

Univerzita Palackého v Olomouci  
Fakulta tělesné kultury

**FAKTORY, KTERÉ OVLIVŇUJÍ MOTIVACI STUDENTŮ K JÍZDĚ NA KOLE  
DO ŠKOLY VE MĚSTĚ JESENÍK**

**Diplomová práce**

(bakalářská)

Autor: Martina Voštová

Management volného času a rekreace

Vedoucí práce: PhDr. Jana Hoffmannová

Olomouc 2011

**Jméno a příjmení autora:** Martina Voštová

**Název bakalářské práce:** Faktory, které ovlivňují motivaci studentů k jízdě na kole do školy ve městě Jeseník

**Pracoviště:** Katedra rekreologie

**Vedoucí bakalářské práce:** PhDr. Jana Hoffmannová

**Rok obhajoby bakalářské práce:** 2011

**Abstrakt:** Ve své bakalářské práci se zaměřuji na faktory, ovlivňující motivaci žáků k jízdě na kole do škol ve městě Jeseník. V rámci úvodních kapitol se zaměřuji na syntézu poznatků vztahujících se k dané problematice. Cílem této práce je prostřednictvím dotazníkového šetření zmapování významných faktorů, které mají zásadní vliv na preferenci tohoto způsobu dopravy do škol. Dílčím cílem je zjištění zájmů studentů o vybudování nových cyklistických stezek v daném regionu a jejich vliv na motivaci k dopravě na jízdním kole a prevence v podobě odborného semináře zaměřeného na bezpečnost v provozu na pozemních komunikacích a základy první pomoci. Výsledky poukazují na to, že pokud bude zajištěna bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a dojde k zapojení více spolužáků a samotných učitelů, bude zvýšen samotný zájem o tento způsobu dopravy.

**Klíčová slova:** Cyklodoprava, adolescent, cyklistická trasa, jízdní kolo, motivace, bezpečnost, focus group.

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

**Author's first name and surname:** Martina Vořtová

**Title of the thesis:** Factors influencing students' motivation toward riding a bicycle to school in the town of Jeseník

**Department :** Department of Recreationology

**Supervisor:** PhDr. Jana Hoffmannová

**The year of presentation:** 2011

**Abstract:** In this bachelor thesis, I deal with the factors influencing contemporary motivation of students toward cycling to school in the town of Jeseník. In the introductory chapters I focus on a synthesis of findings concerning the given matter. The aim of this thesis is to map significant factors with crucial influence on the preference of this means of transport to schools, via a questionnaire survey. A partial aim of this thesis is also to ascertain the students' interest in the construction of new cycle tracks in the given region and the influence of such tracks on the motivation toward bicycle transportation, and also a preemptive intervention presented by a professional lecture focused on traffic safety and first-aid basics. The results show that if traffic safety is ensured and more classmates and teachers are involved in this project, the interest in this means of transport will rise.

**Keywords:** Cycling, adolescent, cycle track, bicycle, motivation, safety, focus group.

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

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně pod vedením PhDr. Jany Hoffmannové a uvedla jsem všechny použité literární a jiné zdroje.

V Olomouci dne 28.4.2011

.....

Děkuji PhDr. Janě Hoffmannové za odbornou pomoc a rady, které mi poskytla při zpracování bakalářské práce. Dále pak děkuji panu Františku Chovancovi, vedoucímu oddělení investic a rozvoje z Městského úřadu Jeseník, za poskytnutí cenných informací.

## OBSAH

1	ÚVOD .....	8
2	PŘEHLED TEORETICKÝCH POZNATKŮ .....	9
2.1	Pubescence .....	9
2.1.1	Pubescence a fyzický vývoj .....	10
2.1.2	Pubescence a emoční vývoj .....	11
2.1.3	Pubescenti a rodina .....	11
2.1.4	Pubescenti a vrstevnická skupina .....	13
2.1.5	Pubescenti a vliv rodiny na utváření pozitivního vztahu k vnímání volného času .....	15
2.2	Životní styl .....	17
2.3	Motivace .....	18
2.3.1	Motivace jako činitel ovlivňující chování v období dospívání .....	20
2.3.2	Motivace jako činitel pozitivního vnímání sportu mládeží .....	20
2.4	Cyklodoprava a cykloturistika .....	23
2.5	Pravidla bezpečnosti provozu jízdních kol na pozemních komunikacích .....	31
2.5.1	Důležité zásady pro cyklisty .....	31
2.5.2	Doporučení Autoklubu ČR pro cyklisty .....	32
2.5.3	Technické požadavky na jízdní kola .....	32
2.5.4	Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích .....	33
2.5.5	Dopravní značky a jejich dělení .....	35
2.5.6	Hlavní příčiny nehod cyklistů se zaměřením na rok 2009 a 2008 .....	36
2.5.7	Statistika Policie ČR - dopravní nehodovost cyklistů za rok 2009 v Jeseníku .....	39
2.6	Postup při zadávání veřejné zakázky .....	40
2.7	Vybudování cyklostezky Jeseník - Bobrovník .....	46
3	CÍL PRÁCE, VÝZKUMNÉ OTÁZKY, ÚKOLY PRÁCE .....	49
3.1	Cíl práce .....	49
3.2	Výzkumné otázky .....	49
3.3	Úkoly práce .....	49
4	METODIKA .....	51
5	ZKOUMANÝ SOUBOR .....	53
6	VÝSLEDKY .....	54
6.1	Vyhodnocení výzkumných otázek .....	70
6.2	Mapování zájmu o vybudování cyklotrasy mezi studenty .....	72
6.3	Odborný seminář .....	72
6.4	Zdravotní příprava .....	72
6.5	Vyhodnocení videozáznamu .....	73
6.6	Ohniskové interview – ohlédnutí za seminářem, přepis audiozáznamu .....	74
7	ZÁVĚRY .....	76
8	SOUHRN .....	79
9	SUMMARY .....	81
10	REFERENČNÍ SEZNAM .....	83
11	PŘÍLOHY .....	87

## 1 ÚVOD

Jízda na jízdním kole je vhodná jako způsob dopravy nejen pro městské prostředí, ale i pro venkov. Slouží široké veřejnosti ke sportovnímu účelu, k rekreaci, k dopravě do zaměstnání, dětem a mládeži do škol a v neposlední řadě má blahodárný vliv na posílení zdraví našeho organismu. Další výhodou jízdního kola a samotné cyklistiky je především šetrnost k okolnímu životnímu prostředí a provozní náklady na jeho pořízení. Provoz jízdního kola nás nic nestojí a nedá se srovnat s náklady na pořízení motorového vozidla, s jeho vlastním provozem, škodlivými vlivy a účinky na životní prostředí. Rovněž otázka parkování a s tím i související potřebná plocha k zaparkování vyznívá zcela zřetelně pro cyklistiku. Nejdůležitějším ukazatelem samotné cyklistiky je však bezpečnost cyklisty v dopravě. Negativní policejní statistiky týkající se střetů cyklistů s motorovými vozidly prokazují, že pro cyklistu střet končí převážně vážnými zraněními nebo smrtí. V této souvislosti jsou důležité již vybudované cyklostezky v těch obytných částech, kde lidé dojíždějí na jízdních kolech za prací, za kulturou, za vzděláním, do škol, za rekreací a které zaručují jejich bezpečnost při jízdě.

Z vlastního pohledu cyklistky kladu velký důraz na budování nových cyklostezek, které umožní další bezpečnou jízdu nás všech, kteří ještě nepropadli řevu motorů jiných dopravních prostředků a především myslí na vlastní zdraví, posílení duševního rozvoje a rekreaci. Rovněž pro děti a mládež má cyklistika pozitivní účinek při vyplnění a využití jejich volného času a tím i zamezení možné patologické delikvence, o které často slyšíme nebo jsme jejími svědky na vlastní oči.

V bakalářské práci se zabývám bezpečností cyklistiky v silničním provozu, motivací ze strany adolescentů, provádím na toto téma průzkum a rozhovory se studenty středních škol, dotazníková šetření na základních školách, vyhodnocuji je a navrhuji možná řešení. Dále popisuji cyklostezky a především se zaměřuji na postup, který nám zaručí vznik nové cyklostezky, konkrétně v lokalitě Jeseník, která má být vybudována v roce 2011.

## 2 PŘEHLED TEORETICKÝCH POZNATKŮ

### 2.1 Pubescence

Období dospívání představuje specifickou životní etapu dítěte, kdy se jedná se o přechod mezi dětstvím a dospělostí. Průběh tohoto procesu a jeho úspěšnost závisí na míře porozumění a reálném přístupu dospělých. V tomto období dochází k somatickým, psychickým a sociálním změnám, rozvíjí se životní cíle a sociální vztahy (Vágnerová, 2005). Jednotlivé teorie dospívání se mohou od sebe odlišovat v závislosti na vymezené oblasti. „Dospívání lze charakterizovat jako přechod od nesamostatnosti k samostatnosti, od závislosti na dospělých k nezávislosti, od neodpovědnosti k morální zodpovědnosti, od konzumace společenských produktů a hodnot k jejich tvorbě“. (Čačka, 2000, 222).

V periodizaci vývoje jsou autoři nejednotní, v závislosti na třídících kritériích. Klasifikační hlediska jsou biologická, fyziologická, sociální a pedagogická. Od nich se odvíjí jednotlivé koncepce vývoje (Petřková, 1991). Jako příklad uvádím členění vývojových etap dospívání dle Petřkové a Vágnerové. Petřková (1991, 9) člení toto období do tří etap:

Prepuberta	.... 10 - 12,5 dívky
	.... 12 - 14 chlapci
Puberta	.... 12,5 - 15 dívky
	.... 14 - 16 chlapci
Adolescence	.... 15/16 - 20 let a více

Dle Vágnerové je účelné dělení období dospívání do dvou fází, a to do období rané adolescence neboli pubescence, kdy toto období je vymezeno mezi 11. a 15. rokem, a období pozdní adolescence, které zahrnuje období od 15 do 20 let.



### 2.1.1 Pubescence a fyzický vývoj

Období puberty je dobou zrychleného a nerovnoměrného růstu, který probíhá v oblasti tělesné i duševní (Vágnerová & Valentová, 1994). Tělesné změny jsou nápadné a pozitivně přijímané dospělými i vrstevníky. Mezi tyto změny řadíme rychlý, nerovnoměrný růst kostry, svalů, dochází k hormonálním změnám, pohlavnímu dospívání. U dívek je zahájen menstruační cyklus, u chlapců dochází ke zvětšení varlat, schopnosti ejakulace, mění se funkce genitálií. Dochází k rozvoji sekundárních pohlavních znaků.

Vlastní zevnějšek tvoří část identity, která je silným způsobem prožívána. Příliš zásadní změna může vyvolat ohrožení integrity vlastní osobnosti, kdy zevnějšek představuje reprezentativní složku, která je první informací, jíž o sobě jedinec vypovídá, s následnou ztrátou sebejistoty. (Vágnerová, 2005).

Nástup puberty u chlapců a děvčat probíhá individuálně. Mezi třináctiletými a čtrnáctiletými pubescenty mohou být značné rozdíly, neboť se v této skupině mohou objevovat jedinci bez známek dospívání, a nebo v opačném případě ti, kteří mají pubertální vývoj téměř ukončen. (Vojtík, Machová & Břicháček, 1990).

V závislosti na civilizačním rozvoji dochází k urychlení dospívání a zrychlení růstu. Mezi další faktory podmiňující sekulární akceleraci patří změna struktury společnosti, životního stylu, stimulace více podněty, nové typy zátěží, výživa a další... (Vágnerová & Valentová, 1994).

Fyzicky harmonická postava prepubescenta dosahuje v 11 letech téměř 170 cm výšky, u dívek je tato hranice snížena o pět centimetrů. (Říčan, 1989). Z hlediska fyziologického vývoje v období staršího školního věku ve vztahu ke sportovním činnostem je nutné respektovat změny v organismu a vývojovou fázi růstu, ve které se jedinec nachází. Pro podporu zdraví tělesného a duševního vývoje je vhodné střídání činností různého charakteru ať už organizovaných či spontánních, také poskytování prostoru pro odpočinek. Sportovní činnosti jsou kompenzací času stráveného ve školním zařízení a jsou pro zdraví dítěte nezbytné. Neodlučitelnou součástí zdravého vývoje je vyvážená a pestrá strava. (Pávková a kol., 1999). Potřeba pohybu se svou biologickou stránkou musí být u mládeže systematicky posilována. (Coakley, 1993). Cyklistika představuje pohyb, který se neustále opakuje. Výkon je závislý na vytrvalosti, která je dána správnou funkcí cév, srdce, plic a svalů. Zejména z pohledu plynulosti pohybu dolních končetin je cyklistika preferována všemi věkovými a výkonnostními skupinami. (Landa, 2005).

### 2.1.2 Pubescence a emoční vývoj

Na počátku období dospívání dochází k disharmonii v oblasti psychické vyrovnanosti dítěte. Dříve nabyté jistoty jsou nyní zpochybňovány. Vlivem hormonálních změn a dosažení nového sociálního zařazení dochází ke změnám:

1. V oblasti citů - emoční projevy jsou nápadnější a bouřlivější než v předchozím vývojovém období. Tyto prožitky jsou pouze krátkodobého charakteru a s tím je spojena nepředvídatelnost v chování jedince. Emoční labilita je obtěžujícím faktorem pro samotného pubescenta, jež se projevuje prohloubením negativismu, který navenek může působit jako přílišná impulzivita a nízké sebeovládání. Tyto vnější projevy nejsou v mezilidských vztazích akceptovány, což ve vztahu s rodiči ústí v krizi či konflikt. Objevuje se emoční egocentrismus, odpor ke sdílení vlastních citů, prožitků navenek, přecitlivělost a vztahovačnost. Přátelské chování se dostává do konfliktu a mění se v hrubost. 2. V oblasti vlastního já - objevuje se nejistota v projevu, osobnost pubescenta přechází do introverze, kdy veškerá pozornost je věnována vlastnímu projevu, prožívání, myšlení, kolísání vlastního sebevědomí a sebehodnocení, s nímž je spojená proměna vlastního zevnějšku, který je prezentován veřejnosti. Pocit nejistoty nabourává pohled na vlastní smysl života a osobnostní zaměření. Objevuje se méněcennost, apatie. 3. V oblasti vlastní vůle - nevyváženost v oblasti výkonů, vůle, nezainteresovanost, pohodlnost, lenost, a z toho vyplývající nadměrná účast a činorodost. (Čačka, 2000).

Psychické změny v pubertě jsou podmiňovány biologicky i psychosociálně, tudíž je lze chápat jako adaptační proces na nově vzniklou situaci. Psychický vývoj v pubertě je procesem charakterizovaným zjišťováním vlastní identity osobnosti, přeměnou sociálních vztahů, pozic, a z toho vyplývajících sociálních rolí. V závislosti na změně hodnot dochází k utváření nových potřeb a změně v jejich naplňování. (Vágnerová & Valentová, 1994).

### 2.1.3 Pubescenti a rodina

Rodina tvoří nejvýznamnější sociální skupinu člověka, ve které dochází k uspokojování všech fyzických, sociálních a psychických potřeb. Je zdrojem modelů chování, zkušeností, postojů ve vztahu k druhým lidem, formuje jedince v průběhu jeho vývoje a je zdrojem specifických hodnot. (Fischer & Škoda, 2009). Základní podmínkou socializace dítěte v rodině je prostředí bohaté na podněty, které odpovídají individuálním potřebám dítěte, interakce a komunikace v rodině, náklonnost, láska, odpovídající uznání

dítěte a samotné respektování dítěte. (Kohoutek, 2001). V období dospívání se do kvality vztahů promítá krize identity, negativismus a kritičnost vůči světu dospělých. (Čačka, 2000).

V dospívání dochází k odpoutávání se od rodiny, jehož cílem je uspokojování potřeby nezávislosti. Jedná se o komplikovaný proces probíhající na úrovni dítěte i rodičů. Potřeba osamostatňování se ze strany pubescentů projevuje odmítáním kontroly nad vlastním jednáním a vynucováním rovnocenného chování. Jakékoliv omezení podřízenosti je významným projevem osamostatnění. Mění se citový vztah k rodičům, projevující se kolísáním v oblasti tolerance až po lhostejnost a přerušování psychického kontaktu. Tato citová rozpoloženosť však nemusí vést nutně k samotné destrukci citových vztahů. Jen infantilní pubescenti přetrvávají nadále spjati s rodiči. (Čačka, 2000).

Touha po svobodném rozhodování a sebeprosazování je spojena s negativním emočním projevem a pesimismem. Rozhodnutí konaná pubescentem mohou být nepodstatná s cíleným zaměřením na odlišnost od rodičů, kdy v závislosti na započaté transformaci dochází k odmítání všeho, co do této doby bylo zásadní a platilo. Jedná se také o projev prosazování vlastní samostatnosti. Rodiče své názory, postoje považují za zcela správné, nicméně přejímání těchto postojů je ve vztahu k uspěchané době a rychlým společenským pokrokům nemožné. V období fyzického dospívání a s ním spojeného rozvoje sekundárních pohlavních znaků se objevuje ze strany rodičů obava z příliš brzkého nástupu sexuální aktivity, která je očekávána od fyzicky vyspělého jedince. Z toho důvodu rodiče cíleným či nevědomým způsobem označují tento brzký vývoj za negativní nebo se jej snaží potlačit. (Vágnerová, 2005).

Na počátku tohoto vývojového období odráží pubescent v očích rodičů stále představu dítěte, i když je již zahájen pozvolný proces změny v povinnostech, právech, jež vyplývají z jejich nového sociálního postavení. Ve vztahu k rodičům se objevuje kritika a vzájemný konflikt protikladných potřeb. Na jedince jsou rodiči kladeny větší nároky z pozice uvědomování si jeho vlastního dospívání a předpokládání větší schopnosti plnění povinností, avšak rozsah práv, samostatnosti zůstává zachován. (Vágnerová, 2005).

Autorita rodičů je v období dospívání přehodnocována i přesto, že ze strany rodičů je snaha o udržení současného postavení zachována, neboť je usnadňujícím faktorem při řešení vzniklých problémů. V této době se rodiče nacházejí v rozkolísaném období, kdy si uvědomují konec iluze o nekonečném mládí s nevyhraněnými možnostmi a kdy dochází

k uvědomování si vlastního procesu tělesného stárnutí. Dochází k omezení míry tolerance a trpělivosti, ke kolísavým změnám vztahů, které jsou s obdobím pubescence spjaty. Doutnající atmosféra plná napětí a hádek přispívá k hledání si útočiště mimo domov. Od rodiny pubescenti očekávají pevné citové zázemí a poskytnutí domova plného jistoty, porozumění a pochopení, jež je jedním z významných atributů výchovy dospívajících. Funkcí rodiny je neustálá úprava povinností, emancipace jednotlivých členů a vyváženost základních životních aktivit. ( Čačka, 2000).

Matka je považována za vůdce citového života v rodině, jenž se snaží o zachování celistvosti skupiny, navození prostředí vzájemné podpory a formování vnitřních vztahů. Dochází k odmítání přemrštěného pečovatelského pudu, udílení rad do života, poučování, z něhož se touží pubescenti vymanit. Od matky je očekáváno zajišťování rodinné pohody a citového souladu. Za pozitivní vlastnost přikládají dospívající matce toleranci, trpělivost, vždy připravenou zasáhnout a pomoci.

Otec je považován za osobu, jehož rolí je zabezpečení rodiny, přičemž je orientován na dosahování stanovených záměrů a cílů. Z pohledu pozice zaujímá otec podstatnější roli pro chlapce než pro dívky. Rozpory mohou vyplývat z potřeby zaujmutí jeho vlastní osoby a z dominantního postavení a působení otce. (Vágnerová, 2005).

Rodina představuje výchozího činitele při utváření sportovní orientace dítěte. Na základě jednotlivého vlivu obou rodičů vyplývá, že otcové mají zásadní vliv na chlapce a matky na dcery. (Coakley, 1993). Zájem ze strany rodičů se projevuje zejména v oblasti rekreačních sportů. Soustředěnost na vrcholový sport ze strany dospívajících je nepřilíš vysoký, a proto významnou oporou se stává otec, jenž má zkušenosti v oblasti výkonnostního sportování. Jízda na kole, kolečkových bruslích, míčové hry, turistika patří mezi aktivity vyhledávané školní mládeží... Mezi aktivity preferované otci pro své děti patří zejména cyklistika, chůze a běh. Ze strany matky je to turistika, cykloturistika, aerobic... (Zuzková, 2000).

#### **2.1.4 Pubescenti a vrstevnická skupina**

Vrstevnická skupina plní funkci opory v procesu tvorby vlastní identity. Příslušnost ke skupině snižuje vlastní odpovědnost, vzbuzuje v jedinci pocit jistoty, suverenity.

„Vztahy k vrstevníkům jsou s postupující emancipací a odpoutávání z intenzivních vazeb k rodině stále důležitější“. (Vágnerová & Valentová, 1994, 102).

Vztahy s vrstevníky mohou uspokojovat dle Vágnerové následující psychické potřeby:

Potřeba stimulace - společné trávení volného času, zájmové kroužky... Potřeba smysluplného učení - v této oblasti dochází k vzájemnému napodobování, neformální autority představují větší význam pro jedince než dospělí či rodiče. Potřeba srovnání - dospívající mají možnost vzájemně konzultovat své postavení v rodině a být si vzájemnými podněcovací k vytvoření standartu, který vyplývá ze změny požadavků kladených na rodiče a úpravy postavení v tomto společenství. Potřeba jistoty a bezpečí - uspokojení této potřeby je vyhledáváno mezi vrstevníky v době, kdy se jedinec odpoutává od rodiny. Důležitý význam zde hraje pocit sounáležitosti k příslušné skupině stejné generace, kdy potřebu jistoty naplňují vztahy s kamarády. Potřeba akceptace je spojená s úsilím o získání prestiže, která pozitivním způsobem ovlivňuje rozvoj sebepojetí. Pozice, která je v rámci vrstevnické skupiny získána, má obrovský význam pro identitu jedince, která se stává jeho součástí. Úsilí dospívajícího, které bylo vynaloženo k získání této sociální pozice v rámci vrstevnické skupiny, má neomezený charakter. Ve vrstevnické skupině hraje významnou roli potřeba oblíbenosti, získání vlivu a potřeba určení si vlastních pravidel. Normy, které jedinci uplatňují ve skupině vrstevníků při řešení problémů či neočekávaných situací jsou nekompromisního charakteru, neboť tento přístup posiluje jedincev jistotu a nezávislost. (Vágnerová 2005).

„Vrstevnické skupiny tak představují svým způsobem i jakési ‘cvičné pole’, ve kterém si mladí lidé ‘nanečisto’ prověřují různé formy mezilidské interakce a společenského styku“. (Čačka, 2000, 317).

Skupina poskytuje vrstevníkům pocit rovnoprávnosti, oproštění se od pocitu omezování, nabízí možnost volného vyjádření názorů způsobem, který je pro ně přijatelný, a nalézají zde společné problémy, hodnoty a zájmy. Příslušníci skupiny jsou schopni přijímat pozitivní či negativní zpětnou vazbu, potrpí si na přímé jednání a otevřenost. Důraz je zde kladen na skupinovou konformitu, která tvoří vnější znak skupiny. Projevuje se určitým způsobem stylu řeči, chování, oblékání, materiálního vybavení...

Na počátku tohoto vývojového období tvořili skupinu pouze členové stejného pohlaví, postupně však dochází k vytváření smíšených skupin, kde se upouští od třídění jedinců v závislosti na pohlaví. Kontakty mezi vrstevníky bývají frekventovanějšího charakteru a objevuje se značný zájem o opačné pohlaví. Také se mění samotná velikost

skupiny, kdy stoupá počet těch, kteří zaujímají postavení ve více skupinách. Z pohledu vrstevnických vztahů je zde typická proměnlivost a experimentování. Ke konci období dospívání se tyto velké skupiny rozpadají a dochází k hlubšímu poznávání a vzniku prvních lásek. (Čačka, 2000).

Ve vztahu ke sportu lze u chlapců pozorovat významný vliv vrstevnické skupiny se současným poklesem socializačního vlivu rodiny. Významné se stávají také vlivy životních vzorů, které jsou motivačním činitelem k zapojení se do sportovního procesu, ať už na úrovni aktivní, či rekreační. Dívky se zapojují do činností, které se shodují s názory vrstevnické skupiny. S postupujícím věkem se odpoutávají a volí sportovní aktivity dle svého vlastního uvážení. Neformální sport poskytuje možnost vyzkoušení si rozhodovacích schopností a přispívá k tvorbě mezilidských vztahů mezi vrstevníky.

### **2.1.5 Pubescenti a vliv rodiny na utváření pozitivního vztahu k vnímání volného času**

Volný čas lze charakterizovat jako dobu, která zbývá po splnění všech pracovních, školních a základních biologických potřeb a povinností člověka. Představuje jeden z nejdůležitějších činitelů osobního, společenského a ekonomického rozvoje. Plní funkci rozvíjející (rozvoj osobnosti, tvůrčích schopností, dovedností), regenerační (regenerace pracovních sil, odbourávání napětí) a prožitkovou. Volný čas poskytuje prostor k vykonávání činností, jež vycházejí ze svobodného rozhodnutí, jehož východiskem je zábava, odpočinek, seberealizace. Způsob jednání člověka ve volném čase je posuzován dle míry aktivity a zaujatosti, kterou je ochoten vložit do svého úsilí pro uspokojení svých přání a potřeb.

Cílem aktivit volného času je osvojování znalostí a dovedností uvnitř této oblasti, za současné možnosti překročení této hranice, například přechodem od určité zájmové orientace k volbě budoucího povolání. (Hofbauer, 2004).

Vzhledem k velkému přetechnizování světa a vzrůstající modernizaci společnosti dochází v oblasti volnočasových aktivit k výraznému úpadku přirozeného aktivního pohybu, který tvoří prevenci kardiovaskulárních chorob, obezity a zároveň přispívá k pozitivnímu myšlení. Společenským problémem se stává neadekvátní trávení volného času, jež se objevuje již v období školního věku, který vyplývá z nadbytku a neschopnosti efektivního využívání volného času. (Král, 2006).

V období dospívání vnitřní potřeba pohybu klesá v závislosti na orientaci na méně pohybovou oblast. Pohybová rekreace svým zaměřením ovlivňuje oblast fyzickou a psychickou, jejichž výsledkem jsou zážitky, prožitky a celkový rozvoj osobnosti. Pohybová rekreace souvisí s biologickou podstatou člověka a s technologickými, civilizačními změnami, které tuto podstatu narušují. (Hodaň & Dohnal, 2008).

Vlastní zaujatost dítěte pro pohyb, sport a tělesnou výchovu začíná v rodině přijímáním rodičovských vzorů. Tyto vzory pozitivního volnočasového chování jsou napodobovány samotnou účastí dětí na společných aktivitách, domácích zábavách, výletech, pobytech v přírodě, kdy si současně osvojují životní styl a způsob života rodičů. (Hofbauer, 2004). Pro formování kladného postoje k vnímání volného času je dle Pávkové a kol. rozhodujícím činitelem kromě typu rodiny, ve které se dospívající vyskytuje, i vzájemné vztahy uvnitř této sociální skupiny, věk obou rodičů, počet dětí, pohlaví, styl rodinné výchovy, zájmy rodičů... Jedním z hlavních cílů výchovy volného času je poskytnutí optimálního návodu z hlediska využívání volného času a formování dalších zájmů. (Pávková a kol., 1999).

Pro zjištění míry stimulace žáků ke sportovně pohybové aktivitě ze strany rodiny byl v roce 2006 proveden výzkum mezi žáky běžných a sportovních tříd ve městě Hodonín. Jednalo se o ZŠ U Červených domků a ZŠ Vančurova. Z prezentovaných výsledků byl zjištěn stále rozhodující vliv rodičů na sportovní zaměření svých dětí. Ze zkoumaného souboru u žáků sportovní ZŠ tvořil vliv rodiny 37,5 % a u žáků běžné ZŠ 25 %. (Král, 2006). Vytváření zábran v oblasti uspokojování potřeby pohybu může vést k vytvoření negativního vnitřního napětí a citové odezvy, které se mohou přenášet do vztahu k rodičům. Své opodstatnění mají neorganizované, volně vznikající činnosti a hry, které si jedinci sami navrhnou. Vedou k jejich vlastnímu uvolnění a přirozenosti. (Kohoutek, 2001).

Teplý (1969, 13) pohybovou aktivitu charakterizoval jako soubor „...zájmových oblastí vedoucích k odpočinku, zábavě, udržování tělesné kondice a zdraví pomocí pohybových a tělovýchovných činností“.

Při zjišťování hodnotového žebříčku volnočasových aktivit u žáků středního školního věku na Základní škole Česká Třebová byl zjištěn fakt, že mezi nejvíce preferovaný druh volnočasových aktivit patří sport, druhé místo obsadil čas trávený u PC a televize. Na třetím místě bylo uvedeno sdružování se ve skupině kamarádů a společná

zábava. Další příčky s výrazným odstupem od tří výše zmíněných tvoří péče o domácí mazlíčky, četba knih, kreativní – tvůrčí činnost jako je tanec, hudba. (Vítková, 2007).

Výzkum Chovancové z roku 2007 zjišťující zájem o sportovní činnost u čtrnáctiletých žáků Zlínského kraje uvádí mírné rozdíly v obsahu trávení volného času, vyplývající z pohlaví jedince. Dívky preferovaly jízdu na kole a jiné sportovní vyžití oproti jízdě na kolečkových bruslích a míčových hrách, zatímco chlapi upřednostňovali právě tyto míčové hry před ostatními druhy sportu a jízdou na kole. Z celkového pohledu na tuto skupinu žáků středního školního věku k nejpreferovanějším sportovním činnostem ve volném čase patří jízda na kole a další sportovní činnost. (Chovancová, 2007).

Zásadním motivačním činitelem, který vede ke sportovnímu trávení volného času, je prožitek. Překážkou v prosazování sportovních aktivit může být subjektivní přesvědčení o pohybové nešikovnosti, nekompetentnosti a nedostatku fyzických předpokladů. Nejlepší strategií pro získání potěšení je možnost rozvinutí těchto dovedností a jejich užívání v neomezené míře. (Řepka & Man, 2002).

## 2.2 Životní styl

Pod pojmem životní styl si představíme souhrn zvyků a obyčejů a norem, které se projevují v chování a postavení ve společnosti. Je to způsob života jedince, rodiny (malé sociální skupiny). Můžeme zde zařadit práci (zaměstnání, profese), bydlení (technická a sociální infrastruktura) a volný čas (věnování se svým zájmům).

Do životního stylu můžeme zařadit i provozování cyklistiky všech věkových skupin obyvatelstva naší společnosti, která se stává jejich součástí a filozofií.

„Jízda na kole je ideálním způsobem snižování tělesné hmotnosti, zejména proto, že můžeme konat tělesný pohyb mírné intenzity po relativně dlouhou dobu bez neúměrného zatěžování kloubů“. (Landa & Lišková, 2004, 10).

Pravidelně provozovaná cyklistika má vliv na snižování kardiovaskulárních a metabolických chorob a přispívá k udržování příznivého psychického a biologického zdraví. Jedná se o sport udržující vhodnou optimální zdravotní vitalitu a fyzickou kondici, bez přetěžování pohybového aparátu. Velmi populární se v poslední době stala nejen silniční, ale zejména trekkingová a horská cyklistika, která stále více vyplňuje volný čas nejen dospělých mužů a žen, ale i dětí, a v neposlední řadě i starší populace. Rekreační



cyklistice se stále více věnují celé skupiny osob, přátel, rodin, které jsou složeny z různých generací a které nemají za cíl podávat sportovní výkony, ale spíše chtějí posilovat sociální vazby při společné cykloturistice v přírodě a zejména si psychicky odpočinout, relaxovat od běžného týdenního shonu v pracovním či vzdělávacím procesu. Rekreační cyklistika se svými biopsycho-sociálními vlivy se řadí k současným prvkům aktivního životního stylu. (Heller, Vodička & Kinkorová, 2009).

### 2.3 Motivace

Motivace představuje souhrnné označení pro motiv a jeho působení. Motivaci lze chápat jako soubor činitelů, které podněcují a udržují chování člověka. (Řepka, 2005). Jedná se tedy o označení pohnutek, jejichž cílem je určitý způsob chování. Motivace je u jedince vyvolávána v případě předpokladu, že určitá činnost, akce povede k výsledku, dosažení cíle či odměny, která uspokojí lidské potřeby.

Slovo motiv je převzato z latinského slova motus, které znamená pohyb. Motiv můžeme považovat za jakousi hybnou sílu umožňující aktivaci pohybu různých činností a procesů jak ve fyzikálním prostoru, tak v oblasti pohybu přání, představ, myšlenek. Motiv je často spojován s potřebou, zejména pokud se jedná o zdůraznění nenaplněného předmětu, který je žádán. (Říčan, 2010). Motiv tedy můžeme označit jako soubor vnitřních procesů, které vyvolávají a udržují aktivitu člověka a které mají vliv na to, že se člověk chová určitým způsobem. Motiv tedy směřuje chování k určitému cíli. (Homola, 1977).

V závislosti na motivaci stavíme na dvou základních představách, označených jako homeostatické modely:

- Model nedostatku - vychází z předpokladu pocitu nenaplněnosti, jehož cílem je dosažení naplnění a uspokojení. Příkladem může být hlad po vzdělání.
- Model vybití - v tomto případě k uspokojení potřeby dochází ne po naplnění jako v předchozím modelu, ale po vybití organismu. Příkladem může být potřeba odreagování se, zbavení se napětí, vzteku.

Po naplnění obou modelů dochází k rovnovážnému, klidovému stavu, který se přenáší do dalších motivačních procesů. Tyto modely mohou vzbuzovat dojem, že činnost představuje prostředek rovnováhy, klidu. (Říčan, 2010).

Samotný proces motivace je zaktivizován při zjištění neuspokojené potřeby, kdy tento stav vyvolává snahu něčeho dosáhnout. K tomu, aby mohlo dojít k uspokojení, musí být stanoven cíl a přístupy, jak tohoto cíle dosáhnout. Tento model je ovlivněn:

Posilováním přesvědčení člověka, že ne všechny postupy vedoucí k dosažení cíle jsou nutně úspěšné. V případě zvolení postupu, jehož výsledkem bylo dosažení vytyčeného cíle, se ve větší míře posiluje přesvědčení o vhodnosti zvoleného postupu a lze předpokládat, že se toto chování bude opět opakovat v případě nutnosti řešení obdobné potřeby. Úspěch zde představuje pozitivní stimul. Homeostázou neboli snahou udržet stále vyrovnané vnitřní prostředí v organismu. Typickým příkladem může být lidská termoregulace. V případě rizika přehřátí lidského těla dochází k obranné reakci organismu ve formě pocení, jež má za následek vyrovnaní tělesné teploty. Teorií otevřeného systému, kdy člověk jako živý organismus neustále něco ze svého okolního prostředí přijímá a něco jiného odevzdává, přičemž prostřednictvím tohoto procesu dochází k udržování stabilního stavu. (Armstrong, 1999).

V oblasti motivace rozlišujeme vnitřní a vnější motivaci. Vnější motivátory nemusejí mít dlouhého trvání, ale můžeme jimi dosáhnout požadovaného cíle. Patří sem veškerá činnost směřující k motivování druhých lidí (odměny, tresty). Protipól tvoří vnitřní motivátory, které jsou charakterizovány dlouhodobějším působením, neboť vycházejí ze samotného jedince, nikoliv z vnějšího ovlivňování (smysl pro odpovědnost, rozvoj schopností, dovedností...). Tyto dva přístupy vedou k dosažení pracovní motivace. (Armstrong, 1999).

Samotná problematika motivace je velmi rozsáhlá a neexistuje pro ni jednotná všemi akceptovaná teorie, jež vysvětluje problematiku motivace. Jako příklad jedné z řady těchto teorií uvádím Maslowovu teorii potřeb, kdy jednotlivé lidské potřeby jsou uspořádány do hierarchického uskupení od těch nezákladnějších potřeb až po ty nejvyšší:

1. Fyziologické potřeby - tyto potřeby pracují na principu homeostázy, dojde-li k jejich uspokojení, osobnost člověka se začíná orientovat na potřeby vyššího řádu.
2. Potřeba jistoty a bezpečí - tyto potřeby, stejně jako fyziologické potřeby, jsou uspokojovány v závislosti na vyspělosti společnosti a jsou běžně uspokojovány.
3. Potřeba lásky.
4. Potřeba uznání, sebeúcty - do této kategorie řadíme také potřebu nezávislosti, prestiže, uznání...

5. Sebenaplnění - potřeba rozvoje dovedností, schopností, potenciálu.

K uspokojení potřeby vyšší může dojít pouze v případě, pokud byla uspokojena potřeba nižší. Pokud by nedošlo k uspokojení této hierarchicky nižší potřeby, pozornost jedince by nebyla orientována na tuto vyšší potřebu a jedinec by nebyl motivován k jejímu naplnění. Vyšší potřeby vznikají ve vývojově pozdějším období, oproti potřebám nižším. Proto vyžadují větší působení vnějších podmínek, aby se projevily. Jejich uspokojení je žádanější, přispívá k individualitě člověka a je jim kladena vyšší hodnota. Potřeby se do určité míry uspokojují nezávisle na společnosti a jejím působení, které dle Maslowa do jisté míry zpomalují jejich naplňování. (Homola, 1977).

### **2.3.1 Motivace jako činitel ovlivňující chování v období dospívání**

V období dospívání se motivačním činitelem jedince stává vlastní já v závislosti na rozvoji potřeby sebeuvědomění, schopnosti reálně hodnotit a odhadnout své vlastnosti a umění přizpůsobivosti. Dochází ke vzniku nových motivačních činitelů, jako je soutěživost, svoboda, individualita, potřeba radosti, spokojenosti, úspěchu. Významnou motivační účinnost v období dospívání představují emoce a city, v závislosti na jejich aktuálnosti a nevyváženosti od optimismu až k pesimismu. Současně jsou city jako motivy pod značným sociálním vlivem, ve kterém dochází ke střetávání konfliktu samostatnosti se zachováním určité míry závislosti a potřeby dospělosti s ponecháním určité míry dětскosti. V závislosti na těchto složitých sociálních stavech může docházet k neadekvátnímu vypořádání dospívajícího s výše uvedenou sociální situací. Významným motivačním činitelem dospívajícího je strach v závislosti na potřebě úspěšnosti, vnímání sebe samého a potřebě interpersonálních vztahů. Na rozvoj motivačního systému má vliv nástup fyzického dozrávání a časnost sexuální zralosti. U fyzicky opožděných chlapců dochází k zápornému sebepojetí a pocitu odmítání. Naopak rychle fyzicky vyvrálí jedinci číší nezávislostí a sebedůvěrou. Životní postoj adolescenta se odvíjí od míry uspokojování jeho nejvyšších potřeb. Mezi tyto základní psychické potřeby adolescentů řadíme: nezávislost, poznání, sebeúcta, uznání. (Homola, 1977).

### **2.3.2 Motivace jako činitel pozitivního vnímání sportu mládeží**

Často se vyskytujícím pojmem v dnešní společnosti je pohybová aktivita, která představuje soubor pohybových činností vykonávaných rekreačně a prožitkově, za účelem naplnění zdravého životního stylu a zlepšení tělesné zdatnosti. (Svatoň, 2001).

„Sportem se rozumí všechny formy pohybové činnosti, které ať již prostřednictvím organizované účasti či nikoliv, si kladou za cíl projevení či zdokonalení tělesné a psychické kondice, rozvoj společenských vztahů, nebo dosažení výsledků v soutěžích na všech úrovních”. (Slepičková, 2000, 22).

Ve vztahu ke školní tělesné výchově dochází s postupným narůstáním školního věku k pozvolnému snižování pohybové aktivity, mění se samotná struktura a podíl organizovaných sportovních činností. U děvčat je pozorována nižší úroveň ve vykonávání těchto pohybových aktivit v závislosti na porovnání s chlapci. Dochází k postupnému poklesu celoživotně provozovaných aktivit, mezi které zahrnujeme například jízdu na kole, plavání... Na základě těchto zjištění je hlavní důraz kladen na pohybovou kulturu, různorodost, otevřenost, prožitkovost, seberealizaci, variantnost, přírodní prostředí. (Frömel, 2001).

Motivací v oblasti sportu se stává potřeba uspokojování osobního prožitku prostřednictvím radosti z pohybu, potřeba vnitřního uspokojení a potřeba vnější odměny, která je například naplňována získáním materiální odměny, sociálního statusu, obdivu či popularity.

Obtížně lze v oblasti sportu identifikovat hranici mezi soutěživou radostí z pohybu a zdravím ohrožujícím úsilím o získání odměny. Sport jako pohybová aktivita vyžadující vynaložení určité míry fyzického úsilí je motivována ze strany účastníků zvýšením celkové kondice, osobním prožitkem a cíleným výkonem či výsledkem. (Sekot, 2003).

V oblasti školní tělesné výchovy je motivačním činitelem zejména výkonnost zaměřující se na úspěšnost a vlastní péči, zdraví, podněcující fyzickou zdatnost, odolnost a subjektivní pozitivní pocit, uspokojení, možnost kreativního vyjádření vnímání pohybu a tvůrčí aktivity, a v neposlední řadě spolupracovníci a určitý stupeň napětí, který vyplývá z rizika, odvahy a potřeby po dobrodružství. (Frömel, 2001). Sportovní pohybové aktivity z pohledu mládeže nepředstavují pouze prostředek upevňující zdraví a rozvoj tělesné zdatnosti, ale také činitele duševního a tělesného vývoje. Z toho vyplývá, že celý systém sportovní motivace dětí a mládeže vychází z potřeby pohybu. (Charvát, 1993).

Důležité je zmínit, že rodina jako základní socializační činitel má významnou roli při budování pozitivního vztahu mládeže ke sportu. Motivačně významnou sílu zde představuje vlastní postoj rodičů a zkušenosti z oblasti sportovních aktivit. Potřeba pohybu musí být postupně budována a pěstována. Pokud se dítě vyskytuje v sociálním prostředí

nesportujících rodičů, předpokládá se menší zaujatost dítěte ve vztahu k vykonávání pohybové činnosti. Motivace a podpora rodičů dítěte k výkonnostně sportovním aktivitám se také odvíjí od ekonomického a sociálního postavení rodiny. Významným motivačním a ovlivňujícím činitelem je napodobování a přijímání vzorů, kdy například vrcholový sportovec představuje vzor profesní kariéry.

S postupujícím věkem školáků dochází k postupnému motivačnímu slábnutí ze strany rodičů a na základě toho dochází k preferování organizačních sportovních činností před individuálními. (Zuzková, 2000). V případě kolektivních sportů představují základní motivační činitele vrstevníci.

Dynamika rodinného sportu se odvíjí od sezónnosti a rytmu týdne a s ním spojenými pracovními povinnostmi. Sportovní motivace dětí ze strany rodiny rozvíjí emocionalitu sportu, přičemž prioritou je pozitivní zážitek, který je základním kamenem pro stavbu kladného vztahu a vytrvalosti ke sportovním aktivitám. Opačné působení zde má negativní zážitek. Budování vztahu ke sportu ovlivňuje také vzdělání rodičů, kdy rodiče s vyšším vzděláním pozitivně oceňují kladný vztah dítěte ke sportovním pohybovým aktivitám a jsou přístupni jeho dalšímu rozvoji. Velmi negativní motivační postoj v pohybové aktivitě ze strany rodičů vzniká v závislosti na pohodlnosti, vlivu narůstajícího věku rodičů, počtu členů rodiny, nedostatku finančních zdrojů či okolních sportovních středisek. (Sekot, 2003).

Cílené motivování dětí může být narušeno vlivem životních podmínek, kdy záměrné omezování množství pohybu přináší zvyšování počtu dětí s nízkou potřebou pohybu a oslabování jedinců, kteří jsou normoaktivní. Děti s vysokou pohybovou aktivitou se současně vyznačují vysokou úrovní fyzické obratnosti. Dalším problematickým motivačním činitelem jsou dědičné dispozice, mezigenerační přenosnost a sociální prostředí, jehož proměna má vliv na vztah ke sportovním činnostem. (Medeková, 1999).

Sociální prostředí z hlediska formování pozitivního vztahu k pohybovým činnostem mládeže se skládá (Sekot, 2003): z úplné, fungující rodiny, která je základním stimulem formování vztahu k pohybu, ze zásadní role otce při utváření sportovní motivace, ze zahájení pravidelné sportovní činnosti mezi 8. a 10. rokem dítěte, z možnosti upevňování rodinných aktivit se sportovně orientovanými organizacemi a ze skutečnosti, že období raného věku by mělo být obdobím sportovní všestrannosti.

## 2.4 Cyklodoprava a cykloturistika

Cyklodopravou rozumíme jízdu na bicyklu do určitého cíle. Jedná se především o každodenní dojíždění do zaměstnání, do školy, za nákupy. Vyznačuje se požadavkem nejkratší trasy a co nejmenší časové náročnosti a bezproblémového průjezdu křižovatkou. (Klub českých turistů, 2007). Na rozdíl od cyklodopravy je rovněž provozována i cykloturistika, kdy se jedná o jízdu na bicyklu provozovanou na trekkingových kolech, horských kolech, méně již na silničních kolech, především za cíli mimo zastavěná území. Využívá jak komunikace se zpevněným povrchem, tak i s povrchem přírodním. Této skupině cyklistů nevadí menší zajištění. Požadavkem je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost. Skupina cykloturistů je věkově různorodá s různou cyklistickou zdatností a tím i různou dosahovanou průměrnou rychlostí. (Klub českých turistů, 2007). Rovněž je provozována i náročnější sportovně rekreační cyklistika, kterou lze rozdělit na silniční cyklistiku a terénní cyklistiku. Při silniční cyklistice početná skupina cyklistů využívá volný čas k jízdě na bicyklu s vyššími ambicemi. Jejich průměrná rychlost je vysoká a vyžadují kvalitní povrch vozovky. Při terénní cyklistice cyklisté využívají volný čas k jízdě na horských kolech mimo vozovky, především v terénu. (Klub českých turistů, 2007).

Pro samotný provoz cyklistů využíváme *cyklotrasy*, což jsou dopravní cesty vedené po místních silnicích i účelových pozemních komunikacích, které jsou z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodné pro provoz cyklistů a jsou označeny podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho Prováděcí vyhlášky a příslušných technických předpisů (TP) dopravními značkami pro cyklisty a dále *cyklostezky*, kdy se jedná o značené komunikace určené výhradně pro cyklistický provoz. (Klub českých turistů, 2007).

Cyklistickou dopravu dělíme na *dopravní*, která se vyznačuje náročností na co nejkratší spojení. Každodenní cyklisté jsou většinou znalí situace v provozu na pozemních komunikacích a jezdí většinou jednotlivě. Využití jízdního kola není tolik závislé na počasí. Dále ji dělíme na *turisticko – rekreační dopravu*, jejímž cílem je samotná jízda na kole. Jedná se o dopravu za cíli mimo zastavěná území. Nevadí menší zajištění, jsou-li navíc zpestřeny umístěním v atraktivním prostředí (výhledy, zeleň, apod.). Typickými představiteli jsou víkendoví cyklisté, mnohdy i s malými dětmi. Tomu je třeba uzpůsobit návrh trasy, zejména křižování s jinými druhy dopravy. Tento druh cyklistiky je více závislý na příznivém počasí. Cyklisté jezdí jednotlivě, ale častěji ve skupinách.

V neposlední řadě se musím zmínit i o *sportovní jízdě* na kole, která vede ke zvyšování sportovní výkonnosti. Cyklisté využívají pro sportovní jízdu zpravidla motoristických komunikací, na kterých mohou dosahovat vyšších rychlostí (na rovině až 50 km/hod), nebo speciálních závodních drah (bikros, freestyle apod.). Pro sportovní jízdu nejsou omezujícím předpokladem ani strmější stoupání.

Cyklistické značené trasy (CZT) rozdělujeme na dálkové-nadregionální CZT, které jsou vyznačeny mezi vzdálenými cíli. Jejich značení je jednocifernými (CZT I. třídy) a dvojcifernými čísly (CZT II. třídy). Tyto trasy by měly mít zajištěno ubytování, servis, mapy, občerstvení. Tyto CZT mají funkci především rekreačně- turistickou. Dále to jsou regionální CZT, kdy je důležité, aby tyto trasy měly návaznost na síť místních CZT. Tyto trasy mají funkci jak dopravní, tak i rekreační. Jsou považovány za CZT III. třídy (značení trojcifernými čísly) a CZT IV. třídy (jsou značeny čtyřcifernými čísly) a jako poslední na místní CZT, které jsou považovány za CZT IV. třídy (jsou značeny čtyřcifernými čísly). Mají funkci dopravní i rekreační. Tyto *místní trasy* dělíme na základní a doplňkové. *Základní* cyklistické trasy ve městě spojují významné cíle pro cyklistickou dopravu. Vytvářejí základní síť cyklistických tras ve městě, která může mít rastrový nebo radiální systém. Jsou značené orientačním dopravním značením (DZ). *Doplňkové* cyklistické trasy ve městě spojují méně významné cíle buď přímo, nebo propojují síť základních cyklistických tras. Jsou obvykle značené orientačním dopravním značením. (Centrum dopravního výzkumu, 2010).

Turisticky značená trasa (TZT) musí turistu vést spolehlivě a bezpečně terénem tak, aby nebyl nucen cestu hledat, ale mohl se plně věnovat svým turistickým zájmům. Rozvoj individuální turistiky podporovaný zejména soukromým motorizmem umožňuje převážné části veřejnosti využívat značených tras ve všech částech republiky. Je proto nutné dodržovat jednotné zásady značení všemi značkařskými složkami a nelze zavádět individuální způsoby značení a řešení různých situací, aby turista v jiném než domácím regionu nebyl zmatený odlišností značení.

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

Povrch cyklotras dělíme na kvalitní povrch, méně kvalitní povrch a přírodní povrch. Při jízdě na kvalitním povrchu se cykloturista nemusí věnovat kvalitě povrchu komunikace, po níž jede. Nejčastěji se jedná o asfalt, kvalitní beton nebo kvalitní hladké, tvrdé povrchy ze šotoliny, drtě nebo písku. Je vhodná pro všechny druhy bicyklů. Při jízdě na méně

kvalitním povrchu musí cykloturista věnovat pozornost povrchu komunikace, po níž jede. Občas se vyskytují nerovnosti. Obvykle se jedná o rozbitý asfalt, panely, rozbitý beton, makadam. Do této kategorie spadá i většina zpevněných lesních a polních cest. Je vhodná pro trekkingová a horská kola. Dalším povrchem, o kterém se musím zmínit, je přírodní povrch, na kterém musí cykloturista při jízdě věnovat zásadní pozornost povrchu komunikace, po níž jede. Mohou se vyskytovat velmi často nerovnosti a nepředvídané překážky. Obvykle se jedná o nezpevněné lesní a polní cesty, na kterých se mohou vyskytovat výmoly, hrboly, kořeny, kameny, brody, lávky, padlé stromy, úzká místa, vysoký porost podél cesty. (Rada značení, KČT, 2007).

Systém cyklotras v České republice má svoji logickou hierarchii. Projekt cyklotras I. až III. třídy sestavilo v r. 1996 Centrum dopravního výzkumu v Brně na zakázku Ministerstva dopravy ČR. Systém je stejný jako u silnic; na CT I. tř. navazují CT II. tř. atd. Od té doby se tohoto systému KČT drží a přiděluje dalším cyklotrasám jen čtyřmístná evidenční čísla. Pouze výjimečně lze přidělit nové číslo dvoumístné nebo třímístné, např. pro Polabskou cyklotrasu (č.24), Posázavskou cyklotrasu (č.19). Jednomístným číslem se označují hlavní páteřní trasy první třídy, které na státních hranicích navazují na systémy cyklotras našich sousedů. Takových tras je pět, celkem měří 645 kilometrů a kromě toho, že spojují Prahu s Brnem, obstarávají návaznost na dálkové trasy v Německu, Rakousku a Polsku. Cyklotrasy druhé třídy se značí dvoucifernou číslicí, měří zhruba tři tisíce kilometrů a spojují české, moravské a slezské regiony. Dalším pojmem jsou dálkové cykloturistické trasy, které jsou pojaty spíše geograficky nebo tematicky. Na českém území existuje např. Českomoravská stezka, Česko-polská příhraniční, Česko-rakouská příhraniční, Greenways Praha - Vídeň, Jantarová stezka, Labská, Moravská a Pražská stezka a dálková cyklotrasa z Jeseníku do Znojma, z Jihlavy do Českého Těšína a z Hradce Králové do Břeclavi. Zpravidla vedou po cyklotrasách různých čísel a odlišných tříd. (Klub českých turistů, 2010). V příloze číslo 2 uvádím příklad některých dopravních značek vztahujících se k cyklodopravě.

Financování značení zajišťuje RZ na základě podkladů z nižších složek rozdělení financí, které KČT získá, jednotlivým oblastem KČT, které z nich (na základě pokynů KKZ) proplácejí cestovní náklady a náhrady značkařům i další nutné výdaje dle schválených směrnic KČT. Financování značení se provádí z dotace Ministerstva pro místní rozvoj, z dotace krajů, z dotace mikroregionů, z dotace od sponzorů. (Rada značení, KČT, 2007).



Dopravní značení vztahující se k cyklodopravě:

### Výstražné značky

#### A19 - Cyklisté

Užívá se jí k upozornění na místo, kde cyklisté pravidelně nebo ve větším množství vjíždějí na komunikaci nebo ji přejíždějí, nebo na úsek komunikace, kde se často vyskytují.



### Zákazové dopravní značky

#### B 1 - Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)

Případné výjimky ze zákazu vjezdu se uvádějí na dodatkové tabulce E12 umístěné pod DZ.



#### B 2 - Zákaz vjezdu všech vozidel

K omezení platnosti značky užitím dodatkové tabulky lze přistoupit jen ve výjimečných případech a takovou úpravou nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti provozu.



Je-li dovolen vjezd cyklistům, užívá se pod značkou B 2 dodatkové tabulky v obdobném provedení jako pod značkou IP 4b.

B 8 - Zákaz vjezdu jízdních kol

Nepopulární značka u cyklistů. Nutno sestoupit z bicyklu.



B 11 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel



Příkazové dopravní značky

C 7a - Stezka pro chodce

C 7b - Konec stezky pro chodce

Jiným účastníkům provozu je užití stezky zakázáno.



C 8a - Stezka pro cyklisty

C 8b - Konec stezky pro cyklisty

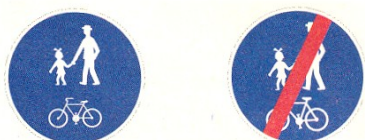
Příkaz pro cyklisty použít v daném směru takto označený pruh nebo stezku. Stezku může použít osoba na koloběžce, kolečkových bruslích, lyžích.

Jiným účastníkům provozu je užití stezky zakázáno.

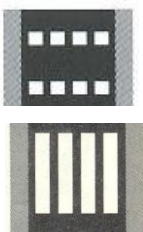


C 9a - Stezka pro chodce a cyklisty

C 9b - Konec stezky pro chodce a cyklisty



Příkaz pro chodce a cyklisty užít v daném směru takto označenou stezku. Předpokladem je dostatečná šířka stezky, aby se cyklisté a chodci nemohli navzájem ohrožovat.



C 10a - Stezka pro chodce a cyklisty

C 10b - Konec stezky pro chodce a cyklisty

Příkaz pro chodce a cyklisty užít v daném směru takto označenou stezku.



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

C 14b - Konec jiného příkazu

Tato značka je nepopulární u cyklistů, ale je nutné ji respektovat.



### Informativní dopravní značky - provozní

Jednosměrný provoz

Je-li výjimečně povolen vjezd do jednosměrné komunikace z druhé strany, musí to být vyjádřeno na dodatkové tabulce.



IP 7 - Přejezd pro cyklisty

Značkou se označuje přejezd pro cyklisty vyznačený vodorovnou značkou především na místech, kde by ho řidič jinak neočekával.



V 8 - Přejezd pro cyklisty

Přejezd pro cyklisty se vyznačuje přednostně kolmo na osu vozovky, pouze výjimečně šikmo.



### IP 19 - Řadicí pruhy

Užitím symbolu příslušné příkazové značky lze přikázat užití řadicího pruhu v daném směru jen pro určitý druh vozidel.



### V 19 - Prostor pro cyklisty

Tam, kde je jízdní pruh pro cyklisty, se použije tato vodorovná značka před křižovatkou.



### Informativní dopravní značky - směrové

#### IS 19a - Směrová tabule pro cyklisty (s jedním cílem, směr přímý)

Informuje o cíli, vzdálenosti v km a číslu značené cyklotrasy. Užívá se především před křižovatkou, kde je nutné označit pro cyklisty směr k vyznačenému cíli odlišně od ostatního provozu.



### **Použité zkratky:**

<b>RZ</b>	Rada značení
<b>TP</b>	Technické předpisy
<b>TZT</b>	Turistická značená trasa
<b>CZT</b>	Cyklistická značená trasa
<b>DZ</b>	Dopravní značka
<b>KČT</b>	Klub českých turistů
<b>CDV</b>	Centrum dopravního výzkumu

## **2.5 Pravidla bezpečnosti provozu jízdních kol na pozemních komunikacích**

### **2.5.1 Důležité zásady pro cyklisty**

„Při jízdě na kole je nejdůležitější, abychom se vždy vrátili domů živí a zdraví. Tomu je třeba podřídit veškerou činnost“. (Skeřila & Čegana 2003, 6).

Kolo na přechodu musí cyklista vést - cyklista nesmí na přechodu pro chodce na kole jet. Za to mu hrozí pokuta až 2000 Kč na místě přestupku a až 2500 Kč ve správním řízení.

Na kole cyklista na chodník nesmí - přestože se na kole či na mopedu nesmí na chodníku jezdit, můžete jej vést vedle sebe. Nesmíte ale ohrozit ostatní chodce, jinak musíte jít po pravé krajnici nebo okraji silnice.

Cyklista nesmí ohrozit chodce - pokud jedete po stezce, která je určena chodcům i cyklistům, nesmíte svoji jízdou chodce ohrozit. Totéž platí i při křížení cyklostezky s chodníkem či stezkou pro pěší.

Kam cyklista nesmí jet - cyklisté se nesmějí pohybovat na dálnici, chodníku, stezce po chodce a pěší zóně. Za porušení zákazu na místě přestupku hrozí pokuta 2000 Kč, ve správním řízení 2500 Kč.

Na přejezdu musí být cyklisté ostražiti - na přejezdu pro cyklisty neplatí stejná pravidla jako na přechodu pro chodce. Cyklisté totiž při přejíždění nesmějí ohrozit jiné

účastníky silničního provozu. Řidiče aut nesmí donutit ke změně směru nebo rychlosti jízdy.

Stezka patří i jiným - na cyklostezku mohou i jiní sportovci, například na kolečkových bruslích nebo na lyžích.

### **2.5.2 Doporučení Autoklubu ČR pro cyklisty**

1) za soumraku, v noci, v mlze (vždy za snížené viditelnosti) mít na kole všechny předepsané odrazky a světla (nezaprášené a nezablácené) a používat svítilny s přerušovaným světlem (diodové svítilny): vepředu bílou, vzadu červenou

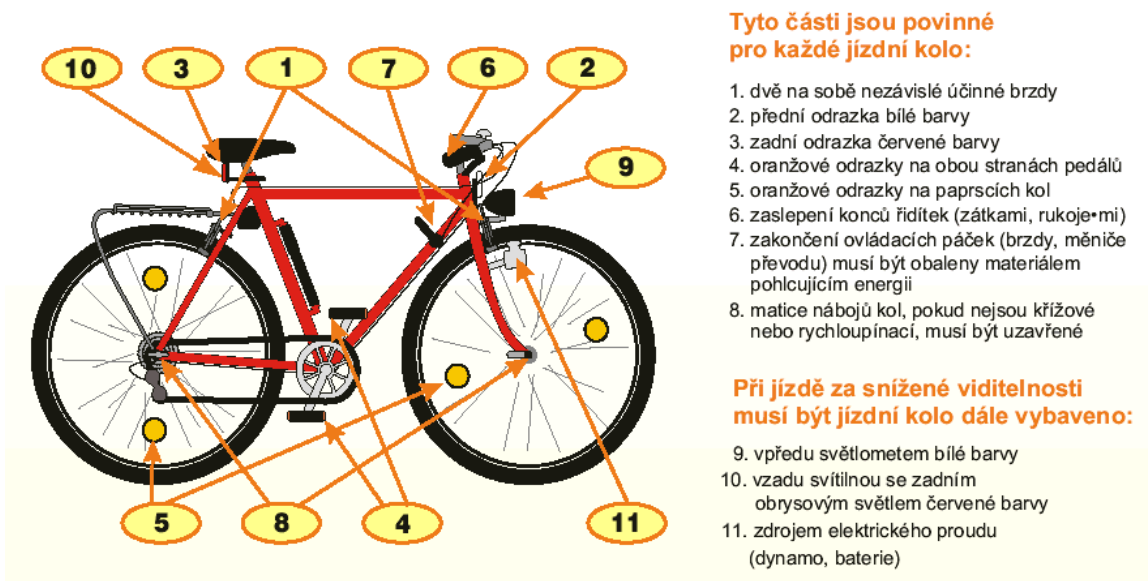
2) použitím svítilen s přerušovaným světlem cyklista lépe zvýrazní svoji přítomnost v silničním provozu; řidiči kolemjedoucích vozidel blikající světlo zaregistrují mnohem dříve, než světlo stále svítící, a mohou včas reagovat – zpomalit, vyhnout se s dostatečným odstupem, nepředjíždět cyklistu na nepřehledném místě nebo jede-li jiné vozidlo v protisměru

3) na kole jezdit vždy ve světlém a pestrém oblečení. Světlé a pestré oblečení je pro bezpečnost cyklistů velmi důležité, a to i za nesnížené viditelnosti.

4) mít na hlavě ochrannou přilbu při jízdách na kole po pozemních komunikacích i v terénu. Bez ochranné přilby by neměli cyklisté vyjíždět ani na pozemní komunikace ani do terénu z důvodů častých úrazů hlavy.

### **2.5.3 Technické požadavky na jízdní kola**

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb. uvádí povinné technické požadavky na jízdní kola.



Obrázek 20. Technické požadavky na jízdní kolo.

<http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/vybaveni-jizdnich-kol-rady.htm>

Správné vybavení jízdního kola je důležité pro bezpečnost cyklisty. Brzdy umožňují v případě potřeby cyklistovi zpomalit nebo rychle zastavit. Zvonek slouží k včasnému upozornění ostatních účastníků silničního provozu na možné nebezpečí. Kryt řetězu chrání cyklistu před zachycením oděvu a případným pádem z kola. Přední bílé světlo svítí na cestu za snížené viditelnosti a zároveň i z dálky zviditelňuje. Zadní červené světlo činí dobře viditelným zezadu. Přední bílá a zadní červená odrazka za snížené viditelnosti zvýrazňují cyklistu jak zepředu, tak zezadu. Oranžové odrazky na paprscích kol zvýrazňují cyklistu z boku. Oranžové odrazky na pedálech zajišťují dobrou viditelnost zejména pro řidiče, kteří cyklistu zrovna předjíždějí. Zdroj elektrického proudu zajišťuje svítivost předního světlometu a zadní svítilny. Blatníky ochraňují obličej a oblečení cyklisty před znečištěním.

#### 2.5.4 Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Na pravidla bezpečnosti provozu jízdních kol na pozemních komunikacích pamatuje i zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v § 57 a v § 58, které jsou zaměřeny na jízdu cyklisty na jízdním kole.



## § 57

(1) Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít.

(2) Na vozovce se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky; nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici. Jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka.

(3) Cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou.

(4) Pohybují-li se pomalu nebo stojí-li vozidla za sebou při pravém okraji vozovky, může cyklista jedoucí stejným směrem tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo krajnici, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa; přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti.

(5) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty", nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce.

(6) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou "Stezka pro chodce a cyklisty", na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je cyklista povinen užít pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užít pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce.

(7) Jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. Přitom je tato osoba povinna řídit se pravidly podle odstavců 3, 5 a 6 a světelnými signály podle § 73.

## § 58

(1) Cyklista mladší 15 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu 2) a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

(2) Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci 1) jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.

(3) Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou; je-li však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let.

(4) Cyklista nesmí jet bez držení řídicích, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech.

(5) Za jízdní kolo se smí připojit přívěsný vozík, který není širší než 800 mm, má na zádi dvě červené odrazky netrojúhelníkového tvaru umístěné co nejbližší k bočním obrysům vozíku a je spojen s jízdním kolem pevným spojovacím zařízením. Zakrývá-li přívěsný vozík nebo jeho náklad za snížené viditelnosti zadní obrysové červené světlo jízdního kola, musí být přívěsný vozík opatřen vlevo na zádi červeným neoslňujícím světlem (Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů).

### **2.5.5 Dopravní značky a jejich dělení**

Dopravní značky dělíme na výstražné značky, zákazové značky, značky upravující přednost, příkazové značky, informativní značky a dodatkové tabulky.

Výstražné značky jsou značky, které upozorňují na místa, kde účastníkovi provozu na pozemních komunikacích hrozí nebezpečí, a kde musí dbát zvýšené opatrnosti. Svislé dopravní značky jsou stálé, proměnné a přenosné. Proměnná svislá dopravní značka je dopravní značka, jejíž činná plocha se může měnit. Přenosnou svislou dopravní značkou se rozumí dopravní značka umístěná na červenobíle pruhovaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle.

Zákazové značky jsou dopravní značky, které ukládají účastníkovi provozu na pozemních komunikacích zákazy nebo omezení. Svislé dopravní značky jsou stálé, proměnné a přenosné. Proměnná svislá dopravní značka je dopravní značka, jejíž činná plocha se může měnit. Přenosnou svislou dopravní značkou se rozumí dopravní značka umístěná na červenobíle pruhovaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle.

Značky upravující přednost jsou značky, které stanoví přednost v jízdě v provozu na pozemních komunikacích. Svislé dopravní značky jsou stálé, proměnné a přenosné. Proměnná svislá dopravní značka je dopravní značka, jejíž činná plocha se může měnit.

Přenosnou svislou dopravní značkou se rozumí dopravní značka umístěná na červenobíle pruhovaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle.

Příkazové dopravní značky jsou značky, které ukládají účastníku provozu na pozemních komunikacích příkazy. Svislé dopravní značky jsou stálé, proměnné a přenosné. Proměnná svislá dopravní značka je dopravní značka, jejíž činná plocha se může měnit. Přenosnou svislou dopravní značkou se rozumí dopravní značka umístěná na červenobíle pruhovaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle.

Informativní dopravní značky jsou značky, které poskytují účastníku provozu na pozemních komunikacích nutné informace, slouží k jeho orientaci, nebo mu ukládají povinnosti stanovené tímto zákonem, nebo zvláštním právním předpisem. Svislé dopravní značky jsou stálé, proměnné a přenosné. Proměnná svislá dopravní značka je dopravní značka, jejíž činná plocha se může měnit. Přenosnou svislou dopravní značkou se rozumí dopravní značka umístěná na červenobíle pruhovaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle.

Dodatkové tabulky jsou tabulky, které zpřesňují, doplňují nebo omezují význam dopravní značky, pod kterou jsou umístěny. Svislé dopravní značky jsou stálé, proměnné a přenosné. Proměnná svislá dopravní značka je dopravní značka, jejíž činná plocha se může měnit. Přenosnou svislou dopravní značkou se rozumí dopravní značka umístěná na červenobíle pruhovaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle (Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů).

### **2.5.6 Hlavní příčiny nehod cyklistů se zaměřením na rok 2009 a 2008**

Nejzávažnější příčiny dopravních nehod cyklistů dle statistiky Policie ČR je nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy. Oproti roku 2008 se počet usmrcených cyklistů významně snížil u nedání přednosti v jízdě o 7 osob a naproti tomu bylo více usmrcených cyklistů u nesprávného způsobu jízdy, o 6 osob. V roce 2009 bylo nejtragičtější příčinou nehod cyklistů nezvládnutí řízení vozidla, jízdního kola.

Deset nejtragičtějších příčin dopravních nehod cyklistů za rok 2009:

1. nezvládnutí řízení vozidla - **9**
2. řidič se plně nevěnoval řízení vozidla - **6**
3. vjetí do protisměru - **6**
4. nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“ - **3**

5. jiný druh nesprávné jízdy - 3
6. nedání přednosti v jízdě upravené dopravní značkou „STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“ - 2
7. jiné nedodržení přednosti - 2
8. nedání přednosti při vjíždění na silnici - 1
9. nepřizpůsobená rychlost dopravě technickému stavu vozovky – 1
10. chyby při udání směru jízdy - 1

Nejčtenější příčinou nehod cyklistů v roce 2009 bylo, podobně jako u řidičů motorových vozidel, nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla - jízdního kola a nezvládnutí řízení vozidla - jízdního kola (Policie ČR, 2010). Na základě porovnání nehodovosti cyklistů dle Policie ČR roce 2009 a 2008 bylo potvrzeno, že řidiči nemotorových vozidel v roce 2009 zavinili v České republice 1 988 nehod a při jimi zaviněných nehodách zahynulo 39 osob, stejně jako v roce 2008, 25 lidí bylo těžce zraněno, což je o čtyři osoby méně než v roce 2008, a 1 599 osob bylo lehce zraněno, tedy o 115 osob více než v roce 2008. Z celkového počtu nehod řidičů nemotorových vozidel zavinily v roce 2009 děti 241 nehod, což je o 38 nehod méně než v roce 2008, a při těchto nehodách nedošlo, podobně jako v roce 2008, k usmrcení dítěte, avšak 235 osob bylo zraněno, což je o 5 dětí méně než v roce 2008. Cyklisté v roce 2009 zavinili o 81 nehod méně (tj. o 4,1 %) než v roce 2008. Při nehodách cyklistů zahynulo 38 osob, což je o 1 osobu méně než v roce 2008, dále bylo těžce zraněno 245 osob, což je o 2 osoby více než v roce 2008, a 1 554 osob bylo lehce zraněno, což je o 100 osob více než v roce 2008. Policie v ČR eviduje za rok 2009 celkem 5 725 nehod zaviněných řízením vozidla pod vlivem alkoholu. Na cyklisty připadá celkem 522 nehod při řízení pod vlivem alkoholu. Oproti roku 2008 je počet nehod těchto cyklistů vyšší o 87, tj. o 18,7 %.

Tabulka 1. Dopravní nehody zaviněné cyklisty v roce 2008

	<b>Počet nehod</b>	<b>Usmrceno</b>	<b>Těžce zraněno</b>	<b>Lehce zraněno</b>
Cyklisté celkem	1 909	38	245	1 554
Z toho děti	237	0	0	210

Tabulka 2. Přehled počtu usmrcených cyklistů – řidičů při jimi zaviněných i nezaviněných dopravních nehodách

	<b>Cyklisté řidiči celkem</b>	<b>z toho děti</b>
2008	77	2
2009	72	1

Tabulka 3. Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu – počet dopravních nehod zaviněných cyklisty

	<b>Počet nehod</b>
Řidiči osobních automobilů	4 462
Řidiči nákladních automobilů	343
<b>Cyklisté</b>	<b>522</b>
Chodci	132
Řidiči motocyklů a malých motocyklů	266

Tabulka 4. Dopravní nehody zaviněné cyklisty pod vlivem alkoholu, porovnání let 2008 a 2009

	<b>Počet nehod</b>
2008	435
2009	522

([http://www.ibesip.cz/959\\_Dopravni-nehody-cyklistu-v-roce-2009](http://www.ibesip.cz/959_Dopravni-nehody-cyklistu-v-roce-2009)).

### 2.5.7 Statistika Policie ČR - dopravní nehodovost cyklistů za rok 2009 v Jeseníku

Tabulka 5. Statistika dopravní nehodovosti cyklistů za rok 2009

		Olomouc	Přerov	Prostějov	Šumperk	<b>Jeseník</b>	Dálniční	Celkem
<b>D.N.</b>	Počet	1912	728	665	724	319	33	4381
	Úmrtí	19	13	8	10	2	0	52
	Těžké zr.	81	54	50	41	15	0	241
	Lehké zr.	557	206	239	316	78	7	1403
	Alkohol	160	78	58	81	26	0	403
	Ujetí od DN	337	126	124	91	43	0	721
<b>Příčina</b>	Rychlost	371	74	143	97	92	7	784
	Předjíždění	42	12	7	25	14	0	100
	Přednost	233	109	68	76	22	1	509
	Způsob jízdy	968	433	340	401	134	21	2297
<b>Zavinění</b>	Chodcem	10	39	11	13	1	0	74
	<b>Cyklistou</b>	<b>105</b>	<b>37</b>	<b>31</b>	<b>57</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>247</b>
	Zvěří	112	76	49	41	30	2	310
	Motorkářem	38	14	16	19	11	0	98

(<http://sumpersky.rej.cz/clanky/statistika-dopravnich-nehod-za-rok-2009/hledano/statistika+dopravn%ED++nehodovosti/>).

Cyklista se podílel v roce 2009 v oblasti Jeseníku na 17 dopravních nehodách.

## 2.6 Postup při zadávání veřejné zakázky

### V Ý Z V A

#### k podání nabídky a k prokázání splnění kvalifikace pro zakázku malého rozsahu

#### *Tendrová dokumentace investiční akce „.....“*

ve smyslu ust. § 12 odst. 6 Zákona 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění (dále jen zákon), postupem mimo režim zákona v souladu s ust. § 18 odst. 3 zákona, a to s výjimkou zásad uvedených v ust. § 6 zákona. Jakýkoliv postup či úkon zadavatele učiněný v tomto řízení není postupem či úkonem podle zákona o veřejných zakázkách, byť by takový úkon či postup formálně připomínal.

#### **1. Identifikační údaje zadavatele**

Název:

Zastoupená:

Sídlo:

IČ:

Kontaktní osoba:

Tel.:

E- mail:

#### **2. Pověřená osoba zadavatele**

Název:

Zastoupená:

Sídlo:

IČ:

Kontaktní osoba:

Tel.:

Mob.:

E- mail:

### **3. Druh a předmět veřejné zakázky**

Druh veřejné zakázky:

Základním účelem zadávacího řízení je uzavření smlouvy na vypracování tendrové dokumentace investiční akce ....., financované z OP ŽP.

Předpokládaný termín zahájení plnění veřejné zakázky: ihned po podpisu smlouvy

Předpokládaný termín dokončení veřejné zakázky požadovaný zadavatelem: .....

Předmětem veřejné zakázky je:

1. Zpracování Části 3 Zadávací dokumentace na zadání veřejné zakázky na stavební práce a v tomto rozsahu: projektovou dokumentaci v souladu s ust. § 44 bodu 4) písm. a), soupis stavebních prací s výkazem výměr a rovněž v el. podobě ve formátu\*xls v souladu s ust. § 44 bodu 4) písm. b), technické podmínky dle ust. § 45 a46 Zákona č. 137/06 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění pro účely výběru zhotovitele stavby „.....“.
2. Zadávací dokumentace bude vyhotovena v 6ti paré v tištěné podobě a v jednom paré digitálně na CD.

### **4. Zadávací dokumentace**

Zadávací dokumentace tvoří tento text výzvy.

Případné další informace o předmětu plnění veřejné zakázky můžete získat u pověřené osoby zadavatele nebo u ....., Tel.: ....., e-mail: .....

Předchozí projektová příprava je k nahlédnutí na .....

### **5. Lhůta a místo pro podání nabídek**

Lhůta pro podání nabídek končí dne..... do .....hodin místního času. V této lhůtě je nutné doručit nabídky na adresu zadavatele:.....

V pracovních dnech (pondělí až pátek) je možno předkládat nabídky osobně v podatelně .....na adrese.....v tyto hodiny....., s výjimkou posledního dne lhůty pro podání nabídek, kdy lze nabídky předat nejpozději do ..... hodin.



## **6. Požadavky na prokázání splnění kvalifikace**

### Základní kvalifikační předpoklady:

Splnění základních kvalifikačních předpokladů dle ust. § 53 zákona 137/2006 Sb. bod a) - i) prokáže uchazeč čestným prohlášením.

### Profesní kvalifikační předpoklady:

Splnění profesních kvalifikačních předpokladů dle ust. § 54 zákona 137/2006 Sb. prokáže uchazeč předložením dokladů uvedených v ust. písm. a), b) a d). Způsob prokázání: ověřené kopie (opisy) originálů požadovaných dokumentů.

### Technické kvalifikační předpoklady:

Kvalifikační předpoklady prokáže uchazeč, který uvede seznam významných služeb poskytnutých za poslední 3 roky s uvedením jejich rozsahu a doby poskytnutí. Pro tři nejvýznamnější služby s charakterem předmětu plnění podobným této veřejné zakázce doloží osvědčení od objednatelů, případně čestné prohlášení o realizaci těchto zakázek.

Za minimální rozsah služeb považuje zadavatel provedení dokumentace pro územní řízení, stavební povolení nebo tendrovou dokumentaci pro ..... o velikosti akce min. 30 mil. Kč.

## **7. Obsah nabídky**

- a. Identifikace uchazeče
- b. Doklady k prokázání kvalifikačních předpokladů
- c. Tabulka hodnotících kritérií
- d. Návrh smlouvy podepsaný osobou s právem jednat jménem či za uchazeče

## **8. Lhůta, po kterou jsou uchazeči svými nabídkami vázáni**

Zadávací lhůta je stanovena na 60 (šedesát) kalendářních dnů. Počíná běžet okamžikem skončení lhůty pro podání nabídek.

## 9. Hodnotící kritéria

Základním hodnotícím kritériem pro zadání veřejné zakázky je ekonomická výhodnost nabídky.

Dílčí hodnotící kritéria jsou stanovena takto:

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| 1. Celková nabídková cena bez DPH   | váha dílčího kritéria 90% |
| 2. Sankce za nesplnění lhůty provedení tendrové dokumentace dle bodu 2.1. textu výzvy v Kč za každý i započatý den prodlení | váha dílčího kritéria 10% |

Dílčí hodnotící kritérium, u něhož je nejvýhodnější minimální hodnota, se hodnotí tak, že nejnižší hodnotě je přiznáno 100 bodů. Ostatní hodnocené nabídky získají bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty nejvhodnější nabídky k hodnotě hodnocené nabídky. Dílčí hodnotící kritérium, u něhož je nejvýhodnější maximální hodnota, se hodnotí tak, že nejvyšší hodnotě je přiřazeno 100 bodů. Ostatní hodnocené nabídky získají bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty hodnocené nabídky k hodnotě nejvhodnější nabídky.

Pokud bude hodnotící komise považovat uchazečem navrženou hodnotu některého dílčího kritéria za zjevně nepřiměřenou, výše uvedený způsob hodnocení nepoužije a této nabídce v rámci hodnocení přiřadí 0 bodů.

## 10. Členění nabídkové ceny

Složka ceny - cena v Kč (bez DPH) - DPH v Kč - cena v Kč (vč. DPH)

1. Zpracování Části 3 Zadávací dokumentace na zadání stavební veřejné zakázky v tomto rozsahu: projektovou dokumentaci v souladu s ust. § 44 bodu 4) písm. a), soupis stavebních prací s výkazem výměr a rovněž v el. podobě ve formátu \*xls v souladu s ust. § 44 bodu 4) písm. b), technické podmínky dle ust. § 45 a 46 Zákona č. 137/06 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění pro účely výběru zhotovitele stavby : „.....“

Toto členění bude zahrnuto ve smlouvě.

## 11. Prohlídka místa plnění:

Prohlídka místa plnění se nekoná.

## 12. Otevírání obálek s nabídkami

Otevírání obálek s nabídkami se uskuteční dne.....v.....hod. v zasedací místnosti..... Otevírání obálek je neveřejné.

## 13. Obchodní podmínky

Zadavatel nepředepisuje smlouvu o dílo, požaduje však, aby do smlouvy o dílo byly zapracovány tyto podmínky:

1. Termíny pro zpracování předmětu díla dle bodu 2.1 textu výzvy - Zpracování části 3.  
Zadávací dokumentace na zadání veřejné zakázky na stavební práce v tomto rozsahu: projektovou dokumentaci v souladu s ust. § 44 bodu 4) písm. a), soupis stavebních prací s výkazem výměr a rovněž v el. podobě ve formátu \*xls v souladu s ust. § 44 bodu 4) písm. b), technické podmínky dle ust. § 45 a 46 Zákona č. 137/06 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění pro účely výběru zhotovitele stavby „.....“ – nejdéle do.....
2. Smluvní pokuty za nesplnění termínu pro zpracování předmětu díla.
3. Zadavatel nepřipouští zálohové platby.

## 14. Další informace

Obálku označte heslem „VEŘEJNÁ SOUTĚŽ - NEOTEVÍRAT“ - tendrová dokumentace název zakázky.....

Předpokládaná cena veřejné zakázky do.....Kč.

Velikost investiční akce: .....Kč bez DPH

Uchazeč se může objednat u kontaktní osoby zadavatele na prohlídku stávající projektové dokumentace - projektová dokumentace - textová část, výkresová část, dokladová část, stavební povolení.

Zadavatel si vyhrazuje právo kdykoliv a bez udání důvodu zadání veřejné zakázky zrušit.

Zadavatel sdělí písemně všem uchazečům výsledek posouzení nabídek.

Zadavatel si vyhrazuje právo dále jednat o přesném znění smlouvy.

V.....dne.....

.....  
podpis zastupující osoby

## Postup zadávání žádosti o dotace dle hodnoty stavební práce

Při zadávání zakázek malého rozsahu se postupuje podle vnitřní směrnice rady města Jeseník, která je k nahlédnutí na Městském úřadě Jeseník.

1) V rámci směrnice se všechny zakázky malého rozsahu (na stavební práce do 6 mil. Kč bez DPH a na dodávky a služby do 2 mil. Kč) dělí na čtyři kategorie podle předpokládané hodnoty zakázky.

2) První kategorie zakázky do 50 tis. Kč bez DPH zadává přímo vedoucí útvaru (nemusí to být starosta, může to být vedoucí odboru, oddělení, velitel městské policie, ředitel organizace zřízené městem atd.). Na tyto zakázky nemusí být realizováno výběrové řízení, je nutné ale vždy prokázat, že zakázky byly zadány **nediskriminačně a transparentně**.

3) Druhá kategorie zakázek od 50 tis. Kč do 200 tis. Kč bez DPH pro dodávky a služby a od 50 tis. Kč do 600 tis. Kč pro stavební práce musí být realizovány buď s využitím e-tržistiště (přístupné na stránkách [www.mujes.cz](http://www.mujes.cz)), nebo musí být uchazečem předloženy 3 porovnatelné nabídky, na základě kterých může být zakázka zadána. O zadání zakázky opět rozhoduje a smlouvu, případně objednávku podepisuje vedoucí útvaru.

4) Třetí kategorie zakázek od 200 tis. Kč bez DPH do 800 tis. Kč bez DPH pro dodávky a služby a od 600 tis. Kč do 3 mil. Kč bez DPH pro stavební práce musí být realizovány vždy přes e-tržistiště s možností podat nabídky i papírovou formou (v případě rozsáhlejších nebo administrativně náročnějších zakázek). O výběru a zadání zakázky pak rozhoduje na základě doporučení hodnotící komise starosta města.

5) Poslední kategorií jsou zakázky od 800 tis. Kč do 2 mil. Kč pro dodávky a služby a od 3 mil. Kč do 6 mil. Kč pro stavební práce. V tomto případě vždy o vyhlášení veřejné zakázky rozhoduje rada města a výběrové řízení realizuje příslušný útvar. Zveřejnění probíhá vždy přes aplikaci e-tržistiště a úřední desku, nabídky jsou doručovány v písemné podobě a hodnocení provádí hodnotící komise jmenovaná radou města. Po ukončení výběrového řízení schvaluje vítěze zakázky vždy rada města a smlouvu následně podepisuje starosta.

6) Zakázky nad 6 mil. Kč pro stavební práce jsou řízeny dle zákona 137/2006 Sb. Záruka na vykonané stavební práce je 72 měsíců. (Výběrové řízení k ČOV Velké Opatovice, 2009).

## 2.7 Vybudování cyklostezky Jeseník - Bobrovník

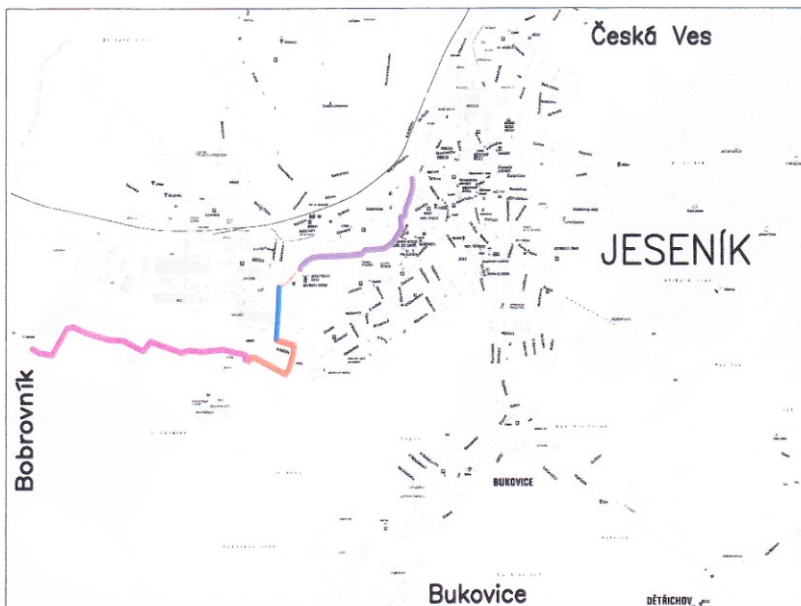
Schválená cyklistická stezka **Jeseník - Bobrovník** (viz. obrázek 1) o délce 2,5 km bude realizována do roku 2012 a o dotace na ni se bude žádat v roce 2011. Podle plánu naváže na již využívanou stezku, která končí v obci Lipová - lázně. Cyklostezka bude pokračovat z Bobrovníku do města Jeseník a v pozdější době do obce Česká Ves. Starostové obcí Lipová - lázně a Česká Ves musí sami vypracovat projekt trasy, která bude pokračovat přes jejich územní obvod a žádat o udělení dotace. Vzhledem k tomu, že celkové náklady na realizaci trasy až do obce Česká Ves se odhadují na 40 milionů, bude se výstavba dělit do dvou etap. První etapa bude směřovat v roce 2011 z Bobrovníku do Jeseníku a ve druhé etapě se bude dále pokračovat z Jeseníku do obce Česká Ves.

### Důležité orientační body této cyklostezky:

- Bobrovník
- Obchvat kasáren
- Moravolen
- Střední odborná škola – hotel M
- Lávka podél koupaliště
- Plynárna
- Dalamánek
- Staříč - restaurace
- Církevní fara

Cyklostezka do Jeseníku podle plánu naváže na již využívanou trasu z obce Ostružná do obce Lipová - lázně. Povede malebnou krajinou Jeseníků, která je hojně využívána turisty k letní rekreaci nejen ze všech koutů naší země, ale i ze zahraničí. Bobrovník je prostředí, ve kterém se nachází nejen autocamping s možností ubytování cyklistů, ale návštěvníci zde mají i prostor ke koupání v přírodním rybníku a pro turistiku. V těsné blízkosti budované cyklostezky se nachází síť restaurací, která zajišťuje příjemné

osvěžení pro cyklisty. Z Bobrovníku dále povede cyklostezka do kasáren, která sloužila od roku 1930 jako hraničářská kasárna. V průběhu 2. světové války zde působil německý wehrmacht, po roce 1945 československá armáda a od roku 1968 až do roku 1990 armáda SSSR, která celý areál využívala jak pro ubytování svých vojáků, tak i pro cvičnou střelbu. Nyní se zde nachází především sklady soukromých firem a dřevovýroba, prostory jsou volně přístupné. Cyklostezka bude pokračovat do centra města Jeseník přes Moravolen, který sloužil dříve ke zpracování tkaniny a nyní je uzavřen. Dále se cyklostezka bude stáčet kolem střední školy SOU a SOŠ strojní a stavební k hotelu M. Zde se v těsné blízkosti nacházejí dva rybníky s hnízdištěm kačen. Dále bude pokračovat přes betonovou lávku, která vede přes řeku Staříč a nachází se v těsné blízkosti fotbalového hřiště s přilehlým koupalištěm. Tato lávka vede do panelové zástavby a trasa povede kolem plynárenského podniku k nákupnímu centru potravin Dalamánek a k hotelu Staříč. Cyklostezka bude v první etapě ukončena u církevní fary, která se nachází za Masarykovým náměstím s jesenickou radnicí. Naproti této církevní faře je možno spatřit historický katolický kostel a Vodní tvrz ze 13. století s příkopem a kamenným mostem. V druhé etapě bude cyklostezka pokračovat od církevní fary ve směru na obec Česká Ves.



- SO 104
- SO 105 – 1. úsek
- SO 105 – 2. úsek
- propojení "Moravolen"

ODPOV.PROJEKTANT ZAKÁZKY	ING. ZDENĚK KADLČÍK	<i>Kadlčík</i>			
ODPOV.PROJEKTANT SO, PS	ING. ZDENĚK KADLČÍK	<i>Kadlčík</i>			
NAVRHL, VYPRACOVAL	JAN OREL	<i>Orel</i>			
KRESLIL, PSAL	JAN OREL	<i>Orel</i>			
KONTROLOVAL	ING. ZDENĚK KADLČÍK	<i>Kadlčík</i>			
KRAJ	OLOMOUCKÝ	OBEC	JESENÍK	STUPEŇ	DSP+DZS
INVESTOR	MĚSTO JESENÍK			DATUM	02/2010
<b>CYKLISTICKÁ STEZKA JESENÍK - BOBROVNÍK</b>				MĚŘÍTKO	-
				FORMÁT	1xA4
				ZAK.ČÍSLO	1000110
				ČÁST DOKUMENTACE	<b>B</b>
VÝKRES	<b>PŘEHLEDNÁ SITUACE</b>			ČÍS.SOUPRAVY	ČÍS.PŘÍLOHY
				<b>4</b>	<b>1</b>

Obrázek 1. Cyklotrasa Jeseník - Bobrovník

### **3 CÍL PRÁCE, VÝZKUMNÉ OTÁZKY, ÚKOLY PRÁCE**

#### **3.1 Cíl práce**

Cílem této bakalářské práce je zmapování faktorů, které ovlivňují motivaci žáků základních škol k jízdě do školy na jízdním kole ve městě Jeseník, navržení a případné zrealizování kroků, které budou vést ke snížení negativního vlivu na ně, v oblasti využívání jízdního kola k dopravě do škol.

#### **3.2 Výzkumné otázky**

Pro účely výzkumného šetření byly formulovány tyto výzkumné otázky:

Výzkumná otázka č. 1

1. Jaký počet žáků ze 7. a 8. tříd ze Základní školy Nábřežní a Základní školy Lipová - lázně využívá k cestování do školy jízdní kola?

Výzkumná otázka č. 2

2. Jaká je míra jednotlivých faktorů majících vliv na používání jízdního kola při dopravě žáků na kole do školy?

Výzkumná otázka č.3

3. Jaká kritéria musí být splněna, aby se zvýšil zájem žáků o využívání jízdního kola k dopravě do škol?

#### **3.3 Úkoly práce**

Na základě hlavního a dílčího cíle práce jsou stanoveny tyto úkoly:

- Provést zmapování využívání cyklistické dopravy žáků základních škol ve městě Jeseníku,
- dotazníkovým šetřením zaměřeným na žáky základních škol zjistit jejich aktivitu v používání jízdních kol pro cestu do školy,
- provést průzkum motivace u studentů vybraných středních škol a jejich zájem o dopravu na jízdních kolech a využívání cyklotras prostřednictvím literatury a terénního šetření,



- získat poznatky přímým kontaktem s pracovníky Městského úřadu Jeseník, kteří se zabývají zřizováním nových cyklotras,
- spolupracovat s řediteli vybraných základních škol a na jedné z nich realizovat metodický program se zaměřením na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a zdravotní přípravu s odbornou prezentací a praktickým nácvikem poskytování první pomoci při případném zranění cyklisty v dopravě ve spolupráci s Policií ČR,
- v souvislosti s realizovaným seminářem provést focus group na téma určené autorem bakalářské práce, provedení přepisu se zaměřením na identifikaci společných názorů a vizí do budoucna,
- zaznamenání odborného semináře prostřednictvím videokamery za účelem vlastního posouzení úrovně přednášky.

## 4 METODIKA

Ke zjištění faktorů ovlivňujících motivaci žáků základních škol při využívání jízdního kola k dopravě do škol ve městě Jeseníku byla využita metoda dotazníkového šetření. Dotazník (viz. příloha č.1) byl rozdělen na dvě části. První část se zaměřila na zjištění okolností vedoucích k omezenému využívání jízdního kola k dopravě do škol a druhá část na skutečnosti, které by musely platit, aby se u těchto žáků zvýšil zájem o tento druh dopravy. Výhodou tohoto způsobu sběru dat byla časová nenáročnost, jasnost kladených otázek a zachování anonymity respondentů. Žákům byl pro zpracování poskytnut časový prostor 30 minut. V dotazníku byly použity otevřené a uzavřené otázky, kdy respondenti ztrhávali pouze jednu odpověď „ platí“, „platí z části“, „spíše neplatí“, „neplatí“. Pouze v jenom případě volili mezi možnostmi „nikdy“, „občas“, „často“, „pořád“. Doplnující informace poskytli respondenti u otázky č. 12, kde bylo nutné odpověď vepsat. Vyplnění dotazníku bylo dobrovolné.

Na podkladě vyhodnocení dotazníkového šetření jsem kontaktovala pana ředitele Mgr. Mroska ze Základní školy Nábřežní za účelem zjištění zájmu o zrealizování odborného semináře „Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“. Na základě kladné odpovědi jsem kontaktovala zástupce Police ČR, zda by měli zájem se na tomto semináři spolupodílet. Po vzájemné domluvě probíhala elektronická komunikace s ředitelem ZŠ Nábřežní, kde se domlouval termín uskutečnění a počet zúčastněných tříd. Jelikož byl celý odborný seminář fotografován (viz. příloha č.7) a natáčen, zhotovila jsem pro rodiče formulář „INFORMOVANÝ SOUHLAS“ (viz. příloha č.6), ve kterém svým podpisem stvrdili souhlas se zaznamenáváním svého dítěte při účasti na odborném semináři. Tento dokument byl vytvořen v programu Microsoft Word. Na odborný seminář byl přizván pan Mgr. Glabazňa za účelem propagace této akce v Jeseníckém týdeníku. Z důvodu získání zpětné vazby byl proveden focus group, jemuž předcházela osobní domluva s žáky, kteří byli na semináři přítomni. Účast byla dobrovolná. K zachycení zvukové stopy byl použit MP3 přehrávač.

Pro získání základních informací o vybudování nové cyklistické trasy Jeseník - Bobrovník jsem prostřednictvím elektronické komunikace kontaktovala pana Františka Chovance, vedoucího oddělení investic a rozvoje Městského úřadu Jeseník, s nímž jsem si dohodla osobní schůzku. Získané informace jsem zpracovala do ucelené podoby a uvedla v teoretické části, kapitola „Postup při zadávání veřejné zakázky“.

V rámci budování nové cyklotrasy Jeseník - Bobrovník jsem oslovila studenty středních škol za účelem zmapování zájmu o vybudování této trasy. Odpovědi jsem zaznamenávala do bloku a poté vyhodnotila.

Textovou část bakalářské práce jsem zpracovávala v programu Microsoft Word. Grafy a tabulky umístěné v kapitole „Výsledky“ byly vypracovávány v programu Microsoft Excel.

#### Použité metody v této bakalářské práci:

- Sběr sekundárních dat - využití a studium odborné literatury zabývající se problematikou této bakalářské práce,
- sběr primárních dat - využití materiálů z Městského úřadu Jeseník, jako projektový záznam, vnitřní směrnici pro výběrové řízení,
- dotazníkové šetření - pilotní studie ZŠ Jeseník,
- terénní šetření - průzkum aktuální situace v terénu,
- dotazování - jedná se o sběr informací založený na výpovědích dotazovaných jednotlivců,
- interview ohniskové skupiny,
- audiozáznam, přepis rozhovoru, videozáznam.

## 5 ZKOUMANÝ SOUBOR

### Charakteristika respondentů výzkumné části

Pro své dotazníkové šetření jsem vybrala žáky 7. a 8. tříd na Základní škole Nábřežní a Základní škole Lipová - lázně, kde byli osloveni respondenti ve věku 13 - 14 let. Na ZŠ Nábřežní byl dotazník předložen dvěma sportovním třídám a dvěma běžným třídám. Jelikož ZŠ Lipová - lázně nedisponuje třídami se sportovním zaměřením, dotazníkové šetření proběhlo pouze u žáků běžných tříd. V případě obou ZŠ jsem se setkala ze strany ředitelů s vstřícným vystupováním a jednáním. Vyplnění dotazníků probíhalo po vysvětlení organizačních pokynů převážně v hodině občanské nauky, ve dvou případech se jednalo o hodinu pracovních činností. Respondentům byl poskytnut časový prostor 30 minut na vyplnění dotazníku. Vyplnění dotazníků bylo dobrovolné, tudíž z celkového počtu 197 předložených dotazníků jich bylo vyplněno celkem 137 žáky ZŠ. Dotazníky byly postupně předkládány respondentům koncem měsíce října 2010 a začátkem měsíce listopadu 2010. Kompletní vyplnění a vrácení se uskutečnilo v průběhu měsíce listopadu 2010. Z uvedeného důvodu byly závěry zjištěné z těchto dotazníků zaznamenány do diplomové práce jako platné pro konec listopadu 2010.

## 6 VÝSLEDKY

Jako základní metodu jsem použila skupinové dotazníkové šetření. Šetření formou vyhotovených dotazníků jsem uskutečnila na vybraných školách: Základní škola Jeseník ul. Nábřežní čp. 28/413 čp. 28/413 a Základní škola Lipová - lázně. Respondenty byli žáci 7. a 8. tříd těchto škol. Dotazníkové formuláře byly předloženy celkem 197 respondentům, vyplnění těchto formulářů bylo zcela anonymní. Dotazník obsahoval 17 otázek, kdy v otázkách A - G se zaměřuji na zjištění a grafické znázornění příčin vedoucích k žádnému nebo omezenému využívání jízdního kola k přepravě žáků do školy.

Ve zbývajících otázkách I - N jsem se zaměřila na zjištění variant, které by musely platit, aby respondenti jezdili na kole do školy častěji. Otázky jsou formulovány krátce a výstižně, aby byl jejich význam jednoznačný. Odpovědi k jednotlivým otázkám respondenti vybírali křížkem, případně pro upřesnění nebo rozšíření odpovědi byl k dispozici volný prostor pro vyjádření.

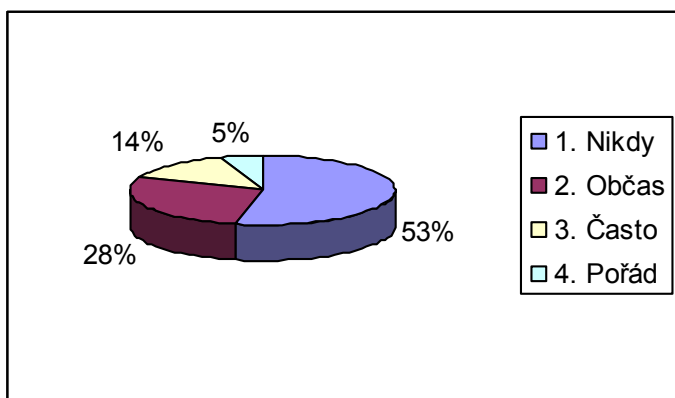
### Zpracování výsledků, tabulky, grafické znázornění

Na následujících stránkách jsou zpracovány výsledky dotazníkového šetření. Údaje jsou rozděleny dle jednotlivých otázek uvedených v předkládaném dotazníku, zjištěné závěry jsou zpracovány v krátkých charakteristikách, numerické hodnoty jsou začleněny do přiložených tabulek. Pro lepší orientaci a představivost jsou pomocí uvedených tabulek vytvořeny grafické přehledy, které jsou také součástí výzkumné části.

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

Tabulka 6. Výsledky otázky: Jezdíš v jarních, letních, či podzimních měsících do školy na kole?

1.	Nikdy	73	53,3 %
2.	Občas	38	27,7 %
3.	Často	19	13,9 %
4.	Pořád	7	5,1 %



Obrázek 2. Vyhodnocení otázky: Jezdíš v jarních, letních či podzimních měsících do školy na kole?

Na otázku, zda jezdí respondenti v jarních, letních či podzimních měsících na kole do školy, odpovědělo z celkového počtu 137 respondentů:

- nikdy v těchto měsících nejedí 73 žáků - což tvoří 53,3 %
- občas jezdí 38 - představují 27,7 %
- často využívá kolo 19 respondentů - činí 13,9 %
- stále jezdí na kole 7 žáků z celkového počtu 137, zahrnují 5,1 %

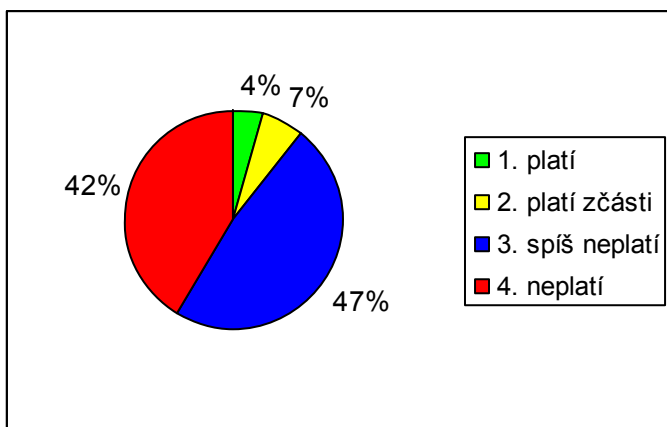
Celkově lze říci, že v menší či větší míře využívá kolo k cestování na do školy podstatná část respondentů, celkem 64 z celkového počtu 137. 73 žáků nikdy nejedí do školy na kole.

V následující části dotazníku budou kladeny doplňující otázky A - G zjišťující, z jakého důvodu respondenti na kole do školy nejedí nebo jezdí pouze v omezené míře. Cílem je zachytit a vyhodnotit danou skutečnost.

#### A. Jezdit na kole tě nebaví?

Tabulka 7. Výsledky otázky: Jezdit na kole Tě nebaví?

1.	platí	6	4,4 %
2.	platí zčásti	9	6,6 %
3.	spíš neplatí	65	47,4 %
4.	neplatí	57	41,6 %



Obrázek 3. Vyhodnocení otázky: Jízda na kole tě nebaví ?

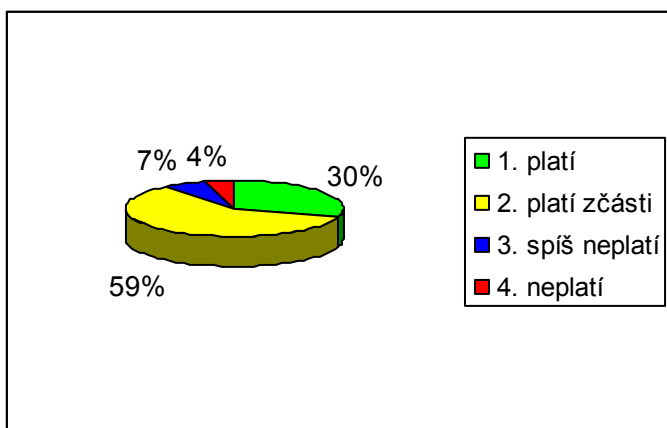
Dle tabulkového znázornění je zjevné, že jízda na kole nebaví 6 respondentů, kteří tvoří 4,4 %. Tento vztah k jízdě na kole zčásti platí pro 9 žáků - představují 6,6 %. Situace, kdy jízda na kole je pro respondenta nezábavná spíše neplatí pro 65 žáků - v procentech tato hodnota činí 47,4 %. Neplatí pro 57 respondentů - kteří tvoří 41,6 %.

Celkově lze otázku - „jezdít na kole tě nebaví a z toho důvodu nejezdíš na kole nebo jen v omezené míře“, shrnout dle odpovědí respondentů následovně: pro 15 žáků tento vztah ve větší či menší míře platí, pro 122 respondentů spíše a absolutně neplatí.

## B. Cesta je nebezpečná kvůli autům?

Tabulka 8. Výsledky otázky: Cesta je nebezpečná kvůli autům?

1.	platí	41	29,9 %
2.	platí zčásti	81	59,1 %
3.	spíše neplatí	9	6,6 %
4.	neplatí	6	4,4 %



Obrázek 4. Vyhodnocení otázky: Cesta je nebezpečná kvůli autům?

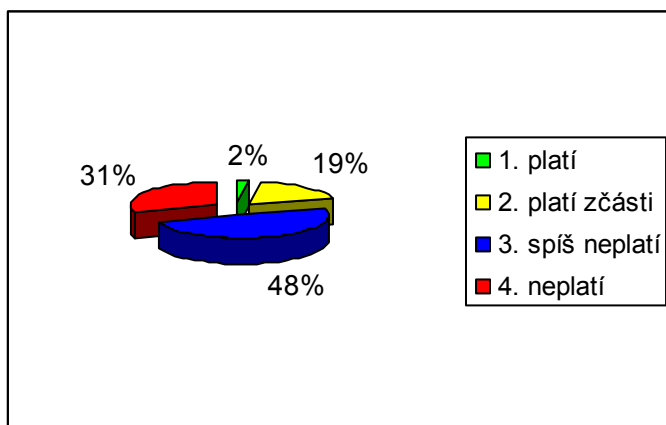
Na otázku, zda je cesta nebezpečná kvůli autům a z toho důvodu využívají žáci pouze v omezené míře jízdní kolo k dopravě, odpovědělo 41 respondentů - 29,9 % že tento vztah platí, 81 označilo, že platí zčásti - představují 59,1 %, spíše neplatí pro 9, procentuálně znázorňují 6,6 % a neplatí pro 6 žáků, kteří činí 4,4 %.

Celkově lze vyhodnotit tuto otázku tak, že pro 122 respondentů ze 137 je cesta ve větší či menší míře nebezpečná kvůli autům, což představuje zásadní příčinu nevyužívání jízdního kola.

### C. Kolo není po dobu školy kde dobře uložit?

Tabulka 9. Výsledky otázky: Kolo není po dobu školy kde dobře uložit?

1.	platí	3	2,1 %
2.	platí zčásti	26	19 %
3.	spíše neplatí	66	48,2 %
4.	neplatí	42	30,7 %



Obrázek 5. Vyhodnocení otázky: Kolo není po dobu školy kde dobře uložit?

Dle tabulkového a grafického znázornění lze říci, že na otázku, zda kolo není po dobu školy kde dobře uložit, odpověděli 3 žáci platností tohoto tvrzení - tvoří 2,1 %. Platí zčásti pro 26 respondentů - 19 %, spíše neplatí pro 66 - představují 48,2 % a neplatí pro 42 respondentů - tvoří 30,7 %.

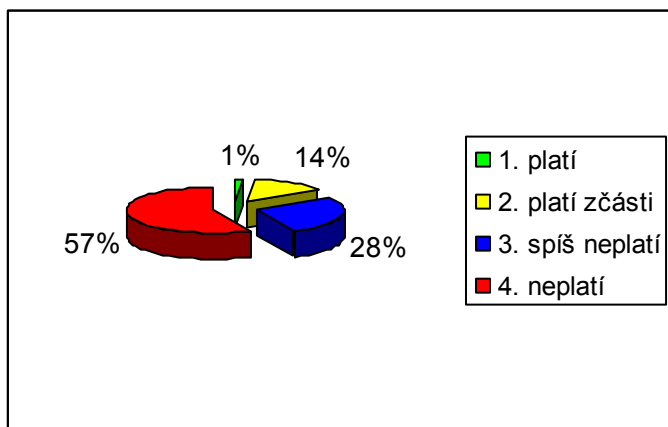
Závěrem lze uvést, že podmínky pro zabezpečení kola jsou pro 108 respondentů dostačující. Pro zbývajících 29 se může jednat o důvod nevyužívání jízdního kola k dopravě.



#### D. Není kde se po jízdě převléct?

Tabulka 10. Výsledky otázky: Není kde se po jízdě převléct?

1.	platí	2	1,5 %
2.	platí zčásti	19	13,9 %
3.	spíše neplatí	38	27,7 %
4.	neplatí	78	56,9 %



Obrázek 6. Vyhodnocení otázky: Není kde se po jízdě převléct?

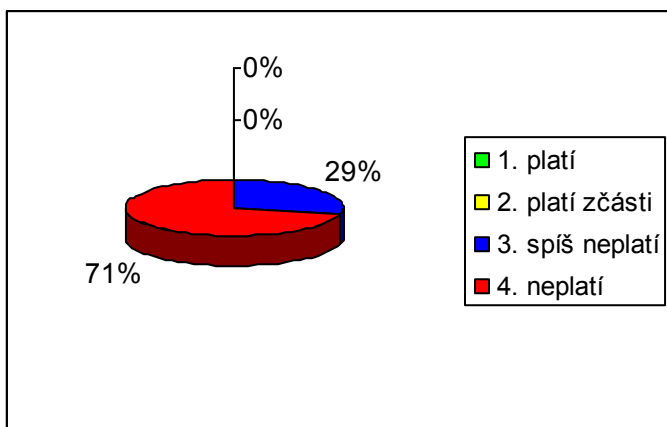
Na otázku, zda není kde se po jízdě převléci, 2 z celkového počtu 137 respondentů odpovědělo, že tento vztah platí - jedná se o 1,5 %. Platí zčásti pro 19 - tvoří 13,9 %. Spíše neplatí pro 38 žáků - zaujímají 27,7 % a neplatí pro 78, kteří činí 56,9 %.

Celkově lze tuto otázku vyhodnotit tak, že 21 respondentů ze 137 nemá dostatečné podmínky zabezpečující možnost převlečení se po jízdě, což může být příčinou nevyužití kola k dopravě těmito žáky. Pro zbývajících 116 žáků tento vztah neplatí.

#### E. Necítil/a by ses dobře před spolužáky nebo učiteli?

Tabulka 11. Výsledky otázky: Necítil/a by ses dobře před spolužáky nebo učiteli?

1.	platí	0	0 %
2.	platí zčásti	0	0 %
3.	spíše neplatí	40	29,2 %
4.	neplatí	97	70,8 %



Obrázek 7. Vyhodnocení otázky: Necítil/a by ses dobře před spolužáky nebo učiteli?

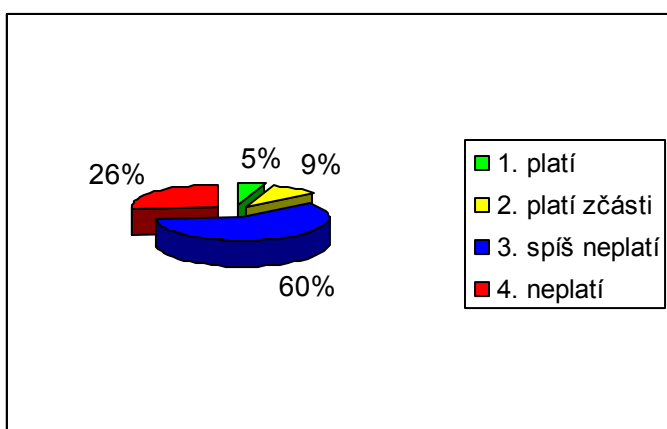
Otázka, zda respondenti nejezdí na kole nebo jen v malé míře z důvodu, že by se necítily dobře před spolužáky nebo učiteli, je pro 40 respondentů tvořících 29,2 % spíše neplatná. Neplatí pro 97 ze 137 žáků, kteří činí 70,8 %.

Závěrem lze uvést, že v této otázce nebyly využity volby potvrzující dané tvrzení, což znamená, že příčina nízkého využívání jízdního kola není zapříčiněna studem před žáky či učiteli.

#### F. Víc tě baví jezdit autobusem nebo vlakem?

Tabulka 12. Výsledky otázky: Víc tě baví jezdit autobusem nebo vlakem?

1.	platí	7	5,1 %
2.	platí zčásti	12	8,8 %
3.	spíš neplatí	82	59,9 %
4.	neplatí	36	26,2 %



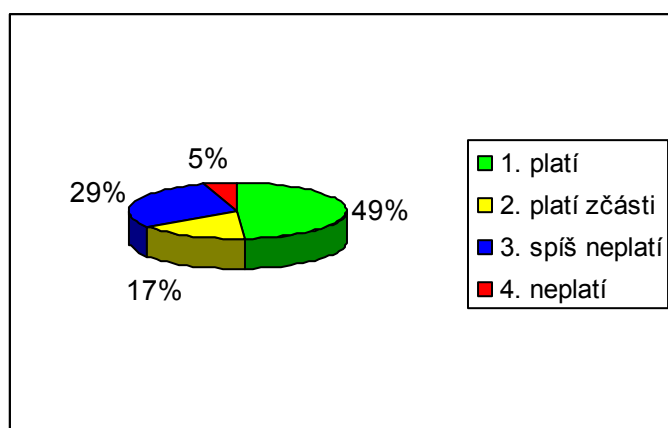
Obrázek 8. Vyhodnocení otázky: Víc tě baví jezdit autobusem nebo vlakem?

Při zhodnocení otázky, zda více baví respondenta jezdit autobusem nebo vlakem, bylo zjištěno, že toto tvrzení je platné pro 7 žáků - představují 5,1 %, platí zčásti pro 12 respondentů - tvoří 8,8 %, spíše neplatí pro 82 respondentů - zaujímají 59,9 % a neplatí pro 36 - tato hodnota činí 26,2 %. Z výsledku lze usoudit, že atraktivnost autobusové či vlakové dopravy pro 19 žáků ze 137 může být příčinou omezeného využití jízdního kola k osobní přepravě.

### G. Je ti příjemnější svézt se s někým z rodičů autem?

Tabulka 13. Výsledky otázky: Je ti příjemnější svézt se s někým z rodičů autem?

1.	platí	67	48,9 %
2.	platí zčásti	23	16,8 %
3.	spíše neplatí	40	29,2 %
4.	neplatí	7	5,1 %



Obrázek 9. Vyhodnocení otázky: Je ti příjemnější svézt se s někým z rodičů autem?

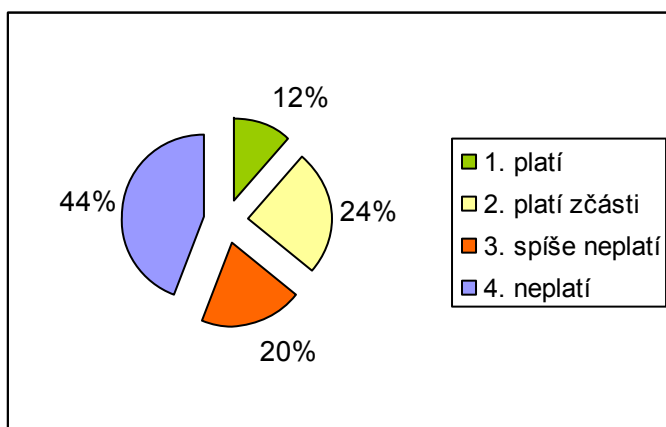
Na otázku, zda respondenti nejedí na kole nebo jen málokdy, protože je pro ně příjemnější svezení s rodiči autem, odpovědělo 67 žáků, kteří tvoří 48,9 % platností tohoto tvrzení. Tento vztah platí pouze zčásti pro 23 žáků, jejichž počet představuje 16,8 %, spíše neplatí pro 40 z celkového počtu 137 respondentů - jedná se o 29,2 % a neplatí pro 7 - což je 5,1 %.

Závěrem lze říci, že pohodlnost automobilové dopravy ve společnosti rodičů může být příčinou omezeného využívání jízdního kola u 90 respondentů.

## H. Máš to na kolo moc blízko nebo moc daleko?

Tabulka 14. Výsledky otázky: Máš to na kolo moc blízko nebo moc daleko?

1.	Platí	16	11,7 %
2.	platí zčásti	33	24,1 %
3.	spíše neplatí	27	19,7 %
4.	neplatí	61	44,5 %



Obrázek 10. Vyhodnocení otázky: Máš to na kole moc blízko nebo moc daleko?

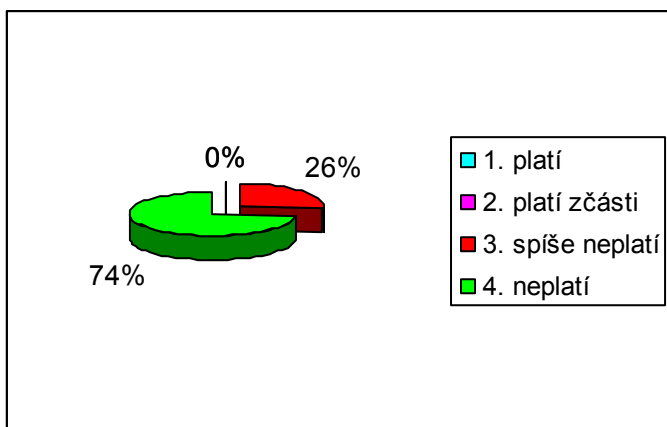
Při zhodnocení otázky, zda vzdálenost na využití jízdního kola pro jednotlivé respondenty je moc krátká nebo dlouhá, bylo zjištěno, že dané tvrzení je platné pro 16 respondentů - kteří tvoří 11,7 %, zčásti platí pro 33 žáků, což činí 24,1 %, spíše neplatí pro 27, kteří představují 19,7 % a neplatí pro 61 respondentů ze 137, kteří zaujímají 44,5%.

Závěrem lze říci, že příliš malá či velká vzdálenost může být příčinou nevyužití jízdního kola k osobní dopravě u 49 respondentů.

## CH. Cesta je nudná?

Tabulka 15. Výsledky otázky: Cesta je nudná?

1.	Platí	0	0 %
2.	platí zčásti	0	0 %
3.	spíše neplatí	36	26,3 %
4.	neplatí	101	73,7 %



Obrázek 11. Vyhodnocení otázky: Cesta je nudná?

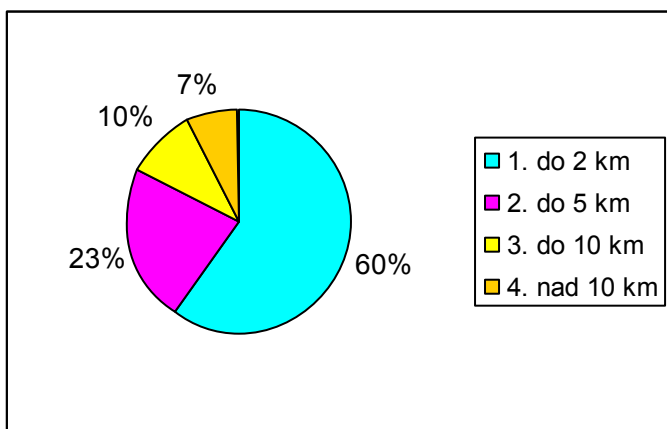
Na otázku, zda respondenti méně využívají jízdní kolo z důvodu nudné cesty, odpovědělo 36 žáků ze 137, že tento vztah spíše neplatí, zbývajících 101 uvedlo, že dané tvrzení je neplatné. Volba platnosti či částečné platnosti nebyla využita.

Závěrem lze říci, že cesta při jízdě na jízdním kole není pro respondenty nudná, tudíž se nejedná o příčinu vedoucí k nevyužívání jízdního kola k dopravě do škol.

## 11. Můžeš odhadnout zhruba vzdálenost v km?

Tabulka 16. Výsledky otázky: Můžeš odhadnout zhruba vzdálenost v km?

1.	do 2 km	82	59,9 %
2.	do 5 km	31	22,6 %
3.	do 10 km	14	10,2 %
4.	nad 10 km	10	7,3 %



Obrázek 12. Vyhodnocení otázky: Můžeš odhadnout zhruba vzdálenost v km?

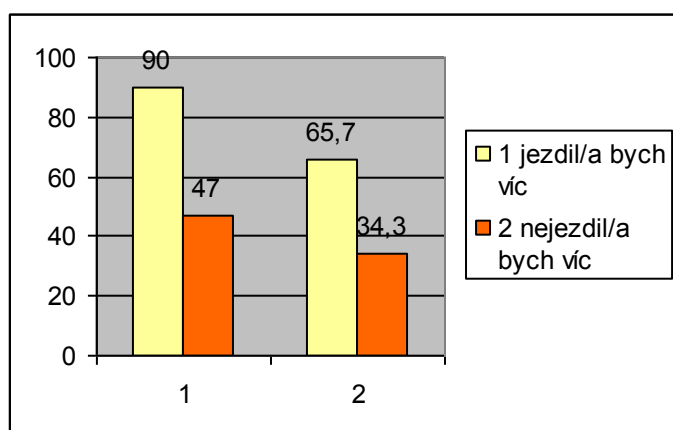
Respondenti uvedli, že maximální vzdálenost od místa bydliště ke škole činí nad 10 km u 10 žáků ze 137, kteří tvoří 7,3 %. Do vzdálenosti 10 km bydlí 14 žáků, jedná se o 10,2 %, do 5 km se vyskytuje 31 respondentů, kteří zahrnují 22,6 % a do 2 km bydlí 82 žáků, kteří představují 59,9 %.

**V následující části dotazníku respondenti měli za úkol zakroužkovat variantu, která by pro ně nejspíše platila, kdyby....:**

### **I. Jízda byla zábavnější...**

Tabulka 17. Výsledky otázky: Kdyby jízda byla zábavnější, jezdil/a či nejezdil/a bys víc ?

1	jezdil/a bych víc	90	65,7 %
2	nejezdil/a bych víc	47	34,3 %



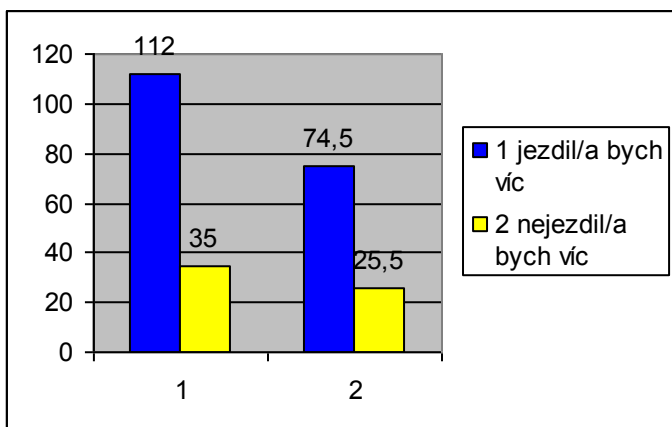
Obrázek 13. Vyhodnocení otázky: Kdyby jízda byla zábavnější, jezdil/a či nejezdil/a bys víc?

90 respondentů z celkového počtu 137 odpovědělo na otázku - Kdyby jízda byla zábavnější, jezdil/a bys víc, což představuje 65,7%. 47 respondentů z dotázaných by nejezdilo více na kole, představují 34,3 %.

### **J. Cesta byla bezpečnější...**

Tabulka 18. Výsledky otázky: Kdyby cesta byla bezpečnější, jezdil/a či nejezdil/a bys víc?

1	jezdil/a bych víc	112	74,5 %
2	nejezdil/a bych víc	35	25,5 %



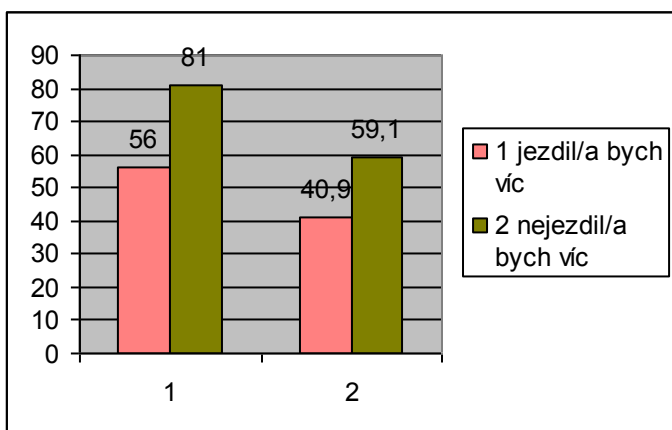
Obrázek 14. Vyhodnocení otázky: Kdyby cesta byla bezpečnější, jezdil/a či nejedil/a bys víc?

Kdyby cesta byla bezpečnější, jezdilo by na kole více 112 respondentů, kteří tvoří 74,5 %. 35 ze 137 by více nejedili. Představují 25,5 %.

#### K. Bylo kolo kde dobře uložit...

Tabulka 19. Výsledky otázky: Kdyby bylo kolo kde dobře uložit, jezdil/a či nejedila/a bys víc?

1	jezdil/a bych víc	56	40,9 %
2	nejedil/a bych víc	81	59,1 %



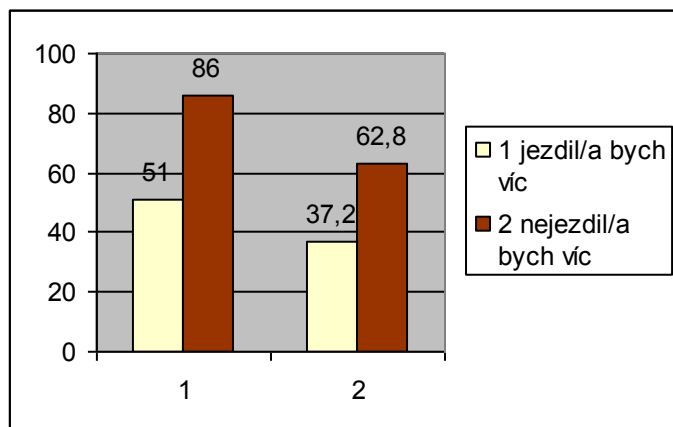
Obrázek 15. Vyhodnocení otázky: Kdyby bylo kolo kde dobře uložit, jezdil/a či nejedil/a bys víc?

56 respondentů odpovědělo na otázku - Kdyby bylo kolo kde dobře uložit, jezdili by více. Jedná se o 40,9 %. Nejezdilo by více 81 respondentů, což je 59,1 %.

## L. Bylo kde se v pohodě převléct...

Tabulka 20. Výsledky otázky: Kdyby bylo kde se v pohodě převléct, jezdil/a či nejezdil/a bys víc?

1	jezdil/a bych víc	51	37,2 %
2	nejezdil/a bych víc	86	62,8 %



Obrázek 16. Vyhodnocení otázky: Kdyby bylo kde se v pohodě převléct, jezdil/a či nejezdil/a bys víc?

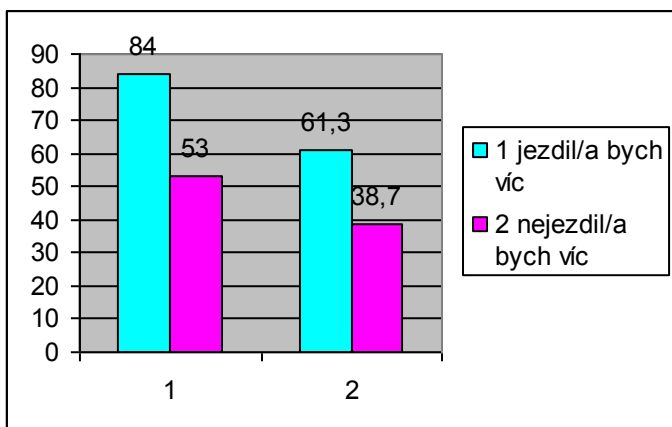
51 respondentů by jezdilo na kole více, kdyby bylo více možností kde se po jízdě převléci. Tvoří 37,2 % z celkového počtu 137 respondentů, z nichž zbylá část 62,8 % odpovědělo na tuto otázku záporně. Jedná se o 86 respondentů.

## M. Jezdilo víc spolužáků a třeba i učitelé...

Tabulka 21. Výsledky otázky: Kdyby jezdilo víc spolužáků a třeba i učitelé, jezdil/a či nejezdil/a bys víc?

1	jezdil/a bych víc	84	61,3 %
2	Nejezdil/a bych víc	53	38,7 %





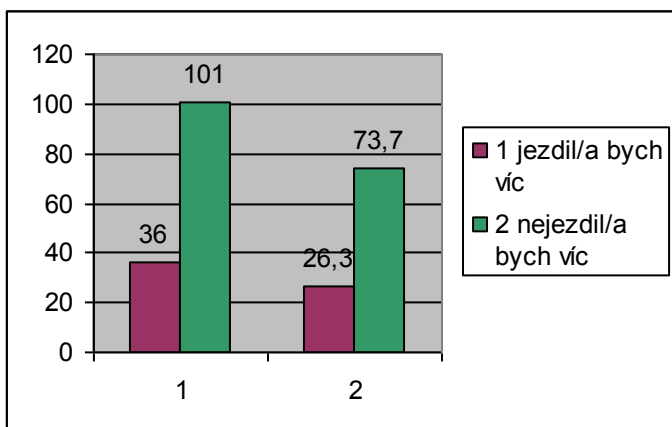
Obrázek 17. Vyhodnocení otázky: Kdyby jezdilo více spolužáků a třeba i učitelé, jezdil/a či nejedil/a bys víc?

Kdyby jezdilo více spolužáků, třeba i učitelé, jezdilo by 84 respondentů - 61,3 % více než doposud. 53 respondentů - 38,7 % by při splnění této podmínky nejedilo více než doposud.

#### N. Vzdálenost z mého domova do školy byla přiměřenější...

Tabulka 22. Výsledky otázky: Kdyby vzdálenost z mého domova do školy byla příjemnější, jezdil/a či nejedil/a bys víc?

1	jezdil/a bych víc	36	26,3 %
2	nejedil/a bych víc	101	73,7 %



Obrázek 18. Vyhodnocení otázky: Kdyby vzdálenost z mého domova do školy byla přiměřenější, jezdil/a či nejedil/a bys víc?

Pokud by byla vzdálenost do školy přiměřenější oproti současné vzdálenostní situaci, kterou žáci denně absolvují při cestě do školy, využívalo by k cestování kolo 36 respondentů více než doposud - 26,3 %. 101 respondentů - 73,7 % odpovědělo, že by nejedždilo více, ani kdyby vzdálenost z domova do školy byla přiměřenější než doposud.

V následující tabulce jsou zachyceny klíčové volby jednotlivých respondentů z celkového počtu 137 s cílem zobrazit a vyhodnotit varianty, které by musely platit, aby jednotliví žáci jezdili do školy častěji než doposud. Úkolem bylo vybrat z otázek I - N ty, které by musely současně platit, aby se četnost využití kola při cestě do školy zvýšila.

Tabulka 23. Zachycení klíčových podmínek jednotlivých respondentů z celkového počtu 137, které by musely platit, aby jednotliví žáci jezdili do školy častěji než doposud.

	I	J	K	L	M	N
1	+	+	+		+	
2	+	+		+	+	
3		+				
4	+	+		+	+	
5			+			+
6	+	+			+	
7		+			+	
8	+	+		+		
9			+		+	+
10	+	+		+	+	
11	+		+		+	
12	+	+	+	+	+	+
13		+				+
14	+	+		+	+	
15	+	+				
16		+	+			
17	+	+	+	+	+	+
18	+			+		
19		+	+		+	
20	+	+				
21	+		+	+	+	+
22	+	+		+	+	
23		+			+	
24	+	+				+
25	+	+	+	+	+	+
26		+			+	
27	+	+		+		
28	+	+			+	
29	+		+		+	
30		+		+	+	
31	+	+				
32	+	+	+		+	+
33	+	+		+		
34	+	+	+		+	
35		+		+	+	
36	+				+	
37	+	+	+	+		
38	+				+	
39		+	+			
40		+			+	
41	+	+	+	+		
42	+	+			+	+
43	+	+	+	+	+	+
44		+				
45	+	+	+		+	
46	+	+			+	

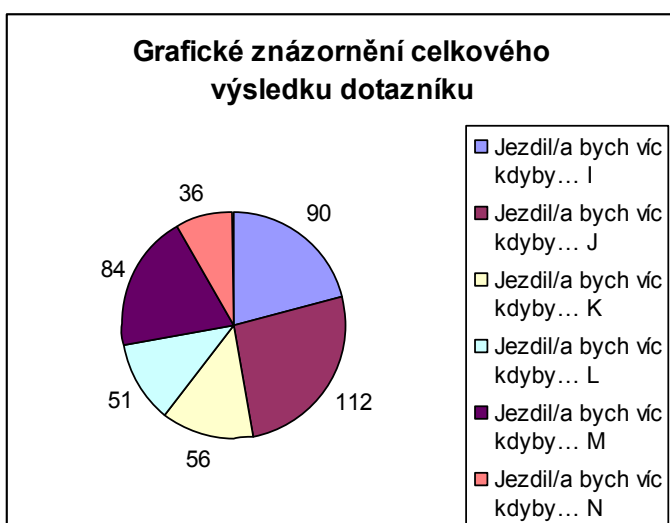
	I	J	K	L	M	N
47	+	+	+		+	
48	+		+	+		
49		+	+	+	+	
50	+	+				+
51		+	+		+	
52	+	+	+	+	+	+
53						+
54	+	+	+		+	
55		+		+		+
56	+	+			+	
57	+	+			+	+
58	+		+		+	
59	+	+				
60	+				+	
61	+	+	+			
62				+	+	+
63	+	+	+	+		
64		+				
65	+	+	+		+	
66		+				+
67	+	+	+	+	+	
68		+				
69				+	+	
70	+	+				
71		+	+		+	
72	+	+		+		
73		+	+		+	+
74	+	+			+	
75	+	+		+		+
76	+	+			+	+
77			+			
78	+	+		+	+	
79	+	+		+		+
80	+	+			+	
81					+	
82	+	+	+	+	+	
83	+	+				
84	+				+	
85		+	+	+	+	+
86	+	+			+	
87		+	+	+		
88	+	+			+	
89		+	+	+		
90	+	+			+	
91			+	+	+	
92	+	+			+	

	I	J	K	L	M	N
93	+	+	+		+	
94	+	+				
95			+	+	+	
96	+	+				+
97	+				+	
98	+	+	+	+		
99		+	+	+	+	+
100		+				
101	+	+	+			
102		+			+	
103	+		+		+	
104	+	+		+		
105		+			+	+
106	+	+			+	+
107		+	+	+		
108	+	+			+	
109	+	+				
110		+				
111			+	+	+	
112	+	+			+	
113		+	+			+
114	+	+		+	+	

	I	J	K	L	M	N
115	+	+			+	+
116		+	+	+	+	+
117	+	+				+
118	+	+			+	
119	+		+	+		
120		+			+	+
121	+	+	+	+		
122	+	+			+	
123	+	+	+	+	+	+
124		+				
125	+				+	+
126	+	+	+	+	+	
127		+	+	+		
128	+	+	+	+	+	+
129	+					
130	+	+				
131					+	
132	+	+	+	+	+	+
133		+				
134	+	+	+		+	
135	+	+		+		
136		+	+		+	
137	+	+			+	+

Tabulka 24. Zobrazení celkových výsledků, které by musely platit, aby žáci jezdili do školy častěji než doposud.

	I	J	K	L	M	N
<b>Jezdil/a bych víc, kdyby</b>	90x	112x	56x	51x	84x	36x



Obrázek 19. Zobrazení celkových výsledků, které by musely platit, aby žáci jezdili do školy častěji než doposud.

K tomu, aby se zvýšilo využívání kola při cestování do škol žáky ze Základní školy Nábřežní a Základní školy Lipová - lázně, již se účastnili dotazníkového šetření, kdy celkový počet odevzdaných a správně vyplněných anonymních dotazníků představuje 137, musely by platit následující podmínky:

- 90 žáků z celkového počtu 137 uvedlo, pokud by byla jízda zábavnější, jezdili by více
- pokud by byla cesta bezpečnější, 112 ze 137 by jezdilo více než doposud
- 56 respondentů ze 137 by využívalo více kolo při cestování do školy, kdyby byla zajištěna lepší možnost k uložení kola než doposud
- 51 žáků z počtu 137 by zvýšilo četnost využití kola, pokud by byly zajištěny lepší možnosti, kde se po jízdě převléci
- pokud by začalo jezdit na kole více spolužáků a mezi nimi i učitelé, motivováno by bylo 84 žáků z celkového počtu 137 k frekventovanějšímu využití kola při cestování
- v případě přijatelnější vzdálenosti z domova jednotlivých respondentů do školy by využívalo kolo k dopravě 36 žáků z celkového počtu 137 více než doposud

### **6.1 Vyhodnocení výzkumných otázek**

Odpověď na výzkumnou otázku číslo 1: Jaký počet žáků ze 7. a 8. tříd ze Základní školy Nábřežní a Základní školy Lipová - lázně využívá k cestování do školy jízdní kola?

Dle tabulky 6 a obrázku 2 bylo zjištěno, že z počtu 137 žáků, kteří navštěvují Základní školu Nábřežní a Základní školu Lipová - lázně, převažuje počet žáků, kteří nejezdí v jarních, letních či podzimních měsících na jízdním kole. Procentuálně se jedná o skupinu tvořící 53,3 %, kdy toto číslo představuje 73 anonymně vyplněných dotazníků. Pouze občas jezdí 38 respondentů, kteří tvoří 27,7 % z celkového počtu zkoumaného vzorku. Častější frekvenci v užívání jízdního kola má 13,9 % z dotazovaných, kdy toto číslo představuje 19 žáků. Stále na jízdním kole jezdí 7 respondentů ze 137. Tvoří 5,1 %.

Odpověď na výzkumnou otázku číslo 2: *Jaká je míra jednotlivých faktorů, majících vliv na používání jízdního kola při dopravě žáků na kole do školy?*

Dle tabulky 7 a obrázku 3 bylo zjištěno, že ovlivňujícím faktorem pro 15 žáků je nepřilíš zábavná jízda na kole. Představují 11 %. Dle tabulky 8 a obrázku 4 nedostatečná bezpečnost na cestách ovlivňuje 122 žáků, procentuálně se jedná o 89 %. Tabulka 9 spolu s obrázkem 5 zachycuje nedostatečné podmínky pro uložení kola pro 29 žáků, což činí 21,1%. Tabulka 10 a obrázek 6 zobrazuje nedostatečnou možnost převléknutí po jízdě, která má vliv na 21 respondentů, tj. 15,4 %. Tabulka 12 s obrázkem 8 značí pozitivnější vztah respondenta k jízdě autobusovou či vlakovou dopravou. Jedná se o 19 respondentů, tj. 13,9 %. Tabulka 13 a obrázek 9 značí atraktivnost jízdy autem s rodiči pro 90 oslovených, tj. 65,7 % oproti jízdě na kole. Tabulka 14 spolu s obrázkem 10 značí vliv vzdálenosti bydliště od školy, která je ovlivňujícím faktorem pro 49 respondentů, procentuálně se jedná o 35,8 %.

Odpověď na výzkumnou otázku číslo 3: *Jaká kritéria musí být splněna, aby se zvýšil zájem žáků o využívání jízdního kola k dopravě do škol?*

Dle vyhodnocení tabulky 24 a obrázku 19 bylo zjištěno, že mezi základní předpoklady zvyšující zájem užívání jízdního kola k dopravě do škol patří na prvním místě zajištění bezpečnějšího provozu na pozemních komunikacích, kdy se s tímto tvrzení ztotožnilo 112 respondentů z celkového počtu 137. Na druhém místě by 90 žáků motivoval zajímavější způsob jízdy. Pro 84 respondentů by bylo zásadní pro zvýšení zájmu zapojení více spolužáků i samotných učitelů do cestování na jízdním kole. Méně zásadní, ale také motivující je pro 56 oslovených zajištění vhodnějších způsobů k zabezpečení jízdního kola po dobu vyučování. Další prostředek motivující k častějšímu využívání jízdního kola je pro 51 žáků poskytnutí přijatelnějších podmínek k převlékání po jízdě než doposud. Vhodná vzdálenost by měla vliv na zájem žáků u 36 respondentů.

## **6.2 Mapování zájmu o vybudování cyklotrasy mezi studenty**

V rámci zjišťování zájmu o budování nové cyklotrasy, která povede z Jeseníku na Bobrovník, byli osloveni studenti středních škol, které se nacházejí v blízkosti cyklotrasy, a to Gymnázia Jeseník a SOŠ a SOU strojírenské a stavební Jeseník. Bylo zjištěno, že o nové cyklotrase nejsou prozatím dostatečně informováni. Studenti, kteří dojíždějí do škol z obce Lipová - lázně a okolí, vybudování nové cyklotrasy vítají. V letních měsících řada z nich dojíždí za vzděláním na jízdních kolech, i když mají potíže s jejich uložením ve škole z důvodu nedostatku stojanů na zaparkování jízdních kol. Z rozhovoru však vyplynulo, že mnozí oslovení studenti by upřednostnili v rámci svého vzdělávání dopravu do školy na jízdních kolech po této cyklotrase před autobusem. Jako důvod uváděli, že by nebyli časově závislí na hromadné dopravě a ušetřili by nejen čas, který vynaloží čekáním na autobus a následnou jízdou, ale i nemalé finanční prostředky za tuto dopravu. Rovněž poukazovali na to, že novou cyklotrasu by využívali k jízdě na jízdních kolech i z hlediska své vlastní bezpečnosti a snížení rizika možných nehod. Oslovení studenti, kteří dojíždějí do školy z oblasti Šumperka, neměli o cyklotrasu zájem z důvodu značné vzdálenosti jejich domova od školy.

## **6.3 Odborný seminář**

Na základě provedeného dotazníkového výzkumu mapujícího faktory, které ovlivňují jízdu žáků na kolech do škol, byl zorganizován na Základní škole Nábřežní odborný seminář. Ten obsahoval dvě části: bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a poskytování první pomoci v případě dopravní nehody. Seminář byl realizován 28. 1. 2011 za přítomnosti pana Mgr. Glabazni, který tento seminář dále prezentoval v Jesenickém týdeníku (viz. příloha č.8), článek vyšel v úterý 1. 2. 2011.

## **6.4 Zdravotní příprava**

V rámci zvýšení bezpečnosti cyklistů v provozu na pozemních komunikacích byla na Základní škole Nábřežní provedena odborná prezentace zaměřená na poskytování první pomoci při zranění cyklisty jako účastníka silničního provozu nejen při dopravní nehodě způsobené střetem cyklisty s dopravním prostředkem, ale i při dalších zraněních způsobených vlastním provozem jízdního kola.

Odborného semináře se dne 28. 1. 2010 zúčastnili žáci 7. tříd v počtu 40. Třídy byly smíšené, v převyšujícím zastoupení dívek 21 oproti 19. chlapcům. Celý seminář probíhal místo předmětů občanské nauky a tělesné výchovy v délce trvání 135 minut, přičemž 45 minut bylo vyhrazeno bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a zbývajících 90 minut bylo věnováno zdravotní přípravě.

Při teoretickém výkladu zdravotní přípravy podpořené powerpointovou prezentací (viz. příloha č.9 na CD), jsem vycházela z teoretických poznatků a z upravených slidů vojenské první pomoci, které jsou prezentovány v rámci „Zdravotnického výcviku“ vojáků z povolání. Na tuto část navazovaly praktické ukázky s nácvikem kardiopulmonální resuscitace, technik zprůchodňujících a uvolňujících dýchací cesty, přikládání vakuových dlah a další, které prováděli samotní žáci za odborného dohledu. Průběh nácviku byl proložen osobními dojmy účastníků, kteří projevovali zájem o možnost osobního vyzkoušení zdravotnického materiálu v praxi, zejména je zaujal nácvik kardiopulmonální resuscitace za využití Little Anne. Žáci byli velice aktivní a zainteresovaní do činnosti, což bylo pro mě pozitivním přínosem a motivací do další spolupráce se ZŠ. V příloze č.8 jsou zdokumentovány fotografie praktického nácviku žáků Základní školy Nábřežní při poskytování neodkladné první pomoci z úrazových příčin.

## **6.5 Vyhodnocení videozáznamu**

Celý seminář byl zaznamenáván pro vlastní potřebu digitální kamerou na videozáznam za účelem vlastního posouzení úrovně přednášky. Po zhlédnutí záznamu byl zjištěn značný zájem žáků o řešení složitých dopravních situací, vyžadující soustředěnost a pozornost v návaznosti na rychlé rozhodování při řešení dopravních situacích v křižovatkách. V oblasti přednášené první pomoci byl zjištěn značný zájem o praktickou část, týkající se nácviku nepřímé srdeční masáže na Little Anne, technik uvolňujících dýchací cesty, ošetření krvácivých ran, přikládání dlah a stabilizované polohy. Z reakcí žáků na videozáznamu a jejich zájmu o praktický nácvik jsem si vzala ponaučení, že je nutné věnovat delší čas těmto ukázkám a nácviku. Celkově na seminář stanovilo vedení školy 3 vyučovací hodiny, z toho jedna hodina byla věnována bezpečnosti silničního provozu a dvě hodiny byly vyhrazeny pro oblast poskytování první pomoci z úrazových příčin, které byly z hlediska velkého zájmu o praktické ukázky nedostačující. V případě uskutečnění obdobných akcí je nutné žádat vedení školy o zvýšení časové kapacity.



## 6.6 Ohniskové interview – ohlédnutí za seminářem, přepis audiozáznamu

Dne 5. 2. 2011 byl proveden rozhovor s vybranými žáky sedmé třídy, kteří se zúčastnili odborného semináře, za účelem získání zpětné vazby.

### Přepis rozhovoru:

#### **Martina Voštová:**

Dobrý den, jmenuji se Martina Voštová, dnes povedu rozhovor s některými žáky sedmé třídy, kteří se zúčastnili odborného semináře. Konkrétně se jedná o Jitku, Kláru, Danielu a Petru.

#### Jakým způsobem byl pro vás seminář přínosný?

**Klára:** Hm, tak dozvěděli jsme se mnoho věcí třeba o těch přilbách na kolečkových bruslích, že jsem si myslela, že se musí nosit jako pořád a teďka jsem se dozvěděla, že vlastně ne, že to není povinný.

- úsměv

**Jitka:** Tak zopakovali jsme si věci které jsme zapomněli z nějakých ročníků, které jsme si měli znova zopakovat.

**Daniela:** Zopakovali jsme si třeba tu první pomoc, kterou jsme někteří zapomněli.

**Petra:** No a taky jsme si zopakovali ty křížovky, které už jako děcka už zapomněli, nějaké ty křížovky.

#### **Martina Voštová:**

#### Co pro vás mělo největší ponaučení?

**Klára:** Že máme jezdit opatrně, třeba se máme řídit podle těch značek, třeba máme...

- pohled na Jitku, přemýšlení

**Jitka:** Být opatrná na silnici a dbát o své zdraví.

**Daniela:** Jak máme jezdit na kole a že musíme být velmi opatrní.

**Petra:** Že musíme mít vybavení na kolo.

**Martina Vořtová:**

Zvýřil by se váš zájem o dopravu na jízdních kolech, kdyby byla zajiřtěna řádná bezpečnost silničního provozu?

**Klára:** Tak určitě, hmm.

**Jitka:** Tak na vyhrazených cestách.

**Daniela:** Tak ano, určitě, tak třeba kdyby ty motorky jezdily pomalejš.

**Petra:** Taky bych jezdila jako furt ,aji prostě furt bych jezdila.

**Martina Vořtová:**

Uměly byste poskytnout první pomoc při případném zranění na základě absolvované zdravotní přípravy?

**Klára:** Ano, ale jenom tu základní.

**Jitka:** Tak jenom ty základní, ale jenom některé.

**Daniela:** Tak spíš jenom to masáž srdce a to umělé dýchání, tak spíš to základní.

- úsměv

**Petra:** Já taky to základní.

**Martina Vořtová:**

Libilo by se vám zorganizování obdobných seminářů?

**Klára:** Tak jistě, kdyby to bylo poučné, tak proč ne.

**Jitka:** Tak ano, určitě je to pro ty některý lidi, jako pro ty některý žáky dobrý.

**Daniela:** A tak ano, tak někdy to můžem zapomenout, tak si to oživíme ještě.

**Petra:** No, já bych taky řekla, že jo, protože to je jako poučné hodně.

**Martina Vořtová:**

Děkuji vám za poskytnuté informace.

## 7 ZÁVĚRY

Veškeré základní údaje a informace uvedené v bakalářské práci byly získávány za pomoci sběru dat z odborných publikací, prověřených internetových zdrojů s využitím výzkumných metod a technik. Ve své práci jsem se zabývala přehledem teoretických východisek spojených s danou problematikou, kde jsem se zabývala otázkou pubescence, fyziologického vývoje, emočního vývoje, vztahu pubescenta s rodinou a vrstevnickou skupinou a v neposlední řadě vlivu rodiny na utváření pozitivního vztahu k vnímání volného času pubescenta. Dále jsem popsala životní styl a zabývala se otázkou motivace jako činitele pozitivního vnímání sportu mládeží. Podrobně jsem rozebrala cyklo dopravu a cykloturistiku, pravidla bezpečnosti provozu jízdních kol na pozemních komunikacích, důležité zásady pro cyklisty, doporučení Autoklubu ČR pro cyklisty se zaměřením na bezpečnou jízdu na jízdním kole. Rovněž jsem názorně popsala dopravní značení a jejich dělení se zaměřením na cyklistiku a kladla důraz na hlavní příčiny nehod cyklistů ve vztahu ke statistice Policie ČR v regionu Jeseník. Dále jsem rozebrala postup při zadávání veřejné zakázky a vybudování cyklotrasy Jeseník - Bobrovník, kde jsem uvedla jednotlivé úseky trasy i její specifické zvláštnosti ve vztahu k minulosti a současnosti města Jeseník.

Jako cíl bakalářské práce jsem si stanovila zmapovat faktory ovlivňující motivaci žáků a studentů k jízdě do škol na jízdním kole, zhodnotit tyto faktory a vytvořit předpoklady motivace v podobě odborného semináře, který bude směřovat k prohloubení zájmu této věkové kategorie o cyklistickou dopravu.

V první fázi jsem k dané problematice vytvořila výzkumné otázky a vytyčila úkoly práce a metodiku práce. Prostřednictvím sběru dat jsem zmapovala situaci v cyklistické dopravě žáků základních škol a studentů středních škol ve městě Jeseník s využitím dotazníkového šetření a průzkumu. V druhé fázi jsem zjištěné údaje vyhodnotila. V závěrečné fázi jsem po rozboru faktorů, které ovlivňují motivaci studentů a žáků k jízdě na kolech do školy, zmapovala zájem studentů o vybudování nové cyklotrasy Jeseník - Bobrovník. Následně jsem zrealizovala odborný seminář, se zaměřením na prevenci, bezpečnost silničního provozu a zdravotní přípravu. Cílem tohoto semináře bylo podnícení zájmu žáků o bezpečné cestování a ekologický provoz v Jeseníku, což bylo dále ověřováno na základě ohniskového interview provedeného s některými přítomnými žáky, s využitím přepisu audiozáznamu.

Mezi nejzávažnější příčiny dopravních nehod cyklistů dle statistiky Policie ČR patří nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy. Při následných dopravních nehodách má velký vliv na závažnost způsobeného zranění cyklisty i důležitý faktor, který se týká toho, zda má na hlavě ochrannou přilbu, či nikoliv.

Z provedeného dotazníkového šetření na Základní škole Jeseník ul. Nábřežní čp. 28/413 a Základní škole Lipová - lázně, bylo od žáků 7. a 8. tříd zjištěno a potvrzeno, že zájem ze strany žáků o dopravu na jízdním kole do školy i mimo ni je, avšak za předpokladu zvýšení jejich vlastní bezpečnosti v dopravním provozu a podpory samotných učitelů. Žáci poukázali na nedostatečné možnosti zajištění jízdních kol v areálu školy, což by v opačném případě podstatně snižovalo riziko jejich odcizení. Rovněž uváděli důležitý faktor týkající se nemožnosti převlékání se ve škole po samotné jízdě na kole, což má za následek větší využití autobusové dopravy. Budování nové cyklotrasy žáci hodnotili kladně, protože jízda po ní vede k posílení jejich bezpečnosti v silničním provozu.

Na základě dotazníkového šetření jsem zorganizovala odborný seminář zaměřený na prevenci se žáky 7. tříd ze ZŠ Jeseník, ul. Nábřežní, kde byla ve spolupráci s Policií ČR žákům vysvětlena základní silniční pravidla bezpečné jízdy na jízdních kolech s důrazem na jejich bezpečnost a zajištění jízdních kol před odcizením. Dále si zde žáci měli možnost oživit již naučené základy první pomoci a zejména si sami vyzkoušet, jak pomoci zraněnému účastníku silničního provozu při případné dopravní nehodě.

Veškerý děj byl zaznamenáván pro vlastní potřebu digitální kamerou na videozáznam, za účelem vlastního posouzení úrovně přednášky.

Pro získání zpětné vazby byl proveden tzv. focus group s některými účastníky semináře, který spočíval v získání uceleného pohledu na danou problematiku z pohledu zúčastněných žáků.

Oslovení studenti Gymnázia Jeseník a SOŠ a SOU strojírenského a stavebního Jeseník, kteří bydlí v sousedních obcích a dopravují se do školy autobusovou dopravou, mají o cyklistickou dopravu velký zájem nejen z hlediska využití času, který vynakládají na čekání příjezdu autobusu na zastávkách, ale i z hlediska ušetření nemalých finančních nákladů, které vynakládají sami nebo rodiče na dopravu. Vítají budování nové cyklotrasy Jeseník - Bobrovník, o které však ještě nebyli dostatečně informováni, protože výstavba bude probíhat během roku 2011.

Tento seminář, který měl mezi žáky velký ohlas a byl velice kladně hodnocen i přítomnými vyučujícími pedagogy, byl prezentován článkem v Jesenickém týdeníku (viz. příloha č.8), na jehož základě požádalo vedení základních škol v Javorníku a v Žulové o jeho opakování. Na základě vlastních zkušeností získaných provozováním cyklistiky s využitím a shrnutím získaných poznatků z odborné literatury, výzkumného šetření, rozhovorů s žáky a studenty, s pracovníky Městského úřadu Jeseník, mi bylo potvrzeno, že nejdůležitějším faktorem, který motivuje člověka k používání jízdních kol k jízdě, je především bezpečnost v silničním provozu. Její zajištění z velké části umožní v roce 2011 nově vybudovaná cyklotrasa Jeseník - Bobrovník. Bezpečná jízda na jízdních kolech dává motivaci k jejich používání nejen pro žáky a studenty všech typů škol, ale i pro širokou veřejnost, která využívá dopravu na jízdním kole za účelem dojíždění za dalším vzděláváním, prací, zábavou, rekreací a v neposlední řadě i k posílení vlastní fyzické kondice.

## 8 SOUHRN

Cílem, který jsem si vytyčila v bakalářské práci, bylo shromáždit veškeré dostupné informace, které by mi pomohly utvořit si ucelený obraz faktorů, které mají vliv na motivaci žáků a studentů používat k dopravě do školy jízdní kolo. Dále jsem si stanovila zmapovat tyto faktory, zhodnotit je, popsat a zaznamenat východiska, která by přispěla ke zvýšení zájmu o cyklistiku. Jako úkol jsem si zadala vytvořit předpoklady motivace v podobě odborného semináře, který bude směřovat k prohloubení zájmu této věkové kategorie o cyklistickou dopravu.

V práci jsem popsala teoretická východiska spojená s danou problematikou, popsala životní styl, motivaci a rozebrala cyklodopravu a cykloturistiku, zabývala se příčinami nehod cyklistů v regionu Jeseník statisticky vyjádřenou Policií ČR. Dále jsem rozebrala celkový postup při zadávání veřejné zakázky a vybudování nové cyklotrasy Jeseník - Bobrovník.

Na základě výsledku dotazníkového šetření uskutečněného se žáky 7. tříd ze ZŠ Jeseník, ul. Nábřežní, zaměřeného na mapování faktorů ovlivňujících motivaci žáků a studentů k jízdě do školy, jsem zjistila, že žáci mají zájem o tuto dopravu, avšak v případě, že bude zajištěna jejich vlastní bezpečnosti v dopravním provozu a budou podporováni ze strany svých učitelů. Poukázali na nedostatečné možnosti zajištění jízdních kol v areálu školy a nemožnost se převléknout po jízdě do školy. Budování nové cyklotrasy žáci hodnotili kladně s tím, že tato skutečnost by měla vliv na posílení bezpečnosti silničního provozu a tím by se i zvýšil jejich zájem o dopravu do školy na kolech. Dále jsem zorganizovala ve spolupráci s Policií ČR odborný seminář zaměřený na propagaci bezpečné jízdy na jízdních kolech a základy první pomoci, který byl rovněž prezentován článkem v Jeseníckém týdeníku, kde získal ohlas ze strany základních škol v Javorníku a v Žulové.

Pro získání zpětné vazby jsem uskutečnila s vybranými žáky této školy tzv. focus group a získala ucelený pohled na danou problematiku z pohledu zúčastněných žáků. Rovněž byli osloveni studenti Gymnázia Jeseník a SOŠ a SOU strojírenského a stavebního Jeseník, kteří bydlí v okolí Jeseníku, jaký názor mají na budování nové cyklotrasy Jeseník - Bobrovník, kdy se k trase vyjádřili kladně s tím, že by ji využívali k dopravě na kolech do školy a jako hlavní motivační důvod uváděli bezpečnost jízdy, úsporu finančních

prostředků vynaložených za dopravu na autobus a ušetření času stráveného čekáním na zastávkách.

Vlastním vyhodnocením prostudovaných a získaných informací a faktů bylo zjištěno, že jako nejdůležitější motivační faktor k používání jízdních kol žáky a studenty do škol je zajištění bezpečnosti silničního provozu, k čemuž přispívá výstavba nových cyklotras.

## 9 SUMMARY

The aim I set for this bachelor thesis, was to gather all available information, which could help me create a complex view to finding out the factors, that influence the student's motivation toward using a bicycle for transportation to school. Furthermore, I set to map these factors, evaluate them, describe and note steps, which would contribute to a higher interest in cycling. I accepted the task to create a basis for such motivation in the form of a professional lecture aiming toward a greater interest of this age group in cycling.

In this thesis I have described theoretical aspects of this matter, the lifestyle and motivation, analyzed cycling as a means of transport as well as tourism, concerned myself with the causes of traffic accidents of cyclists in the Jeseník region, stated in the statistics by the Police of the Czech Republic. Furthermore I analyzed the general method of awarding a public contract and construction of a new cycle track Jeseník – Bobrovník.

Based on the results of a questionnaire survey performed with 7th grade students of the Elementary school Jeseník, Nábřežní street, aimed on mapping the factors influencing the students' motivation toward cycling to school, I found out the students were interested in this means of transport, however only in case their safety in traffic is ensured and they are encouraged by their teachers. The students also pointed out the insufficient possibilities of securing their bicycles on school grounds and the inability to change their clothes after taking a bicycle to school. The construction of a new cycle track was found to be popular among said students, with the effect of strengthening the level of traffic safety and heightening their interest in cycling as a means of transportation to school. I also organized, in cooperation with the Police of the Czech Republic, a professional lecture aimed at safe bicycle riding and first-aid basics, which was also presented in an article in „Jesenický týdeník“, where it was accepted by other elementary schools in Javorník and Žulová.

In order to gain feed-back, I carried out a focus group discussion with selected students of this school, thus gaining a complex view of said matter from the standpoint of participating students. Students of Jeseník Secondary Grammar School and Engineering and Builder Secondary Professional School and Training Centre in Jeseník – Bobrovník, living in the vicinity of Jeseník were also approached, so as to gather their opinion on the construction of the new cycle track Jeseník - Bobrovník, which they commented on positively, stating they would use it for bicycle transport to school. Their main motivation



was a greater safety of the journey, reduction of expenses in comparison to taking the bus, as well as saving time wasted by waiting at bus stops.

The evaluation of gathered information and facts showed that the most important motivational factor in using bicycles by students as a means of transport to schools is ensuring traffic safety, which is greatly contributed to by the construction of new cycle tracks.

## 10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Armstrong, M. (1999). *Personální management*. Praha: Grada Publishing.
- Coakley, J. (1993). Sport and Socialization. *Exercise and Sport Science Reviews*, 21, 169-200.
- Čačka, O. (2000). *Psychologie duševního vývoje dětí a dospívajících s faktory optimalizace*. Brno: Nakladatelství Doplněk.
- Fischer, S. & Škoda, J. (2009). Sociální patologie, analýza příčin a možnosti ovlivňování *závažných sociálně patologických jevů*. Praha: Grada Publishing.
- Frömel, K. (2001). Tělesná výchova a sport v systému vzdělávání a výchovy v počátku tisíciletí. *Česká kinantropologie*, 1, 39-47.
- Glabazna, J. (2011). Připravili školáky na nástrahy v dopravě. *Jesenický týdeník*, 21(5), 3.
- Heller, J., Vodička, P. & Kinkorová, I. (2009). Aktivní životní styl a rekreační cyklistika: Zdravotní přínos a fyziologický profil cyklistů ve věku 11-66 let. *Česká kinantropologie*, 13 (3), 86-94.
- Hodaň, B. & Dohnal, T. (2008). *Rekreologie*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Hofbauer, B. (2004). *Děti, mládež a volný čas*. Praha: Portál.
- Homola, M. (1977). *Motivace lidského chování*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
- Charvát, M. (1993). Tělesná výchova na jednotlivých stupních škol a její podíl na utváření životního stylu studujících VŠ. In *Tělesná výchova a sport na školách všech stupňů*. Brno: Ped F MU, 44 - 48.
- Chovancová, M. (2007). *Sportovní činnost a tělesná výchova žáků středního školního věku*. Diplomová práce, Masarykova univerzita, Fakulta sportovních studií, Brno.
- Kohoutek, R. (2001). *Poznávání a utváření osobnosti*. Brno: Akademické nakladatelství Cerm.
- Klub českých turistů, rada značení. (2007). *Značení cyklotras*. Česká republika.
- Král, J. (2006). *Motivace žáků ZŠ ke sportovní pohybové aktivitě*. Bakalářská práce, Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Landa, P. (2005). *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing.
- Landa, P. & Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada Publishing.
- Medeková, H. (1999). *Biologická predispozícia a sociálna determinácia pohybových aktivit*. Bratislava: FTVS.
- Pávková a kol.(1999). *Pedagogika volného času*. Praha: Portál.

- Petřková, A. (1991). *Nástin ontogeneze dětství a dospívání*. Olomouc: rektorát Univerzity Palackého v Olomouci.
- Řepka, E. & Man, F. (2002). Flow a optimální prožitek ve sportu. In Hodaň, B.(2002). *Volný čas a jeho současné problémy*, 151-166. Olomouc: Hanex.
- Řepka, E. (2005). *Motivace žáků ve školní tělesné výchově*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- Říčan, P. (1989). *Cesta životem*. Praha.
- Říčan, P. (2010). *Psychologie osobnosti*. Praha: Grada Publishing.
- Sekot, A. (2003). *Sport a společnost*. Brno: Paido.
- Skeřil, M. & Čegan, P. (2003). *Cykloturistika pro všechny*. Ostrava: Montanex.
- Slepičková, I. (2000). *Sport a volný čas*. Praha: Karolinum.
- Svatoň, V. (2001). Tradiční a nové sporty a pohybové aktivity mládeže a dospělých. *Česká kinantropologie, 1*, 55-57.
- Teplý, Z. (1969). *Pohybová rekreace*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
- Vágnerová, M. (2005). *Vývojová psychologie I. Dětství a dospívání*. Praha: Karolinum.
- Vágnerová, M. & Valentová, L. (1994). *Psychický vývoj dítěte a jeho variabilita*. Praha: Karolinum.
- Vítková, P. (2007). *Volný čas a způsob jeho trávení u dětí staršího školního věku*. Bakalářská práce, Univerzita Tomáše Bati, Fakulta humanitních studií, Zlín.
- Vojtík, V., Machová, J. & Břicháček, V. (1990). *Poruchy vývoje dětí a mladistvých a jejich projevy v rodině a ve škole*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
- Zuzková, K. (2000). *Sociálně-psychologické aspekty športovania rodin*. Disertační práce, FTVŠ UK, Bratislava.

## Internetové zdroje

- Centrum dopravního výzkumu. (2010). *Druhy cyklistických tras*. Retrived 8.11.2010 from World Wide Web: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>
- iBESIP. (2010). Dopravní nehody cyklistů v roce 2009. Retrived 10. 4. 2011 from World Wide Web: [http://www.ibesip.cz/959\\_Dopravni-nehody-cyklistu-ve-roce-2009](http://www.ibesip.cz/959_Dopravni-nehody-cyklistu-ve-roce-2009).
- Klub českých turistů. (2010). *Systém cyklotras*. Retrived 26.11.2010 from World Wide Web:<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>
- Krnov. *Bezpečně na kole*. Retrived 19.11.2010 from World Wide Web: <http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/vybaveni-jizdnich-kol-rady.htm>

- Statistika Policie ČR. (2010) . *Dopravní nehodovost cyklistů za rok 2009 v Jeseníku*.  
Retrieved 15.12.2010 from World Wide Web: <http://sumpersky.rej.cz/clanky/statistika-dopravnich-nehod-za-rok-2009/hledano/statistika+dopravn%ED++nehodovosti/>
- Státní fond dopravní infrastruktury. (2010). *Majetkoprávní vypořádání akcí dotčených pozemků a objektů*. Retrieved 3.12.2010 from World Wide Web: <http://www.sfdi.cz/CZ/cyklisticke-stezky.php>
- Státní fond dopravní infrastruktury. (2010). *Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2011*. Retrieved 3.12.2010 from World Wide Web: <http://www.sfdi.cz/CZ/cyklisticke-stezky.php>
- Státní fond dopravní infrastruktury. (2010). *Průvodní list k žádosti o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI pro rok 2011*. Retrieved 3.12.2010 from World Wide Web: <http://www.sfdi.cz/CZ/cyklisticke-stezky.php>
- Výběrové řízení k ČOV Velké Opatovice. (2009). *Výzva k podání nabídky a k prokázání splnění kvalifikace pro zakázku malého rozsahu*. Retrieved 11.11.2010 from World Wide Web: <http://www.velkeopatovice.cz/vyberove-rizeni-na-zpracovatele-zadavaci-projektove-dokumentace-pro-vyberove-rizeni-dodavatele-stavby-rekonstrukce-a-intenzifikace-cov-velke-opatovice>.
- Zákon o veřejných zakázkách č. 137/2006 Sb. (2008). *Hlava IV: Zadávací dokumentace a technické podmínky*. Retrieved 3.12.2010 from World Wide Web: <http://www.verejna-zakazka.cz/zakon>.
- Zákon č. 361/2000 Sb. (2000). *O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů., Hlava II: Provoz na pozemních komunikacích., Díl 4: Úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, Oddíl 1: Úprava provozu na pozemních komunikacích*. Retrieved 7.12.2010 from World Wide Web: <http://business.center.cz/business/pravo/zakon/silnicni-provoz/>
- Zákon č. 361/2000 Sb. (2000). *O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v § 57-58 – Jízda na jízdním kole*. Retrieved 7.12.2010 from World Wide Web: <http://business.center.cz/business/pravo/zakon/silnicni-provoz/>

## Zdroje k prezentaci přiložené na CD

Bydžovský, J. (2004). *První pomoc*. Praha: Grada publishing.

Štěpánek, K., Pleskot, R. a kol. (2009). *První pomoc zážitkem*. Brno: Computer Press.

Žák, M. & Matoušek, R. (2009). *První pomoc v polních podmínkách*. Hradec Králové: Fakulta vojenského zdravotnictví Univerzity obrany.

## Internetové zdroje

Česká resuscitační rada . *Algoritmus základní neodkladné resuscitace*. Retrived 23. 12. 2010 Word Wide Web: [http://www.resuscitace.cz/?page\\_id=42](http://www.resuscitace.cz/?page_id=42)

Hasiči Prosiměřice. *Zlomeniny*. Retrived 22.12.2010 from World Wide Web: [http://www.jsdh-prosimerice.wz.cz/\\_zlomeniny\\_-\\_kopirovat.html](http://www.jsdh-prosimerice.wz.cz/_zlomeniny_-_kopirovat.html)

První pomoc. (2008). *Krvácení - tlakové body na těle*. Retrived 17.12.2010 from World Wide Web: <http://gebymaruska.blog.cz>

První pomoc. (2006). *Resuscitace - úder mezi lopatky, Heimlichův manévr*. Retrived 17.12.2010 from World Wide Web: <http://www.prvni-pomoc.com/view.php?cislocclanku=2006120007>

## 11 PŘÍLOHY

Seznam příloh:

<b>Příloha č. 1:</b> Dotazník .....	88
<b>Příloha č. 2:</b> Státní fond dopravní infrastruktury - rozhodnutí ředitele 10/2010 .....	90
<b>Příloha č. 3:</b> Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2011 .....	91
<b>Příloha č. 4:</b> Průvodní list k žádosti o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI pro rok 2011 na výstavbu a údržbu cyklistických stezek .....	100
<b>Příloha č. 5:</b> Majetkoprávní vypořádání akcí dotčených pozemků a objektů.....	102
<b>Příloha č. 6:</b> Souhlas rodičů s natáčením, focením odborného semináře .....	103
<b>Příloha č. 7:</b> Fotografie z odborného semináře .....	104
<b>Příloha č. 8:</b> Jesenický týdeník - prezentace odborného semináře v článku: „Připravili školáky na nástrahy v dopravě“ .....	105
<b>Příloha č. 9:</b> Harmonogram první pomoci .....	105

## Příloha č. 1: Dotazník

**Milá zákyně, milý žáku,**

v rámci sběru dat pro svou bakalářskou práci bych tě ráda poprosila 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. *platí platí z části spíš neplatí neplatí*

b) Cesta je nebezpečná kvůli autům. *platí platí z části spíš neplatí neplatí*

c) Kolo není po dobu školy

kde dobře uložit. *platí platí z části spíš neplatí neplatí*

d) Není kde se po jízdě převléct. *platí platí z části spíš neplatí neplatí*

e) Necítil/a by ses dobře

před spolužáky nebo učiteli. *platí platí z části spíš neplatí neplatí*

f) Víc tě baví jezdit

autobusem nebo vlakem. *platí platí z části spíš neplatí neplatí*

g) Je ti příjemnější svézt se

s někým s rodičů autem. *platí platí z části spíš neplatí neplatí*

h) Máš to na kolo moc blízko *platí platí z části spíš neplatí neplatí*

nebo moc daleko.

g) Cesta je nudná *platí platí z části spíš neplatí neplatí*

Můžeš odhadnout zhruba vzdálenost v km?

Zakroužkuj prosím variantu, která by pro tebe nejspíš platila:

**Kdyby...**

i) jízda byla zábavnější,

*jezdil/a bych víc.*

*nejezdil/a bych víc.*

j) cesta byla bezpečnější,

*jezdil/a bych víc.*

*nejezdil/a bych víc.*

k) bylo kolo kde dobře uložit,

*jezdil/a bych víc.*

*nejezdil/a bych víc.*

l) bylo kde se v pohodě převléct,

*jezdil/a bych víc.*

*nejezdil/a bych víc.*

m) jezdilo víc spolužáků a třeba i učitelé,

*jezdil/a bych víc.*

*nejezdil/a bych víc.*

n) 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 i -n, které by musely platit současně, abys jezdil/a více)

**Děkuji za vyplnění!!!**



**Příloha č. 2:** Státní fond dopravní infrastruktury – rozhodnutí ředitele 10/2010  
(<http://www.sfdi.cz/CZ/cyklisticke-stezky.php>)



**Ing. Gustav Slamečka, MBA**  
ředitel SFDI



**Rozhodnutí ředitele číslo: 10/2010**

**Č.j. : 5380/2010**

**O vydání Pravidel pro poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace pro rok 2011 a Pravidel pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2011**

Na základě usnesení Výboru Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) č. 813 ze dne 25.10.2010

**s účinností od 1.1.2011**

**I. vydávám**

- jako Přílohu č. 1 k tomuto Rozhodnutí „Pravidla pro poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace pro rok 2011“
- jako Přílohu č. 2 k tomuto Rozhodnutí „Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2011“

**II. ukládám**

- **všem vedoucím zaměstnancům**, aby v rámci své působnosti prokazatelně seznámili s tímto Rozhodnutím podřízené zaměstnance a zaměstnance nově nastupující do pracovního poměru k SFDI.
- **náměstkovi sekce realizace zdrojů**
  - zajistit zveřejnění „Pravidel“ na internetových stránkách SFDI  
Termín: 10.11.2010
  - zajistit rozeslání „Pravidel“ na všechny krajské úřady, statutární města a těm, kteří o „Pravidla“ požádají  
Termín: 15.11.2010
  - zajistit jmenování členů Hodnotitelských komisí podle Výborem SFDI schválených návrhů  
Termín: 28.2.2011

**Příloha č. 3:** Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2011 (<http://www.sfdi.cz/CZ/cyklisticke-stezky.php>)



## Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2011

### Státní fond dopravní infrastruktury

k naplnění svého účelu ve smyslu § 2, odst.1, písm. h) zákona č. 104/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a po schválení Výborem Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) dne 25.10.2010

stanoví tato

## PRAVIDLA

*pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek* (dále jen „akce“) z rozpočtu SFDI pro rok 2011:

### 1. Věcná orientace akcí

V souladu s účelem, pro který se poskytuje finanční příspěvek z rozpočtu SFDI podle těchto Pravidel, lze poskytnout finanční příspěvek výhradně na:

- *výstavbu* cyklistické stezky,
- *údržbu* cyklistické stezky.

Cyklistická stezka je pro účel těchto Pravidel, ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění a vyhlášky č.104/1997 Sb., v platném znění, místní komunikací IV. třídy nebo veřejnou účelovou komunikací, ze které je vyloučen provoz silničních motorových vozidel<sup>1</sup>, která

- svými parametry splňuje požadavky pro cyklistické stezky uvedené v ČSN 73 61 10 a v Technických podmínkách 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“;
- je zařazena silničním správním úřadem jako cyklistická stezka nebo smíšená stezka pro pěší a cyklisty nedělená nebo dělená,
- je značena ve smyslu vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 30/2001 Sb., v platném znění, dopravním značením C8a – cyklistická stezka, C9a – smíšená stezka pro pěší a cyklisty nedělená nebo C10a – smíšená stezka pro pěší a cyklisty dělená.

<sup>1</sup> V případě, že žadatel o příspěvek hodlá na cyklistické stezce, pro kterou se příspěvek žádá upravit provoz ve smyslu § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, udělením výjimky ze zákazu vjezdu, motorových vozidel na cyklistickou stezku je povinen ve své žádosti specifikovat rozsah této výjimky, tj. konkretizovat a specifikovat motorová vozidla, kterých se taková výjimka bude týkat.

Výstavbou se pro účel těchto Pravidel rozumí proces realizace nové cyklistické stezky nebo přestavba stávající cyklistické stezky spočívající ve stavebních úpravách spojených s přestavbou zemního tělesa, čímž se rozumí rozšíření koruny komunikace, změna nivelety nebo přemístění osy komunikace tak, že nelze zachovat její vnější půdorysné nebo výškové ohraničení.

Údržbou se pro účel těchto Pravidel rozumí rozsáhlejší práce dle Přílohy č. 5 vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 104/1997 Sb., v platném znění prováděné na cyklistické stezce, kterými se tato udržuje v provozně a technicky vyhovujícím stavu a odstraňují se na ní vady a nedostatky uvedením do původního stavu.

## **2. Výše příspěvku a procento spoluúčasti pro každou vybranou akci**

Z rozpočtu SFDI pro rok 2011 lze poskytnout příspěvek na vybranou akci

**maximálně do výše 65%**

skutečně vynaložených uznatelných nákladů stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo skutečně vynaložených uznatelných nákladů na údržbu cyklistické stezky, případně její části realizované v roce 2011.

Příspěvek SFDI nelze kombinovat s prostředky strukturálních fondů EU a Regionálního operačního programu.

V rámci akce, která byla vybrána pro poskytnutí příspěvku, SFDI nefinancuje jako neuznatelné náklady zejména tyto položky:

- CHODNÍKY pro pěší u cyklostezky označené značkou C10a<sup>2</sup>
- Hmatová (slepecká) dlažba (s výjimkou, kdy cyklostezka kříží komunikaci pro pěší)
- VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ cyklostezky vč. stožárů, položení kabelů a dalšího příslušenství a s tím spojené elektromontáže
- ODPOČÍVACÍ PLOCHY vč. jejich vybavení – mapy, lavičky, stolky, odpad.koše, osvětlení, informační tabule, přístřešky atd. (mobiliář)
- PŘELOŽKY SÍTÍ (přeložení rozvaděče, inženýrských sítí, elektrického vedení, veřejného osvětlení, sdělovacích kabelů atd.) s výjimkou přeložek sítí, které jsou vyvolány vlastní stavbou a které jsou v tělese cyklostezky nebo jej kříží
- Dešťová a splašková kanalizace nebo kanalizační řady vč. úprav k odvádění vody (s výjimkou kanalizačních vpustí, šachet a přípojek sloužících k odvodu povrchových vod z tělesa cyklostezky)
- Sjezdy nebo nájezdy na sousední nemovitosti
- Osázení vegetací a sadové úpravy a s tím související práce.
- Opěrné zdi, které nejsou součástí tělesa cyklistické stezky
- Oplocení.
- Příprava území s výjimkou území, které je součástí stavby cyklostezky.
- Demolice objektů.
- Geodetické a geometrické práce s výjimkou prací pro zaměření skutečného provedení stavby.
- Finanční rezerva z vysoutěžené ceny akce.

<sup>2</sup> V případě cyklostezek označených značkou C9a je šířka dané komunikace financována v plném rozsahu.

- Vedlejší rozpočtové náklady – ztížené stavební podmínky, přírážky, provoz investora, stavební a autorský dozor atd. s výjimkou zařízení staveniště, kompletační činnosti a přechodného dopravního značení.

SFDI si vyhrazuje právo označit za neuznatelné i další náklady akce.

Vyvolané náklady jsou uznatelnými náklady nejvýše do 25% celkových uznatelných nákladů stavební části akce,

Výši finančního příspěvku a procento spoluúčasti pro každou vybranou akci schvaluje Výbor SFDI jako limitní a nepřekročitelné a příspěvek je poskytován v tis. Kč se zaokrouhlením na nejbližší tisícikorunu směrem dolů.

U akcí realizovaných dodavatelsky, u kterých v době uzavírání Smlouvy o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI podle § 3 odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb., v platném znění (dále jen „Smlouva“) nejsou známy výsledky zadávacího řízení na realizaci předmětné akce, bude ve Smlouvě uvedena výše příspěvku na financování akce a procento spoluúčasti schválené Výborem SFDI. Toto bude upraveno v Dodatku ke Smlouvě v návaznosti na předloženou Smlouvu o dílo uzavřenou na základě výsledků zadávacího řízení. Před uzavřením Dodatku ke Smlouvě nebudou zesmluvněné finanční prostředky příjemci uvolněny k čerpání. U akcí realizovaných přímo žadatelem nesmí být do nákladů akce, ze kterých se stanoví výše příspěvku, zahrnut zisk.

V případě, že celkové skutečně vynaložené uznatelné náklady stavební části při výstavbě nebo skutečně vynaložené uznatelné náklady na údržbu cyklistické stezky budou vyšší než celkové uznatelné náklady na akci uváděné v položkovém rozpočtu akce předkládaném se žádostí o příspěvek, hradí toto navýšení nákladů příjemce z vlastních zdrojů. V případě, že celkové skutečně vynaložené uznatelné náklady stavební části nebo skutečně vynaložené uznatelné náklady na údržbu cyklistické stezky budou nižší, bude dodrženo procento spoluúčasti příspěvku SFDI na financování výstavby či údržby cyklistické stezky schválené Výborem SFDI.

### **3. Příjemce příspěvku**

Příjemcem příspěvku může být obec jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, případně svazek obcí ve smyslu § 49 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, pokud je akce, pro kterou příspěvek žádá, v souladu s předmětem jeho činnosti.

### **4. Podmínky pro poskytnutí příspěvku**

- a) Poskytování příspěvku z rozpočtu SFDI se řídí „Pravidly pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu SFDI“ uveřejněnými na internetových stránkách [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz).
- b) Příspěvek je účelový a jeho čerpání je vázáno jen na financování akce, na kterou byl poskytnut, a to prostřednictvím účtu příjemce zřízeného u ČNB, ze kterého budou prováděny platby, resp. úhrady faktur.
- c) Na poskytnutí příspěvku není právní nárok.
- d) O příspěvek lze požádat i na akce již započaté za podmínky samostatného vyčíslení plánovaných finančních nákladů na etapu akce, pro kterou se příspěvek žádá a která má být realizována v roce 2011. Příspěvek nelze žádat na refundaci již uhrazených nákladů akce.

- e) SFDI uzavírá s příjemcem příspěvku „Smlouvu“, na základě které a za podmínek v ní uvedených bude na vybranou akci příspěvek poskytnut.
- f) Příjemce příspěvku musí při čerpání příspěvku postupovat v souladu s příslušnými zákony a obecně závaznými předpisy. Výběr zhotovitele musí být proveden v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění.
- g) Poskytnutý příspěvek vede příjemce v analytické účetní evidenci za podmínek stanovených SFDI ve Smlouvě.
- h) Příjemce bude souhlasit se zveřejněním svého názvu, adresy, věcného zaměření akce a výši poskytnutého příspěvku.
- i) Příjemce příspěvku bude realizovat akci v souladu s projektovou dokumentací schválenou ve stavebním řízení a předloženou v rámci žádosti o poskytnutí příspěvku.
- j) Použití poskytnutého příspěvku podléhá kontrole ze strany SFDI. Tím není dotčeno právo výkonu kontroly jinými orgány. Příjemce se zavazuje vyhovět všem požadavkům na kontrolu prováděnou ze strany SFDI včetně zajištění kontroly u osob se smluvními závazky vůči příjemci příspěvku v případech, kde k financování těchto smluvních závazků je použit příspěvek SFDI.
- k) Příspěvek je určen na úhradu nákladů stavební části (investiční náklady) v roce 2011 v případě výstavby cyklistické stezky a v případě údržby cyklistické stezky na úhradu nákladů na údržbu cyklistické stezky (neinvestiční náklady) v roce 2011.
- l) Žadatel o příspěvek musí dokladovat schopnost spolufinancovat akci tak, aby spolu s poskytnutým příspěvkem ze SFDI bylo finančně kryto 100% nákladů stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo 100% nákladů na údržbu cyklistické stezky plánovaných v roce 2011. Před použitím finančních prostředků poskytnutých ze SFDI je příjemce povinen použít finanční prostředky na úhradu uznatelných nákladů stavební části akce z vlastních (jiných) zdrojů, tj. prostředky příjemce, případně prostředky z dalších zdrojů ve výši uvedené ve Smlouvě.
- m) Cyklistické stezky, pro které se příspěvek z rozpočtu SFDI žádá, nesmí být využívány k podnikatelským účelům, musí být trvale bezplatně přístupné veřejnosti a nesmí být po dobu 8-let od ukončení akce převedeny do vlastnictví třetích subjektů a nesmí být předány do úplatného užívání třetím subjektům.
- n) Součástí závěrečného vyhodnocení akce v případě výstavby cyklistické stezky musí být formulář závěrečného vyhodnocení akce, který je přílohou 3c „Pravidel pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu SFDI“, kolaudační souhlas a výpisy z katastru nemovitostí dokladující, že příjemce má vlastnické, příp. jiné právo k pozemkům, na nichž je stavba, příp. její část spolufinancovaná z prostředků SFDI, realizována. V případě, že v kolaudačním souhlasu jsou uvedena jiná čísla parcel než ve stavebním povolení, doloží příjemce příspěvku srovnávací tabulku těchto parcelních čísel.

## 5. Náležitosti žádosti

Žadatel o příspěvek musí předložit svou žádost písemně v listinné formě v termínu stanoveném těmito Pravidly. Žádost musí být podána osobou oprávněnou ve smyslu platné právní úpravy jednat za žadatele a její součástí musí být:

- a) Vyplněný průvodní list, který je Přílohou č.1 těchto „Pravidel“.
- b) Doklad o vlastnictví, spoluvlastnictví nebo jiném právu žadatele k nemovitostem (pozemkům a objektům), jichž se akce týká, resp. uvedeným ve stavebním povolení, popř. doklad o řešení vlastnických či jiných práv žadatele o příspěvek k těmto nemovitostem, které jsou ve vlastnictví třetích osob:

- kopie výpisu z katastru nemovitostí ne starší 3 měsíce k datu podání žádosti a snímku katastrální mapy a
  - Smlouva o převodu pozemků (např. darovací, kupní, směnná) či Smlouva o zřízení věcného břemene nebo Smlouva o smlouvě budoucí (na převod pozemků nebo o zřízení věcného břemene).  
V případě, kdy stavbou dotčené nemovitosti (pozemky a objekty) jsou v majetku státu (např. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa železniční dopravní cesty s.o., ČD, a.s., státní podniky Povodí, s.p., Pozemkový fond ČR, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových) může být tento doklad nahrazen souhlasem statutárního zástupce organizační složky státu nebo subjektu, který hospodaří s tímto majetkem se specifikací budoucího majetkového vypořádání.  
Všechny pozemky dotčené stavbou nebo její částí financovanou z prostředků SFDI musí být uvedeny v Příloze č. 2 těchto „Pravidel“ (Přehled majetkoprávního vypořádání). Tabulka musí být řádně vyplněna a podepsána statutárním zástupcem žadatele příspěvku.
- c) Položkový rozpočet stavebních objektů akce, jichž se poskytovaný příspěvek týká. Pokud u akce, pro kterou se žádost o příspěvek předkládá, již proběhlo zadávací řízení na zhotovitele, předkládá žadatel i vysoutěženou cenovou nabídku.
  - d) Pravomocné stavební povolení pro danou akci nebo písemný souhlas speciálního stavebního úřadu s ohlášenou stavbou nebo další doklad (Veřejnoprávní smlouva o provedení stavby, Certifikát autorizovaného inspektora spolu s oznámením stavby stavebnímu úřadu) ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu („stavební zákon“), které jsou v souladu s předloženou dokumentací dle bodu 5e) v případech, kdy to charakter akce vyžaduje.
  - e) Ověřená projektová dokumentace schválená ve stavebním řízení ve smyslu stavebního zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění v rozsahu předepsaném vyhl. č.146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, zpracovaná v souladu s platnou legislativou a respektující požadavky na bezbariérové užívání staveb. Požadavky na bezbariérové užívání stavby se týkají cyklostezky smíšené pro chodce a cyklisty.  
K datu podání žádosti nesmí být předkládána projektová dokumentace pro poskytnutí příspěvku starší dvou let.
  - f) V případě, že součástí stavby budou stavební objekty na infrastruktuře v majetku třetích osob (železniční přejezdy, světelná signalizační zařízení atd.), nebo jejich úpravy, předloží žadatel o příspěvek doklad o zajištění financování těchto stavebních objektů, na které nelze dle těchto „Pravidel“ poskytnout příspěvek z rozpočtu SFDI.
  - g) Prohlášení statutárního orgánu žadatele o zajištění vlastních prostředků ve výši odpovídající navrhovanému podílu žadatele na nákladech stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo na nákladech na údržbu cyklistické stezky pro rok 2011, které spolu s požadovaným příspěvkem z rozpočtu SFDI pokryjí 100% nákladů stavební části při výstavbě cyklostezky nebo nákladů na údržbu cyklostezky v roce 2011.
  - h) Čestné prohlášení statutárního orgánu žadatele, že nejméně po dobu 8-let po ukončení akce, která byla financována nebo spolufinancována z rozpočtu SFDI, nepřevéde majetek nabytý z poskytnutých finančních prostředků do vlastnictví třetích osob, ani jej jinak nezacizí ani nepředá do úplatného užívání třetím osobám s výjimkou vyvolaných investic, nebo převodů vyplývajících ze zákonných ustanovení, nezastaví tento majetek po uvedené dobu, ani jinak nezatíží právy třetích osob vyjma případů, kde toto zatížení vyplývá z platné právní úpravy. Současně se žadatel zaváže zajistit, aby tento majetek mohl být po uvedené dobu i po jejím uplynutí trvale bezplatně užíván k účelu, ke

kterému je určen s výjimkou těch případů, kde možnost úplatného užívání tohoto majetku je upravena zákonem.

- i) V případě, že cyklostezka je místní komunikací IV. třídy vedoucí po katastrálních území více obcí, doloží žadatel o příspěvek Smlouvu o spolupráci uzavřenou mezi těmito obcemi, která bude řešit mj. finanční a majetkoprávní vypořádání akce.

## 6. Specifické náležitosti žádosti

Pro prezentaci dané akce bude zpracován:

- krátká DVD prezentace,
- textový dokument.

### 6.1. DVD prezentace

Jedná se o 3 – 4 minutový DVD záznam dané lokality, kterým bude prezentována současná situace. Doporučuje se, aby na daném záznamu bylo:

- Obrazem: obrazový záznam ze segmentu uvažované trasy, vhodné doplnit o mapovou přílohu.
- Obrazem: ukázka úseků, které byly již zrealizovány.
- Slovně: funkční využití (za jakým účelem je akce realizována a očekávané přínosy a vlivy opatření),

### 6.2. Textový dokument

Textový dokument bude obsahovat informace (včetně doplňujících příloh) k bodu 7 a doklady specifikované u jednotlivých hodnotících kritérií popsaných v bodě 7 a dále

a) Údaje k bezpečnostním kritériím:

- Základní informace o žádosti: celková situace (širší vztahy), funkční využití (za jakým účelem je akce realizována a očekávané přínosy a vlivy opatření), základní parametry cyklostezky jako jsou délka, šířka, technologie povrchu apod., vhodné doplnit o mapovou přílohu.
- Statistické údaje (intenzity automobilové dopravy a cyklistické dopravy buď na komunikaci, ze které je cílem odklonit provoz cyklistů na novou cyklostezku, případně údaje vztahující se k nejbližší frekventované komunikaci)
- Stanovisko Policie ČR, že se jedná o nehodovou lokalitu

b) Údaje ke koncepčním kritériím:

- Soulad akce se schválenými rozvojovými dokumenty (např. územní plán, koncepce, strategie, program, studie, generel cyklistické dopravy) na regionální či místní úrovni.
- Spolupráce s okolními územně samosprávnými celky na výstavbě a provozování cyklistických stezek. Vazba akce na jiné cyklostezky (zrealizované, v realizaci, pro které byla předložena žádost o příspěvek nebo připravované) a to nejen žadatele a partnera, ale také ostatních subjektů (tzv. synergický efekt)
- Předchozí zkušenost žadatele s realizací cyklistických stezek (pokud existují).

- Stanovisko příslušného odboru dopravy k realizaci akce, zejména z hledisek veřejné prospěšnosti, bezpečnosti dopravy a potřeby akce, pokud je akce součástí integrovaného regionálního projektu.
- c) Údaje k ekonomickým kritériím
- podíl požadovaného příspěvku z rozpočtu SFDI v roce 2011,
  - celková výše požadovaného příspěvku,
  - finanční náročnost akce na 1m<sup>2</sup>

**Žádosti o příspěvek musí ke dni podání obsahovat všechny výše uvedené náležitosti.**

Samotnou přípravu žádosti o příspěvek a rozpracovanou dokumentaci akce je možno konzultovat s příslušnými pracovníky SFDI. Konzultace nezakládá nárok na poskytnutí příspěvku.

## 7. Výběr akce

Akce budou posuzovány z hlediska bezpečnostního, ekonomického a z hlediska koncepce

### a. Bezpečnostní kritéria - 50% váha

- intenzita dopravy na úsecích pozemních komunikací, ze kterých má být cyklistický provoz sveden, a to intenzita dopravy celkem a intenzita dopravy cyklistů ,
- nehodovost na souvisejících úsecích dopravní infrastruktury,
- zdůvodnění bezpečné cesty (cesta do školy, do práce atd.)

### b. Ekonomická kritéria – 25% váha

- podíl požadovaného příspěvku z rozpočtu SFDI v roce 2011
- celková výše požadovaného příspěvku
- finanční náročnost akce na 1m<sup>2</sup>

### c. Koncepční kritéria – 25% váha

- Předchozí zkušenosti žadatele s realizací cyklistických stezek
- Soulad akce se schválenými rozvojovými dokumenty
- Spolupráce s okolními územně samosprávnými celky

Za koncepční dokument se v případě města považuje územní plán, studie či generel cyklistické dopravy, v případě regionálního projektu se musí jednat o návaznost na koncepci, strategii, program daného regionu, kde je cyklostezka výslovně uvedena.

Výběr akce a přiznaný příspěvek z rozpočtu SFDI pro rok 2011 nezakládá žadateli právo na financování akce z rozpočtu SFDI v dalších letech.



## 8. Podání žádosti o příspěvek

Žadatel může podat pouze jednu žádost.

Žádost o příspěvek v písemné listinné formě, vč. náležitostí dle bodu 5 a 6 Pravidel, lze podat osobně do sekretariátu SFDI nebo zaslat doporučeně poštou na adresu:

**Státní fond dopravní infrastruktury**  
**Sokolovská 278**  
**190 00 Praha 9**

Průvodní list žádosti a prezentaci akce dle bodu 6.1. Pravidel předloží žadatel o příspěvek také na DVD nosiči, který bude součástí předložené žádosti.

Zaslané podklady k žádosti se nevracejí.

## 9. Časový harmonogram podání žádostí o příspěvek, evidence, vyhodnocení a schvalování žádostí

### 1. podání žádostí o příspěvek

Termín: do 18.3.2011

V případě zaslání žádosti o příspěvek poštou je rozhodující datum razítka pošty, kdy byla žádost předána k přepravě. Lhůta je považována za splněnou, když žádost byla k poslednímu dni lhůty předána k přepravě.

Žádosti o příspěvek podané po tomto termínu nebudou posuzovány a budou vráceny žadateli.

### 2. evidence, vyhodnocení žádostí na SFDI z hlediska jejich úplnosti, zasedání Hodnotitelské komise

Termín: do 30.4.2011

Ve stanoveném termínu zaslané žádosti budou na SFDI zaevidovány a následně zkontrolovány z hlediska jejich úplnosti a správnosti. Pracovníci SFDI posoudí úplnost a věcnou správnost podkladů předložených spolu se žádostí o příspěvek, vyčíslí uznatelné a neuznatelné náklady akce a určí limitní výši příspěvku. Žadatel bude dotázán, zda v případě krácení požadovaného příspěvku z titulu neuznatelnosti nákladů ve výši více než 10% požadovaného příspěvku bude mít nadále o příspěvek zájem a zda bude mít dostatek vlastních (jiných) finančních prostředků na realizaci akce.

Hodnotitelská komise na svém zasedání vyhodnotí pouze v termínu podané žádosti o příspěvek, které obsahují všechny náležitosti uvedené v bodě 5 a 6 těchto „Pravidel“ a které jsou v souladu s platnou legislativou. Výsledky hodnocení předloží Výboru SFDI k rozhodnutí o schválení příspěvku z rozpočtu SFDI pro jednotlivé akce.

**Žádosti o příspěvek nelze po termínu podání doplňovat.**

### 3. schválení příspěvků Výborem SFDI

Termín: květen 2011

Výbor SFDI na svém zasedání usnesením schválí poskytnutí příspěvku na vybrané akce, jeho výši a procento účasti příspěvku na celkových uznatelných nákladech stavební části akce.

### 4. Informace o usnesení Výboru SFDI

Termín: 14 dní po zasedání Výboru SFDI

Usnesení Výboru SFDI bude zveřejněno na internetových stránkách SFDI ([www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)). Zároveň budou žadatelé o příspěvek písemně informováni o usnesení Výboru SFDI. Tato informace bude v případě schválení příspěvku pro akci obsahovat i seznam podkladů nutných k uzavření Smlouvy.

Výběr žádostí o příspěvek podle těchto „Pravidel“ není správním řízením ve smyslu platné právní úpravy a proti rozhodnutí o poskytnutí příspěvku (resp. při nevyhovění žádosti) nelze podat opravný prostředek.

### **10. Zúčtování poskytnutého příspěvku**

Příjemce je povinen provést k 31.12.2011 zúčtování poskytnutého příspěvku podle metodického pokynu, který mu bude SFDI zaslán. V případě nevyčerpání příspěvku v roce 2011 není právní nárok na převod nečerpaných prostředků do roku 2012. V odůvodněných případech může příjemce požádat o převod nevyčerpáných finančních prostředků do roku následujícího a to v souladu s uzavřenou Smlouvou na rok 2011.

Pokud žadatel o příspěvek přestane mít během procesu evidence, vyhodnocení, schvalování žádosti a zesmluvňování poskytnutého příspěvku z rozpočtu SFDI o tento příspěvek zájem, je povinen o této skutečnosti neprodleně informovat SFDI.

Případné výjimky z těchto „Pravidel“ jsou v kompetenci Výboru SFDI a ředitele SFDI.

**Příloha č. 4:** Průvodní list k žádosti o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI pro rok 2011 na výstavbu a údržbu cyklistických stezek (<http://www.sfdi.cz/CZ/cyklisticke-stezky.php>)

<b>Průvodní list</b>			
<b>k žádosti o poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI pro rok 2011 na výstavbu a údržbu cyklistických stezek</b>			
<b>A. Identifikace žadatele</b>			
Obec:		IČ:	
Sídlo:		PSČ:	
Ulice a číslo:		Číslo tel.:	
E-mail:		Číslo faxu:	
Příjmení, jméno a titul statutárního orgánu:			
Příjmení, jméno a titul kontaktní osoby:			
Číslo tel. a email kontaktní osoby:			
<b>B. Identifikace akce</b>			
1. Název akce <sup>1)</sup> :			
2. Katastrální území:			
3. Charakteristika akce:			
4. Cíl akce:			
5. Charakter akce <sup>2)</sup> :			
6. Typ komunikace před realizací a po realizaci akce <sup>3)</sup>			
7. Termín zahájení - měsíc, rok:			
8. Termín dokončení - měsíc, rok:			
9. Celkové náklady (v tis. Kč):			
10. Předpokládané stavební náklady v roce 2011 (v tis. Kč):			
11. Předpokládané uznatelné stavební náklady akce v roce 2011 (v tis. Kč)			
12. Požadovaný příspěvek pro rok 2011 (v tis. Kč):			
13. Délka budované (udržované) cyklistické stezky v m			
14. Šířka cyklistické stezky v m			
15. Finanční náročnost akce na 1 m <sup>2</sup> (v tis. Kč)			
16. Počet vozidel za 1h, počet cyklistů za 1h			

C. Náležitosti žádosti <sup>4)</sup>	
1. Doklad o vlastnictví, spoluvlastnictví nebo jiných práv žadatele k nemovitostem (pozemkům a objektům), kterých se akce týká	
2. Položkový rozpočet akce	
3. Pravomocné stavební povolení	
4. Projektová dokumentace (nebo její výtah) schválená ve stavebním řízení	
5. Prohlášení o zajištění vlastních prostředků	
6. Prohlášení o nezcizení majetku po dobu 8-mi let a o jeho trvalém bezplatném užívání	
7. Krátká DVD prezentace a textový dokument	

Průvodní list vyplnil:	
<b>Prohlášení žadatele:</b>	
Žadatel o příspěvek prohlašuje, že údaje uvedené v přiložené žádosti jsou pravdivé a že v případě poskytnutí příspěvku bude postupovat v souladu s "Pravidly pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2011" a "Pravidly pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu SFDI" uveřejněnými na internetových stránkách <a href="http://www.sfdi.cz">www.sfdi.cz</a> .	
Datum:	
Podpis statutárního orgánu žadatele:	

Poznámky:

- <sup>1)</sup> Název akce by měl být co nejkratší a nejužitečnější a ve všech podkladech předložených k žádosti stejný
- <sup>2)</sup> Charakter akce (investiční - výstavba a rekonstrukce/neinvestiční - oprava a údržba)
- <sup>3)</sup> **Typ komunikace (místní komunikace IV. třídy nebo veřejná účelová komunikace)**
- <sup>4)</sup> Doplní žadatel o příspěvek (ano/ne)

**Příloha č. 5: Majetkoprávní vypořádání akcí dotčených pozemků a objektů**  
(<http://www.sfdi.cz/CZ/cyklisticke-stezky.php>)

**Majetkoprávní vypořádání akcí dotčených pozemků a objektů**

Pravomocné stavební povolení na akci*	ze dne

Dotčené nemovitosti (pozemky, parcely, objektů)	Výpis z katastru nemovitosti** ze dne	Vlastník	Právo hospodaření***	Pravomocné stavební povolení* ze dne	Doklad o vlastnictví resp. spoluvlastnictví nemovitosti nebo doklad o řešení vlastnických vztahů k nim

\* resp. Sdělení k provedení stavebních úprav, Sdělení k ohlášení stavebních úprav, Rozhodnutí o prodloužení platnosti stavebního povolení,  
Sdělení k provádění udržovacích prací, Sdělení k ohlášení udržovacích prací, Rozhodnutí o přípustnosti z hlediska zájmů státní památkové péče (dle charakteru akce)  
Nepatří sem Rozhodnutí o umístění stavby, pokud není vydáno společně se Stavebním povolením a také Ohlášení stavebních úprav resp. udržovacích prací.

\*\* resp. dokument "Informace o parcele"

\*\*\* vyplnit pouze pokud je uvedeno ve výpisu z katastru nemovitosti

## Příloha č. 6: Souhlas rodičů s natáčením, focením odborného semináře

Vážený rodiče,

jmenuji se Martina Voštová, jsem studentka Olomoucké univerzity, FAKULTY TĚLESNÉ KULTURY- OBOR REKREOLOGIE - MANAGEMENT VOLNÉHO ČASU.

V rámci své bakalářské práce jsem oslovila Základní školu Nábřežní, kde bude 28. 1. 2011 realizovaný odborný seminář ve spolupráci s policií ČR a AČR, zahrnující dvě části:  
**bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a základy poskytování první pomoci.**

Celý odborný seminář bude zdokumentován, tedy fotografován a natáčen a bude přílohou této práce.

Obracím se na Vás s dotazem, zda souhlasíte či nesouhlasíte, aby Vaše dítě, bylo rovněž dokumentováno. Celá dokumentace bude rovněž předána řediteli školy.

Děkuji  
Martina Voštová

souhlasím

~~nesouhlasím~~

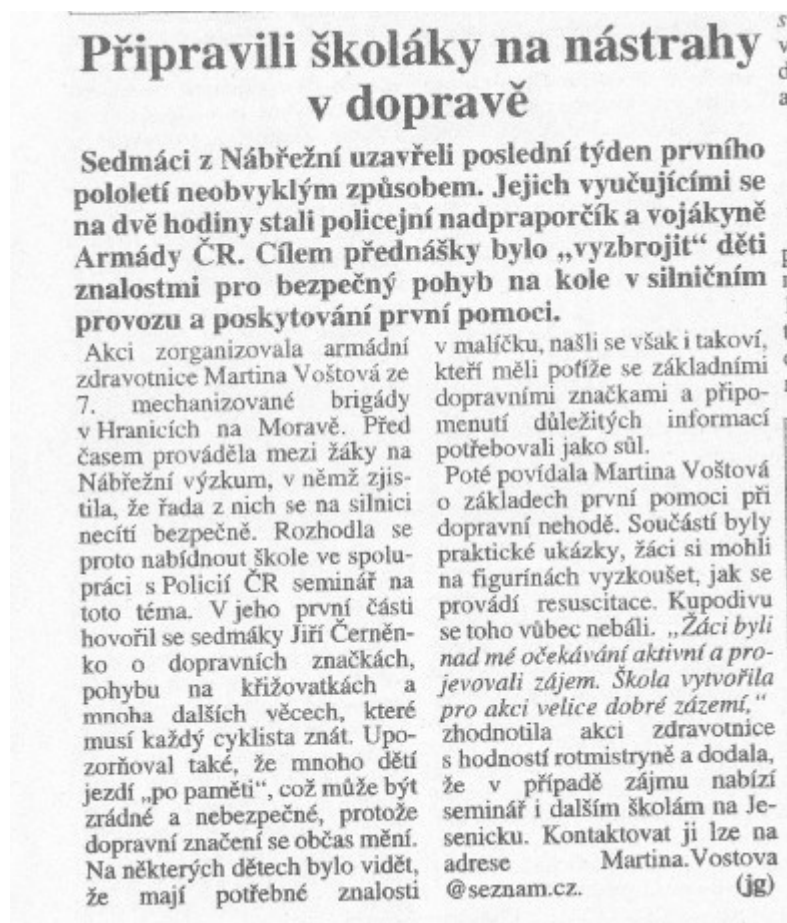
(vyjádření označte podtržením)

\_\_\_\_\_  
podpis rodičů (zákonného zástupce)

**Příloha č. 7: Fotografie z odborného semináře**



**Příloha č. 8:** Jesenický týdeník - prezentace odborného semináře v článku: „Připravili školáky na nástrahy v dopravě“.



**Připravili školáky na nástrahy v dopravě**

Sedmáci z Nábřežní uzavřeli poslední týden prvního pololetí neobvyklým způsobem. Jejich vyučujícími se na dvě hodiny stali policejní nadpraporčík a vojákyně Armády ČR. Cílem přednášky bylo „vyzbrojit“ děti znalostmi pro bezpečný pohyb na kole v silničním provozu a poskytování první pomoci.

Akci zorganizovala armádní zdravotnice Martina Voštová ze 7. mechanizované brigády v Hranicích na Moravě. Před časem prováděla mezi žáky na Nábřežní výzkum, v němž zjistila, že řada z nich se na silnici necítí bezpečně. Rozhodla se proto nabídnout škole ve spolupráci s Policií ČR seminář na toto téma. V jeho první části hovořil se sedmáky Jiří Černěnkou o dopravních značkách, pohybu na křižovatkách a mnoha dalších věcech, které musí každý cyklista znát. Upozorňoval také, že mnoho dětí jezdí „po paměti“, což může být zrádné a nebezpečné, protože dopravní značení se občas mění. Na některých dětech bylo vidět, že mají potřebné znalosti

v malíčku, našli se však i takoví, kteří měli potíže se základními dopravními značkami a připomenutí důležitých informací potřebovali jako sůl.

Poté povídkovala Martina Voštová o základech první pomoci při dopravní nehodě. Součástí byly praktické ukázky, žáci si mohli na figurínách vyzkoušet, jak se provádí resuscitace. Kupodivu se toho vůbec nebáli. „Žáci byli nad mé očekávání aktivní a projevovali zájem. Škola vytvořila pro akci velice dobré zázemí,“ zhodnotila akci zdravotnice s hodností rotmistryně a dodala, že v případě zájmu nabízí seminář i dalším školám na Jesenicku. Kontaktovat ji lze na adrese Martina.Vostova@seznam.cz. (jg)

**Příloha č. 9:** Harmonogram první pomoci - powerpointová prezentace uložená na CD, viz. kapsička desek BP