

Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

JÍZDNÍ KOLO JAKO DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK DĚTÍ DO ŠKOLY

Diplomová práce
(bakalářská)

Autor: Zdeněk Krejčí, Rekreatologie - Pedagogika volného času

Vedoucí práce: Mgr. Luděk Šebek

Olomouc 2011

Jméno a příjmení autora: Zdeněk Krejčí

Název bakalářské práce: Jízdní kolo jako dopravní prostředek dětí do školy

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Luděk Šebek

Rok obhajoby diplomové práce: 2011

Abstrakt:

Diplomová práce analyzuje využívání jízdního kola jako dopravního prostředku žáků II. stupně základní školy v České Vsi. Zkoumá faktory, které limitují využívání jízdních kol. Zabývá se možnostmi, kterými škola podporuje jízdu dětí na kole do školy.

Teoretická část práce se zabývá vymezením sociální a psychologické stránky dětí staršího školního věku, dostupností školy v České Vsi na jízdním kole, využití dopravního hřiště v areálu školy a geografickým vymezením obce Česká Ves. Hlavní část práce se zabývá analýzou dat získaných z ankety, kterou vyplnili žáci základní školy v České Vsi. Pozornost je věnována všem otázkám, přičemž jsou navrženy možnosti, jak podpořit zájem dětí o jízdu na kole do školy.

Klíčová slova: starší školní věk, jízda na kole, pohyb, škola, bezpečnost

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Zdeněk Krejčí

Title of the bachelor's paper: Bicycles as means of transport of pupils to schools

Department: Department of Recreationology

Supervisor: Mgr. Luděk Šebek

The year of presentation: 2011

Abstract:

The Thesis analyses the usage of bicycles as means of transport by second grade pupils of Elementary School in Ceska Ves City. It determines factors which can influence usage of bicycles. The thesis deals with possibilities which support commuting of pupils to their schools.

The theoretical part deals with scope of sociological and psychological aspects of elderly pupilage, availability of school in Ceska Ves City, usage of traffic playground in school areal and geographical determination of Ceska Ves City. The main aim of the Thesis deals with analysis of facts, which have been obtained from questionnaire of pupils of school in Ceska Ves City. All questions are discussed, there are also given possibilities how to support pupils commute to schools by bicycles.

Keywords: elderly pupilage, bicycling, movement, Elementary School, safety

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

Prohlašuji, že diplomovou práci jsem zpracoval samostatně pod vedením Mgr. Ludka Šebka, uvedl všechny použité literární a odborné zdroje a dodržoval zásady vědecké etiky.

V České Vsi dne 2. 5. 2011.

.....

Děkuji Mgr. Lud'ku Šebkovi za pomoc a vedení při zpracování mé diplomové práce. Dále bych poděkoval ředitelce základní školy v České Vsi Mgr. Zdeňce Bišťanové za vstřícnost a umožnění provedení výzkumu v Základní škole Česká Ves. V neposlední řadě děkuji své rodině za podporu.

OBSAH

1	ÚVOD	8
2	PŘEHLED POJMŮ	9
2.1	Starší školní věk.....	9
2.2	Sociologický aspekt	9
2.3	Psychologický aspekt.....	10
2.4	Zdravotní aspekt.....	10
2.5	Ekonomický aspekt.....	12
2.6	Historie školy v české vsi	12
2.6.1	<i>Dopravní hřiště</i>	13
2.6.2	<i>Legislativa</i>	14
2.7	Vymezení obce Česká Ves.....	14
2.8	Historie jízdního kola.....	15
3	CÍLE DIPLOMOVÉ PRÁCE A VÝZKUMNÝ PROBLÉM	18
3.1	Cíle diplomové práce	18
3.2	Výzkumný problém	18
4	METODIKA	19
5	INTERPRETACE VÝSLEDKŮ EMPIRICKÉHO ŠETŘENÍ	20
5.1	Vyhodnocení dotazníku	20
5.1.1	<i>Otázka první</i>	20
5.1.2	<i>Otázka druhá</i>	21
5.1.3	<i>Otázka třetí</i>	22
5.1.4	<i>Otázka čtvrtá</i>	23
5.1.5	<i>Otázka pátá</i>	24
5.1.6	<i>Otázka šestá</i>	25
5.1.7	<i>Otázka sedmá</i>	26
5.1.8	<i>Otázka osmá</i>	27
5.1.9	<i>Otázka devátá</i>	28
5.1.10	<i>Otázka desátá</i>	29
5.1.11	<i>Otázka jedenáctá</i>	30
5.1.12	<i>Otázka dvanáctá</i>	30

5.1.13	Otázka třináctá	31
5.1.14	Otázka čtrnáctá.....	32
5.1.15	Otázka patnáctá.....	32
5.1.16	Otázka šestnáctá	33
6	DISKUZE.....	34
7	ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ	37
8	SOUHRN	39
9	SUMMARY	40
10	REFERENČNÍ SEZNAM	41
11	SEZNAM TABULEK.....	43
12	SEZNAM OBRÁZKŮ	44
13	PŘÍLOHY	45
13.1	Záznam rozhovoru	45
13.2	Dotazník.....	46
13.3	Fotografie základní školy v České Vsi	48
13.4	Žádost o provedení výzkumu v ZŠ Česká Ves	50

1 ÚVOD

Pouze něco okolo 3 % české populace používá kolo jako dopravní prostředek do zaměstnání. Česká republika se usnesením vlády České republiky ze dne 7. července 2004 č. 678 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky zavázala k podpoře cyklistiky a vytvoření podmínek pro všechny cyklisty v České republice. Pokud tedy máme takovouto podporu od státu, tak už nemůže rozvoji cyklistiky nic stát v cestě. Ve své práci se zabývám právě důvody, proč více z nás a specificky děti II. stupni základní školy nejezdí více na kole do zaměstnání, potažmo do školy. Podle údajů v médiích je cyklistika třetím nejpobulárnějším sportem u nás hned za plaváním a pěší turistikou. To **znamená**, že zde máme širokou základnu lidí, kteří jezdí na kole. Tuto základnu tvoří tři základní skupiny. První skupinou jsou sportovci, kteří využívají kolo jako sportovní náčiní. Druhou skupinou jsou lidé, kteří kolo využívají jako svou volnočasovou aktivitu. Do této skupiny patří i rodiny s dětmi. Poslední skupinou jsou pak lidé, kteří využívají kolo čistě jako dopravní prostředek. Je nasnadě, že se tyto skupiny mohou částečně překrývat. Z této třetí skupiny jsem si pro svou práci vybral děti z druhého stupně základní školy v České Vsi. Jedná se o děti ve starším školním věku 11 až 15 let. Zabývám se problematikou využívání jízdního kola jako dopravního prostředku do školy a problémy, které jsou s tímto spojeny.

Diplomová práce je rozdělena na dvě základní části teoretickou a empirickou.

Teoretická část diplomové práce se zabývá vymezením věku dětí staršího školního věku, otázkou sociálního, psychologického, zdravotního a ekonomického aspektu jízdy na kole do školy, geografickou polohou školy, využitím dopravního hřiště v areálu školy a legislativou.

Empirická část shrnuje poznatky získané z ankety, provedených rozhovorů s pedagogy a pozorováním.

Výsledky mého výzkumu budou dispozici základní škole v České Vsi pro možnosti zvýšení podpory pro děti dojíždějící do této školy na kolech.

Komentář [LŠ1]: Nechce se mi to hledat, ale nemá to Tomáš moc podobné? Mrkněte na to pro jistotu.

2 PŘEHLED POJMŮ

2.1 STARŠÍ ŠKOLNÍ VĚK

Abychom lépe porozuměli dětem, jimž se budu v příštích kapitolách věnovat, je potřeba si něco říci o jejich duševní a fyzické stránce. Říci si něco o tom, jak jednájí, jak myslí a jak v tomto věku nazírají na svět.

Dospívání zahrnuje přibližně druhé desetiletí života jedince. (Používají se označení puberta a adolescence.) Je považováno především za přechodné období mezi dětstvím a dospělostí. Lze ho vymezit jako úsek začínající prvními známkami pohlavního zrání (objevují se první sekundární pohlavní znaky) s výraznou růstovou akcelerací a končící dokončením tělesného růstu, dosažením plné pohlavní zralosti a reprodukční schopnosti (Pavlas, Vašutová, 1999, 91).

Při srovnání s dřívějšími ročníky dnešní děti dříve dospívají, což je připisováno současnému způsobu života. Starší školní věk je tedy označován jako období dospívání, nebo puberta. Hovoříme o tedy o dětech ve věku 11-15 let. Tyto hranice však nelze určovat striktně, protože nemohou být stejné u všech jedinců a za všech podmínek.

2.2 SOCIOLOGICKÝ ASPEKT

„Sociologie se zabývá společenskými jevy v jejich hromadnosti, zkoumá zákonitosti, kterými se řídí celé velké skupiny lidí. Individuum se svou osobností je z hlediska sociologie atomem, z hlediska psychologie osobnosti universem.“ (P. Řičan, 1975, 17). Období staršího školního věku, nebo taky puberta je charakteristická zvýšenou sebereflexí. Děti v tomto věku si začínají více všimnout svých sociálních rolí. Vznikají nové interpersonální vztahy i díky rozvoji komunikačních dovedností. Snaží se získat určitý sociální statut, chtějí někam patřit a zažít pocit vlastní hodnoty. Základním úkolem v tomto období je tedy utváření identit. Osobní identita je dána hlavně intimní sebereflexí a sebehodnocením. Sociální identita je utvářena začleněním se do určité komunity, pocitem kontinuity. Pocitem že člověk někam patří, což je mu poté očekávanou sociální oporou. V našem případě začleněním se do skupiny žáků, kteří jezdí do školy na kole. Pokud žáci vidí, že ostatní jezdí do školy na kole, bude pro ně snazší začít jezdit také. Pro některé by bylo limitující, pokud by měli být první, kdo

začne s ježděním. V tomto pohledu můžeme vidět určitou podobnost se sociální rekreací.

Sociální rekreace je zaměřena na vytváření sociálních vztahů, kontaktů, vytváření stálých či přechodných sociálních skupin a pohyb v nich. Je spojena s potřebou sociálního kontaktu, který může být realizován na různých úrovních i v různých prostředích. Díky vznikající interakci je tato rekreace zaměřena na vzájemné intelektuální i citové obohacování. Prožitkovost tohoto druhu rekreace vyplývá jednak z prostředí, jednak ze zajímavých osobnostně přínosných kontaktů. Prvořadý sociální efekt je spojen s efektem psychickým (Hodaň, Dohnal 2005, 16).

2.3 PSYCHOLOGICKÝ ASPEKT

Z psychologického pohledu je období pubescence obdobím emoční nevyváženosti. Projevy citových konfliktů bývají velmi silné a tak nápadné, že daly podnět k označení celého období jako období „bouří a krizí“ (G. S. Hall: „storm and stress“, P. Mensoussie: „anarchie des tendances“, M. Debessie: „la crise d'originalité juvénile“, V. Příhoda: „vulkanismus“). (Langmeier, Krejčířová 1998, 143). Z tohoto hlediska je předmětem zájmu zejména rizikové chování v dopravě. A to nejen chodců, ale hlavně cyklistů. Výhodou je pokud mají děti dostatek kladných vzorů v rodině. Jízdou na kole z rodiči tak děti získávají potřebné znalosti a dovednosti v oblasti silničního provozu. A právě tyto znalosti a dovednosti mohou významně snižovat rizikové faktory mající původ v osobnosti dítěte. Avšak nejen rodina, ale i škola pak může pomoci formovat osobnost dětí. Zejména pak dopravní výchovou, nácvikem praktických dovedností na dopravním hřišti nebo i návštěvou pracoviště dopravní policie.

2.4 ZDRAVOTNÍ ASPEKT

Životní styl většiny lidí je na počátku 21. století poněkud alarmující. Například v Evropě trpí nadváhou značná část dospělé populace, 400 milionů Evropanů má nadváhu a zhruba 130 milionů Evropanů je zřetelně obézních. Do životního stylu zasáhla především moderní technika, která výrazně

omezila manuální a fyzickou práci, čímž byl vytvořen prostor pro narůstající skupinu zaměstnanců, kteří u své práce celodenně sedí. Sedavý způsob života, který má pokračování často i v době po zaměstnání, by měl být kompenzován nejlépe aktivním pohybem. Sedavý způsob při činnostech je charakteristický nejen pro velkou část dospělé populace, ale i pro mládež. Narůstající obezita u této věkové kategorie signalizuje, že nedostatek pohybu a nepřiměřený způsob stravování negativně ovlivňuje školní mládež (Kukačka, 2009, 165).

Ze zdravotního hlediska má tedy dojíždění do školy u dětí velký význam. Ne snad v důsledku okamžitého efektu. Daleko důležitější je důsledek pozitivních návyků, které děti získají do budoucna. Povědomí, o tom že pohyb je nedílnou součástí přirozeného života. O tom, že pohyb všeobecně zvyšuje zdraví. A to jak po fyzické, tak i po psychické stránce.

Učitelé, rodiče i děti by proto ve školkách a školách měli vystupovat jako partneři, kteří společně navrhnou, realizují a hodnotí programy zaměřené na posilování základních hodnot, rozvoj zdravého životního stylu, prevenci úrazů a získávání základních životních dovedností - to vše s technickou podporou školních zdravotnických služeb (www.who.cz).

Proto je důležité propojit všechny složky podílející se na výchově dětí, aby účinně spolupracovali při výchově žáků k zodpovědnosti za své zdraví. Zejména pak vliv rodičů a pedagogů je klíčový. A protože většina obyvatel naší země projde školní výchovou, je škola velmi důležitou složkou, při výchově ke zdravému životnímu stylu.

Předpokladem a cílem zdravého životního stylu je dobré zdraví.

Na význam slova zdraví jsou různé názory, které se často zjednodušují do podoby, kdy zdraví je charakterizováno jako stav organismu bez přítomnosti nemoci nebo vady. Světová zdravotnická organizace (WHO) hodnotí pojem zdraví v širším pojetí, kdy hovoří o stavu perfektní fyzické, mentální a sociální pohody (Kukačka 2009, 11).

Jízda na kole působí na rozvoj síly a vytrvalosti dolních končetin. Příznivě působí také na psychiku člověka. Hlavní výhodou jízdy na kole je, že šetří velké klouby, jako jsou kyčle a kolena. Tyto klouby velmi trpí například při běhání. Z těchto důvodů je jízda na kole vhodná i pro obéznější lidi. Nedostatkem jízdy na kole je však nerovnoměrné zatěžování svalů. To se pak projevuje přetížením svalů na krční páteři. Podle fyzioterapeutů je pak vhodným kompenzačním sportem plavání.

2.5 EKONOMICKÝ ASPEKT

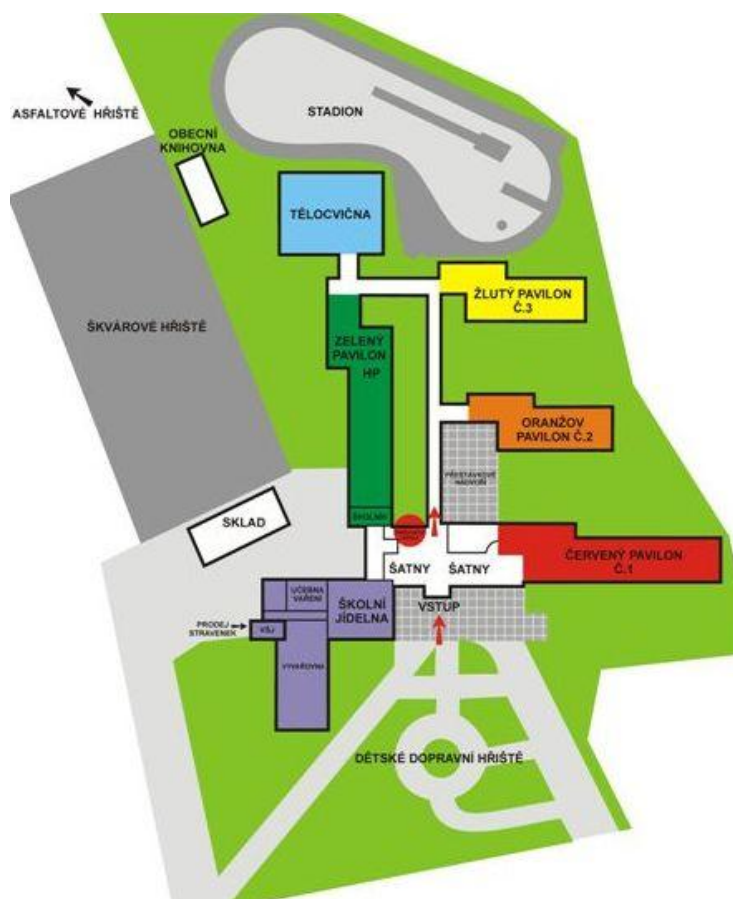
Mnoho dětí jezdí na kole čistě pro radost. A to i do školy. V poslední době se však narůstá počet dětí, které jsou nuceny chodit školy pěšky, nebo na kole. Mnoho z nich si neuvědomuje, že je to dáno ekonomickými důvody jejich rodičů. Vždyť v okrese Jeseník je míra registrované nezaměstnanosti k 28. únoru 2011 20,4 % (<http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/mes>). Stoupající tendence tohoto čísla nám napovídá, že se výhledově nebude situace zlepšovat. I tento fakt může být jedním z důvodů, proč jsou opravny jízdních kol zahlceny prací. Stále více lidí se totiž vrací k používání jízdního kola jako dopravního prostředku. Někteří tvrdí, že je z důvodu podpory zdravého životního stylu. Jiní rovnou přiznávají ekonomické důvody. Vždyť denní dojíždění do školy autobusem, nebo vlakem může měsíčně stát až několik set korun. Doprava do školy autem s rodiči pak je výhodná, pokud rodiče jedou ráno do práce. Pokud by jen vezli dítě do školy, byly by celkové měsíční náklady na dopravu do školy ještě vyšší. Tyto aspekty tedy také částečně ovlivňují dojíždění žáků do školy na kolech. Paradoxně tedy může tzv. finanční krize výrazně pomoci zlepšit to, o co se snaží Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Z tohoto pohledu je také důležité zmínit ekonomické důsledky nedostatku pohybu. Vzniká pak ekonomická zátěž systému. „Tímto termínem je představován objem financí, který je potřebný pro léčbu a sociální zabezpečení pacientů, kteří se evidentně léčí na nemoc spojenou s nedostatkem pohybu (kardiovaskulární choroby, osteoporóza, mrtvice, hypertenze).“ (Kukačka, 2009, 24).

2.6 HISTORIE ŠKOLY V ČESKÉ VSI

Slavnostní otevření školy se uskutečnilo v neděli dne 30. srpna 1964 ve 14:00 hodin. Bylo příznačné, že stavbaři té doby se značně zpozdili s předáním školy. Pamětníci vzpomínají, že jen díky úsilí místních obyvatel a budoucího školního sboru se podařilo školu 1. září otevřít. Dostavba kuchyně s jídelnou byla dokončena až 1. února 1965. V té době byl již ředitelem Mgr. Jindřich Jermář. Stal se zároveň nejdéle úřadujícím ředitelem. Ve funkci byl celých 26 let. V roce 1997 byla škola značně poničena povodněmi. V současné době je to jediná škola v okrese Jeseník s lehkootletickým stadionem. V areálu školy se také nachází dětské dopravní hřiště.

2.6.1 Dopravní hřiště

Škola v České Vsi je jako jediná škola v okrese Jeseník vybavena dětským dopravním hřištěm. V Olomouckém kraji je pak celkem 17 dopravních hřišť, z nichž je jedno mobilní (www.ibesip.cz). Hřiště je využíváno zejména k praktickému nácviku dovedností a seznamování se dopravním značením a to jak svislým, tak i vodorovným. Samotné hřiště se nachází přímo v areálu školy a je tak využíváno i v rámci pobytu dětí ve školní družině. Žáci zde mají k dispozici koloběžky, na kterých mohou na hřišti jezdit. Areál není uzavřen a tak hřiště může využívat i široká veřejnost.



Obrázek 1. Plán školy a dopravního hřiště (www.zceskaves.cz)

2.6.2 Legislativa

Na dopravním hřišti se žáci také seznamují se základní legislativou, kterou upravuje zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších změn a předpisů. Z hlediska pohybu dětí na pozemních komunikacích to jsou pak zejména § 53 chůze, § 57 jízda na jízdním kole a § 58, ve kterém se hovoří mimo jiné o povinnosti používání ochranné přilby za jízdy u dětí mladších 18 let.

2.7 VYMEZENÍ OBCE ČESKÁ VES

Obec Česká Ves se nachází 73,5 km severně od krajského města Olomouc. Od okresního města Jeseník je vzdálena pouhé 3 km severovýchodně. Rozkládá se v podhůří Hrubého Jeseníku v údolí řeky Bělé. Průměrná nadmořská výška se pohybuje okolo 400 m. n. m. Nejvyšší vrchol v okolí je Studniční vrch s výškou 992 m. n. m. Za zmínku stojí i hojně navštěvovaná rozhledna Zlatý chlum s výškou 891 n. m. Jedná se o klasickou řadovou ves rozprostírající se podél obou břehů řeky Bělé. Oproti vesnicím v nížinách je obec charakteristická svou rozptýleností, nesoustředěností a nízkou hustotou.

Přes tyto jednotící činitele jsou zřejmé rozdíly v urbanismu i architektuře horského venkova podle etnického původu. Hraniční horstva, která obklopují Čechy (mimo Českomoravské vrchoviny), ale i moravské Jeseníky, byla osídlena převážně německými kolonisty již od 13. století a urbanistická struktura vesnic a městeček je zde odlišná ve srovnání se slovanským osídlením hor na hranicích Moravy se Slovenskem. Byť s výraznými regionálními znaky jsou to Krušné, Jizerské a Orlické hory, Krkonoše, Tachovsko, Šumava a Novohradské hory, kde převládá typ dlouhých, volně urbanizovaných řetězových a dvorcových vesnic, táhnoucích se horskými údolními podél potoků a silnic. Kolem zděného kostela, který teprve v 17. až 18. století nevýrazným barokem nahradil původní kostelík dřevěný, zde vzniklo nekompaktní centrum s rychtou, školou a bohatší usedlostí. (www.casopisstavebnictvi.cz).

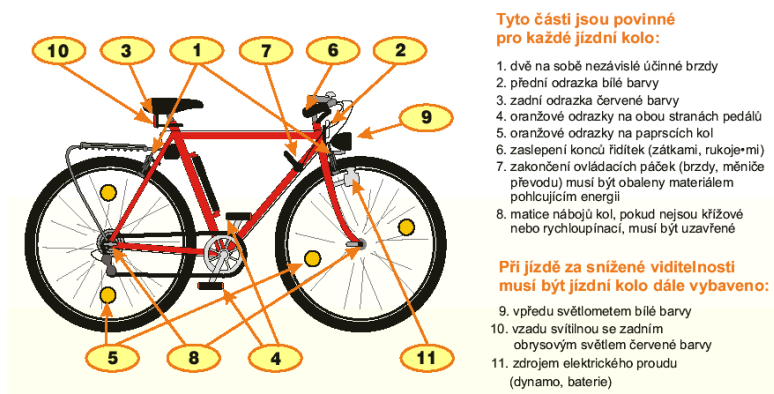
V současné době žije v obci celkem 2542 obyvatel v 515 domech. V obci fungují dvě mateřské školy a jedna Základní škola. Velkou výhodou obce je vedlejší pozemní komunikace, která na východní straně řeky kopíruje hlavní pozemní komunikaci. Tato

komunikace slouží jako hojně využívaná cyklotrasa. Předností je kvalitní povrch, který využívají i lidé na in-line bruslích. Další z výhod je, že tato cyklotrasa prochází přímo okolo Základní školy. I tohle je jeden z podpůrných faktorů dopravy žáků do školy na kolech.

2.8 HISTORIE JÍZDNÍHO KOLA

První dvoukolové mechanismy zhotovené ze dřeva se začaly objevovat od konce 18. století. Kola však nebyla umístěna vedle sebe, jak tomu bylo zvykem v té době u kočárů. Kolo bylo spojeno osou a opatřeno sedátkem. Pohybovalo se pouze v přímém směru. Byl to jakýsi běhací stroj, určitá variace na odlehčenou lidskou chůzi. Zmínky o podobných mechanismech pocházejí již z 15. století, avšak ojedinělost těchto zpráv svědčí o jejich výjimečnosti. Ve druhém desetiletí 19. století došlo k uvolnění předního kola, které se tímto stalo ovladatelné. Ve čtyřicátých letech 19. století přichází konečně na řadu pohyb pomocí mechanismu pedálů. První takové kolo vyrobil skotský kovář K. Macmillan v roce 1840. Poté dochází k velkému rozvoji cyklistiky. Tento sport pak přichází do Čech, kde v roce 1881 došlo k založení Klubu velocipedistů na Smíchově, který byl i prvním cyklistickým klubem v Rakousku – Uhersku (V. Olivová 1989). V roce 1845 si Robert William Thomson nechal patentovat první výrobek podobný pneumatice. V té době pro něj však nenalezl praktické uplatnění. A tak až v roce 1887 vyrobil John Boyd Dunlop první pneumatiku. Byla to vlastně zahradní hadice, kterou připevnil na tříkolku svého syna. Později našla pneumatika uplatnění i na jízdních kolech. V té době se ještě pneumatiky vyráběli z přírodního kaučuku. V současné době se pneumatiky vyrábí především ze syntetických materiálů.

Dnes již výroba jízdních kol značně pokročila. Ať již v podobě použitých materiálů, nebo druhů konstrukcí. To se týče také vybavenosti jízdních kol. Ta se totiž vyráběla bez příslušenství až do roku 1895. Jen sporadicky byla kola vybavena jednoduchými svítilnami. Blatníky byly zpočátku pouze jen plátěná ochrana proti blátu. Až později se začaly vyrábět takové, jako známe dnes. Dnešní výbava jízdních kol se již značně liší od výbavy kol z dob 19. století. V České republice platí příloha č. 13 k vyhlášce č. 341/2000 Sb., která udává technické požadavky na jízdní kola. V ní je stanoveno, čím musí být jízdní kolo vybaveno, a to jak za normální, tak i za snížené viditelnosti.



Obrázek 2. Správně vybavené jízdní kolo (www.cyklistikakrnov.com)

K bezpečné jízdě na kole však kromě vybavení jízdního kola patří také vybavení samotného cyklisty. Pro cyklisty mladší osmnácti let platí povinné nošení přileb na pozemních komunikacích. Mimo přileb je také vhodné používat správné oblečení. Nejenže nám zpříjemní cestu na kole, ale také kromě funkčnosti bývá často doplněno o fluorescentní a reflexní prvky. Vidět a být viděn je na kole velmi důležité. Vybava jízdního kola úzce souvisí s tím, k čemu kolo používáme. Jestli jen jako dopravní prostředek, rekreační nástroj volnočasových aktivit, nebo jako způsob obživy. Dnešní cyklistika se totiž rozděluje do mnoha různých kategorií:

- závodní – jde o sportovní výkony, které se dají měřit nebo oceňovat podle určitých měřítek. Závodní cyklistika se dále dělí na:
 - rychlostní cyklistika
 - dráhová cyklistika
 - silniční cyklistika
 - terénní cyklistika
 - crosscountry
 - orientační cyklistika
 - biketrial
 - cyklokros
 - BMX
 - downhill
 - freeride
 - sálová cyklistika

- kolová
 - krasojízda
 - rekreační – při ní se využívá kola ke krátkým vyjížděním za osvěžením do přírody, k výletům a cestování
- (Encyklopedie tělesné kultury, str. 114)

3 CÍLE DIPLOMOVÉ PRÁCE A VÝZKUMNÝ PROBLÉM

3.1 CÍLE DIPLOMOVÉ PRÁCE

Cílem diplomové práce je zjištění stavu ohledně dojíždění žáků II. stupně Základní školy v České Vsi na jízdním kole do školy. Dále pak zjištění okolností, které tento způsob dopravy do školy nejvíce ovlivňují.

3.2 VÝZKUMNÝ PROBLÉM

V diplomové práci se zaměřím na nalezení možných oblastí, kam by mohla směřovat opatření ke zvýšení zájmu žáků o dojíždění do školy na jízdních kolech.

4 METODIKA

Jako technika zjišťování informací byly zvoleny rozhovory s pedagogy a pozorování. Pro sběr dat byla použita anonymní anketa, kterou vyplňovali žáci II. stupně Základní školy v České Vsi. Anketní list s otázkami byl distribuován do školy se souhlasem ředitelky Mgr. Zdeňky Blišťanové v průběhu měsíce října 2010. Tato obdržela celkem 100 anketních lístků, které byly dále cestou pedagogů rozdány ve čtyřech třídách. Po vyplnění anketních lístků, byly sesbírány a vráceny zpět k ředitelce školy. Celkem bylo vráceno 88 vyplněných anketních lístků. Návratnost anketních lístků byla tedy 88 %.

Anketní list obsahoval celkem 18 různých otázek s různými možnostmi odpovědí. Anketa byla rozdělena na dvě části. V první části měli žáci k dispozici čtyři možnosti odpovědí. Ve druhé části pak měli na výběr pouze ze dvou variant. Jedna otázka vyžadovala kombinaci odpovědí z předchozích otázek, které by musely platit současně. Věk respondentů se pohyboval v rozmezí od 12 do 15 let. Vybrány byly třídy VI. A, VII. A, VIII. A a IX. A.

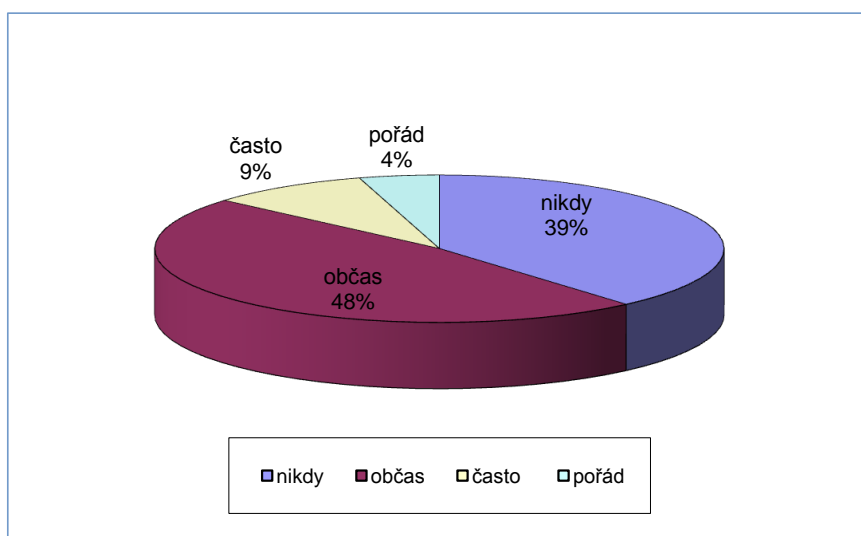
Pro statistické zpracování dat byl použit program Microsoft Excel.

5 INTERPRETACE VÝSLEDKŮ EMPIRICKÉHO ŠETŘENÍ

5.1 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKU

5.1.1 Otázka první

První základní otázka zjišťuje, zda žáci vůbec jezdí do školy na kole. Rozdělila tak žáky na elementární skupiny.



Obrázek 3. Jezdíš v jarních, letních, či podzimních měsících do školy na kole?

Celých 48 % dotázaných respondentů uvedlo, že jezdí občas do školy na kole. Nikdy do školy na kole nejezdí 39 % respondentů. Tyto dvě skupiny jsou, co se týče zastoupení nejpočetnější. Často do školy jezdí 9 % respondentů a 4 % jezdí pořád.

Tabulka 1. Jezdíš v jarních, letních, či podzimních měsících do školy na kole?

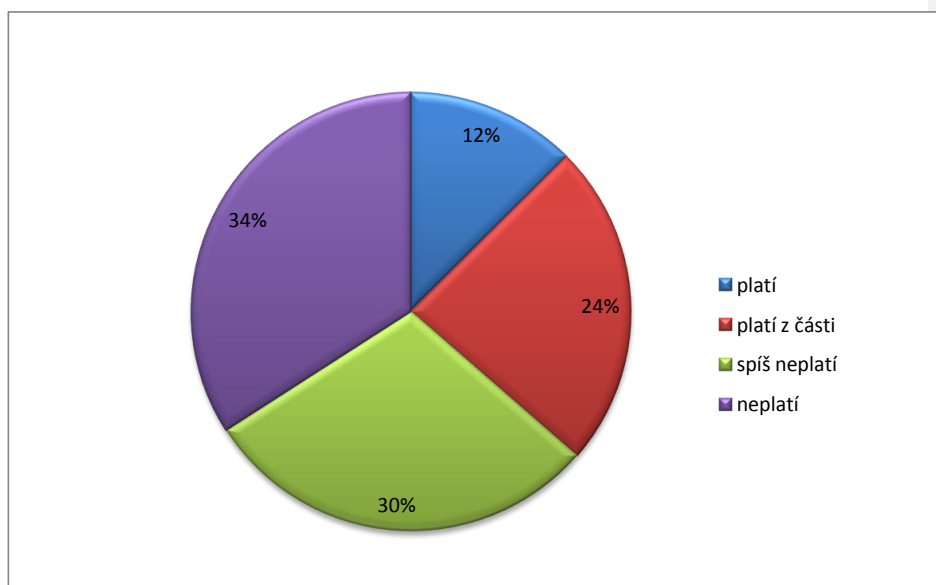
Možnosti odpovědí	Procenta
nikdy	39 %
občas	48 %
často	9 %
pořád	4 %
Celkem	100 %

5.1.2 Otázka druhá

Tabulka 2. Jezdit na kole tě nebaví.

Možnosti odpovědí	Procenta
platí	12 %
platí z části	24 %
spíše neplatí	30 %
neplatí	34 %
Celkem	100 %

Pro 12 % respondentů platí tvrzení, že jezdit na kole je nebaví, pro 24 % to platí z části. Celkem pro 26 respondentů tvrzení spíše neplatí, což představuje 30 %. A pro 34 % tvrzení neplatí vůbec.



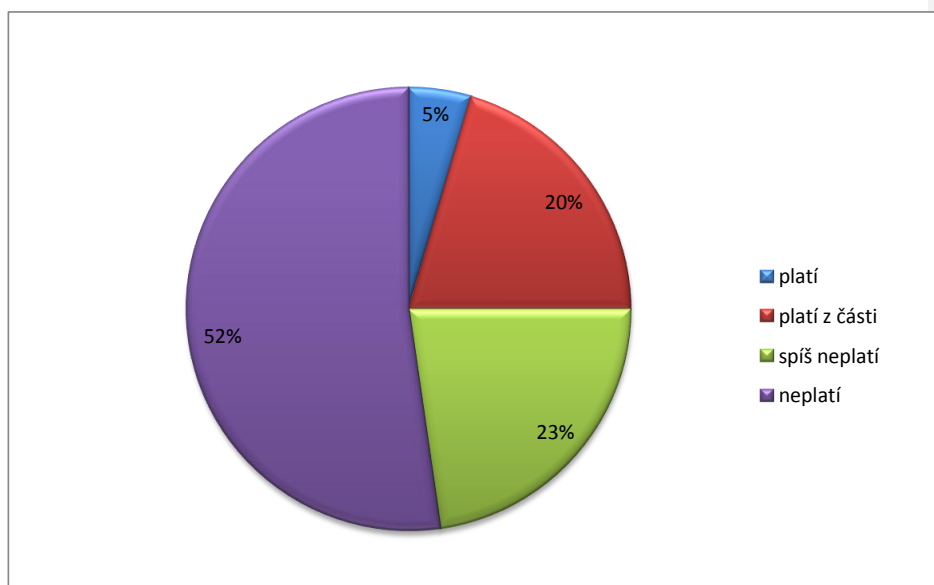
Obrázek 4. Jezdit na kole tě nebaví.

5.1.3 Otázka třetí

Tabulka 3. Cesta je nebezpečná kvůli autům.

Možnosti odpovědí	Procenta
platí	5 %
platí z části	20 %
spíše neplatí	23 %
neplatí	52 %
Celkem	100 %

Z celkového počtu 88 respondentů pro 46 z nich neplatí tvrzení, že cesta je nebezpečná kvůli autům což představuje 52 %. Pro 23 % toto tvrzení spíše neplatí, pro 20 % platí z části. Pouze pro 5 % respondentů tvrzení platí.



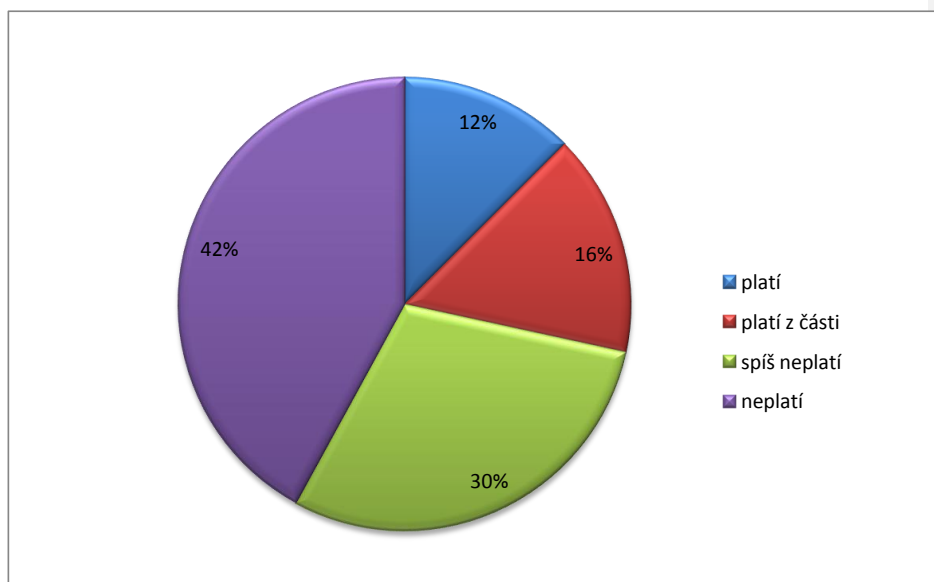
Obrázek 5. Cesta je nebezpečná kvůli autům.

5.1.4 Otázka čtvrtá

Tabulka 4. Kolo není po dobu školy kde dobře uložit.

Možnosti odpovědí	Procenta
platí	12 %
platí z části	16 %
spíše neplatí	30 %
neplatí	42 %
Celkem	100 %

Tvrzení, že kolo není po dobu školy kde dobře uložit, platí pro 12 % respondentů. Platí z části pro 16 % respondentů. Tvrzení spíše neplatí pro 30 % respondentů a neplatí pro 42 % respondentů.



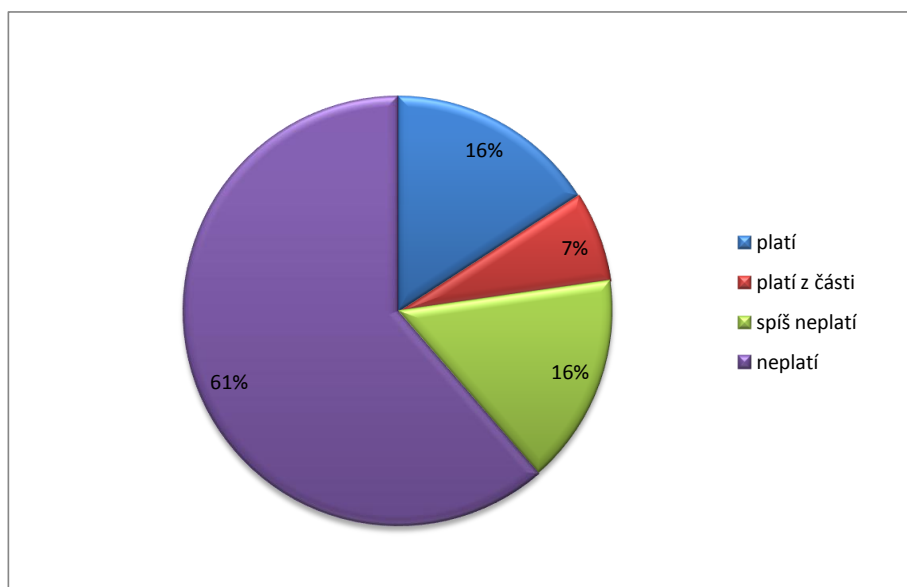
Obrázek 6. Kolo není po dobu školy kde dobře uložit.

5.1.5 Otázka pátá

Tabulka 5. Není kde se po jízdě převléct.

Možnosti odpovědí	Procenta
platí	16 %
platí z části	7 %
spíš neplatí	16 %
neplatí	61 %
Celkem	100 %

Pro 16 % respondentů platí tvrzení, že není kde se po jízdě převléct. To samé tvrzení platí z části pro 7 % respondentů. Spíš neplatí pro 16 % respondentů. Celkem pro 61 % respondentů toto tvrzení neplatí.



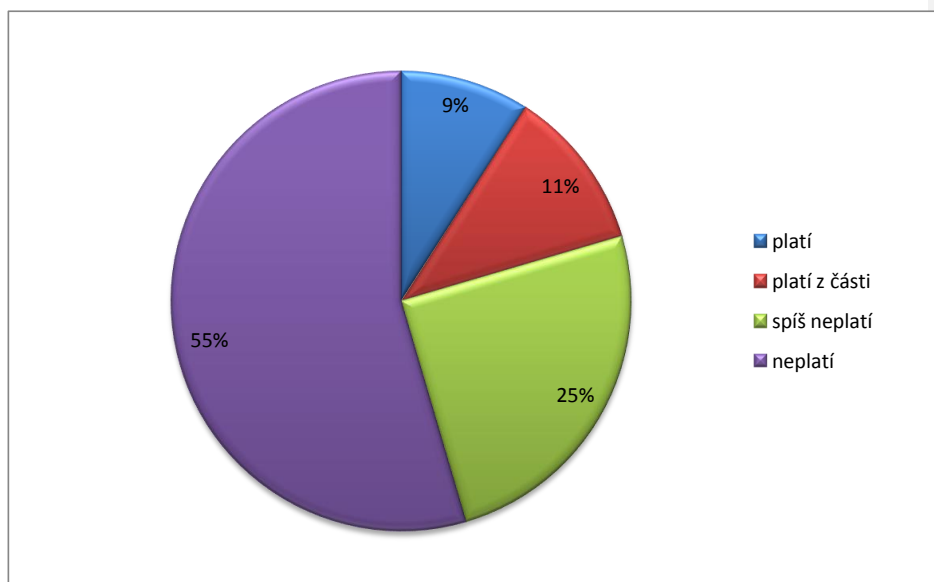
Obrázek 7. Není kde se po jízdě převléct.

5.1.6 Otázka šestá

Tabulka 6. Necítil/a by ses dobře před spolužáky nebo učiteli.

Možnosti odpovědí	Procenta
platí	9 %
platí z části	11 %
spíš neplatí	25 %
neplatí	55 %
Celkem	100 %

Pro 9 % procent respondentů platí tvrzení, že by se necítili dobře před spolužáky nebo učiteli. Tvrzení platí z části pro 11 % respondentů. Spíš neplatí pro 25 % respondentů. Tvrzení neplatí pro 55 % respondentů.



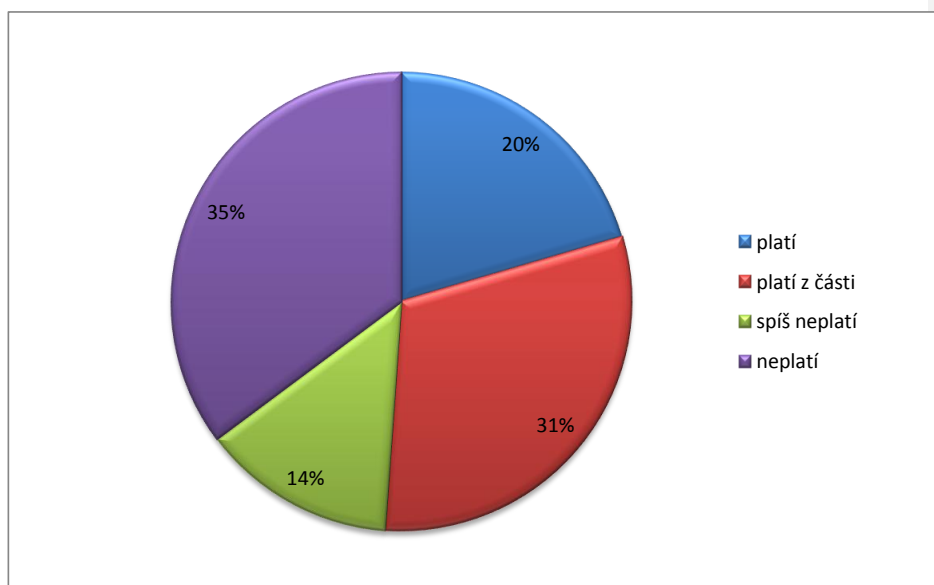
Obrázek 8. Necítil/a by ses dobře před spolužáky nebo učiteli.

5.1.7 Otázka sedmá

Tabulka 7. Víc tě baví jezdit autobusem nebo vlakem.

Možnosti odpovědí	Procenta
platí	20 %
platí z části	31 %
spíš neplatí	14 %
neplatí	35 %
Celkem	100 %

Tvrzení, že je víc baví jezdit autobusem nebo vlakem platí pro 20 % respondentů. Pro 31 % to platí z části. Stejně tvrzení spíš neplatí pro 14 % respondentů a neplatí pro 35 % respondentů.



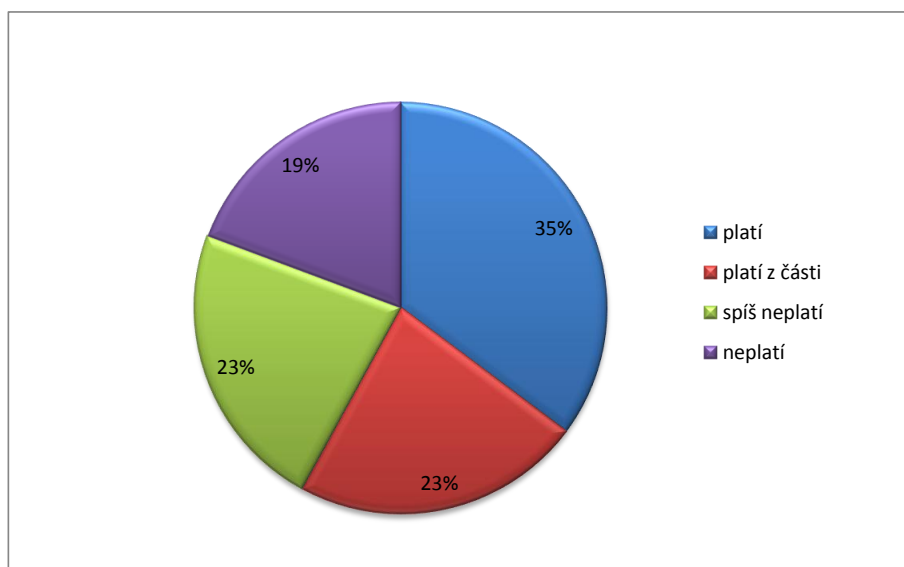
Obrázek 9. Víc tě baví jezdit autobusem nebo vlakem.

5.1.8 Otázka osmá

Tabulka 8. Je ti příjemnější svézt se s někým s rodičů autem.

Možnosti odpovědí	Procenta
platí	35 %
platí z části	23 %
spíš neplatí	23 %
neplatí	19 %
Celkem	100 %

Pro 35 % respondentů platí tvrzení, že je jim příjemnější svézt se s někým s rodičů autem. Tvrzení platí z části pro 23 % respondentů. Spíš neplatí pro 23 % respondentů a neplatí pro 19 % respondentů.



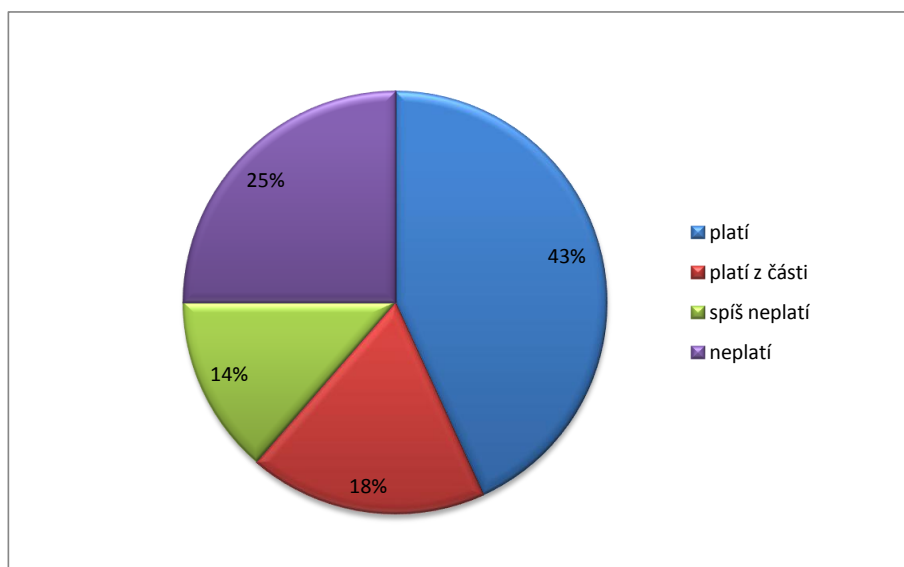
Obrázek 10. Je ti příjemnější svézt se s někým s rodičů autem.

5.1.9 Otázka devátá

Tabulka 9. Máš to na kolo moc blízko nebo moc daleko.

Možnosti odpovědí	Procenta
platí	43 %
platí z části	18 %
spíše neplatí	14 %
neplatí	25 %
Celkem	100 %

Tvrzení, že to má moc blízko, nebo moc daleko platí pro 43 % respondentů. Tvrzení platí z části pro 18 % respondentů. Stejně tvrzení spíše neplatí pro 14 % respondentů a neplatí pro 15 % respondentů.



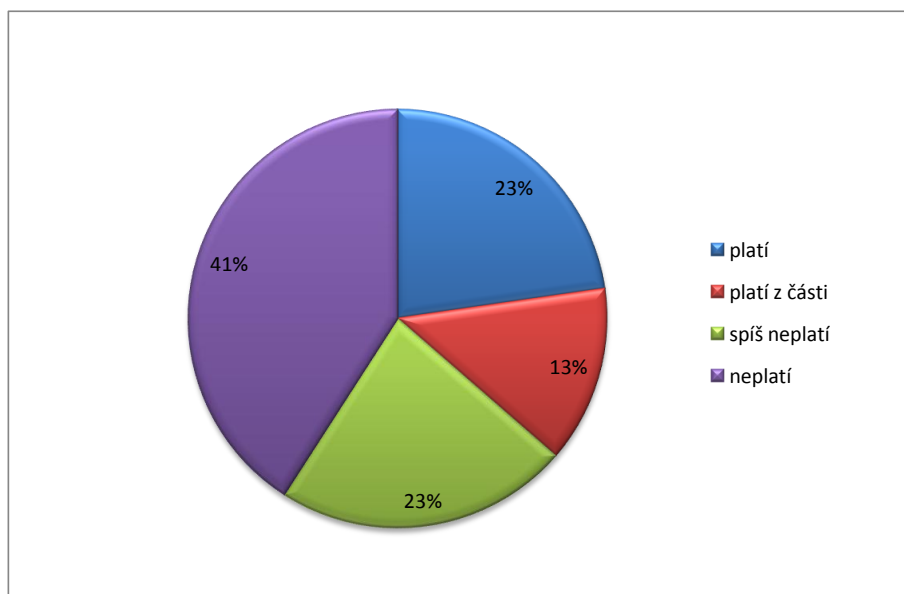
Obrázek 11. Máš to na kolo moc blízko nebo moc daleko.

5.1.10 Otázka desátá

Tabulka 10. Cesta je nudná.

Možnosti odpovědí	Procenta
platí	23 %
platí z části	13 %
spíše neplatí	23 %
neplatí	41 %
Celkem	100 %

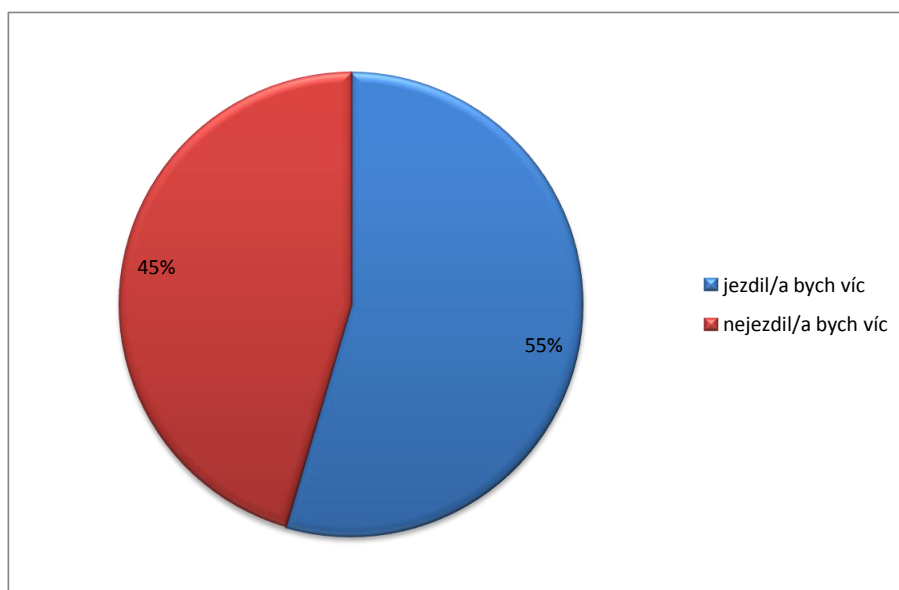
Že cesta je nudná, platí pro 23 % respondentů. Platí z části pro 13 % respondentů. Tvrzení spíše neplatí pro 23 % respondentů. Pro 41 % respondentů tvrzení neplatí.



Obrázek 12. Cesta je nudná.

5.1.11 Otázka jedenáctá

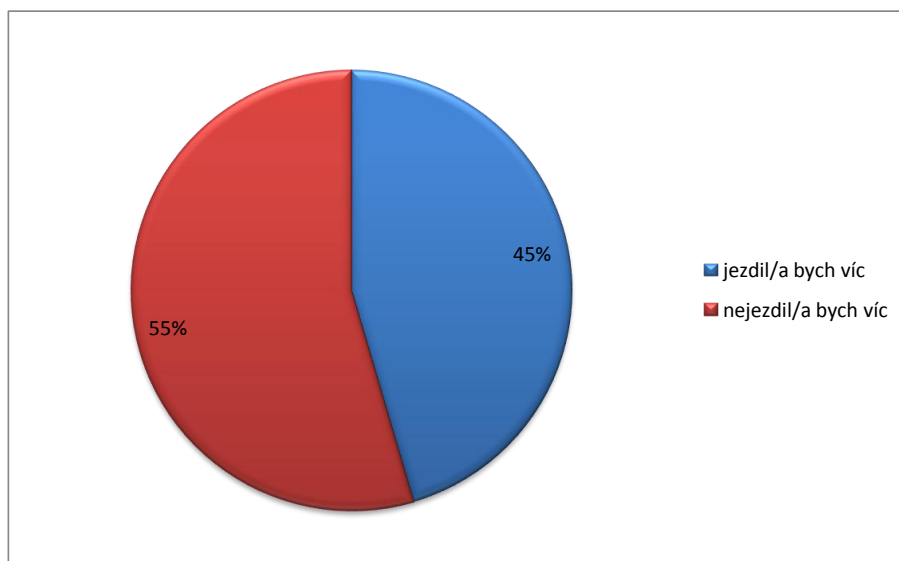
Kdyby jízda na kole do školy byla zábavnější, jezdilo by více 55 % respondentů. Pro 45 % respondentů platí, že by více nejezdili. Anketa prokázala, že většina respondentů považuje prvek zábavy na jízdním kole za důležitý.



Obrázek 13. Kdyby jízda byla zábavnější.

5.1.12 Otázka dvanáctá

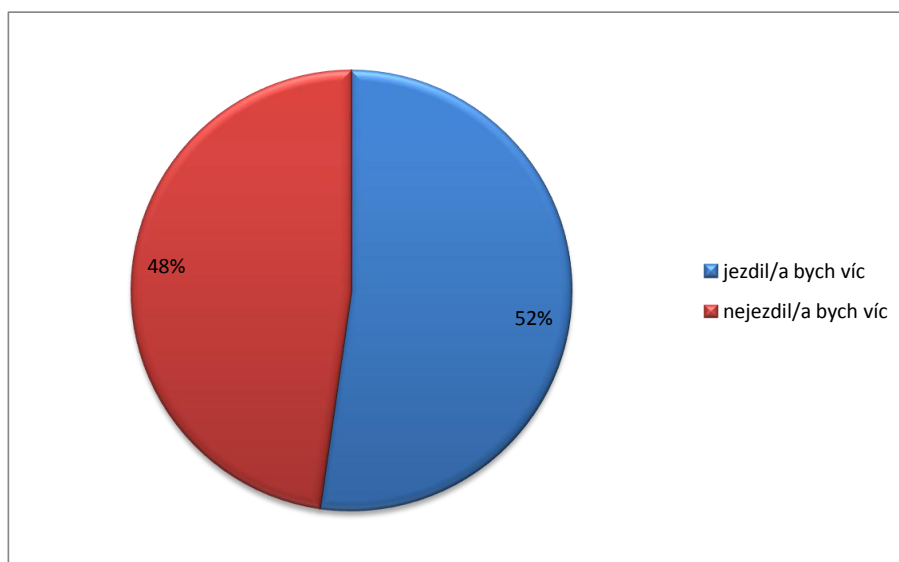
Kdyby cesta do školy byla bezpečnější, jezdilo by více 45 % respondentů, 55 % respondentů by více nejezdilo. Z celkového počtu 88 respondentů by jich tedy 48 nejezdilo více, i kdyby cesta byla bezpečnější.



Obrázek 14. Kdyby cesta byla bezpečnější.

5.1.13 Otázka třináctá

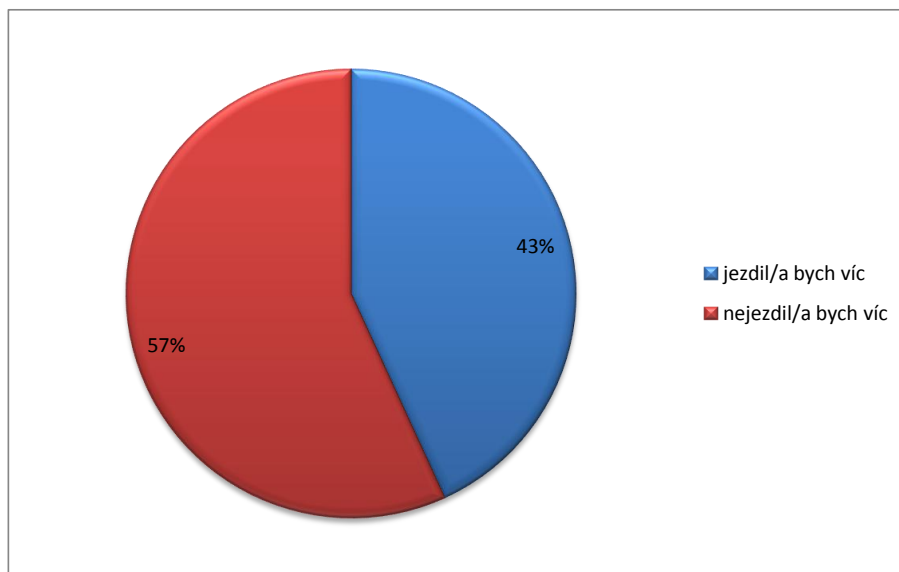
Kdyby bylo kolo kde dobře uložit, jezdilo by více do školy na kole 52 % respondentů, 48 % respondentů by více nejezdilo.



Obrázek 15. Kdyby bylo kolo kde dobře uložit.

5.1.14 Otázka čtrnáctá

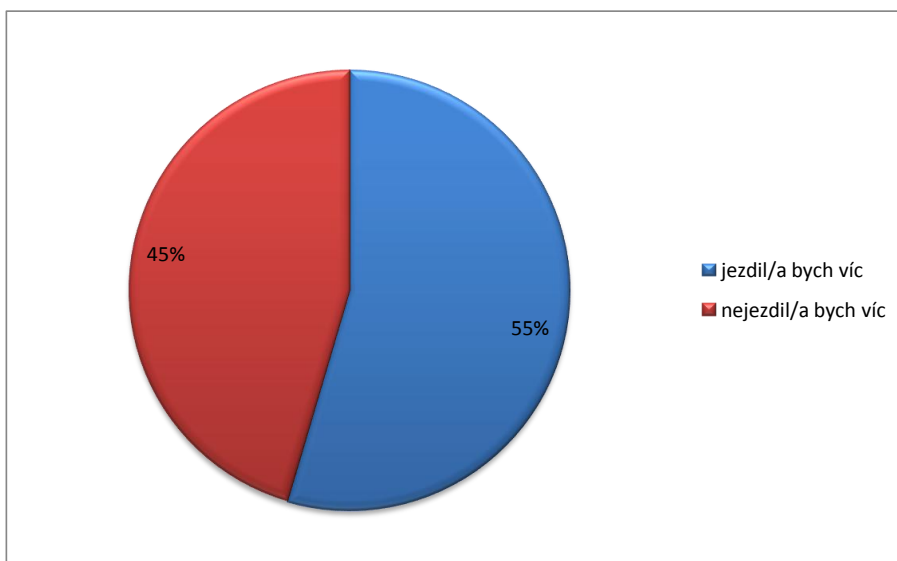
Kdyby bylo kde se v pohodě převléct, jezdilo by více 43 % respondentů, 57 % respondentů by více nejezdilo.



Obrázek 16. Kdyby bylo kde se v pohodě převléct.

5.1.15 Otázka patnáctá

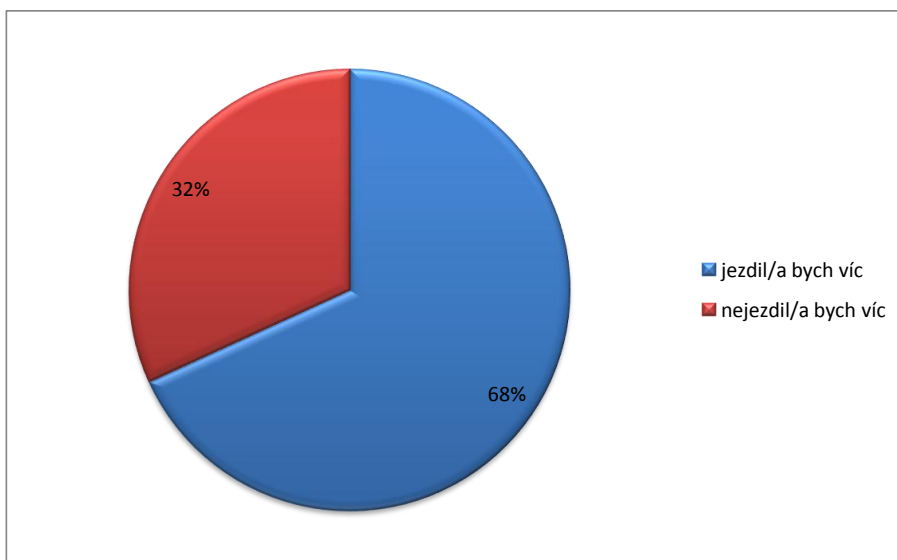
Kdyby jezdilo víc spolužáků a třeba i učitelé, jezdilo by více 55 % respondentů, 45 % respondentů by více nejezdilo. Většina respondentů je tedy ovlivněna ostatními, kteří do školy jezdí na kole.



Obrázek 17. Kdyby jezdilo víc spolužáků a třeba i učitelé.

5.1.16 Otázka šestnáctá

Kdyby vzdálenost z jejich domova do školy byla přiměřenější, jezdilo by více 68 % respondentů, 32 % respondentů by více nejezdilo.



Obrázek 18. Kdyby vzdálenost z mého domova do školy byla přiměřenější.

6 DISKUZE

Průzkumu v Základní škole v České Vsi se zúčastnilo celkem 88 respondentů, kteří vyplnili a odevzdali anketní lístky. Respondenti nebyli rozděleni podle věku ani podle pohlaví.

Je potěšující, že takřka polovina, tedy přesněji 48 % respondentů jezdí alespoň občas do školy na kole. Pořád jezdí do školy 4 % respondentů a 9 % respondentů jezdí do školy na kole často. Nikdy do školy nejedí 39 % respondentů, což je způsobeno mnoha okolnostmi. Jedním z klíčových faktorů je vzdálenost do školy. Spousta respondentů bydlí tak blízko škole, že se jim dojíždět na kole nevyplatí. Další část respondentů bydlí zase moc daleko na to, aby dojížděli na kole. Byť jen občas.

Pouze 12 % respondentů uvedlo, že je jezdit na kole nebaví, což neplatí pro 34 % respondentů. Skupinou, která má při vhodném nasměrování případných opatření potenciál jezdit také alespoň občas na kole do školy, je pak 54 % respondentů. Jsou to dohromady ti, pro něž spíše neplatí, nebo platí z části tvrzení, že jezdit na kole je nebaví.

Celkem 52 % procent respondentů nepovažuje cestu za nebezpečnou kvůli autům. Tento fakt mohu zřejmě přičíst skutečnosti, že škola se nachází u vedlejší pozemní komunikace, kde je jen minimální provoz. Tato komunikace prochází přes celou Českou Ves, a proto po ní mohou přijíždět do školy z obou směrů. Dále pak jsou v blízkosti školy umístěny retardéry, které případné automobilisty účinně zpomalí. Pro ty, jež uvedli, že kdyby cesta byla bezpečnější kvůli autům, zřejmě platí, že po cestě do školy musejí alespoň v jedné místě přejít hlavní pozemní komunikaci, aby se napojili na bezpečnější vedlejší komunikaci. V některých úsecích obce to skutečně představuje pro mladé cyklisty problém. U nejvíce frekventovaných přechodů stává Policie České republiky v době, kdy žáci chodí do školy.

Většina, tedy celkem 72 % respondentů nevidí problém s uložením jízdních kol u školy. Pouze 28 % respondentů má výhrady ke způsobu uložení kol.

Pro většinu žáků není důležité, že by se neměli po jízdě kde převléct

Pouze 9 % respondentů uvedlo, že by se necítili dobře před spolužáky, nebo učiteli, kdyby měli jezdit do školy na kole. Částečně to vadí dalším 11 % respondentů. Zbytek však v tomto nevidí problém. Je to dáno i tím, že do školy jezdí tolik žáků.

20 % respondentů pro cestu do školy využije radši vlak nebo autobus. Částečně to platí i pro dalších 31 % respondentů. Vlak nebo autobus nevyužije 35 % respondentů

a spíše nevyužije 14 % respondentů. Velká část z nich bydlí tak blízko školy, že je pro ně použití vlaku nebo autobusu bezpředmětné.

Svézt se s rodiči je příjemné pro 35 % respondentů a částečně příjemné pro 23 % respondentů. Pro zbytek respondentů to už tak příjemné není, což může být dáno například přirozenou snahou se osamostatnit.

Otázka vzdálenosti do školy je zcela zásadní. 43 % respondentů uvádí, že to má do školy moc blízko, nebo naopak daleko. Pro dalších 18 % je vzdálenost částečně limitující. Zbytek respondentů (dohromady 39 %) vnímá svou vzdálenost od školy jako přiměřenou, aby mohli jet do školy na kole.

Že je cesta nudná neplatí pro 41 % respondentů a spíš neplatí pro 23 % respondentů. Je potěšující, že pro většinu respondentů cesta do školy není pouze nudnou záležitostí, nebo jen ztrátou času. Strávený čas po cestě do školy v určitých sociálních skupinách je tak časem příjemně stráveným.

Kdyby jízda byla zábavnější, jezdilo by více 55 % respondentů. Zůstává otázkou, jakou formu zábavy by si respondenti očekávali. Někomu může vadit stále stejná šed' asfaltu. Jinému může zase vadit, že každý den jezdí po stále stejné cestě. Jiní zase preferují jízdu ve větší skupině. Tady se také otevírají možnosti pro nové nápady, jak udělat cestu do školy zábavnější. Určitě by se tímto podařilo oslovit i těch zbylých 45 % respondentů, kteří by více nejezdili, i kdyby byla jízda zábavnější.

Většina respondentů, tedy celých 68 % uvedla, že by jezdili více, pokud by byla vzdálenost z domova do školy přiměřenější. Jak již bylo zmíněno, hodně dětí bydlí v blízkosti školy. Těmto se často nechce vytahovat kolo a ujet pouze malou vzdálenost do školy. Některé z těchto dětí, kterým se kvůli malé vzdálenosti nechce vytahovat kolo, jezdí do školy na koloběžkách. Je to zřejmě ta část, která by jezdila do školy na kole. Tedy pokud by bydleli o něco dál. Další skupinou, která by jezdila na kole do školy a nejezdí, jsou ti, jenž to mají naopak příliš daleko. S přibývajícím vzdáleností rostou negativní faktory. Jedním z nich je čas strávený na kole. Jako hraniční se ukazuje čas mezi 10 – 15 minutami. To odpovídá zhruba ujeté vzdálenosti 3 km. Delší dobu na kole již nejsou respondenti ráno ochotni strávit. V tomto případě již volí raději cestu autobusem. Také rozmístění autobusových zastávek má velký vliv na dojíždění. V České Vsi je celkem 5 autobusových zastávek. Mezi jednotlivými zastávkami je vzdálenost v průměru 1 km. Od nejbližší zastávky, která je u Obecního úřadu je pak vzdálenost ke škole 0,5 km. Proto cesta k autobusové zastávce, jízda autobusem a pak cesta ke škole může někdy trvat mnohem déle, než pohodlná jízda na kole. Rozdíl

Komentář [LŠ2]: Tohle je super, kdybys to ještě doložil odkazy na to, z čeho při tom vycházíš, byla by to úplná pecka

v čase pak není důležitý s ohledem na cestu samotnou. Většina dětí ráno ráda spí, jak nejdéle to jde. Proto volí nejrychlejší cestu. Dalším negativním faktorem s ohledem na větší vzdálenost od školy je bezpečnost. Čím je delší, tím větší je riziko. Podle ankety sice respondenti nevnímají faktor bezpečnosti jako klíčový. Avšak s ohledem na zkoumanou skupinu je právě delší čas strávený na kole rizikovým faktorem. A to proto, že respondenti jsou v pubertálním věku, kdy při delší cestě hrozí výraznější měrou pokles pozornosti.

7 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Provedenou anketou bylo zjištěno, že většina respondentů alespoň někdy jezdí do školy na kole. Pro většinu z nich pak bezpečnost při cestě do školy není limitujícím faktorem. Na to má vliv hned několik faktorů. Prvním z nich je, že se škola nenachází přímo u hlavní silnice. Dalším pak je, že ráno od 07:00 hodin do 08:00 hodin hlídá pohyb v okolí školy Policie České republiky. Zejména pak nejdůležitější přechod pro chodce. V blízkosti tohoto přechodu se nachází autobusová zastávka, která je nejbližší základní škole. Tato zastávka je z pohledu dojíždění do základní školy nevyužívanější. Také nejdůležitější křižovatka, odkud se odbočuje z hlavní pozemní komunikace na vedlejší, je v blízkosti tohoto přechodu. Na této křižovatce se odbočuje přes most ke škole. V době mezi 07:00 hodin do 08:00 hodin je tady největší provoz. Vzhledem k bezpečnosti provozu by bylo dobré, aby Policie České republiky hlídala toto místo v průběhu školního roku celoročně. V tomto ohledu by škola měla vejít v jednání se zástupci Policie České republiky. V současné době jsou tato místa hlídána Policií České republiky především ze začátku školního roku. Z policejních statistik v této souvislosti jasně vyplývá nárůst usmrcených osob u nehod zaviněných cyklisty a dětmi – chodci. V členění podle místa nehody jsou na prvním místě obce (www.policie.cz).

Tabulka 11. Nejčastější místa nehod

Místo nehody období leden až červen rok 2010	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných	Hmotná škoda v mil. Kč
V OBCI	26 198	117	703	5 675	1 346,07
Index rok 2009=100%	104,8	90,0	88,2	91,6	100,1
MIMO OBEC	9 700	177	549	3 974	991,03
Index rok 2009=100%	89,8	70,8	69,0	84,5	92,2
z toho DÁLNIČE	1 262	6	22	248	202,17
Index rok 2009=100%	129,2	42,9	53,7	115,9	123,3

(<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti>)

Práce policie by však nemusela končit pouze v oblasti bezpečnosti provozu. Také občasné monitorování v blízkosti školy a jejího areálu by mohlo patřit k podpoře zvyšování bezpečnosti dětí dojíždějících na kole.

Více než jedna čtvrtina respondentů není spokojena s možností uložení kola po dobu školy. Před hlavním vchodem do školy je umístěn stojan na kola. Tento není nijak

zastřešen. Nad hlavním vchodem do školy je umístěna kamera. Tato je natočena i směrem ke stojanu na kola. Jedná se však pouze o maketu. Bylo by vhodné tuto maketu kamery vyměnit za kameru se záznamem. V dnešní době se již nejedná o finančně náročnou investici. Za zvážení také stojí zhotovení zastřešené klece na kola. Před hlavním vchodem je pro umístění takovéto klece dostatek prostoru. Nemusí se však jednat čistě o kovovou konstrukci. Takovéto zařízení může být zhotoveno i ze dřeva nebo i jiných materiálů. I prostor pro uložení kol může vypadat esteticky. Bezpečné a pohodlné uložení kol by jistě uvítali nejen žáci, ale i rodiče.

Možnost, jak se pohodlně převléct po jízdě se dá vyřešit v šatnách u tělocvičny. Šatny jsou samozřejmě rozděleny na chlapecké a dívčí. Standardně jsou vybaveny i sprchami. Tělocvična se sice nachází v zadní části areálu školy, nicméně i tam se dá pohodlně dojet na kole. V této části areálu by také mohlo být zajištěna nějaká forma úschovy kol.

Všechny tyto faktory by pak v součtu měli vést ke zvýšení zájmu a podpoře dojíždění do školy na kole. Více než polovina respondentů totiž uvedla, že by jezdila více, kdyby jezdilo více spolužáků a třeba i učitelé.

8 SOUHRN

Můžeme parafrázovat známý slogan příznivců jezdeckví na koni a říct, že nejkrásnější pohled na svět je z jízdního kola. Jízda na kole je jeden z prvků podpory pohybové aktivity jako součásti zdravého životního stylu. Proto si zaslouží pozornost.

Cílem mé diplomové práce bylo zjistit, které faktory jsou pro dojíždění na kole do školy nejdůležitější a zjistit podmínky, za kterých by jezdilo více dětí do školy na kole. Anketou bylo zjištěno, že skoro polovina dětí jezdí alespoň občas na kole do školy, což je velmi potěšující. Jen 12 % dětí uvedlo, že jezdit na kole je nebaví. Proto zbývající část má potenciál jezdit na kole do školy více při vhodných opatřeních. Více než polovina dětí nevnímá cestu do školy jako nebezpečnou kvůli autům. Takřka tři čtvrtiny dětí nevidí problém s uložením jízdních kol u školy. Přiměřená vzdálenost do školy se také ukázala jako velmi důležitá pro většinu dětí.

Diplomová práce je tvořena ze dvou částí, teoretické a empirické.

V teoretické části práce se zabírám otázkou dětí staršího školního věku, psychologickým, sociologickým, zdravotním a ekonomickým aspektem dojíždění na kole do školy. Je zde představena obec Česká Ves, její základní škola a dopravní hřiště. Dále pak stručná historie jízdního kola.

Empirická část práce je věnována průzkumu, který se pokouší za pomoci ankety, rozhovorů a pozorování zjistit, jaký je skutečný stav s ježděním dětí na kole do školy a jak by bylo možné ježdění podpořit.

9 SUMMARY

It is said that the most beautiful view is from bicycle. I do agree with this argue. Bicycling and sport in general is a part of healthy lifestyle. And that is the reason why we should support it.

The aim of my Thesis is to determine which factors are the most important for commuting to schools. It also uncovers conditions which can lead to increase of number of commuting pupils.

To sum the Thesis up we can claim that major part of pupils commute to their schools by bicycles that is very satisfying. Only 12 % of pupils claim that they do not enjoy commuting by bicycles. So there is a lot of to do to improve this situation. Most pupils take their way to schools as safe, speaking of traffic problems and cars. Nearly 75 % of pupils are satisfied with their safe place for their bicycles. Adequate distance is also very important for commuting of many pupils.

Thesis is created of two parts, theoretical and experiential. The theoretical part deals with scope of elderly pupilage, psychological, sociological, healthy and economical aspects of commuting by bicycles to schools. The characteristic of the City Ceska Ves, its' Elementary School and traffic playground and history of bicycles is mentioned there. The experiential part deals with investigation, which is based on questionnaire, interview and surveillance and values the number of pupils commuting by bicycles to their schools and possibilities of supporting them.

10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Adamovská, M. (2004) *Děti v dopravním provozu aneb O klukovi z počítače*. Praha: Rotag.
- Frömel, K. (2002). *Kompendium psaní a publikování v kinantropologii*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Heinrichová J. (2006). *Bezpečná cesta do školy*. Brno: Centrum dopravního výzkumu.
- Hodaň, B. & Dohnal, T. (2005). *Rekreologie*. Olomouc: Hanex.
- Hofbauer, B. (2004). *Děti, mládež a volný čas*. Praha: Portál.
- Janoušek, J. a kolektiv (1986). *Metody sociální psychologie*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, n p.
- Kolektiv autorů, (1964) *Encyklopedie tělesné kultury I*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství
- Křivohlavý, J. (1988). *Jak si navzájem lépe porozumíme*. Praha: Svoboda.
- Kukačka, V. (2009). *Zdraví životní styl*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zemědělská fakulta.
- Langmeier, J. & Krejčířová, D. (1998). *Vývojová psychologie* Praha: Grada Publishing.
- Límová, L. (2006). *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum.
- Olivová, V. (1989). *Odvěké kouzlo sportu*. Olympia Praha.
- Pavlas, I.; Vašutová, M. (1999) *Vývojová psychologie I*. 1. vyd. Ostrava: Ostravská univerzita, Pedagogická fakulta.
- Selucký, R. (1966). *Člověk a jeho volný čas*. Praha: Československý spisovatel.
- Říčan, P. (1975). *Psychologie osobnosti, obor v pohybu*. Grada publishing a.s.
- Slepičková, I.(2005). *Sport a volný čas. Vybrané kapitoly*. 2.vyd. Praha: Karolinum.
- Velký sociologický slovník. Sv. I.* (1996). Praha: Karolinum.
- Velký sociologický slovník. Sv. II.* (1996). Praha: Karolinum.
- Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších změn a předpisů.

Internetové zdroje

<http://www.ibesip.cz/> Besip (retrieved 26. 11. 2010 from the World Wide Web)

<http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/mes> Ministerstvo práce a sociálních věcí (retrieved 26. 3. 2011 from the World Wide Web)

<http://www.zsceskaves.cz/clanky/o-skole/plan-budov> Základní škola Česká Ves (retrieved 25. 10. 2010 from World Wide Web)

<http://www.casopisstavebnictvi.cz/> Kyselka, M. Urbanistická struktura, architektura a konstrukce horských vesnic ČR (retrieved 2. 11. 2010 from World Wide Web)

<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti> Policie České republiky (retrieved 30. 11. 2010 from World Wide Web)

<http://portal.lf1.cuni.cz/clanek-764-socialni-opora-jako-vyznamny-protectivni-faktor> Výukový portál 1. lékařské fakulty Univerzity Karlovy v Praze (retrieved 30. 11. 2010 from World Wide Web)

<http://www.who.cz/PDF/Zdravi21.pdf> Světová zdravotnická organizace v ČR (retrieved 30. 11. 2010 from World Wide Web)

http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/obyvatelstvo_v_olomouckem_kraji_v_roce_2010 Český statistický úřad Olomouckého kraje (retrieved 5. 1. 2011 from World Wide Web)

<http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/vybaveni-jizdnich-kol-rady.htm> Cyklistika Krnov (retrieved 5. 1. 2011 from World Wide Web)

11 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1. Jezdíš v jarních, letních, či podzimních měsících do školy na kole?.....	20
Tabulka 2. Jezdit na kole tě nebaví.	21
Tabulka 3. Cesta je nebezpečná kvůli autům.	22
Tabulka 4. Kolo není po dobu školy kde dobře uložit.	23
Tabulka 5. Není kde se po jízdě převléct.	24
Tabulka 6. Necítil/a by ses dobře před spolužáky nebo učiteli.	25
Tabulka 7. Víc tě baví jezdit autobusem nebo vlakem.	26
Tabulka 8. Je ti příjemnější svézt se s někým s rodičů autem.	27
Tabulka 9. Máš to na kolo moc blízko nebo moc daleko.	28
Tabulka 10. Cesta je nudná.	29
Tabulka 11. Nejčastější místa nehod.....	37

12 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1. Plán školy a dopravního hřiště (www.zsceskaves.cz)	13
Obrázek 2. Správně vybavené jízdní kolo (www.cyklistikakrnov.com)	16
Obrázek 3. Jezdíš v jarních, letních, či podzimních měsících do školy na kole?	20
Obrázek 4. Jezdit na kole tě nebaví.....	21
Obrázek 5. Cesta je nebezpečná kvůli autům.....	22
Obrázek 6. Kolo není po dobu školy kde dobře uložit.....	23
Obrázek 7. Není kde se po jízdě převléct.....	24
Obrázek 8. Necítíš/a by ses dobře před spolužáky nebo učiteli.	25
Obrázek 9. Víc tě baví jezdit autobusem nebo vlakem.....	26
Obrázek 10. Je ti příjemnější svézt se s někým s rodičů autem.	27
Obrázek 11. Máš to na kolo moc blízko nebo moc daleko.	28
Obrázek 12. Cesta je nudná.....	29
Obrázek 13. Kdyby jízda byla zábavnější.....	30
Obrázek 14. Kdyby cesta byla bezpečnější.....	31
Obrázek 15. Kdyby bylo kolo kde dobře uložit.	31
Obrázek 16. Kdyby bylo kde se v pohodě převléct.	32
Obrázek 17. Kdyby jezdilo víc spolužáků a třeba i učitelé.....	33
Obrázek 18. Kdyby vzdálenost z mého domova do školy byla přiměřenější.	33
Obrázek 19. Základní škola Česká Ves.....	48
Obrázek 20. Pohled na část dopravního hřiště u ZŠ Česká Ves	48
Obrázek 21. Hlavní vchod a vedle něj stání na jízdní kola.....	49
Obrázek 22. Vodorovné dopravní značení na dopravním hřišti	49

13 PŘÍLOHY

13.1 ZÁZNAM ROZHOVORU

Rozhovor byl veden s ředitelkou Základní školy v České Vsi Mgr. Zdeňkou Blišťanovou. Škola se nachází na Makarenkově ulici 414 v České Vsi.

Ve škole působí celkem 23 pedagogických pracovníků z toho 3 vychovatelky školního klubu a školní družiny. Škola má celkem 13 tříd s celkovým počtem 285 žáků.

Škola má vlastní sportovní halu a venkovní stadion s atletickou dráhou. Využívá také dopravní hřiště, na kterém se koná výuka provozu na pozemních komunikacích. Pořádá také různé soutěže pro žáky, jako jsou recitály, matematické a recitační soutěže a také třeba turnaje v halové kopané.

Škola je také součástí projektu Školní mléko, který provozuje obecně prospěšná společnost Laktea. Tento projekt má za cíl podpořit zdravou výživu u dětí. Firma se tak stará o dodávku mléka a vybraných mléčných výrobků do školy. Každý žák má potom nárok na jeden dotovaný výrobek na každý vyučovací den.

13.2 DOTAZNÍK

Milý studente, milá studentko,

v rámci sběru dat pro svou diplomovou práci bych tě rád poprosil o vyplnění tohoto anonymního dotazníku.

Výzkum postupně proběhne na více školách v republice. Výsledky mé práce by měly přispět k pravdivé informovanosti o tom, jak je to ve skutečnosti s ježděním/neježděním na kole do škol.

Nezabere to víc, než deset minut 😊

Jezdíš v jarních, letních, či podzimních měsících do školy na kole?

(prosím zakroužkuj jednu z variant) *nikdy občas často pořád*

Pokud ne, nebo spíš málokdy, je to proto, že:

(zakroužkuj ze škály vpravo variantu, která nejlépe vystihuje tvůj případ)

a) Jezdit na kole tě nebaví.	<i>platí</i>	<i>platí z části</i>	<i>spíš neplatí</i>	<i>neplatí</i>
b) Cesta je nebezpečná kvůli autům.	<i>platí</i>	<i>platí z části</i>	<i>spíš neplatí</i>	<i>neplatí</i>
c) Kolo není po dobu školy kde dobře uložit.	<i>platí</i>	<i>platí z části</i>	<i>spíš neplatí</i>	<i>neplatí</i>
d) Není kde se po jízdě převléct.	<i>platí</i>	<i>platí z části</i>	<i>spíš neplatí</i>	<i>neplatí</i>
e) Necítil/a by ses dobře před spolužáky nebo učiteli.	<i>platí</i>	<i>platí z části</i>	<i>spíš neplatí</i>	<i>neplatí</i>
f) Víc tě baví jezdit autobusem nebo vlakem.	<i>platí</i>	<i>platí z části</i>	<i>spíš neplatí</i>	<i>neplatí</i>
g) Je ti příjemnější svézt se s někým s rodičů autem.	<i>platí</i>	<i>platí z části</i>	<i>spíš neplatí</i>	<i>neplatí</i>
h) Máš to na kolo moc blízko nebo moc daleko.	<i>platí</i>	<i>platí z části</i>	<i>spíš neplatí</i>	<i>neplatí</i>
i) Cesta je nudná	<i>platí</i>	<i>platí z části</i>	<i>spíš neplatí</i>	<i>neplatí</i>

Můžeš odhadnout zhruba vzdálenost v km?

Zakroužkuj prosím variantu, která by pro tebe nejspíš platila:

Kdyby...

j) jízda byla zábavnější,

jezdil/a bych víc.

nejezdil/a bych víc.

k) cesta byla bezpečnější,

jezdil/a bych víc.

nejezdil/a bych víc.

l) bylo kolo kde dobře uložit,

jezdil/a bych víc.

nejezdil/a bych víc.

m) bylo kde se v pohodě převléct,

jezdil/a bych víc.

nejezdil/a bych víc.

n) jezdilo víc spolužáků a třeba i učitelé,

jezdil/a bych víc.

nejezdil/a bych víc.

o) vzdálenost z mého domova do školy byla přiměřenější,

jezdil/a bych víc.

nejezdil/a bych víc.

Abych jezdil/a na kole do školy častěji, musely by platit současně tyto body:

(Pokud to tak je, vypiš prosím ty z bodů j -o, které by musely platit současně, abys jezdil/a více)

Děkuji za vyplnění!!!

13.3 FOTOGRAFIE ZÁKLADNÍ ŠKOLY V ČESKÉ VSI



Obrázek 19. Základní škola Česká Ves



Obrázek 20. Pohled na část dopravního hřiště u ZŠ Česká Ves



Obrázek 21. Hlavní vchod a vedle něj stání na jízdní kola



Obrázek 22. Vodorovné dopravní značení na dopravním hřišti

13.4 ŽÁDOST O PROVEDENÍ VÝZKUMU V ZŠ ČESKÁ VES

Zdeněk Krejčí
Družstevní 519
790 81 Česká Ves

Jeseník 8. října 2010

Počet listů: 1

Základní škola Česká Ves
Mgr. Zdeňka Blišťanová
Makarenkova 414
790 81 Česká Ves

Žádost o povolení provedení výzkumu

Jmenuji se Zdeněk Krejčí a jsem studentem III. ročníku kombinovaného studia na Univerzitě Palackého v Olomouci, Fakulta tělesné kultury, Katedra rekreologie, oboru Rekreologie – Pedagogika volného času.

V rámci svého studia zpracovávám bakalářskou práci na téma jízdní kolo jako dopravní prostředek dětí do školy.

Vzhledem k tomu Vás žádám o povolení provedení výzkumu ve Vaší základní škole u žáků II. stupně. Výzkum bude proveden metodou dotazníků a rozhovorem s pedagogickými pracovníky.

Předpokladem účasti bude souhlas žáků a respondentů se tohoto výzkumu zúčastnit.

Vyplnění dotazníků a rozhovory by měli probíhat v listopadu a prosinci 2010.

Předem děkuji za kladné vyřízení žádosti.


Zdeněk Krejčí

Souhlasím – nesouhlasím s provedením výzkumu



razítko a podpis

ZÁKLADNÍ ŠKOLA
Makarenkova 414
790 81 ČESKÁ VES ©
okres Jeseník
IČO: 852066, tel.: 584 428 170