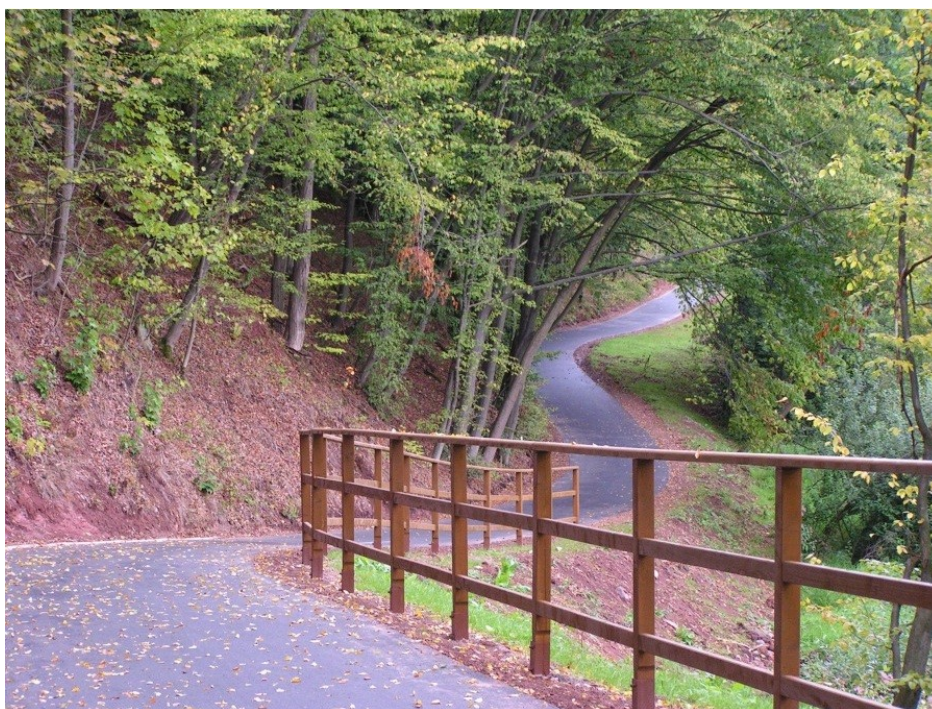
Obrázek 24. Off-road brusle

(Zdroj: <http://in-line-brusle.com/?p=75>)



Obrázek 25. Cyklostezky v regionu Orlicko-Třebovsko

[Zdroj: Klusáková, Š. (2012)]



Obrázek 26. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Letohrad (1)

(Zdroj: <http://www.ivalo.cz/aktuality/redakce/region-orlicko-trebovsko-zvitezil-v-soutezi-ceska-dopravni-stavba-roku-2009/>)

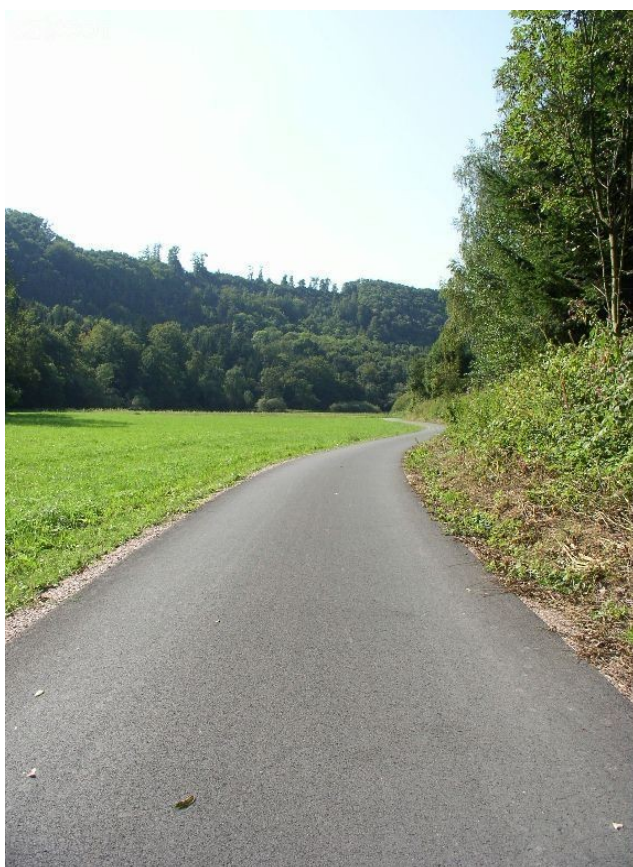


Obrázek 27. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Letohrad (2)

(Zdroj: Retrieved 21.4.2012 from the World Wide Web: <http://www.kamnabrusle.cz/images/200000083-88ce589c7e/letohradusti.jpg>)



Obrázek 28. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (Choceň) (1)
(Zdroj: http://www.czecot.cz/sport/6676_kerhartice-chocen-usti-nad-orlici)



Obrázek 29. Cyklostezka Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (Choceň) (2)
(http://www.czecot.cz/sport/6676_kerhartice-chocen-usti-nad-orlici)



Obrázek 30. Cyklostezky Ústí nad Orlicí – Česká Třebová (1)
[Zdroj: Klusáková, Š. (2012)]



Obrázek 31. Cyklostezky Ústí nad Orlicí – Česká Třebová (2)
[Zdroj: Klusáková, Š. (2012)]