

VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA

Katedra cestovního ruchu

**Návrh programu pro in-line bruslaře
jako výsledek pozorování**

Bakalářská práce

Autor: Zdeňka Plíštilová

Vedoucí práce: Mgr. Pavla Erbenová

Jihlava 2012

Vysoká škola polytechnická Jihlava

Tolstého 16, 586 01 Jihlava

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce:	Zdeňka Pláštilová
Studijní program:	Ekonomika a management
Obor:	Cestovní ruch
Název práce:	Návrh programu pro in-line bruslaře jako výsledek pozorování
Cíl práce:	Cílem bakalářské práce je porovnat dva kraje České republiky z hlediska jejich vyhovlosti stezkami vhodnými pro in-line bruslení a následně pro oba kraje vytvořit návrh programu učeného in-line bruslařům. Za účelem porovnání byly vybrány dva zcela odlišné kraje z pohledu vyhovlosti stezkami a to kraj Královhradecký a kraj Jihoňoravský. Díležitěm součástí práce jsou vlastní poznatky z navštívených stezek ve zvolených krajích, na jejichž základě byly navrženy programy určené příznivcům in-line sportu. Dále se práce zabývá zhodnocením obou návrhů programů a možností uplatnění návrhů.

Mgr. Pavla Erbenová
vedoucí bakalářské práce

RNDr. Eva Janoušková, Ph.D.
vedoucí katedry
Katedra cestovního ruchu

Anotace

Předmětem práce je vytvořit návrh programů pro in-line bruslaře na základě vlastního pozorování. Práce je rozdělena do několika kapitol. Zpočátku se zabývá teorií o in-line bruslení, dále pak teorií týkající se přípravy zájezdu. Další kapitola je věnována poznatkům získaným návštěvou vybraných stezek ve dvou zvolených krajích České republiky, tedy v kraji Královohradeckém a Jihomoravské. Následuje porovnání těchto krajů z pohledu jejich předpokladů pro in-line bruslení. Klíčovou částí práce je zpracování návrhu programů určených nadšencům in-line sportu. Pro každý z vybraných krajů byl navržen jeden program. K oběma návrhům se vyjádřily oslovené cestovní kanceláře a na základě jejich názoru bylo vypracováno zhodnocení obou programů a rovněž jejich možné uplatnění.

Klíčová slova: In-line bruslení. In-line stezka. In-line trasa. Cestovní ruch. Cestovní kancelář. Program pro in-line bruslaře.

Annotation

The subject of the thesis is create the suggestion of programmes for in-line skater based on own observation. Thesis is divided into several chapters. The beginning of the thesis deals with the theory of in-line skating and theory of the preperation of the tour. Next chapter is devoted to knowledge obtained by visiting the selected paths in the two chosen regions of the Czech Republic, in Hradec Králové region and in South Moravian region. Follow a comparison of these regions in terms of their assumptions for in-line skating. The key part of the thesis is the treating of the suggestion of programmes for in-line skaters. For each of the selected regions was proposed one programme. Adressed travel agencies commented the proposals and on their opinions has been prepared evaluation of both programmes and their possible aplication.

Key words: In-line skating. In-line track. In-line route. Tourism. Tour operator.
Programme for in-line skaters.

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucí bakalářské práce Mgr. Pavle Erbenové za odborné konzultace, cenné rady, pomoc a výbornou spolupráci.

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a zpracovala jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušila autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, v platném znění, dále též „AZ“).

Souhlasím s umístěním bakalářské práce v knihovně VŠPJ a s jejím užitím k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě VŠPJ.

Byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje AZ, zejména § 60 (školní dílo).

Beru na vědomí, že VŠPJ má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé bakalářské práce a prohlašuji, že **s o u h l a s í m** s případným užitím mé bakalářské práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědom/a toho, že užít své bakalářské práce či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠPJ, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených vysokou školou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše), z výdělku dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence.

V Jihlavě dne 25. dubna 2012

.....

Podpis

Obsah

Úvod a cíl práce.....	10
1 Teorie spojená s in-line bruslením.....	11
1.1 Úvod o in-line bruslení	11
1.2 In-line bruslení jako sport	11
1.3 Historie a vývoj in-line bruslení	12
1.3.1 Historický přehled vývoje in-line bruslení.....	12
1.4 Pohybová aktivita a zdraví.....	16
1.5 Vliv in-line bruslení na zdraví člověka.....	18
1.6 Rozdělení in-line bruslení, základní typy bruslí	18
1.7 Vyjížděky a in-line turistika.....	20
1.8 Transport.....	20
1.9 Blade nights	21
1.10 Inline kiting.....	21
1.11 High jump	21
1.12 In-line bruslař a zákon	21
1.13 Místa vhodná pro in-line bruslení	22
1.13.1 Cyklostezka	22
1.13.2 Cyklotrasa.....	23
1.13.3 In-line stezky a in-line trasy	23
2 Teorie týkající se přípravy programu pro in-line bruslaře.....	25
2.1 Cestovní ruch	25
2.2 Zájezd.....	25
2.3 Sportovní a turistické zájezdy	26
2.4 Cestovní kancelář.....	26
2.5 Produkt cestovní kanceláře	27
2.6 Tvorba zájezdu cestovní kanceláře	27
2.7 Kalkulace ceny zájezdu.....	28
3 Metodika práce	30
4 Praktická část.....	32
4.1 Výběr dvou krajů pro účely porovnání	32
4.2 Vlastní poznatky z návštěv vybraných stezek ve zvolených krajích	33

4.2.1	Navštívené stezky v Královeshradeckém kraji	34
4.2.2	Plánovaná cyklostezka Hradec Králové - Josefov - Kuks.....	37
4.2.3	Navštívené stezky v Jihomoravském kraji	38
4.3	Srovnání Královeshradeckého kraje a Jihomoravského kraje.....	41
4.4	Současná nabídka zájezdů pro in-line bruslaře	42
4.5	Návrh programů pro in-line bruslaře	42
4.5.1	Návrh programu pro Královeshradecký kraj	43
4.5.2	Návrh programu pro Jihomoravský kraj	48
4.6	Zhodnocení návrhů programů pro in-line bruslaře	53
4.7	Uplatnění návrhů programů	53
5	Závěr	55
6	Seznam použitých zdrojů	57
6.1	Publikace.....	57
6.2	Internetové zdroje	58
6.3	Ostatní zdroje	63
7	Přílohy	64

Úvod a cíl práce

In-line bruslení se v současné době v České republice stává stále populárnějším sportem. Roste počet kvalitních stezek, které nabízejí bruslařům příjemnou projížďku. Stejně tak se zvyšuje počet příznivců tohoto sportu. Tuzemské cestovní kanceláře již nabízejí i zájezdy určené přímo in-line bruslařům. Dochází tak k vzájemnému propojení mezi tímto stále oblíbenějším sportem a jednou z nejvýznamnějších součástí národních hospodářství - cestovním ruchem.

In-line bruslení jsem si jako ústřední téma své bakalářské práce zvolila proto, že tento sport patří mezi mé zájmy. Problematika in-line bruslení mě samotnou velmi zajímá.

Hlavním cílem práce je porovnat dva kraje České republiky z pohledu jejich vybavenosti stezkami vhodnými pro in-line bruslení a poté pro oba kraje vypracovat návrh programu, který by byl vhodný pro příznivce in-line sportu. Pro účely porovnání jsou vybrány dva zcela odlišné kraje z hlediska vybavenosti stezkami, konkrétně kraj Královehradecký a kraj Jihomoravský. Nedílnou součástí práce a zároveň podkladem pro tvorbu návrhů programů jsou vlastní poznatky získané návštěvou vybraných stezek. Dále se práce zabývá zhodnocením obou navrhovaných programů a otázkou jejich uplatnění.

Druhotnými cíli je seznámit čtenáře se základními informacemi o in-line bruslení; s pravidly pohybu pro in-line bruslaře, které jsou dány českou legislativou a s problematikou přípravy zájezdu. Třetí kapitola je věnována metodice práce.

Práce obsahuje tři přílohy. Byly připojeny seznamy stezek České republiky, které jsou vhodné pro in-line bruslení v členění podle jednotlivých krajů, pro lepší přehlednost uspořádány do tabulek. Do příloh jsem umístila také tabulku s konečným pořadím krajů České republiky, kde sledovaným hlediskem je celková délka stezek. Dále jsou přiložena pravidla v podobě desatera pro in-line bruslaře, kterými by se měl in-line bruslař při pohybu na stezce řídit.

1 Teorie spojená s in-line bruslením

1.1 Úvod o in-line bruslení

In-line bruslení (neboli in-line skating) je mladou sportovní disciplínou, která se do České republiky dostala z USA. [4]

S rozvojem in-line bruslení v tuzemsku jsou spojena 90. léta minulého století. S ohledem na to, že in-line brusle lze využít pro řadu činností, se brusle staly rychle oblíbeným sportovním náčiním sportovců různého zaměření a věku. Od využití pro kondiční účely, kde in-line brusle používají osoby, které chtějí nalézt zábavnější alternativu pěších vycházek, přes sportovce, kteří využívají in-line brusle jako alternativu tréninku ke klasickému bruslení na ledě, po specialisty, kteří se věnují disciplínám tzv. agresivních forem in-line bruslení. [4]

1.2 In-line bruslení jako sport

In-line bruslení je zábavná a také zdraví prospěšná aktivita, která je vhodná pro všechny věkové kategorie. [20]

Bruslení je rekreačním sportem, který není omezen prostorem. Bruslit je možné ve městě, ve volné přírodě (cross country), na stezkách a také mimo ně, v hale nebo venku. Společně si zajít na in-line brusle je v dnešní době oblíbenou společenskou aktivitou. [20]

In-line bruslení je ideální sport jak pro celou rodinu, tak pro jednotlivce. Jde o skvělý prostředek, jak se odreagovat a také se přepravit z jednoho místa na druhé. [20]

1.3 Historie a vývoj in-line bruslení

V současné době nám připadá samozřejmé, že používáme různé typy in-line bruslí podle toho, jaké činnosti se chceme věnovat. Dnešní in-line brusle jsou vcelku lehce ovladatelné. Samozřejmostí dnes pro nás rovněž je, že se s bruslaři setkáváme na chodnících, v parcích, na cyklistických stezkách a ve specializovaných skate parcích. [4]

Historie pokusů o bruslení mimo led je stará přes 200 let a souvisí především se snahou umožnit bruslení v období, kdy není led. Z technického pohledu je možné ji charakterizovat jako snahu o zkonstruování náčiní, které by se ovladatelností co možná nejvíce přiblížilo klasickým bruslím na led. Již v 19. století se objevili vizionáři, které napadlo, že pro účely ovladatelnosti je nejvýhodnější umístění koleček v jedné řadě (tedy in-line, z anglického „v řadě“), bylo nutné si na masové rozšíření tohoto řešení počkat více než 100 let. [4]

Masový rozvoj dnešní podoby in-line bruslení nastal v USA, odkud se pak šířil po celém světě, za kolébku kolečkových a poté in-line bruslí je však považována Evropa. [4]

Vlastní vývoj dnes běžně používané in-line brusle začal v polovině 80. let minulého století. Tehdy společnost „Roller Blade“ vyrobila první in-line botu na bruslení, která je je do současnosti stále aktuální. [56]

1.3.1 Historický přehled vývoje in-line bruslení

1760 - tento rok došlo k prvnímu veřejnému představení kolečkových bruslí. Údajně nebylo příliš úspěšné. Belgičan John Joseph Merlin, který byl muzikantem, výrobcem hudebních nástrojů a vynálezcem mechanických zařízení, se zúčastnil maskarního plesu pořádaného v Londýně. Na tomto plese se při hře na housle pohyboval na bruslích

s kovovými kolečky, které vlastnoručně zkonstruoval. Mistr ale dobře neovládal změny směru a způsob zastavení. Jeho exhibice tehdy skončila ve velkém zrcadle. [4]

1789 - pan van Lede z Belgie v tomto roce vyvíjí “brusle“ pro všechny teploty. Brusle byla tvořena botou a železným plátem, na kterém byla připevněna dvě dřevěná kolečka a zadní brzda. [56]

1815 - v tomto roce Francouz Garcin získal na své kolečkové brusle první patent. [4] Svoji brusli nazval Cingar. Výrobu „modelu Cingar“ stále vylepšoval. Postupně se z jednoduché desky s kolečky a několika popruhy stala tři kolečka z mědi, kožený držák nohy s koženými pázkami a brzdou na patě. [56]

1819 - Monsieur Petitbled získal první patent na kolečkové brusle s in-line konstrukcí. [4] Přinesl na trh brusle, jejichž kolečka byla ukotvena na podvozku a popruhy mohly být připnuty k botě. [56]

1823 - tento rok R. J. Tyers vynalezl v Londýně první in-line brusle s pěti kolečky v jedné řadě. [4] Prostřední kolečko bylo největší, aby bylo možné s bruslemi manévrovat. [56] Některé historické prameny uvádějí toto řešení jako předchůdce současných in-line bruslí pro rychlostní disciplíny. [4]

1849 - pro svou operu „Prorok“, která se konala v Divadle národů v Paříži, skladatel Giacomo Meyerbeer vzal některé tanečníky a dal jim kolečkové brusle. Třetí jednání opery mělo představovat akt bruslení na ledě. Meyerbeer tehdy svěřil slavnému řezníkovi Legrandovi úkol a to sestavit rychle nový model brusle, aby baletní mistr a tanečníci mohli co nejdříve začít zkoušet. Legrand zhotovil pánské boty se dvěma řadami koleček za sebou a boty pro ženy s dvěma paralelními kolečky v řadě s cílem zvýšit stabilitu pro dámy. [56]

Dne 16. 04. 1849 byla uvedena opera poprvé se scénou “bruslení na ledě”, mnoho diváků scéna uvedla v úžas. V dalších letech se v Paříži prodávaly takzvané „prorokovy-brusle“ a bruslení na in-line bruslích se těšilo stále rostoucí oblibě. [56]

1863 - obchodník James Plimpton z Massachusetts vynalezl kolečkové brusle, jež nazval „nakláněcí“. Brusle umožňovaly zatáčení a provádění jednoduchých tanečních figur. Také otevřel v New Yorku bruslařský klub. Popularita kolečkového bruslení stále roste a v průběhu dalších dvaceti let jsou využívány při různých sportech (hokej, rychlobruslení, pólo, tanec apod.). [4]

1937 - v tomto roce provozovatelé ploch pro bruslení na kolečkových bruslích založili „the Roller Skating Rink Operators Association“ - RSROA (Asociace provozovatelů ploch pro bruslení na kolečkových bruslích), které byla poté přejmenována na „The Roller Skating Association International“ - RSAI (Mezinárodní asociace bruslení na kolečkových bruslích). Tato organizace existuje stále. Během své existence hrála aktivní úlohu v rozvoji tohoto odvětví, jež se ve 40. - 60. letech začalo považovat za společenskou a rodinnou aktivitu zaměřenou na zlepšování fyzické kondice nebo za zábavnou náplň volného času. [4]

1960 - Chicago Skate Company uvádí na trh in-line brusle, které jsou již velmi podobné dnešním typům. Tyto brusle ale nebyly dostatečně pohodlné, stabilní a neumožňovaly ani spolehlivou možnost zastavení. I přesto, že ve své době nezaznamenaly úspěch, jsou díky Olsonu Scottovi považovány za klíčový mezník, co se týká orientace na in-line konstrukci. [4]

V roce 1960 byly v SSSR rychlobruslaři užívány in-line brusle se čtyřmi kolečky. I v Německu byly in-line brusle touto dobou před začátkem současného boomu in-line bruslení. [56]

1970 - tento rok Němec F. Mayer žádal o patent na in-line brusle své vlastní konstrukce. [4]

70. léta - je postupně zaváděna výroby in-line bruslí s plastovými koločky, které na hladkém povrchu umožňují snadnou a plynulou jízdu. Jelikož je jízda na nich znatelně tišší, stává se populární bruslení na stadionech s reprodukcí hudby. Masový rozvoj popularity této činnosti je spojen především s obdobím kolem roku 1977. [4]

1979 - hokejista Scott Olson z Mineapolis, který chtěl trénovat hokej i v období, kdy není led, si v obchodě s použitým sportovním zbožím koupil brusle vyrobené v Chicagu. Společně se svým bratrem Brennanem je upravili takovým způsobem, že použili lepší kolečka a na patu umístili brzdu. Takto vznikla konstrukce in-line bruslí, jež se používá do dnešních dní. [4]

1984 - v tomto roce obchodník Bob Naegle z Mineapolis koupil Olsonovu rozbíhající se továrnu na výrobu in-line bruslí a tu přejmenovat na Rollerblade Inc. Tehdy nešlo o první továrnu, která se věnovala výrobě in-line bruslí, produkovala však výrobky pohodlné, slušně ovladatelné a které byly nabízeny za přijatelnou cenu. Toto vedlo k tomu, že in-line brusle zaujaly i veřejnost a přestaly tak být jen doplňkovým tréninkovým náčiním pro hráče ledního hokeje. [4]

1986 - rok, který je považován přibližně za období, kdy se v USA in-line brusle vyrábějí již v masovém měřítku a o jízdu na nich trvale roste zájem, který se šíří především během 90. let i do ostatních zemí světa. [4]

1990 - rok, kdy je in-line bruslení oficiálně zařazeno do programu Panamerických her. [4]

1991 - je založena The International Inline Skating Association - IISA (Mezinárodní asociace in-line bruslení). Cílem asociace je propagace in-line bruslení jako rekreační aktivity, způsob dopravy, zdravotní a kondiční tréninkovou aktivitu a také jako soutěžní sport. Další cíl je vývoj bezpečnostních a vzdělávacích programů, ochrana práva na provozování bruslení a rovněž rozšiřování veřejných bruslařských cest. [4]

1996 - v tomto roce je v České republice založena Česká asociace skateboardu a inline - ČASIL, která se zabývá řídicí, organizační, informační a také metodickou činností ve své oblasti. Působí taktéž jako oficiální partner pro zahraniční asociace podobného typu. [4]

2008 - in-line bruslení se snaží získat místo mezi olympijskými sporty. [4]

1.4 Pohybová aktivita a zdraví

Současný člověk je vystaven nedostatku pohybu a nadbytku energetického příjmu. Životní styl dnešní generace může vést k některým zdravotním poruchám a ty mohou vyústit v různá onemocnění. Tato onemocnění se označují jako „civilizační“ pro jejich spojitost s určitým komfortem, který život v moderní společnosti na vysoké úrovni technického rozvoje poskytuje. [8]

„Sedavý životní styl“, který je definován jako nedostatek tělesného pohybu v zaměstnání i ve volném čase. Např. i manuálně pracující člověk se v zaměstnání pohybuje méně, než tomu bylo o několik desítek let dříve. Takto redukovaná pohybová aktivita v zaměstnání je mnohdy přenášena i do volného času, kdy dochází k tomu, že únava způsobená psychickým napětím a zároveň nedostatkem pohybu v zaměstnání zmenší aktivitu člověka tak, že je ochoten spíše konzumovat než vydávat, tedy např. více vysedávat u televize, méně cvičit. Mimo to někteří lidé řeší psychický stres vyšším příjmem jídla, ten je obvykle kumulován do večerních hodin. Tímto způsobem vzniká a prohlubuje se energetická nerovnováha, vznikají tak poruchy tělesného i duševního zdraví. [8]

Mezi nemoci, jejichž vznik souvisí s nesprávným životním stylem, patří zejména ischemická choroba srdce, cévní mozková příhoda a hypertenze. Tato onemocnění se objevují na základě aterosklerózy, která je způsobena ukládáním krevních tuků do stěn tepen; ty přicházejí o svoji pružnost a zužují se. Se vznikem aterosklerózy bývají mnohdy spojeny také poruchy látkové výměny cukrů a tuků, které mohou často vyústit

např. v cukrovku 2. typu. Mezi metabolická onemocnění se řadí i obezita, která je od jisté úrovně spojena s výše uvedenými, i dalšími nemocemi. V závislosti na životním stylu roste i frekvence výskytu některých psychických onemocnění. [8]

Pravidelné cvičení a přirozená pohybová aktivita jsou společně s přiměřeným příjmem energie tím nejlepším, nejbezpečnějším a také ekonomicky nejméně náročným prostředkem prevence většiny civilizačních onemocnění. Bylo prokázáno, že dlouhodobá pohybová aktivita rovněž prodlužuje život člověka a zmenšuje úmrtnost na ta onemocnění, která jsou spojená se sedavým životním stylem. [8]

Značný význam má pohybová aktivita na emocionální ladění člověka. Člověk, který cvičí, má vyšší pocit důvěry ve své schopnosti, lépe dokáže rozptýlit obavy a stres každodenního života, je méně agresivní. Je známo, že pravidelné cvičení upravuje abnormality nálady, snižuje depresi i bezdůvodné obavy, které mohou člověka trápit. [8]

Při intenzivním (aerobním) cvičení dochází ke spalování přebytečných tuků a zároveň je vyplavován hormon štěstí - endorfin. Mnoho druhů aerobních aktivit v dnešní době nabízejí fitness centra, např. vedené tréninky na běžících pásích, spinning. I doma je možné věnovat se aerobní aktivitě např. jízdě na rotopedu. Mezi aerobní aktivity se řadí i svižnější chůze v přírodě, jízda na kole, in-line bruslení, ale i plavání. [2]

Pravidelné cvičení zvětšuje pružnost a pevnost kloubních vazů a úponových svalových šlach, ohebnost kloubů, svalovou sílu, vytrvalost. Trénovaní lidé využívají během tělesné práce lépe zásobních tuků a šetří zásobní cukry, kterých má organismus člověka relativní nedostatek. [8]

1.5 Vliv in-line bruslení na zdraví člověka

Při in-line bruslení dochází k zatěžování a tedy i posilování velké svalové skupiny, jde hlavně o stehenní, hýžděové, zádové svaly. Mezi další aktivní svaly patří svaly lýtkové, holenní, sval trapézový a deltový. Při svalové zátěži se spaluje velké množství energie a mimo to se při bruslení zvyšuje i kapacita plic, zlepšuje se funkce oběhového systému, urychluje se látková výměna, zároveň dochází k posílení obranyschopnosti organismu a vegetativního nervového systému. Když bruslíme, příznivě se vyvíjí naše koordinace a rovnováha. [3]

In-line bruslení bývá z hlediska získání kondice nejvíce porovnáváno s během a cyklistikou. Pokud porovnáme in-line bruslení s během, tak je bruslení např. mnohem šetrnější ke kloubům než běh, při němž jsou klouby hodně namáhány. [3]

Anaerobní zatížení (bez přítomnosti kyslíku), kdy je kyslík získáván z energetických zdrojů organismu a ne z plic (tzv. práce na kyslíkový dluh), je u bruslení větší nežli u běhu nebo cyklistiky. Toto je dáno skutečností, že při bruslení se mnohem efektivněji trénují výše zmíněné velké svalové skupiny - stehenní a hýžděové svaly, také více pracují přitahovače dolních končetin a svaly boků, které u běhu a cyklistiky nejsou tolik zatěžovány. Díky tomuto faktu je tudíž pro ty, kteří chtějí snížit tělesný tuk a přitom zpevnit své svalstvo in-line bruslení výhodnější než běh nebo cyklistika. [3]

1.6 Rozdělení in-line bruslení, základní typy bruslí

Nejprve je nutné si uvědomit, o jaký styl bruslení budeme mít zájem. Na bruslích můžeme provozovat různé druhy pohybu, např. hrát hokej, závodit v rychlostních disciplínách, učit se nejrůznější triky a skoky. Nebo si pouze chceme zajezdit po cyklostezce. Důležité je vědět, že pro každý typ sportovního vyžití na bruslích budeme potřebovat jiný typ bruslí. [3]

Tab. 1 - Rozdělení in-line bruslení, základní typy bruslí (1. část)

Rozdělení in-line bruslení	Základní typy bruslí
1. Kondiční - fitness: a) vyjížďky, turistika b) kondice c) transport [4]	Rekreační/fitness brusle: pro rekreační nebo kondiční jízdu vyšší bota nad kotníky nejčastěji kupované brusle rám plastový nebo ze slitiny hliníku zavazování jako kombinace tkaniček a přezky různé velikosti koleček (78 - 84 mm) pohodlná měkká bota s odvětráváním někteří výrobci rozlišují dámské a pánské modely (rozdílná anatomie ženské a mužské nohy) [3]
2. Rychlostní - speed: a) dráhové b) silniční c) sjezdové [4]	Rychlobruslařské brusle: pro závodní jízdu na speciálních drahách i na silnici nízká bota z pevného materiálu delší rám velká tvrdá kolečka (100 - 110 mm u bruslí pro dospělé) nízká hmotnost [3]
3. Agresivní - aggressive: a) U-rampa - akrobatické skoky a triky b) Street: skoky a triky - jumping and stunt klouzání na zábradlí - grinding [4]	Brusle aggressive: pro skoky přes překážky, skluzy po zábradlí, jízdu na U-rampě kompaktní brusle s plastovým skeletem krátký snížený rám je často doplněn kovovou destičkou pro skluzy na rampách kolečka malá, plochá, velmi tvrdá brusle velmi stabilní, pevné, trvanlivé velmi dobře se ovládají při změnách směru nejsou určené pro delší jízdu, výlety apod. [3]
4. Hokejové a sportovní hry: a) hokej b) kolektivní hry: basketbal fotbal Frisbee [4]	Brusle pro in-line hokej: konstruované podobně jako brusle pro lední hokej vyrobené z kůže, koženky, nylonu, z plastu s vnitřní botičkou konstruovány tak, aby vydržely nárazy a prudké změny pohybu kratší rám, který příliš nepřesahuje přes botu [3]
5. Umělecké - artistic (tanec) [4]	Freestyle brusle: kombinace fitness a aggressive bruslí pro volný pohyb převážně po městě, při speciálních sportovních disciplínách (slalom, tanec) pohodlná vyšší bota, dostatečně pevná kratší rám [3]
6. V terénu - off-roading, trail skating [4]	Off-road brusle: pro jízdu terénem konstrukce rámu pro 2, max. 3 kolečka kolečka jiné konstrukce (malé nafukovací pneumatiky) přednost koleček - schopnost překonávat nerovnosti terénu [3]

Tab. 2 - Rozdělení in-line bruslení, základní typy bruslí (2. část)

Rozdělení in-line bruslení	Základní typy bruslí
	Maratonské brusle: vyšší modely rekreačních bruslí pro svižnější jízdu od rekreačních bruslí se odlišují nižší botou delší rám než u rekreačních bruslí větší průměr koleček (90 - 100 mm) [3]

1.7 Vyjížděky a in-line turistika

Vyjížděkám a in-line turistice se věnují hlavně ti, pro které jsou in-line brusle zábavnější a rychlejší formou pohybu, než chůze. Tuto činnost lze provozovat zejména v parcích, v městských ulicích a na samostatných cyklostezkách. Jde o činnost, která je vhodná pro rodinné výlety, pro výlety s přáteli. Důležité je, že tato činnost není omezena věkem. [4]

Turistika v místních podmínkách je omezena velmi malou sítí speciálních samostatných cyklostezek. Ne vedlejších silnicích, jí vzhledem k rostoucí hustotě silničního provozu, není možné doporučit. Lze však zmínit například Nizozemsko či Dánsko, kde síť cyklistických komunikací umožňuje široké možnosti i vícedenních vyjížděk. Další možností je tzv. městská turistika. Ta je specifická tím, že bruslař musí být schopen jízdy na různém povrchu. [4]

1.8 Transport

V místech, kde jsou příznivé podmínky, tedy rovinný povrch, vhodné trasy s přijatelnými povrchy, se in-line brusle uplatňují rovněž jako dopravní prostředek. V místech s hustší sítí zastávek mohou konkurovat in-line brusle v rychlosti prostředkům městské hromadné dopravy. Mezi výhody patří časová nezávislost, úspora času bez časových ztrát při čekání, můžeme se tak vyhnout nepříjemnostem spojeným s přeplněním dopravních prostředků, nejsme omezeni dopravními zácpami, uděláme něco pro své zdraví atd. [4]

1.9 Blade nights

Tento anglický název je převzat z jízdy na klasických bruslích a volně je možné jej přeložit jako „noci ostrých nožů“. Jedná se o nezávodní disciplínu, se kterou se můžeme setkat v řadě evropských měst. Lze ji popsat jako organizovanou hromadnou jízdu i několika tisíc bruslařů, kteří většinou ve volných dnech v podvečer či ve večerních hodinách, kdy už ve městech není takový provoz, absolvují jízdu ulicemi měst a to za doprovodu policie, která pro ně vytváří uzávěru. [4]

1.10 Inline kiting

Nadšenci inline kitingu se prohání po rozsáhlých pláních za pomoci větru a říditelného draka (angl. „kite“), který svou plochou odpovídá síle větru. Na nohou při této aktivitě mají lyže, snowboard (snowkiting), wakeobard, tj prkno vzdáleně příbuzné prknu surfařskému a mohou jezdit i po vodní hladině. [7]

1.11 High jump

Jedná se o disciplínu, kdy bruslař skáče do výšky pomocí odrazového můstku. Je nutné přeskočit tyč, která je umístěna na dvou stojanech za odrazovým můstkem. Na překonání výšky má bruslař celkem tři pokusy. Jestliže přeskočí tyč, aniž by došlo k jejímu shoení, může dál pokračovat v soutěži. Bruslař se však může také rozhodnout, že skákat nebude a vyčká na zvýšení tyče, podobně jako je tomu v lehké atletice. [7]

1.12 In-line bruslař a zákon

Podle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu pozemních komunikací je bruslař účastníkem silničního provozu a patří mezi chodce. [3]

A tedy jako pro chodce, platí rovněž pro bruslaře toto:

- musí užívat především chodníky či stezky pro chodce
- bruslař nesmí na chodníku či na stezce pro chodce ohrozit chodce
- jde-li o stezku pro chodce a cyklisty, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je bruslař povinen užít jen pruh, který je vyznačený pro chodce. Pruh určený pro cyklisty může využít pouze v momentě předjíždění. Nesmí ale při předjíždění ohrozit jedoucí cyklisty
- v témže zákoně se ale rovněž praví: „Jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení“. (z toho vyplývá, že bruslař se smí pohybovat na chodníku i na stezce pro cyklisty, nesmí ale nikde nikoho ohrozit).
- tam, kde není chodník, se bruslí po levé krajnici, či co nejbližší k levému okraji vozovky
- chodci i bruslaři smějí jít (jet) maximálně dva vedle sebe
- při snížené viditelnosti mohou bruslaři jet jen za sebou
- do prostředků hromadné dopravy je vstup na kolečkových bruslích ve většině případů zakázán
- bruslit se nesmí na veřejných parkovištích [3]

1.13 Místa vhodná pro in-line bruslení

Jak jsem již uvedla výše, podle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je bruslař účastníkem silničního provozu a patří mezi chodce a tedy tak jako pro chodce, i pro bruslaře platí, že musí užívat především chodníky nebo stezky pro chodce, nesmí na chodníku či na stezce pro chodce ohrozit chodce atd. Ze zákona ale rovněž plyne, že bruslař se může pohybovat i na stezce pro cyklisty, tedy na tzv. cyklostezce. [3]

1.13.1 Cyklostezka

Cyklostezka je vyšší formou organizace řízení pohybu cyklistů. Na cyklostezkách jsou pro cyklisty přesně vymezené prostory pohybu, které jsou vyznačeny vodorovným

a svislým dopravním značením. Uživatelé mají povinnost respektovat a dodržovat přesně stanovená pravidla. Cyklostezka je vždy ohraničena na svém začátku a na konci. Je výhradně určena jen pro cyklistickou dopravu. Pokud je souběžně vedena se silnicí, je cyklista povinen tuto stezku využívat. Povrch je zpravidla zpevněný (asfalt, dlažba) s minimální šířkou 2 metry. Cyklostezku mohou využívat uživatelé kolečkových bruslí a lyží, ale i chodci. [13]

1.13.2 Cyklotrasa

Cyklotrasa je vedena po silnicích, drobných místních a účelových komunikacích. Značení cyklotras je podobné silničnímu značení pro motorová vozidla. Používají se tři základní cykloznačky - návěst před křižovatkou, směrová tabule, směrová tabulka. Na všech je symbol kola, číslo trasy a na směrových tabulích jsou ještě uvedeny kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Umístěny jsou stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou či odbočkou cyklotrasy. Značky zde mají jen orientační a informační charakter. [13]

1.13.3 In-line stezky a in-line trasy

V naší legislativě zatím neexistuje přesné vymezení pojmu in-line stezka. Nenajdeme žádné konkrétní značky, které by se týkaly výhradně in-line bruslařů a stejně tak ani jasně dané parametry, které by upravovaly in-line stezky. In-line bruslaři byli jen začleněni do stávajícího systému a to s sebou přineslo drobná úskalí. Veškeré trasy pro tuzemské bruslaře jsou v podstatě cyklostezkami, jejichž výstavba je v zákoně zohledněna. Proto se také při realizaci projektů na nové in-line stezky vychází z parametrů cyklostezek. [9]

I přesto, že v zákoně spojení in-line stezka není uvedeno, je tento termín běžně užíván. Význam tohoto spojení je vnímán spíše jako cesta nebo její část bez silničního provozu s hladkým asfaltovým povrchem. [9]

Je možné říci, že význam in-line tras v myslích veřejnosti splývá s domnělým významem in-line stezek, na rozdíl od nich však in-line trasy skutečně oficiálně existují. Tím, že trasa nemusí vést pouze po stezce, se její pole působnosti rozšiřuje. Jedná se právě o kvalitní úseky cyklotras. Můžeme doufat, že díky rozvíjející se infrastruktuře, v budoucnosti přibudou i samostatné tratě pro bruslaře. [9]

2 Teorie týkající se přípravy programu pro in-line bruslaře

Výstupem práce je vytvoření návrhů programů určených příznivcům in-line bruslení pro dva zvolené kraje. Jde o zpracování návrhu zájezdů. Tyto návrhy je možné dále nabídnout cestovním kancelářím. Tato kapitola je tedy věnována pojmům, které souvisí s tvorbou zájezdu.

2.1 Cestovní ruch

Cestovní ruch je v současnosti často označován jako turistický průmysl. Tvoří ho široký komplex činností a podílí se na něm řada subjektů. Cílem tohoto oboru je umožnit, organizovat a také zpříjemnit občanům cestování, ať už rekreační nebo poznávací. Hlavním subjektem v cestovním ruchu je cestující občan. K uspokojení jeho přání a potřeb se postupně vytvořila škála profesí a profesionálních podnikatelských subjektů. [14]

Definice cestovního ruchu dle UNWTO (United Nations World Tourism Organization - Světová organizace cestovního ruchu):

„Cestovní ruch je činnost osob cestujících do míst a pobývajících v místech mimo své obvyklé prostředí po dobu kratší než jeden ucelený rok, za účelem trávení volného času a služebních cest (osoba nesmí být odměňována ze zdrojů navštíveného místa).“ [14]

2.2 Zájezd

Definici zájezdu stanovuje zákon č. 214/2006 Sb., který novelizuje zákon č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu.

„Zájezdem se rozumí předem sestavená kombinace alespoň dvou z následujících služeb, je-li prodávána nebo nabízena k prodeji za souhrnnou cenu a je-li služba poskytována po dobu přesahující 24 hodin nebo když zahrnuje ubytování přes noc,

a) doprava,

- b) ubytování,
 - c) jiné služby cestovního ruchu, jež nejsou doplňkem dopravy nebo ubytování a tvoří významnou část zájezdu nebo jejichž cena tvoří alespoň 20 % souhrnné ceny zájezdu.“
- [33]

2.3 Sportovní a turistické zájezdy

Cílem sportovních a turistických zájezdů je prožít aktivně dovolenou spojenou s rekreačním provozováním určitého sportu či turistiky. Účastníci vyžadují vhodné prostředí, které jim umožňuje provozovat sport, kterému se věnují. Na sportovních zájezdech je nezbytný specializovaný průvodce, který zde funguje zároveň jako instruktor. Příkladem těchto zájezdů jsou různé vodácké akce, cykloturistika, horolezecké akce, pěší turistika. Kromě vhodně volené trasy či místa bývá nutné zajistit dopravu sportovních potřeb, jejich půjčování, údržbu, náhradní součástky nebo běžné opravy. [5]

Volba trasy a náročnost zájezdu musí vycházet z poznání schopností jednotlivých účastníků, tedy musí být vhodně členěna a odstupňována dle obtížnosti. Dostatečný odpočinek po každém dni je nezbytný nejen pro bezpečnost účastníků, ale i pro jejich dobrou pohodu. [5]

Strava musí mít dostatečnou kalorickou hodnotu a také vhodnou skladbu. V ubytovacích zařízeních se klade důraz na hygienická zařízení, jako jsou sprchy s teplou vodou a vedlejší služby, tedy masáže, bazén apod. [5]

2.4 Cestovní kancelář

Vymezením cestovní kanceláře se zabývá zákon č. 214/2006 Sb., který novelizuje zákon č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu.

„Provozovatel cestovní kanceláře (dále jen "cestovní kancelář") je podnikatel, který je na základě koncese oprávněn organizovat, nabízet a prodávat zájezdy.“

„V rámci živnosti může cestovní kancelář rovněž:

- nabízet a prodávat jednotlivé služby cestovního ruchu
- organizovat kombinace služeb cestovního ruchu a nabízet je a prodávat jiné cestovní kanceláři za účelem jejího dalšího podnikání,
- zprostředkovávat prodej jednotlivých služeb cestovního ruchu pro jinou cestovní kancelář nebo cestovní agenturu, případně pro jiné osoby (dopravce, pořadatele kulturních, společenských a sportovních akcí apod.)
- zprostředkovávat prodej zájezdu pro jinou cestovní kancelář; cestovní smlouva v těchto případech musí být uzavřena jménem cestovní kanceláře, pro kterou je zájezd zprostředkováván
- prodávat věci související s cestovním ruchem, zejména vstupenky, mapy, plány, jízdní řády, tištěné průvodce a upomínkové předměty“ [33]

2.5 Produkt cestovní kanceláře

„Produktem cestovní kanceláře jsou různé služby, klasifikované obvykle jako služby zprostředkované, které cestovní kancelář nakupují od jiných dodavatelů, služby vlastní (organizování zájezdů a pobytů), služby placené a neplacené.“ [6]

2.6 Tvorba zájezdu cestovní kanceláře

Tvorba zájezdu má stránku:

- a) organizačně-technickou, tj. zpracování tras, která zahrnuje zpracování tras, sestavování programu, zabezpečení služeb účastníkům
- b) ekonomickou, která se zabývá problematikou nákladů, účetnictví a cen
- c) právní, která zahrnuje smluvní úpravu upřesněnou ve vztahu ke klientovi (všeobecné a záruční podmínky cestovní kanceláře) [1]

Organizačně technická stránka tvorby zájezdu se skládá z těchto fází: [1]

1. Trasování zájezdu

Trasou zájezdu se nazývá cesta, po které se pohybuje dopravní prostředek s účastníky zájezdu nebo po které jdou účastníci pěšky. Trasa je určena cílem zájezdu, nabízenými službami a zvoleným dopravním prostředkem. Trasováním se v cestovním ruchu rozumí sestavování trasy, itineráře. [1]

2. Stanovení programu zájezdu

V návaznosti na trasu je sestavován jeho program a časový harmonogram. Vychází se zde z možností zajištění jednotlivých služeb a především z průzkumu poptávky účastníků cestovního ruchu. Programy sestavuje obvykle kolektiv zkušených pracovníků cestovní kanceláře a průvodců cestovního ruchu. [1]

Harmonogram zájezdu

Harmonogram zájezdu obsahuje rozpis zájezdu podle dnů, časy příjezdů a odjezdů, navštívená nebo projížděná místa, poznámky k plánovanému programu, vzdálenosti mezi jednotlivými místy, způsob dopravy, objednané služby. Pro zpracování harmonogramu zájezdu se doporučuje forma tabulky. [1]

3. Zajištění služeb u dodavatelů

Při hledání optimálního dodavatele cestovní kanceláří se vychází z cenové nabídky, nabídky poskytovaných služeb, z cíle zájezdu a předpokládaného složení účastníků zájezdu. Obě strany, tedy odběratel i dodavatel, se snaží o dosažení optimální ceny. [1]

2.7 Kalkulace ceny zájezdu

Kalkulace je stanovení vlastních nákladů a ceny na kalkulační jednici, tedy v tomto případě na jednoho účastníka zájezdu. Předběžná kalkulace stanoví předpokládané náklady a cenu zájezdu před jeho zařazením do nabídky cestovní kanceláře. Nabízená cena je rovněž uvedena v nabídkovém katalogu a za tuto cenu se také zájezd prodává účastníkům. Výslednou kalkulací, která je sestavena po skončení zájezdu, se zjišťují skutečné náklady a také příčiny jejich překročení či snížení oproti kalkulaci předběžné.

Kalkulace ceny zájezdu je předběžný nebo konečný výpočet ceny zájezdu a skládá se:

- z korunových či devizových nákladů na úhradu služeb poskytovaných v zájezdu (doprava, ubytování, stravování, vstupné, výklad průvodce cestovního ruchu, pojištění atd.)
- z rizika neobsazenosti
- z rizika změny měnového kurzu
- z přírážky cestovní kanceláře (na provoz cestovní kanceláře, na platy jejích pracovníků, na přiměřený zisk), zpravidla se přírážka pohybuje okolo 15 - 30 %.

U skupinových zájezdů bývá součástí ceny gratuita. Ta je poskytována cestovními kancelářemi formou bezplatné účasti jednoho účastníka na určitý počet ostatních účastníků skupiny (např. jedna osoba zdarma na 20 platících klientů). [1]

Nepřímé náklady

Nepřímými náklady jsou společné náklady, které je nutné vynaložit na zájezd a to bez ohledu na skutečný počet účastníků. Na jednoho účastníka jsou rozpočítávány dělením. Jedná se zejména o náklady na dopravu autokarem, speciálním letadlem, zvláštním vlakem či lodí, na průvodce, náklady na akce za pevné ceny a kurzovní riziko. Nepřímé náklady se uhrazují i tehdy, pokud se někteří účastníci zájezdu nezúčastní. [1]

Přímé náklady

Přímé náklady je možné stanovit na jednotlivé účastníky, a pokud se zájezdu nezúčastní, je možné je reklamovat či je neuhrazovat. Jde o náklady na ubytování, stravování, vstupné do objektů, pojištění apod. [1]

3 Metodika práce

Tato kapitola je věnována popisu postupů, které byly použity v praktické části bakalářské práce.

Aby byly získány potřebné podklady pro tvorbu návrhů programů určených in-line bruslařům bylo nutné vypracovat seznamy stezek vhodných pro in-line bruslení v jednotlivých krajích České republiky (viz Příloha 1). U každé stezky jsou stručně uvedeny následující informace - název, obce, délka stezky, povrch, typ stezky, profil stezky a možnost občerstvení na stezce. Údaje byly čerpány z internetových stránek www.inline-online.cz a z publikace Na in-linech křížem krážem po Česku. Z těchto zdrojů bylo čerpáno, protože obsahují informace, které pro účely práce byly klíčové.

Jako hlavní hodnotící kritérium byla zvolena délka stezky. Sečetla jsem délky stezek v jednotlivých krajích. Následně byly kraje rozděleny do tří tabulek podle počtu kilometrů stezek, které se na jejich území nacházejí.

Pro účely přípravy návrhů programů pro in-line bruslaře bylo nezbytné vybrat dva vhodné kraje. Při volbě krajů jsem vycházela ze zjištěných výsledků. Byly zvoleny záměrně dva zcela odlišné kraje z pohledu jejich vybavenosti stezkami a to konkrétně kraj Královehradecký a kraj Jihomoravský.

Pro navržení kvalitních programů určených příznivcům in-line sportu, jsem se rozhodla navštívit vybrané stezky v obou krajích. Zde jsem využila výzkumné metody pozorování. Získala jsem tak cenné poznatky, ze kterých bylo vycházeno při následném porovnání zvolených krajů a rovněž při zpracovávání návrhů programů.

Protože cílem mé práce bylo vypracovat návrh programu pro in-line bruslaře, chtěla jsem zjistit, zda již některá z českých cestovních kanceláří nenabízí podobný program.

Potřebné údaje byly čerpány z internetových stránek vybraných tuzemských cestovních kanceláří, jejichž nabídka obsahuje i zájezdy určené in-line bruslařům.

Dále jsem vytvořila dva návrhy programů. Pro kraj Královehradecký byl vypracován návrh jednodenního výletu. Pro Jihomoravský kraj byl navržen víkendový pobyt.

Pro účely zhodnocení obou návrhů programů jsem oslovila prostřednictvím elektronické pošty vybrané cestovní kanceláře, které nabízejí mimo jiné i zájezdy určené in-line bruslařům. Bylo osloveno celkem deset cestovních kanceláří. K navrhovaným programům se vyjádřily tři cestovní kanceláře, konkrétně CK Víkend, CK HCZ Travel a CK V-tour.

Poslední kapitola bakalářské práce se zabývá možným uplatněním obou návrhů.

4 Praktická část

Tato část práce obsahuje podklady důležité pro vytvoření návrhu programu. Výstupem celé této kapitoly je návrh zájezdu pro in-line bruslaře.

4.1 Výběr dvou krajů pro účely porovnání

Na základě seznamů stezek v jednotlivých českých krajích jsem sečetla délky stezek v jednotlivých krajích a došla jsem k následujícím výsledkům.

Výsledky jsou rozděleny pro lepší přehlednost do tří tabulek. V první tabulce jsou uvedeny kraje s celkovou délkou stezek nad 50 km. Druhá tabulka se věnuje krajům, kde se celková délka stezek pohybuje v rozpětí 20 až 50 km. V poslední tabulce jsou vypsány ty kraje, jejichž celková délka stezek je méně než 20 km.

Tab. 3 - Kraje s celkovou délkou stezek nad 50 km

pořadí	kraj	délka tras (km)
1	Jihomoravský	86,5
2	Jihočeský	84,9
3	Středočeský	79,3
4	Zlínský	63,2
5	Liberecký	55,3

Tab. 4 - Kraje s celkovou délkou stezek v rozpětí 20 až 50 km

pořadí	kraj	délka tras (km)
6	Hlavní město Praha	47,3
7	Ústecký	47,0
8	Olomoucký	34,8
9	Pardubický	25,7

Tab. 5 - Kraje s celkovou délkou stezek pod 20 km

pořadí	kraj	délka tras (km)
10	Karlovarský	18,2
11	Královehradecký	18,0
12	Moravskoslezský	17,1
13	Vysočina	11,2
14	Plzeňský	2,5

Pro účely porovnání jsem vybrala kraj Jihomoravský a kraj Královehradecký. Při volbě krajů bylo vycházeno z vyhodnocení, které jsem vytvořila.

Kraj Jihomoravský jsem si zvolila proto, že oplývá nejvyšším počtem kilometrů stezek, které jsou vhodné pro in-line bruslení.

Pro kraj Královehradecký jsem se rozhodla z toho důvodu, že patří mezi kraje s nejnižší celkovou délkou stezek. Je tedy naprostým opakem kraje Jihomoravského. Zároveň z tohoto kraje pocházím a dobře jej znám.

Výběrem Jihomoravského a Královehradeckého kraje jsem chtěla upozornit na kontrast ve vybavenosti stezkami v těchto dvou krajích.

4.2 Vlastní poznatky z návštěv vybraných stezek ve zvolených krajích

Navštívila jsem vybrané stezky v Královehradeckém kraji a v kraji Jihomoravském. Získala jsem tak cenné vlastní poznatky, které jsem využila v dalších částech práce.

Nejprve jsem se zaměřila na Královehradecký kraj, poté na kraj Jihomoravský. Na základě návštěvy vybraných stezek v těchto dvou krajích jsem vypracovala detailní popisy tamních stezek. U Královehradeckého kraje jsou uvedeny také informace o plánované stezce, která by měla procházet tímto krajem. Tuto budoucí cyklostezku jsem zmínila proto, že má sloužit po svém dokončení mimo jiné i bruslařům.

U každé stezky je vždy uvedena informace o obci (případně o obcích, kterými stezka prochází), o délce stezky, o povrchu stezky. Dále jsem se věnovala popisu stezky včetně přístupu na stezku. Jednotlivě jsem se také zabývala překážkami na stezce, osvětlením stezky a možnostmi občerstvení na stezce. Zmínila jsem i nejvýznamnější turistické zajímavosti, které se v okolí stezek nacházejí.

Uvedené parametry jsem zvolila proto, že mně osobně jako in-line bruslaři připadají tyto informace jako ty nejdůležitější, které bych před návštěvou stezky chtěla znát.

4.2.1 Navštívené stezky v Královehradeckém kraji

V Královehradeckém kraji jsem navštívila nejprve všechny prověřené stezky, které jsou uvedeny na internetových stránkách www.inline-online.cz pro tento kraj. Poté jsem navštívila dvě stezky, které na výše uvedených webových stránkách zmíněny nejsou. Tyto dvě stezky znám, protože se nacházejí v okolí mého trvalého bydliště.

Pro lepší přehlednost jsem uspořádala zjištěné informace do tabulek.

Tab. 6 - Navštívené stezky v Královohradeckém kraji (1. část)

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Popis	Přístup	Překážky, nebezpečná místa	Osvětlení	Občerstvení	Turistické zajímavosti
Byšičky	Lázně Bělohrad	5 [22]	asfalt	silnice	stezka mezi poli a loukami, tvořena 4 rameny; 1. rameno začíná u hlavní silnice směr Lázně Bělohrad - Miletín, 2. rameno začíná na křižovatce všech čtyř ramen, pokračuje k okraji obce Lázně Bělohrad, na obou ramenech - hrubší asfalt, místy praskliny a rýhy, terén rovinatý až mírně zvlněný; 3. rameno prakticky pro bruslaře nesjížděné, velmi hrubý, poškozený asfalt; 4. rameno vede do kopečka ke kostelíku Byšičky, hladší asfalt; stezka hojně využívána zemědělskými stroji	např. od silnice z Lázní Bělohrad na Miletín (cca 1 km od Lázní Bělohrad), po pravé straně začátek stezky; nebo v městské části "Dolní strana", odkud stezka vede na Byšičky [22]	celé 3. rameno; konec 4. ramena se sjezdem od kostelíku Byšičky, zde i nebezpečný přechod mezi povrchy ramen	ne	ne	u stezky kostelík Byšičky, známý tím, že sem Karel Jaromír Erben umístil děj své básně Svatební košile; křižová cesta; zajímavosti Lázní Bělohrad - anenské slatinné lázně, místní zámek s památníkem spisovatele K. V. Reise, galerii [30]
Hradečnice a Písečnice	Hradec Králové	6 [23]	asfalt	cyklostezka	stezka lesem, občasné výskyt listí, žaludů; hladký asfaltový povrch, terén mírně zvlněný, cca uprostřed stezky prudší sjezd	např. MHD Hradce Králové, bus č. 9 k začátku trasy (konečná zastávka u Lesního hřbitova), automobilem lze parkovat na obou koncích stezky (u Lesního hřbitova velké parkoviště)	prudší sjezd cca uprostřed stezky	ne	ne (ale cca 500 m od konce stezky - od Lesního hřbitova - restaurace terasou)	zajímavosti Hradce Králové - Katedrála sv. Ducha, Bílá věž, Muzeum východních Čech, Obří akvárium, Městské lázně – aquapark [17]

Tab. 7 - Navštívené stezky v Královéhradeckém kraji (2. část)

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Popis	Přístup	Překážky, nebezpečná místa	Osvětlení	Občerstvení	Turistické zajímavosti
Třebechovice pod Orebem - Týniště nad Orlicí	Třebechovice p. Orebem, Týniště nad Orlicí	7,5 [24]	asfalt	cesta lesem	stezka lesem (na začátku obora s daňky), častý výskyt listů, větviček; asfalt místy hodně popraskaný, hrbokatý, s dírami, rýhami, povrch celkově velmi poškozený; terén rovinatý; na stezce železniční přejezdy (upozorněno značkou, pískem na stezce)	např. od Třebechovic pod Orebem na začátek stezky, možno zaparkovat na obou koncích stezky, není zde parkoviště	železniční přejezdy, poškozený a popraskaný asfalt po celé délce stezky	ne	ne	třebechovické Muzeum betlémů s unikátním Proboštovým betlémem, Podorlický skanzen Krňovice [51]
Litíč	Litíč	1,6 [29]	asfalt	zemědělská komunikace	stezka mezi poli, nový hladší asfalt, terén rovinatý; trasa hojně využívána zemědělskými stroji	např. od silnice z Litíče, Nouzova do Velichovek, odbočka na stezku vlevo, možno parkovat u začátku stezky; nebo od kostela v obci Litíč, možno zaparkovat u konce stezky	nečistoty navezené na stezku zemědělskými stroji	ne	ne	u stezky Kostel Nejsvětější Trojice, prohlášen kulturní památkou; v okolí stezky - slatinné Lázně Velichovky
Dvůr Králové nad Labem - Žirče	Dvůr Králové nad Labem, Žirče	1,8 [21]	asfalt	silnice	trasa mezi obcemi, hladký asfalt, terén rovinatý až mírně zvlněný, cesta využívána zemědělskými stroji	např. od silnice ze Dvora Králové n. Labem do Žirče, zahnout do poslední ulice ve Dvoře Králové, na jejím konci možno zaparkovat, u začátku stezky	nečistoty navezené na stezku zemědělskými stroji	ne	ne	v blízkosti stezky u Žirče - Galerie soch Matyáše Bernarda Brauna - Braunův betlém; [54] zajímavosti Dvora Králové n. L. - Kostel sv. Jana Křtitele, Městské muzeum, ZOO se safari

4.2.2 Plánovaná cyklostezka Hradec Králové - Josefov - Kuks

Zde se zmíním o plánované cyklostezce, která má vést z Hradce Králové přes Josefov do Kuksu. Tato nově vybudovaná cyklostezka má navázat na Labskou cyklostezku, která má vést od pramenů Labe až k ústí do Severního moře. V budoucnosti má být nejdůležitější regionální spojnici pro cyklisty. [44]

Trasa z Hradce Králové přes Josefov do Kuksu má být dlouhá 26 km. Cyklostezka povede především podél vodních toků Labe, Metuje, Úpy. Základní šířka stezky bude 3 m. Je plánován povrch zpevněný, živičný. Cyklostezka má být víceúčelová a to pro cyklisty, pro pěší, in-line bruslaře, vozíčkáře a jiné nemotorové uživatele. [15]

Projekt cyklostezky je příkladem spolupráce měst a zavádění MA21 (místní Agenda 21) na krajské úrovni. Žadatelem o poskytnutí dotace na realizaci projektu má být Královéhradecká labská o.p.s., kde je členem i město Jaroměř. [15]

Cyklostezka povede přes Smiřice a Jaroměř. Má propojovat kulturní a historické památky, které se na trase nachází. Povede kolem smiřické barokní kaple Zjevení Páně, dále přes Pevnost Josefov až k hospitálu Kuks. [36]

Na trasu by se měla v budoucnosti napojovat i další infrastruktura, např. občerstvovací služby. V plánu je i půjčovna kol a také lodní přeprava. Cyklostezka by měla sportovcům a výletníkům sloužit rovněž v zimním období, kdy ji bude možné projet na běžkách. [36]

Na stezku od Kuksu do Hradce Králové v rámci Labské stezky naváže takzvaná Stezka mechu a perníku z Hradce Králové do Pardubic. Stezka povede malebnou krajinou kolem Kunětické hory. Vyhne se tudíž hustému provozu, který mezi těmito dvěma krajskými městy panuje. Tvůrci stezky počítají s tím, že trasa bude využívána kromě výletníků i lidmi, kteří cestují z jednoho krajského města do druhého za prací. [36]

Labská stezka má během několika následujících let spojit pramen Labe v Krkonoších se severoněmeckým Cuxhavenem, blízko kterého se Labe vlévá do Severního moře a to tak, že by podél celého toku Labe bylo možné projet na kole. [36]

Trasa na německé straně, která se nazývá Elberadweg, měří přibližně 860 kilometrů a je již kompletně postavena. Na české straně se často potýká stavba s nedostatkem prostředků a to hlavně na kontech menších měst a vesnic. [36]

Doba realizace je stanovena na termín od 15. července 2011 do 30. září 2012. [44]

4.2.3 Navštívené stezky v Jihomoravském kraji

V Jihomoravském kraji jsem navštívila tři nejdelší stezky tohoto kraje. O stezkách jsem se dozvěděla na webových stránkách www.inline-online.cz.

Údaje, které jsem zjistila, opět uvádím pro lepší přehlednost v tabulkách.

Tab. 8 - Navštívené stezky v Jihomoravském kraji (1. část)

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Popis	Přístup	Překážky, nebezpečná místa	Osvětlení	Občerstvení	Turistické zajímavosti
Okolo Růdníka	Ratíškovice	14 [25]	asfalt	cesta lesem	stezka převážně lesem, i podél pole, poměrně kvalitní asfaltový povrch, občasný výskyt vypouklín v asfaltu, terén mírně zvlněný	např. možnost parkovat u železničního přejezdu v Ratíškovicích, kde stezka začíná; nebo lze parkovat u vlakové stanice Bzenec, Přívóz, zde přejít koleje a na druhé straně nastoupit na stezku	vypoukliny v asfaltu	ne	ano, přímo u stezky je Farma Růdník s restaurací	Ratíškovice - Muzeum Ve Vagónu (možnost povozit se na šlapacích drezínkách) [52]
Veselí nad Moravou - Kunovice	Veselí n. Moravou, Uherský Ostroh, Ostrožská Nová Ves, Kunovice, Uherské Hradiště	15 [26]	asfalt, v krátkém úseku zámková dlažba	cyklostezka	stezka mezi obcemi, asfaltový povrch různé kvality - místy hladší, místy hrubší, občas v asfaltu praskliny, terén rovinatý, stezka vede i ulicemi s menším automobilovým provozem, na stezce několik můstků, i železniční přejezdy	např. parkovat u centra Veselí n. Moravou, zde u řeky nastoupit na stezku; nebo možno nastoupit na stezku v Kunovicích u vlakové zastávky Kunovice, zastávka nebo dál na okraji Kunovic za železničním přejezdem u silnice vedoucí z Kunovic do Uherského Hradiště	můstky na stezce, velmi těžko sjízdný krátký úsek u vlakové stanice Ostrožská Nová Ves	ano	přímo u stezky ve Veselí n. Moravou občerstvení s terasou, v Kunovicích u Leteckého muzea restaurace s posezením i venku	zajímavosti Veselí n. Moravou - Kostel sv. Bartoloměje, renesanční zámek, Městské muzeum [50]; zajímavosti Kunovic - Letecké muzeum, Kostel sv. Petra a Pavla [28]; zajímavosti Uherského Hradiště - Slováké muzeum, bývalá židovská synagoga, bývalý Justiční palác [54]

Tab. 9 - Navštívené stezky v Jihomoravském kraji (2. část)

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Popis	Přístup	Překážky, nebezpečná místa	Osvětlení	Občerstvení	Turistické zajímavosti
Kolem Svratky	Brno - Jih	7,7 [27]	asfalt	cyklostezka	stezka městem podél řeky, kvalitní asfaltový povrch, terén rovinný; na stezce několik podjezdů, můstků; trasa vede dvakrát přes hlavní silnici s hustým automobilovým provozem, nutné překonat i tramvajové koleje	nástup na stezku např. ulice Vídeňská, hala Rondo, ulice Jeneweinova, ulice Kšitova, OC Avion, Brno-Modřice [27]	můstky na stezce, prudší podjezd ze směru od centra Brna, přejezdy hlavních silnic	část stezky osvětlena	přimo u stezky dvakrát občerstvení s posezením venku	zajímavosti Brna - hrad Špilberk, Katedrála sv. Petra a Pavla, Vila Tugendhat, hrad Veveří, Kapucínská hrobka, Muzeum města Brna, Technické muzeum, Moravská galerie, ZOO [12]

4.3 Srovnání Královehradeckého kraje a Jihomoravského kraje

Na základě seznamů stezek Královehradeckého a Jihomoravského kraje, které jsem vytvořila (viz Příloha 1) a podle vlastních poznatků získaných návštěvou vybraných stezek v těchto dvou krajích, jsem došla k následujícím zjištěním.

V Královehradeckém kraji se nachází pouze pět stezek (včetně dvou nezveřejněných na webových stránkách www.inline-online.cz), které jsou vhodné pro in-line bruslení. Jihomoravský kraj nabízí příznivcům tohoto sportu šestnáct stezek.

Celková délka stezek na území Královehradeckého kraje je (včetně dvou nezveřejněných stezek) 22 km. Jihomoravský kraj se může pyšnit celkovou délkou stezek 86,5 km.

V Královehradeckém kraji můžeme najít stezky typu silnice, cesta lesem, cyklostezka, zemědělská komunikace. V kraji Jihomoravském je převažujícím typem cyklostezka. Dále se zde vyskytují typy stezek, jako je cesta lesem, silnice, chodník, cesta rekreační oblastí.

Na území Královehradeckého kraje mají tři stezky kvalitní povrch a to stezka Hradečnice a Písečnice, stezka ze Dvora Králové nad Labem do Žirče a stezka Litíč. Na dvou dalších stezkách tohoto kraje, tedy na stezce z Třebechovic pod Orebem do Týniště nad Orlicí a na stezce Byšičky, je povrch méně kvalitní, vyskytují se zde i špatně sjízdné až nesjízdné úseky.

V Jihomoravském kraji jsem navštívila tři nejdelší stezky tohoto kraje a to stezku Okolo Růdníka, stezku Z Veselí nad Moravou do Kunovic a stezku Kolem Svatky. Ve všech třech případech byl povrch většinou po celých délkách stezek poměrně kvalitní a dobře sjízdný.

V Královéhradeckém kraji není osvětlena ani jedna ze všech pěti stezek. Ze stezek, které jsem navštívila v kraji Jihomoravském, je osvětlena stezka Z Veselí nad Moravou do Kunovic. Stezka Kolem Svratky je osvětlena částečně. Na stezce Okolo Růdníka není osvětlení žádné. U ostatních stezek Jihomoravského kraje se mi nepodařilo informaci zjistit.

Ani na jedné stezce v Královéhradeckém kraji se nenachází občerstvení. V Jihomoravském kraji je občerstvení přímo na stezce v jedenácti z šestnácti případů, v pěti případech se občerstvení na stezce nenachází.

Královéhradecký kraj bohužel zaostává ve všech hodnocených kritériích za krajem Jihomoravským.

4.4 Současná nabídka zájezdů pro in-line bruslaře

Na základě internetových stránek některých českých cestovních kanceláří, které nabízejí zájezdy pro příznivce in-line bruslení jsem došla k závěru, že české cestovní kanceláře pořádají zájezdy pouze do zahraničí. Programy cestovních kanceláří jsou zaměřeny především na zájezdy po německých a rakouských stezkách.

Domnívám se tedy, že v České republice nabídka zájezdů a různých programů po tuzemských stezkách chybí. Myslím si však, že některé kraje naší země mají nadšencům in-line sportu co nabídnout.

4.5 Návrh programů pro in-line bruslaře

Na základě vlastních poznatků, které jsem získala díky návštěvě vybraných stezek v Královéhradeckém a Jihomoravské kraji, byly vytvořeny návrhy dvou programů.

Nejprve jsem se zaměřila na Královehradecký kraj. V tomto kraji neexistují takové podmínky, které by umožňovaly vytvoření návrhu kvalitního vícedenního programu, jenž by byl vhodný pro vyznavače in-line sportu. Pro Královehradecký kraj byl tedy navržen jednodenní výlet.

Poté jsem se věnovala kraji Jihomoravskému. Tento kraj nabízí in-line bruslařům oproti Královehradeckému kraji podstatně více možností. Pro Jihomoravský kraj byl vytvořen návrh víkendového programu.

Při tvorbě návrhů programů jsem vycházela ze svých poznatků. Do programů byly tedy zařazeny ty stezky, které jsem sama navštívila.

4.5.1 Návrh programu pro Královehradecký kraj

Program je plánován jako jednodenní výlet do Hradce Králové. Zahrnuje projížďku po asfaltové stezce územím městských lesů a návštěvu vybraných turistických zajímavostí. S ohledem na pracující lidi může být optimálním dnem pro realizaci výletu sobota. Ideálními měsíci pro uskutečnění programu jsou vzhledem k otevírací době pamětihodností červenec a srpen, případně červen nebo září.

V časných ranních hodinách odjezd z Jihlavy. Během cesty je plánována hygienická přestávka u čerpací stanice. V Hradci Králové je na programu projížďka na bruslích oběma směry šestikilometrové cyklostezky. Následuje přejezd mikrobusem blíže k centru města a oběd v restauraci.

Odtud pěšky na prohlídku města k Chrámu sv. Ducha, následuje výstup na Bílou věž. Posledním bodem programu je prohlídka expozic Muzea východních Čech. Poté individuální volno. Možno navštívit např. městské lázně - aquapark, Obří akvárium, svést se turistickým vláčkem [17] nebo si vychutnat plavbu parníčkem po Labi. [18] Sraz u Muzea východních Čech a odtud pěšky k mikrobuse. Návrat do Jihlavy ve večerních hodinách.

4.5.1.1 Itinerář trasy programu pro Královehradecký kraj

V této tabulce je uveden přesný časový rozvrh jednodenního výletu pro in-line bruslaře, který byl vytvořen pro Královehradecký kraj.

Tab. 10 - Itinerář trasy programu pro in-line bruslaře, Královehradecký kraj

Den	Km	Průb. Km	Místo	Kom.	Plánovaná doba		Poznámka
					Odjezd	Příjezd	
1	120 [32]	120	Jihlava	I.tř.38, I.tř.34, I.tř.37 [32]	7:00		6:30 přistaven bus
			Hradec Králové		18:00	8:45	hygienická přestávka čerpací stanice Hradec Králové 8:50 - 9:15, na bruslích stezkou Hradečnice - Písečnice 10:00 - 11:30, sraz u busu 11:35, přejezd busem k centru, oběd v restauraci 12:00 - 13:00, 13:05 - 15:15 prohlídka města - Chrám sv. Ducha, Bílá věž, Muzeum východních Čech, individuální volno 15:20 - 17:20 (aquapark, Obří akvárium, plavba parníčkem), 17:25 sraz u Muzea východních Čech + společný přesun k busu
	120 [32]	240	Jihlava	I.tř.37, I.tř.34, I.tř.38 [32]		19:45	

Vlastní zpracování dle zdroje: mapy.cz - plánování a měření trasy [32]

4.5.1.2 Základní informace o vybraných aktivitách a jejich ceny

Zde u každé aktivity uvádím popis, otevírací dobu, výši vstupného a kontakt.

Turistické zajímavosti:

Chrám sv. Ducha

Popis:

Gotická Katedrála sv. Ducha pochází ze 14. století. Stavba chrámu byla iniciována Eliškou Rejčkou, která se svým dílem zasloužila o rozvoj města. [19]

Katedrála je dlouhá 56 metrů, 25 metrů široká a 33 metrů vysoká. Ve věžích jsou umístěny 4 zvony, nejstarší z nich zvaný Michal byl zhotoven a zavěšen v roce 1480, nejmladší z nich Klement je z roku 1510. Bohatě vyzdobený hlavní oltář pochází z roku 1940, zhotoven byl na motivy obrazu kancionálu z let 1585 až 1604. [19]

Otevírací doba:

Katedrála je během bohoslužeb uzavřena (bohoslužby probíhají všední den od 18:30).

Pevná otevírací doba není stanovena. Vstup možný po domluvě. [57]

Vstupné: zdarma [57]

Kontakt:

Římskokatolická farnost - děkanství

náměstí Jana Pavla II. 58/4

500 03 Hradec Králové

tel: 495 511 353

e-mail: dekanstvi@dekanstvihk.cz [16]

Bílá věž

Popis:

Renesanční zvonice, která byla dokončena roku 1589, sloužila městu jako strážní a zároveň jako požární věž. Jméno získala díky použitému stavebnímu materiálu - bílému kameni. Ve svém srdci ukrývá třetí největší zvon v České republice zvaný Augustin. Ochot věže nabízí neopakovatelný výhled. [17]

Otevírací doba:

Celodenní prohlídky - od 1. dubna do 30. září - denně 9:00 - 12:00, 13:00 - 17:00 [11]

Vstupné:

dospělí - 30 Kč [57]

Vstup na Bílou věž lze objednat pro výpravy i mimo otevírací dobu na -
tel: 495 512 542 [10]

Kontakt:

Hradecká kulturní a vzdělávací společnost s.r.o.

Československé armády 300

500 03 Hradec Králové

tel. 495 514 722, 495 513 966

Ředitel: Miroslav Franc - e-mail: miroslav.franc@adalbertinum.cz [10]

Muzeum východních Čech

Popis:

Monumentální budova muzea na městském nábřeží byla realizována dle plánů architekta Jana Kotěry v letech 1909 až 1912, podle jeho návrhu byl realizován také úchvatný interiér a vybavení. Muzeum nabízí kromě výstav i zajímavé stálé expozice s třemi modely města (středověké, pevnostní, model z roku 2000). [17]

Otevírací doba:

Expozice a výstavy - denně mimo pondělí 9:00 do 17:00 [35]

Vstupné:

Základní vstupné - 50 Kč

Zlevněné vstupné (děti od 6 let, studenti, důchodci) - 20 Kč

Rodinné vstupné (2 dospělý + 1 dítě, 2 dospělý + 2 děti, 1 dospělý + 3 děti) - 100 Kč

Průvodci cestovních kanceláří po předložení průkazu (pouze jako doprovod zájezdu) - zdarma [35]

Kontakt:

Muzeum východních Čech v Hradci Králové

Eliščino nábřeží 465

500 01 Hradec Králové 1

tel./fax.: 495 512 462, 495 512 391-392

e-mail: info@muzeumhk.cz [34]

Komentované prohlídky výstav pro skupiny lze objednat na tel. 495 512 391-2. [35]

Stravování:

Restaurace Ferdinanda

Popis:

Restaurace Ferdinanda nabízí příjemné posezení ve stylovém prostředí. K dispozici je zde bar s příjemnou obsluhou, hudbou, v letních měsících také zahrádka ve dvoře. [45]

V restauraci se nachází nekuřácká místnost s 30 místy sezení, dále kuřácká místnost se 40 místy k sezení a salonek. [57]

Cena oběda:

Denní menu v ceně 75 - 80 Kč (polévka + hlavní jídlo) [31]

Otevírací doba:

pondělí - čtvrtek: 10:00 - 23:00

pátek: 10:00 - 24:00

sobota: 11:00 - 23:00

neděle: zavřeno [45]

Kontakt:

Restaurace Ferdinanda

Komenského 266

500 03 Hradec Králové

tel: 495 516 134, 605 281 832

e-mail: josef.koci@centrum.cz [45]

4.5.2 Návrh programu pro Jihomoravský kraj

Jedná se o zájezd, do jehož programu jsou zařazeny dvě nejdelší stezky Jihomoravského kraje. Zájezd je plánován na následující tři dny - pátek, sobota, neděle. Tyto dny v týdnu jsou pro realizaci programu ideální a to především vzhledem k pracujícím lidem. Vhodnými měsíci uskutečnění programu jsou zejména s přihlédnutím k otevíracím dobám památek červenec, srpen, případně červen, září.

První den v odpoledních hodinách odjezd z Jihlavy. Ve večerních hodinách příjezd do Kunovic, ubytování v penzionu, večeře v restauraci.

Druhý den po snídani v restauraci hromadný odjezd mikrobusem do Ratíškovic. Zde je na programu projížďka po čtrnáct kilometrů dlouhé asfaltové stezce vedoucí příjemným prostředím lesa. Přímo u trasy se nachází Farma Rúdník s restaurací, kde je možné se občerstvit. V odpoledních hodinách sraz u Farmy Rúdník a odtud na bruslích do Ratíškovic, kde bude přistaven mikrobuse. Odtud pěšky na prohlídku Muzea ve Vagónu, které zájemcům nabízí netradiční zábavu - projížďku drezínou po zrušené železniční trati. [52] Po prohlídce přesun k mikrobuse a návrat do Kunovic, večeře v restauraci, volný večer.

Poslední den po snídani odjezd mikrobusem do Veselí nad Moravou. Následuje projížďka po patnáctikilometrové stezce, která vede přes Uherský Ostroh, Ostrožskou Novou Ves, Kunovice a končí v Uherském Hradišti. V Kunovicích přímo u stezky plánována zastávka u Leteckého muzea. Zde je vyhrazen čas na občerstvení v restauraci

hned u muzea. Poté prohlídka Leteckého muzea. Po prohlídce pěšky k penzionu. V odpoledních hodinách odjezd z Kunovic. Ve večerních hodinách příjezd do Jihlavy.

4.5.2.1 Itinerář trasy programu pro Jihomoravský kraj

Následující tabulka zachycuje časový rozvrh celého tří denního programu učeného in-line bruslařům, který byl navržen pro Jihomoravský kraj.

Tab. 11 - Itinerář trasy programu pro in-line bruslaře, Jihomoravský kraj

Den	Km	Průb. Km	Místo	Kom.	Plánovaná doba		Poznámka
					Odjezd	Příjezd	
1	164 [32]	164	Jihlava	D1, E50 [32]	16:00		15:30 přistaven bus
			Kunovice			17:50	ubytování, večeře v restauraci 18:30
2	37	201	Kunovice	I.ř.55, III. ř.4258 [32]	9:00		snídaně v restauraci 8:00
	[32]		Ratíškovice	III.ř.4258, I.ř.55 [32]	17:00	9:40	na bruslích stezkou Okolo Růdníka 10:00 - 14:00, možnost občerstvení v restauraci farmy Růdník, sraz 14:05 u farmy, společný přesun, 15:00 - 16:40 prohlídka Muzea ve Vagónu (možnost projížďky na drezíně)
	37 [32]	238	Kunovice			17:40	večeře 18:30 , volno
3	13 [32]	251	Kunovice		9:00		snídaně 8:00
			Veselí nad Moravou	I.ř.55		9:15	na bruslích stezkou Veselí n. M. - Kunovice 9:35, zastávka na občerstvení u restaurace v Kunovicích u Leteckého muzea 11:45 -13:00, přezutí, prohlídka Leteckého muzea 13:05 - 14:05, 14:25 pěšky k penzionu
			Kunovice		16:15		16:00 sraz před penzionem
	161	412	Jihlava	E50, D1		18:05	

Vlastní zpracování dle zdroje: mapy.cz (plánování a měření trasy)

4.5.2.2 Základní informace o vybraných aktivitách a jejich ceny

Turistické zajímavosti:

Muzeum ve Vagónu, Ratíškovice

Popis:

Muzeum je umístěno do historického železničního vozu, tzv. rybáku. Zde se nachází expozice malého železničního a hornického muzea. V muzeu nalezneme mnoho zajímavých informací z historie těžby lignity - tzn. hnědého dřevěného uhlí a také se zde dozvíme o současnosti železničních tratí okresu Hodonín. Kromě muzejních exponátů je v muzeu k vidění řada dobových fotografií. [42] Návštěvu muzea lze zpestřit projíždkou na šlapací drezíně. [41]

Otevírací doba:

pondělí: zavřeno

úterý - pátek: 12:00 - 19:00

sobota: 10:00 - 17:00

neděle: 10:00 - 17:00 [42]

Vstupné:

Dospělí - 20 Kč

Děti, důchodci, ZTP - 10 Kč [42]

Cena za nájem drezíny pro jednu jízdu tam/zpět a jednu hodinu - 200 Kč

(půjčují se 3 drezíny, každá pro 6 osob) [43]

Kontakt:

Provoz šlapacích drezín zajišťuje -

Obecní úřad Ratíškovice

U Radnice 1300

tel: 518 367 236

e-mail: ouratiskovice@iol.cz

Informace, rezervace, obsluha drezíny: tel. 724 247 671 [43]

Letecké muzeum Kunovice

Popis:

Letecké muzeum Kunovice bylo založeno roku 1970 členy Slováckého aeroklubu, Aloisem Hráčkem a Jiřím Markem. Nejprve bylo budováno jako muzeum letounů vyrobených nebo kooperovaných v továrně v Kunovicích. Postupně se letecký park rozrostl i o stroje jiných výrobců a z armády. [46]

Otevírací doba:

duben - říjen:

pondělí: 10:00 - 12:00, 12:30 - 17:00

úterý - neděle: 9:00 - 12:00, 12:30 - 17:00 [48]

Vstupné:

Dospělí - 60 Kč

Děti, studenti, důchodci - 40 Kč

Rodinné vstupné (2 dospělí, 1 a více dětí) - 90 Kč [49]

Kontakt:

Letecké muzeum

ul. Letecká

686 04 Kunovice

tel. 774 124 445

průvodce - Bohumil Kedroň, e-mail: info@slovackemuzeum.cz,

průvodce - Ing. Ludvík Směřička, e-mail: info@slovackemuzeum.cz [47]

Ubytování, stravování:

Penzion na Pekárně

Popis:

Penzion se nachází na náměstí v Kunovicích, které s Uherským Hradištěm a Starým Městem tvoří srdce Slovácka. [37] K dispozici jsou jednolůžkové, dvoulůžkové, třílůžkové, čtyřlůžkové pokoje a čtyři studia. Celková kapacita je 47 lůžek. Jednotlivé pokoje jsou vybaveny sociálním zařízením, na každém pokoji je televizor a připojení k internetu. Pro ubytované je k dispozici také vybavená kuchyňka. V přízemí penzionu se nachází prodejna pekárny. [40] Penzion má vlastní uzamykatelné parkoviště. [38]

Penzion je schopen pro ubytované zajistit stravování formou polopenze v Pizzerii Na Rynku. [57] Pizzerie se nachází ve vzdálenosti do 50 metrů od penzionu. [38]

Ceny za ubytování:

Jednolůžkový pokoj /1 noc - 400 Kč

Dvoulůžkový pokoj/1 noc/1 lůžko - 350 Kč až 400 Kč

Třílůžkový, čtyřlůžkový pokoj/1 noc/1 lůžko - 350 Kč [38]

Kontakt:

Penzion na Pekárně

Osvobození 579

686 04 Kunovice

tel: 572 549 691, 608 828 987 [39]

4.6 Zhodnocení návrhů programů pro in-line bruslaře

Pro účely zhodnocení obou návrhů programů jsem oslovila vybrané cestovní kanceláře, jejichž nabídka zahrnuje i zájezdy pro in-line bruslaře. Ke komunikaci s cestovními kancelářemi jsem využila elektronické pošty.

Z vyjádření oslovených cestovních kanceláří vyplývá, že návrh programu pro Jihomoravský kraj je atraktivnější. Tento program by preferovaly, protože zahrnuje dlouhé stezky a také proto, že jde o víkendový pobyt. Navrhovaný program pro Královéhradecký kraj je pro cestovní kanceláře méně zajímavý z toho důvodu, že obsahuje poměrně krátkou stezku a jedná se pouze o jednodenní výlet.

Zástupce cestovních kanceláří se tedy přiklání k návrhu programu, který byl vytvořen pro Jihomoravský kraj. Tento program hodnotí jako zajímavý. Oslovené cestovní kanceláře však zatím nabízejí zájezdy určené příznivcům in-line sportu pouze do zahraničí. Je tedy otázkou, zda v budoucnosti rozšíří svoji nabídku i o zájezdy po tuzemských stezkách.

4.7 Uplatnění návrhů programů

Navrhované programy by bylo možné předat dále některé z tuzemských cestovních kanceláří, která již nabízí zájezdy určené příznivcům in-line sportu jako jsou např. cestovní kanceláře - CK Velotours, CK Trip, CK Víkend, CK Poznání. Tyto cestovní kanceláře se však specializují především na zájezdy po německých a rakouských stezkách. Bylo by možné jim navrhované programy nabídnout k dalšímu zpracování za předpokladu, že by chtěli svoji nabídku do budoucna rozšířit i o zájezdy po českých stezkách.

Vytvořila jsem návrhy programů, jejichž součástí je návrh itineráře, informace o vybraných aktivitách a jejich cenách. Cestovní kancelář by si musela upravit trasu podle

svých požadavků, zajistit služby u dodavatelů a vypracovat kalkulaci pro stanovení ceny zájezdu.

Dále by bylo možné nabídnout návrhy programů např. středním a vysokým školám, které pro své studenty pořádají sportovní kurzy. V tomto případě by byla zřejmě nutná úprava programu takovým způsobem, aby byl pro studenty finančně co nejvýhodnější.

5 Závěr

Zde shrňme výstupy práce a porovnejme, zda bylo dosaženo cíle, který byl v úvodu stanoven. Zda je práce užitečná a použitelná pro další účely.

Stěžejním cílem práce bylo navrhnout program pro in-line bruslaře založený na výsledku pozorování. Nejprve bylo nutné vybrat vhodné kraje, pro které by mohl být program navržen. Záměrně byly zvoleny dva naprosto odlišné kraje, co do vybavenosti stezkami vhodnými pro in-line bruslení a to Královehradecký kraj a Jihomoravský kraj.

Zjistila jsem, že na území Královehradeckého kraje se v porovnání s krajem Jihomoravským nachází podstatně méně stezek, stezky mají méně kvalitní povrch. Zatímco v kraji Jihomoravském najdeme i osvětlené stezky a stezky s možností občerstvení, v kraji Královehradeckém není osvětlena žádná stezka a občerstvení se přímo u stezky nenachází ani v jednom případě.

Dále bylo potřeba vybrat stezky, které by bylo možné zahrnout do navrhovaných programů. Pro tyto účely jsem navštívila pět stezek na území Královehradeckého kraje a tři nejdelší stezky kraje Jihomoravského. Získala jsem tak důležité poznatky, na jejichž základě byly později navrženy programy.

Pro účely práce jsem zjišťovala informace o současné nabídce zájezdů určených in-line bruslařům. Došla jsem k závěru, že české cestovní kanceláře nabízejí zájezdy pouze do zahraničí a to především po německých a rakouských stezkách. Na internetových stránkách jsem neobjevila cestovní kancelář, která by pořádala takový zájezd pro in-line bruslaře, jehož program by obsahoval tuzemské stezky.

Pro Královehradecký kraj jsem navrhla jednodenní výlet. Pro Jihomoravský kraj byl vypracován návrh víkendového pobytu. Ke každému z programů byl vytvořen itinerář. U obou návrhů jsou uvedeny základní informace o vybraných aktivitách a jejich cenách,

které by mohly posloužit jako podklad pro možnou spolupráci s dodavateli služeb a pro zpracování kalkulace ceny zájezdu.

Pro účely zhodnocení vytvořených návrhů a možnosti jejich uplatnění byly osloveny vybrané cestovní kanceláře, které nabízejí i zájezdy určené in-line bruslařům. Cestovní kanceláře více zaujal program navrhovaný pro Jihomoravský kraj. Tomuto programu by cestovní kanceláře daly přednost, protože zahrnuje delší stezky a také proto, že se jedná se o vícedenní pobyt. Oslovené cestovní kanceláře se shodně vyjádřily, že v současnosti in-line bruslařům nabízejí pouze zájezdy, které obsahují jen zahraniční stezky.

Co se týká uplatnění návrhů programů, bylo by možné předat programy českým cestovním kancelářím k dalšímu zpracování za předpokladu, že by plánovaly v budoucnu zařadit do své nabídky i zájezdy po tuzemských stezkách. Návrhy programů by mohly být rovněž nabídnuty středním a vysokým školám, které pro své studenty organizují sportovní kurzy.

Jako důležitý přínos práce hodnotím zjištění, že na trhu cestovního ruchu v České republice se ještě stále nachází místo, jehož směrem by bylo možné se budoucnosti vydat a onu mezeru na trhu cestovního ruchu zaplnit. Věřím, že kvalitních a dlouhých stezek vhodných pro in-line bruslaře, bude na území naší země stále přibývat a za několik let si budeme moci v cestovní kanceláři vybrat zájezd, v jehož programu bude zahrnuta i tuzemská stezka.

6 Seznam použitých zdrojů

6.1 Publikace

- [1] DROBNÁ, Daniela, MORÁVKOVÁ, Eva. *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*. 1. vyd. Praha: FORTUNA, 2004. 205 s. ISBN 80-7168-901-7.
- [2] KREJČÍK, Václav. *Dejte šanci pohybu*. 1. vyd. Praha: Euromedia Group, k. s. - Ikar, 2007. 159 s. ISBN 978-80-249-0828-1.
- [3] KRUPKOVÁ, Ludmila, et al. *Na in-linech křížem krážem po Česku*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Fragment, 2009. 146 s. ISBN 978-80-253-0579-9.
- [4] KUBAN, Jiří, KIRCHNER, Jiří, LOUKA, Oto. *Inline bruslení*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2004. 112 s. ISBN 80-247-0848-5.
- [5] KUNEŠOVÁ, Eva, FARKOVÁ, Blanka. *Technika zahraničních zájezdů*. Upravené a rozšířené vyd. Praha: IDEA SERVIS, konsorcium, 2004. 137 s. ISBN 80-85970-44-9.
- [6] ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: IDEA SERVIS, konsorcium, 1999. 244 s. ISBN 80-85970-27-9.
- [7] REICHERT, Jiří, KREJČÍŘ, Jan. *Jak dokonale zvládnout inline bruslení*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2006. 92 s. ISBN 80-247-1534-1.
- [8] STEJSKAL, Pavel. *Proč a jak se zdravě hýbat*. 1. vyd. Presstempus, spol. s r. o., 2004. 125 s. ISBN 80-903350-2-0.
- [9] ŠAMŠULOVÁ, Martina. *Návrh optimálního programu pro in-line bruslaře*. Jihlava, 2011. 81 s. Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická Jihlava.

6.2 Internetové zdroje

[10] *Bílá věž: kontakt* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.bilavez.cz/kontakt.html>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[11] *Bílá věž: otevírací doba* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.bilavez.cz/oteviraci-doba.html>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[12] *Brno* [online].

Dostupné z WWW: <http://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/turista-volny-cas/infomaterialy_ke_stazeni/zakladni_letak/mmb_mesto_brno_cz.indd.pdf> [cit. 2012 - 04 - 09]

[13] *Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras* [online].

Dostupné z WWW:

<<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>>

[cit. 2012 - 01 - 06]

[14] *Česká centrála cestovního ruchu - Czechtourism* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.czechtourism.cz/didakticke-podklady/1-charakteristika-a-vyznam-cestovniho-ruchu-v-cesku/>> [cit. 2012 - 01 - 07]

[15] *E-nachodsko - portál náchodského regionu* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.e-nachodsko.cz/zpravodajstvi/aktuality/cyklostezka-hradec-kralove-josefov-kuks/>> [cit. 2011 - 12 - 16]

[16] *Farnosti Hradce Králové* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.dekanstvihk.cz/kontakt.htm#katedrala>>

[cit. 2012 - 04 - 11]

[17] *Hradec Králové - oficiální stránky statutárního města* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.hradeckralove.org/zivot-ve-meste/turisticke-atraktivita-mesta>> [cit. 2012 - 04 - 10]

- [18] *Hradec Králové - zajímavosti a ubytování pro Hradec Králové* [online].
Dostupné z WWW: <<http://www.mesto-hradeckralove.cz/products/plaba-na-parnicku-po-labi/>> [cit. 2012 - 04 - 10]
- [19] *Hradec Králové - zajímavosti a ubytování pro Hradec Králové* [online].
Dostupné z WWW: <<http://www.mesto-hradeckralove.cz/products/katedrala-svateho-ducha/>> [cit. 2012 - 04 - 11]
- [20] *Inline-brusle.net: úvod* [online].
Dostupné z WWW: <<http://www.inlinebrusle.net/>> [cit. 2012 - 01 - 06]
- [21] *Inlinemap.net* [online].
Dostupné z WWW:
<http://www.inlinemap.net/route/195521#lat=50.410185015578&lng=15.839635&zoom=15&maptype=ts_> [cit. 2012 - 04 - 06]
- [22] *Inline-Online - vše o inline bruslení* [online].
Dostupné z WWW: <<http://www.inline-online.cz/node/129>> [cit. 2012 - 04 - 06]
- [23] *Inline-Online - vše o inline bruslení* [online].
Dostupné z WWW: <<http://www.inline-online.cz/node/128>> [cit. 2012 - 04 - 06]
- [24] *In-line-Online - vše o inline bruslení* [online].
Dostupné z WWW: <<http://www.inline-online.cz/node/126>> [cit. 2012 - 04 - 06]
- [25] *Inline-Online - vše o inline bruslení* [online].
Dostupné z WWW: <<http://www.inline-online.cz/node/110>> [cit. 2012 - 04 - 07]
- [26] *Inline-Online - vše o inline bruslení* [online].
Dostupné z WWW: <<http://www.inline-online.cz/node/185>> [cit. 2012 - 04 - 08]
- [27] *Inline-Online - vše o inline bruslení* [online].
Dostupné z WWW: <<http://www.inline-online.cz/node/111>> [cit. 2012 - 04 - 09]

[28] *Kunovice - oficiální stránky města: památky* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.mesto-kunovice.cz/a/pam%C3%A1tky>> [cit. 2012 - 04 - 09]

[29] *Ladronka - portál i in-line bruslení* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.ladronka.cz/index.php?art=3798>> [cit. 2012 - 04 - 06]

[30] *Lázně Bělohrad - oficiální stránky města: atraktivní místa* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.lazne-belohrad.cz/mesto/atrativni-mista/>> [cit. 2012 - 01 - 08]

[31] *Lunch time.cz - Hradec Králové* [online].

Dostupné z WWW: <http://www.lunchtime.cz/ferdinanda/#denni_menu> [cit. 2012 - 04 - 12]

[32] *Mapy.cz: plánování a měření trasy* [online].

Dostupné z WWW: <<http://mapy.cz/#x=15.312268&y=49.817333&z=6&t=r>> [cit. 2012 - 04 - 11]

[33] *Ministerstvo pro místní rozvoj* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/Cestovni-ruch/Pravo-Legislativa/Pravni-predpisy/Archiv/Zakon-c--214-2006-Sb---ktery-novelizuje-zakon-c--1/>> [cit. 2012 - 01 - 07]

[34] *Muzeum východních Čech v Hradci Králové: kontakty* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.muzeumhk.cz/kontaktni-adresy.html>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[35] *Muzeum východních Čech v Hradci Králové: program* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.muzeumhk.cz/provozni-doba-a-vstupne.html>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[36] *Oldřich Vlasák* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.vlasak.net/novinka/1273>> [cit. 2011 - 12 - 17]

[37] *Penzion na Pekárně: úvod* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.penzionnapekarne.cz/index.php?id=uvod>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[38] *Penzion na Pekárně: ceník* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.penzionnapekarne.cz/index.php?id=cenik>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[39] *Penzion na Pekárně: kontakt* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.penzionnapekarne.cz/index.php?id=kontakt>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[40] *Penzion na Pekárně: ubytování* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.penzionnapekarne.cz/index.php?id=ubytovani>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[41] *Ratíškovická železnice, o. s.* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.ratiskovka.com/>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[42] *Ratíškovická železnice, o. s.: Muzeum ve Vagónu* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.ratiskovka.com/muzeum/muzeum.htm>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[43] *Ratíškovická železnice, o. s.: šlapací drezíny* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.ratiskovka.com/dreziny/dreziny.htm>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[44] *Regionální rada NUTS II Severovýchod: realizované projekty* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.rada-severovychod.cz/realizovane-projekty/cyklostezka-hradec-kralove-josefov-kuks>> [cit. 2011 - 12 - 16]

[45] *Restaurace Ferdinanda* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.ferdinanda.eu/>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[46] *Slovácké muzeum: Letecké muzeum* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.slovackemuzeum.cz/doc/6/>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[47] *Slovácké muzeum: organizační struktura a kontakty* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.slovackemuzeum.cz/doc/126/>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[48] *Slovácké muzeum: otevírací doba* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.slovackemuzeum.cz/doc/13/>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[49] *Slovácké muzeum: vstupné* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.slovackemuzeum.cz/doc/20/>> [cit. 2012 - 04 - 12]

[50] *Slovácko - úplný průvodce regionem* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.slovacko.cz/lokalita/47/>> [cit. 2012 - 04 - 08]

[51] *Třebechovické muzeum betlémů* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.pruvodce.com/trebechovice/>> [cit. 2012 - 01 - 08]

[52] *Turistika.cz* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.turistika.cz/mista/muzeum-ve-vagonu-ratiskovice-a-jizda-slapaci-drezinou>> [cit. 2012 - 04 - 07]

[53] *Turistik.cz* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.turistik.cz/cz/kraje/kralovehradecky-kraj/okres-trutnov/dvur-kralove-nad-labem/braunuv-betlem-v-zirci/>> [cit. 2012 - 01 - 08]

[54] *Uherské Hradiště - oficiální portál města: významné památky města* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.mesto-uh.cz/Articles/2445-2-Sklep+U+Lisu.aspx>> [cit. 2012 - 04 - 09]

[55] *Inline-Online - vše o inline bruslení* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.inline-online.cz/taxonomy/term/30>> [cit. 2011 - 06 - 10]

[56] *Ve městě.cz* [online].

Dostupné z WWW: <<http://www.vemeste.cz/2010/06/historie-inline-brusleni/>>

[cit. 2012 - 05 - 03]

6.3 Ostatní zdroje

[57] Vlastní telefonát

[58] *Loucký zpravodaj 4/2011*, vydává Úřad městyse Luka n. J., 30 s.

7 Přílohy

Příloha 1: Seznam stezek vhodných pro in-line bruslení dle krajů České republiky

Příloha 2: Stezky - konečné pořadí dle krajů

Příloha 3: Desatero pro in-line bruslaře

Příloha 1: Seznam stezek vhodných pro in-line bruslení dle krajů České republiky

Hlavní město Praha:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Od Vyšehradu až na Zbraslav</i>	Praha-Podolí, Praha-Braník, Praha-Komořany, Zbraslav	11,2	odlišné povrchy - od hladkého po hrubší silniční povrch	cyklostezka	středně obtížná trasa, dlouhé rovné úseky střídány zvlněnými částmi s mírnými sjezdy	ano
<i>K pražské ZOO na bruslích</i>	Praha-Troja	2,2	asfaltový, dobré kvality	cyklostezka	rovinatý terén podél řeky	ano
<i>Horní Počernice-Zeleneč</i>	Horní Počernice, Zeleneč	3,9	asfaltový	cyklostezka	na začátku mírné stoupání, dále stezka stále mírně z kopce, 4 ostré zatáčky	ne
<i>Praha: Freyova-Poděbradská-Hořejší rybník</i>	Praha	3,2	asfaltový	cyklostezka	povrch mimoúrovňově překonává všechny kolmé vozidlové komunikace	neuvedeno
<i>Praha: Hlavní nádraží-Libeň</i>	Praha	1	asfaltový	cyklostezka	nový hladký asfalt na prvním úseku chystané stezky	neuvedeno
<i>Inline dráha Běchovice</i>	Praha 9-Běchovice	0,333	asfaltový, velmi hladký	dráha	nová inline dráha, šířka 5-12 m, obrubníky kolem trati zapuštěné	ano
<i>Klánovice-Počernice</i>	Klánovice, Horní Počernice	1,4	asfaltový	cyklostezka	stezka mezi poli, terén mírně zvlněný, šířka trasy asi 2,5 m	neuvedeno
<i>Praha: Ladronka</i>	Praha 6	2,35	asfaltový, kvalitní	dráha	cesta s koncovými smičkami s velmi kvalitním povrchem, táhlé stoupání a klesání	ano
<i>Strašnice-Malešice</i>	Strašnice, Malešice	3	asfaltový	park	trasa poměrně lehká, v parku několik sjezdů	ano
<i>Praha: Letná</i>	Praha	4	asfaltový	park	řada schodů a obrub, mírné svahy (i pro začátečníky)	ano
<i>Dolní Počernice-Dolní Měcholupy</i>	Praha	4,5	asfaltový, kvalitní	cyklostezka	kvalitní cyklostezka	ne
<i>Praha: Stromovka</i>	Praha	8	asfaltový	park	asfaltový povrch poměrně kvalitní, místy vyboulený a znečištěný	ano

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Praha: Vítkov</i>	Žižkov	2	asfaltový	park	poměrně krátká, ale příjemná trasa	neuvedeno
<i>In-line dráha při DDM v Praze 4-Modřanech</i>	Praha 12	0,17	asfaltový	dráha	závodní in-line okruh	neuvedeno

(zdroj: [3], [55])

Jihočeský kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Podél Lipna</i>	Lipno nad Vltavou, Frymburk	11,5	asfaltový, nový a kvalitní povrch	cyklostezka	nenáročný profil, v délce 8,5 km umělé osvětlení	ano
<i>Z Českých Budějovic na Hlubokou</i>	České Budějovice, České Vrbné, Bavorovice, Hluboká nad Vltavou	10	asfaltový	cyklostezka	na většině trasy povrch bezproblémový, jen úsek při průjezdu obcí Bavorovice špatný; za Bavorovicemi vede stezka alejí, místy je naplavená půda z okolí, na podzim spadane listí	ano
<i>Kolem třeboňských rybníků</i>	Třeboň	7,2	asfaltový, kvalitní	cesta lesem	stezka kromě jednoho mírného kopečku rovinatá, povrch místy znečištěn větvičkami, litým asfaltem, šterkem; výjimkou je dřevěný most přes Lužnici	ne
<i>Velká Holná</i>	Kardašova Řečice, Hatín	6,9	asfaltový	cesta lesem	zpočátku rovinatý, později spíše lehce zvlněný	ano
<i>Chlum u Třeboně</i>	Chlum u Třeboně, Hamr	6,1	asfaltový	cesta lesem	stezka téměř bez stoupání, klesání, prudkých zatáček; místy mírně hrbolatý asfalt	ne
<i>Tábor: Kolem Lužnice</i>	Tábor	2,7	asfaltový	cyklostezka	hladký povrch, větvičky a kamínky na silnici (aut. provoz). Poznámka: postaven nový ovál na jižním konci trasy	ano
<i>Prachatice: Městský stadion</i>	Prachatice	0,49	asfaltový	dráha	dráha má bezproblémové asi 2,5 m převýšení, je bezpečná, vhodná pro začátečníky i "najížděče kilometrů", minimální šířka dráhy 2,3 - 3 m	ano
<i>Třeboň: Lázně Aurora</i>	Třeboň	3	asfaltový	park	rovinatý terén, občas napadané větvičky ze stromů	neuveďeno

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Český Krumlov-Kájov</i>	Český Krumlov, Kájov	4	silnice	silnice	první půlka trasy od Českého Krumlova horší povrch, ale sjízdný bez problémů	ano
<i>České Budějovice: Stromovka</i>	České Budějovic	5	asfaltový	park	naprostá rovina	ano
<i>Okolo rybníku Hejtman</i>	Chlum u Třeboně	7	asfaltový	silnice	silnice II. třídy; cca 500 m nekvalitního, ale sjízdného asfaltu na hlavní hrázi v Chlumu u Třeboně	ano
<i>Šumava: Ze Stožce do Nové Pece</i>	Stožec, Nová Pec	16	asfaltový, hladký	cyklostezka	na povrchu cesty nově položený asfalt	ano
<i>Suchdolská silnice</i>	Třeboň, Suchdol nad Lužnicí, Dvory nad Lužnicí, Halámky	5	asfaltový	silnice	neuvedeno	neuvedeno

(zdroj: [3], [55])

Jihomoravský kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Kolem Svatky</i>	Brno	7,7	asfaltový, kvalitní bez kazů	cyklostezka	rovinatý, na stezce několik přechodů pro chodce přes frekventované městské ulice	ano
<i>Okolo Růdníka</i>	Ratíškovice, Bzenec	13,1	asfaltový	cesta lesem	Mezi Ratíškovicemi a Růdníkem rovinatá, na ostatních mírně zvlněná trať s nepříliš velkým převýšením	ano
<i>Z Veselí nad Moravou do Kunovic</i>	Veselí nad Moravou, Uherský Ostroh, Ostrožská Nová Ves, Kunovice	14,7	různé kvality od zámkové dlažby po nový hladký asfalt	cyklostezka	téměř v celé své délce rovinatý, převýšení nepatrné; poznámka: zasahuje do kraje Zlínského	ano
<i>Na dohled do Svodnice</i>	Veselí nad Moravou	4	asfaltový	silnice	táhlé a docela dlouhé rovinky se dvakrát lámou téměř do pravého úhlu, za druhým ohybem cesta znatelně klesá	ne
<i>Z Veselí do Kozojídek</i>	Veselí nad Moravou, Kozojídky	2,6	začátek zámková dlažba, pak asfaltový povrch	cyklostezka	na začátku trasa do kopce, do Kozojídek převážně z mírného kopce, na okraji obce prudce zahýbá vlevo a končí	ne
<i>Obřany-Bílovice</i>	Brno, Bílovice nad Svitavou	4,4	asfaltový, nový	cyklostezka	povrch v první části stezky vyspádován k řece, nebezpečné podjezdy pod mosty, stezka je úzká	ano
<i>Židlochovice-Blučina-Měnín</i>	Blučina, Měnín	4,2+2,7	asfaltový	cyklostezka	Blučina-Měnín: nepatrné zatáčky, bez stoupání a klesání, stezka relativně úzká a místy popraskaná; Židlochovice-Blučina: povrch skvělý, okraje ale vysypány hlubokým pískem	ne

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Vyškov-Topolany a brzy i dál</i>	Vyškov, Topolany, Hoštice, Ivanovice na Hané	2,15+4	asfaltový	cyklostezka	povrch živičný, hladký, občas znečištěný, převýšení není příliš velké	ne
<i>Z Přístaviště na Rakovec</i>	Brno-Bystrc	1	asfaltový, nový	chodník	kvalitní povrch	ano
<i>Kolem Svitavy</i>	Brno-Jih	1,4	asfaltový	cyklostezka	kvalitní povrch, celý úsek osvětlen	ne
<i>Lednice-Nejdek</i>	Lednice	3	asfaltový, hladký asfalt	cyklostezka	bez převýšení, šířka stezky asi 3 m	ano
<i>Dolní Věstonice: Hráz druhé Novomlýnské nádrže</i>	Dolní Věstonice	3,5	asfaltový	cesta rekreační oblastí	převýšení nulové, povrch celkem hrubý	ano
<i>Z Jundrova do Bystrce</i>	Brno-Bystrc, Brno-Komín, Brno-Jundrov	3,5	asfaltový	cyklostezka	stezka vede nejprve po novém povrchu, poté po chodníku; na cestě chybí asi 3 m asfaltového povrchu	ano
<i>Kolem rybníka Olšovce</i>	Jedovnice	4	asfaltový	silničky a chodníky	2 sjízdné fragmenty spolu nepropojené, v severní části trasa vedena po chodníku, jižní část vede po silničce s mírně nekvalitním povrchem a s provozem automobilů	ano
<i>Mariánské údolí</i>	Brno-Líšeň	4	asfaltový	cesta rekreační oblastí	živičný asfaltový povrch, je pro bruslení vhodný jen k druhé vodní nádrži	ano
<i>Masarykův okruh-Ríšova studánka-Rakovec</i>	Brno-Bystrc, Brno-Žebětín	6,5	asfaltový	cesta lesem	část od automotodromu k Ríšově studánce v délce 3,5 km tvořena několika sjezdy a stoupáním, od Ríšovy studánky na Rakovec téměř 3 km sjezd	ano

(zdroj: [3], [55])

Karlovarský kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Svatošské skály</i>	Karlovy Vary-Doubí	2,9	asfaltový	cyklostezka	povrch asfaltový dobré kvality, občas hrubší	ano
<i>Habartov-Boden</i>	Habartov	3,15	asfaltový	dráha	asfalt čistý, šířka dráhy pouze 3 m	neuvedeno
<i>Aš-Háj</i>	Aš	1,5	asfaltový	dráha	dokonalý povrch, široká trať, výrazné, ale bezpečné sjezdy a stoupání	neuvedeno
<i>Františkovy Lázně (lázeňský park)</i>	Františkovy Lázně	4	asfaltový, hladký asfalt	lesopark	zcela plochá trasa, dlouhé přímé úseky	neuvedeno
<i>Karlovy Vary: koupaliště Rolava</i>	Karlovy Vary	1,1	asfaltový	trasa kolem rybníka	malé převýšení	ano
<i>Slapany-Egerteich</i>	Cheb	1,7	asfaltový	cyklostezka	rovný kvalitní asfalt	neuvedeno
<i>Koupaliště Vítkov</i>	Sokolov	3	asfaltový	cyklostezka	nový asfalt, po dešti/větru na cestě větvičky	neuvedeno
<i>Průmyslová zóna Ostrov</i>	Ostrov	0,8	asfaltový	silnice	nově vystavěná průmyslová zóna zatím bez zástavby, lehce do kopce	neuvedeno

(zdroj: [3], [55])

Královehradecký kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Třebechovice pod Orebem-Týniště nad Orlicí</i>	Třebechovice pod Orebem, Týniště nad Orlicí	7	asfaltový	cesta lesem	většinou rovinatý s několika zanedbatelnými terénními vlnami, povrch na první polovině trasy kvalitní, na druhé polovině občas poškozený, ale sjízdný	ne
<i>Byšičky</i>	Lázně Bělohrad	5	asfaltový	silnice	jemnější asfalt, cesty tvoří hvězdici o 4 ramenech, 2 po rovině, 1 mírně zvlněné, poslední s kopečkem ke kostelíku Byšičky	neuvedeno
<i>Hradečnice</i>	Hradec Králové	6	asfaltový	cyklostezka	mírně stoupající terén, lehce zvládnutelný i pro začátečníky	neuvedeno

(zdroj: [3], [55])

Liberecký kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Česká Lípa-Vlčí důl</i>	Česká Lípa	4,7	asfaltový	cyklostezka	takřka absolutní rovina, převýšení minimální	ano
<i>Cyklostezka Varhany</i>	Česká Lípa, Horní Libchava	5,3	asfaltobetonový	cyklostezka	bez prudkých zatáček, bez obzvlášť strmých stoupání a sjezdů	ne
<i>Mimoňské lesy 1</i>	Ralsko	5,4	asfaltový	cesta lesem	snadná, rovinatá, orientačně nenáročná trasa	ne
<i>Turnov-Bartošova Pec</i>	Turnov	4,7	asfaltový	cyklostezka	v první části rovinatý, poté neustále stoupající	ano
<i>Jablonec-vodní nádrž Mšeno a město</i>	Jablonec nad Nisou	3	asfaltový	cyklostezka	neuvedeno	ano
<i>Letiště Ralsko u Mimoně</i>	Ralsko	5,5	beton	dráha	bývalý vojenský prostor, povrch - velmi kvalitní hladký beton	ne
<i>Liberec: K liberecké jízdně</i>	Liberec	3	asfaltový	cyklostezka	příjemný hladký asfalt bez výrazných kopců	ano
<i>Běžecský areál Liberec-Vesec</i>	Liberec	5	asfaltový	dráha	větší výškové převýšení, v některých úsecích asfalt poničen	neuvedeno
<i>Mimoňské lesy 2</i>	Doksy, Mimoň	8	asfaltový	cesta lesem	první část má klesající tendenci, délka cca 4,5 km, tato část končí mírným sjezdem a rozcestím, terén navazující trasy lehce zvlněný	neuvedeno
<i>Souš-Smědava</i>	Desná	8	asfaltový	silnice	asi 2 km okolo přehradní nádrže rovina, poté 5 km stoupání a dále sjezd 1 km	ano

(zdroj: [3], [55])

Moravskoslezský kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Kolem Moravice</i>	Hradec nad Moravicí, Branka u Opavy, Opava-Kylešovice	5,1	asfaltový	cyklostezka	rovinatý s nepříliš velkým převýšením, na trase několik desítek metrů bez asfaltového povrchu	ano (samo-obsluha)
<i>Rusín-Gadzovice</i>	Rusín	3	asfaltový	cyklostezka	bez prudkých stoupání	neuveďeno
<i>Staré Město: dožínkový areál</i>	Staré Město	1	asfaltový	silničky a chodníky	uzavřený okruh, povrch místy narušen, ve stínu mech, pod stromy napadané větve a listí	neuveďeno
<i>Vratimovský splav-Ostrava-Kunčice</i>	Vratimov, Ostrava	3	asfaltový	cyklostezka	ve směru na Paskov hladší povrch, ale místy puchýře v asfaltu, ve směru na Kunčice drsnější asfalt	ano
<i>Břidličná-Valšov</i>	Břidličná, Valšov	5	asfaltový	silnice	neuveďeno	neuveďeno

(zdroj: [3], [55])

Olomoucký kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Kolem Bečvy</i>	Lipník nad Bečvou, Osek nad Bečvou, Grymov, Přerov	12,7	asfaltový	cyklostezka	rovinatý, na trase nutno překonat asi 600 m po okresní silnici a pak dalších 800 m po místní silnici s občasným provozem automobilů	ano
<i>U pevnůstky a ke Svatému kopečku v Olomouci</i>	Olomouc	4,8	asfaltový	kombinace	první část bez převýšení, v druhé části povrch velmi kvalitní a většinou čistý, v poslední čtvrtině mírné stoupání	neuveďeno
<i>Dlouhé stráně (nejvýše položená dráha v ČR - 1350 m. n. m.)</i>	Loučná nad Desnou, Kouty nad Desnou	1,7	asfaltový	jiný typ	účelová komunikace kolem horní nádrže, pro brusle velmi dobře sjízdný povrch	ne
<i>Prostějov-Bedihošť-Čelčice</i>	Prostějov, Bedihošť, Čelčice	7	asfaltový	cyklostezka	trasa mezi poli, šířka cca 1,5 m, bez výraznějšího převýšení	ne
<i>Prostějov-Smržice</i>	Prostějov, Smržice	1,6	neuveďeno	cyklostezka	stezka cca 2 m široká, převýšení cca 4 m	neuveďeno
<i>Olomouc-park v centru města</i>	Olomouc	2	asfaltový	park	park v polovině rozdělen silnicí a tramvajovou tratí, v 1. části parku cyklostezka s hladkým asfaltem, v 2. půlce hrubší asfalt	neuveďeno
<i>Hněvkov-Hoštejn</i>	Hoštejn	2,5	asfaltový	silničky a chodníky	místní komunikace, povrch byl opraven	ano
<i>Litovel-Víska-Sobáčov</i>	Litovel	2,5	asfaltový	cyklostezka	trasa mezi poli, ideální hladký asfalt	neuveďeno

(zdroj: [3], [55])

Pardubický kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Pardubické roviny</i>	Pardubice, Brozany, Ráby	5,2	asfaltový	cyklostezka	rovinatá stezka, částečně podél řeky	ano
<i>Údolím Tiché Orlice</i>	Ústí nad Orlicí, Dolní Libchavy, Oldřichovice, Černovír, Lanšperk, Červená, Letohrad	13,2	asfaltový	cyklostezka	s výjimkou krátkých úseků při průjezdech obcemi celá trasa nově vyasfaltovaná, povrch hladký a široký, téměř v celé své délce vede po rovině a v blízkosti řeky, na 2 místech je větší stoupání a klesání	ano
<i>Chrudim-Medlešice</i>	Chrudim, Medlešice	1,8	asfaltový	cyklostezka	nově a kvalitně vyasfaltovaná polní cesta, po celé délce veřejné osvětlení, profil rovinatý	neuvedeno
<i>Chrudim-Slatiňany</i>	Chrudim, Slatiňany	2,1 (5,5)	asfaltový	kombinace	2,1 km po cyklostezce (5,5 km v kombinaci s místními komunikacemi)	ano

(zdroj: [3], [55])

Plzeňský kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Škoda sport park v Plzni</i>	Plzeň	0,425	asfaltový	dráha	bez převýšení, šířka dráhy 6 m	ano
<i>Novosedly-Víska</i>	Manětín	1	asfaltový	silnice	z Novosedel se silnice mírně svažuje dolů, silnice široká 4 m	ne
<i>Plzeň: SKP Rapid</i>	Plzeň 4	1,077	asfaltový	silnice	asfaltový ovál kolem sportovního areálu, převýšení asi 5 m, místy hrubý povrch	neuvedeno

(zdroj: [3], [55])

Vysočina:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Ze Žďáru k Polníčce</i>	Žďár nad Sázavou, Polníčka	5,3	asfaltový	cyklostezka	trasa převážně rovinatá s několika stoupáními a klesáními, povrch kvalitní	ano
<i>Biatlonový stadion v Novém Městě na Moravě</i>	Nové Město na Moravě	0,45+0,15	asfaltový	dráha	asfaltové okruhy v biatlonovém areálu, hlavní okruh měří 450 m, k němu připojen tzv. trestný okruh o délce 150 m	ano
<i>Jihlavská stezka Petrovice Luka nad Jihlavou</i>	Luka nad Jihlavou	3	asfaltový	cyklostezka	trasa vede údolím řeky, hladký asfalt, trasa vhodná pro rychlostní jezdce, trasa vhodná pro začátečníky	ne
<i>Podél řeky Jihlavy</i>	Jihlava	2,3	asfaltový	cyklostezka	cca na polovině trasy hladký asfalt, na druhé polovině trasy hrubší asfalt, rovinatý terén, vhodné pro začátečníky	ne

(zdroj: [3], [55])

Středočeský kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Nad Berounkou pod Tetín</i>	Beroun, Hostim	3,5	asfaltový	cyklostezka	převýšení nepatrné, v cestě jeden výšvih, kromě začátku trasy nový a kvalitní povrch	ano
<i>Kralupská "vodní" cesta</i>	Kralupy nad Vltavou	4,8	asfaltový	cyklostezka	rovinatý terén podél řeky se 3 mírnými sjezdy, asfaltový povrch místy hrubší	ano
<i>Volným tempem podél Labe</i>	Libice nad Cidlinou, Poděbrady, Nymburk, Kovanice, Poděbrady	4,5+9	asfaltový	cyklostezka	stezka podél řek Cidliny a Labe, rovinatá, bez převýšení, povrch různý, místy narušený kořeny stromů a spárami; 1. část (Libice n. C.-Poděbrady) 4,5 km, 2. část (Poděbrady-Nymburk) 9 km	ano
<i>Kolínská "dopravní" in-line" stezka</i>	Kolín, Veltruby, Velký Osek	9,7	asfaltový	cyklostezka	rovinatá stezka s kvalitním rovným asfaltem	ano
<i>Brandýs nad Labem-Kostelec nad Labem</i>	Brandýs nad Labem	6,6	asfaltový	cyklostezka	trasa podle řeky Labe	neuvedeno
<i>Bakov nad Jizerou-volnočasový areál</i>	Bakov nad Jizerou	neuvedeno	asfaltový	dráha	asfaltový okruh kolem koupaliště, rovinka	neuvedeno
<i>Benátky nad Jizerou-Chrástecský Dvůr</i>	Benátky nad Jizerou, Zdětín	4,2	asfaltový	cyklostezka	šířka stezky asi 2,5 m, ve směru z Benátek cesta stále mírně z kopce	ano
<i>In-line dráha Stará Boleslav</i>	Brandýs nad Labem, Stará Boleslav	2,5	asfaltový	kombinace	1. část 1,5 km dlouhý bruslařský okruh v lesoparku, asfalt velmi kvalitní, dráha má umělé osvětlení; 2. část navazující 2 km dlouhá cyklostezka	ano
<i>Stochov inline dráha</i>	Stochov	0,403	asfaltový	dráha	kvalitní povrch	neuvedeno

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Inline dráha- Benátky nad Jizerou</i>	Benátky nad Jizerou	0,167	asfaltový	dráha	závodní in-line dráha, kvalitní asfaltový okruh, zapuštěné obrubníky	neuveďeno
<i>Kladno- Sletiště</i>	Kladno	0,86 (0,63)	asfaltový	dráha	rekreační in-line okruh, lehká trať s ostřejšími zatáčkami, osvětlení po celé délce okruhu; poznámka: celková délka inline trasy 860 m, délka uzavřeného okruhu 630 m	ano
<i>Malý úvalský okruh</i>	Úvaly	0,7	asfaltový	silnice	okruh okolo náměstí	neuveďeno
<i>Kolín- Hradištko</i>	Kolín, Hradištko	1,6	asfaltový	cyklostezka	trasa přímá bez většího převýšení, povrch asfaltový, místy s krátkými úseky ze zámkové dlažby	ano
<i>Káraný</i>	Káraný	2	asfaltový	silnice	rovinatý široký úsek s pěkným povrchem (zákaz vjezdu motorových vozidel); poznámka: značka bruslení zakázáno (r. 2009)	ano
<i>Kolín- Tři Dvory</i>	Tři Dvory, Kolín	2,1	asfaltový	cyklostezka	trasa vede podél pole a silnice	neuveďeno
<i>Dobré Pole- Transgas</i>	Kouřim	2,5	asfaltový	silnice	dobrá kvalita asfaltu	ne
<i>Mnichovo Hradiště- letiště</i>	Mnichovo Hradiště	2,5	asfaltový	jiný typ	velmi hladký asfalt na nouzové přistávací dráze letiště, žádné převýšení	neuveďeno
<i>Veltrusy (zámecký park)</i>	Veltrusy, Všeštiny	1,5	asfaltový	lesopark	zhoršující se povrch v důsledku projíždění pásových vozidel	ano
<i>Cyklostezka Vlkava- Jizbice</i>	Vlkava, Jizbice	3,2	asfaltový	cyklostezka	kvalitní povrch, celá trať vede lesem	neuveďeno
<i>Alkazar</i>	Beroun	4	asfaltový	cyklostezka	nový povrch, hladký, šířka stezky cca 2 m	neuveďeno

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Mladá Boleslav-Bezděčín</i>	Mladá Boleslav	4	asfaltový	cyklostezka	nová silnice s velmi kvalitním povrchem (průjezd osobním vozidlům zakázán)	neuvedeno
<i>Debr nad Jizerou-Podhradí</i>	Kosmonosy, Hrdlořezy, Bakov nad Jizerou	5	asfaltový	silnice	silnice podél řeky Jizery, bez převýšení	neuvedeno
<i>Kněžičky: Žehuňská obora</i>	Kněžičky	4	neuvedeno	lesopark	neuvedeno	neuvedeno

(zdroj: [3], [55])

Ústecký kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Napříč Českým i Saským Švýcarskem</i>	Děčín, Schöna, Bad Schandau, Königstein, Kurort Rathen, Stadt Wehlen	40 (10,6)	asfaltový, mnoho úseků různé kvality	cyklostezka	rozmanité typy povrchů, střídají se stezky s výborným nebo alespoň slušným povrchem se silničkami i průjezdy městečky - třeba i po dlažbě, na většině míst stoupání pro většinu rekreačních bruslařů obtížně stravitelná; úsek po státní hranice dlouhý cca 10,6 km	ano
<i>Veslařský areál v Račicích</i>	Račice, Štětí, Záluží	5,1	asfaltový	jiný typ	stezka-silnička tvořící uzavřený okruh ve sportovním areálu, bez provozu automobilů; trasa zcela rovinatá	ano
<i>Matylda</i>	Most	4	asfaltový	cesta rekreační oblastí	rekreační areál vodní nádrž Matylda, kvalitní nový povrch	ano
<i>Krupka</i>	Krupka	0,4	asfaltový	dráha	okruh poměrně náročný, polovina vede do mírného kopce, druhá polovina se logicky zvedá	neuveďeno
<i>Osek</i>	Osek	0,5	asfaltový	dráha	trasa na hrázi rybníka a lesoparku, kritické místo na začátku hráze - prudká zatáčka	ano
<i>Letní kino Litoměřice</i>	Litoměřice	1,5	asfaltový	park	park u letního kina	neuveďeno
<i>Areál Benedikt</i>	Most	2	asfaltový	chodník	poměrně široký chodník, asi 100 m hrubého asfaltu	ano
<i>Lovosická osmička</i>	Lovosice	2,5	asfaltový	lesopark	městský lesopark; síť cest, které jsou vyasfaltované červeným asfaltem	neuveďeno
<i>Chomutov: Cyklostezka za lesoparkem</i>	Chomutov	2,5	asfaltový	cyklostezka	neuveďeno	neuveďeno

Stežka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Olšinky-Valtířov</i>	Ústí nad Labem	3	asfaltový	cyklostezka	stezka mírně zvlněná s převýšením do 5 m	ano
<i>Hipodrom Most</i>	Most	3,37	asfaltový	dráha	rekreační in-line okruh, lehká trať, povrch dokonale hladký, šířka dráhy 3-5 m	ano
<i>Ústí nad Labem-cyklostezka kolem Labe</i>	Ústí nad Labem	5,5	asfaltový	cyklostezka	stezka spíše koncipovaná pro cyklisty; překážky - kovový "přechod", podchod pod tratí se schody bez zábradlí; na trase 2 mírné sjezdy	neuvedeno
<i>Chomutov: Bezručovo údolí</i>	Chomutov	6	asfaltový	silnice	údolí říčky Chomutovky, celkem dobrá silnice s malým provozem	ano

(zdroj: [3], [55])

Zlínský kraj:

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Z Veselí nad Moravou do Kunovic</i>	Veselí nad Moravou, Uherský Ostroh, Ostrožská Nová Ves, Kunovice	14,7	různé kvality od zámkové dlažby po nový hladký asfalt	cyklostezka	téměř v celé své délce rovinatý, převýšení nepatrné; poznámka: zasahuje do kraje Jihomoravského	ano
<i>Záhlinice-Kroměříž-Chropyně</i>	Záhlinice, Kroměříž, Chropyně	17	asfaltový, kvalitní povrch	cyklostezka	rovinatá cesta, povrch místy popraskán, stezka vede na začátku cca 6 km lesem-po dešti osychá velice pomalu	ano
<i>Ze Zlína k zoologické zahradě</i>	Zlín, Kostelec, Štípa	4,6	asfaltový	cyklostezka	stezka zpočátku rovinatá, střední část trasy s mírným stoupáním, závěrečná část v délce 1,2 km překonává převýšení téměř 50 výškových m	ano
<i>Staré Město-Kostelany nad Moravou</i>	Staré Město, Kostelany nad Moravou	5	asfaltový	cyklostezka	na začátku stezky mírný kopeček s mostem, zbytek stezky rovný, bez stoupání	ano
<i>In-line dráha Otrokovice</i>	Otrokovice	0,411	asfaltový	dráha	inline dráha ve sportovním areálu, tvar oválu, šířka dráhy kolem 6 m	ano
<i>Halenkovice</i>	Halenkovice	1,5	asfaltový	silnice	šířka 4 m, kvalitní povrch; 1000 m je stoupání nebo klesání (podle směru jízdy)	neuveďeno
<i>Luhačovice</i>	Luhačovice	3,3	asfaltový	silnice	okruh ve tvaru podkovy, trasa kolem přehrady	ano
<i>Halenkovice-Zadřínové-Spytihněvský Dvůr</i>	Halenkovice	2,2	asfaltový	silnice	cesta okolo pole, stoupání (na celé délce se stoupá cca 40 výškových m)	ne
<i>Vsetín-Janová</i>	Vsetín, Janová	2,5	asfaltový	cyklostezka	nově postavená cyklostezka, vysoce kvalitní povrch	neuveďeno

Stezka	Obce	Délka (km)	Povrch	Typ	Profil	Občerstvení
<i>Zlín-Lužkovice</i>	Zlín	3	asfaltový	cyklostezka	hladký živičný povrch, nepatrné převýšení, cca třetina trasy vede po místní komunikaci	ano
<i>Velehrad-Staré Město</i>	Velehrad, Staré Město	4	asfaltový, zámková dlažba	cyklostezka	stezka vede v polích, kolem stezky budována nová křížová cesta; trasa vcelku členitá, v některých místech zámková dlažba	ne
<i>Fryšták</i>	Fryšták	5	asfaltový	silnice	na začátku velmi kvalitní povrch, poté cca 500 m do kopce, na cestě umístěn příčný práh, dále povrch méně kvalitní	ano

(zdroj: [3], [55])

Příloha 2: Stezky - konečné pořadí dle krajů

pořadí	kraj	délka tras (km)
1	Jihomoravský	86,5
2	Jihočeský	84,9
3	Středočeský	79,3
4	Zlínský	63,2
5	Liberecký	55,3
6	Hlavní město Praha	47,3
7	Ústecký	47,0
8	Olomoucký	34,8
9	Pardubický	25,7
10	Karlovarský	18,2
11	Královehradecký	18,0
12	Moravskoslezský	17,1
13	Vysočina	11,2
14	Plzeňský	2,5

Příloha 3: Desatero pro in-line bruslaře

Desatero pro in-line bruslaře

- „1. jezdit vždy vpravo
2. nikdy dva, tři vedle sebe, pokud by tím měli omezit protijedoucího
3. protisměr využít jen pro předjíždění
4. předjíždět ohleduplně a nikoho přitom neohrozit. Při předjíždění v užších místech slušně požádat o místo - stačí slovo děkuji
5. dávat při jízdě pozor na protijedoucí cyklisty - bruslař potřebuje při jízdě větší prostor
6. za hustšího provozu nekličkovat
7. z ničeho nic nezastavovat uprostřed stezky, ale vždy na okraji
8. nepostávat uprostřed stezky a zejména ne v hloučcích, prostě neblokovat provoz
9. neriskovat rychlou jízdu za hustého provozu, v nepřehledných, zúžených místech, ve frekventovaných prudších stoupáních a klesáních
10. respektovat i chodce“ [58]