

Univerzita Palackého v Olomouci  
Fakulta tělesné kultury

# **Jízdní kolo jako dopravní prostředek do školy**

Diplomová práce  
(bakalářská)

Autor: Ivo Horák, Rekreologie – Management volného času a rekreace

Vedoucí práce: Mgr. Michal Šafář, Ph.D.

Olomouc 2014

**Jméno a příjmení autora:** Ivo Horák

**Název diplomové práce:** Jízdní kolo jako dopravní prostředek do školy

**Pracoviště:** Katedra rekreologie

**Vedoucí diplomové práce:** Mgr. Michal Šafář, Ph.D.

**Rok obhajoby diplomové práce:** 2014

**Abstrakt:**

Bakalářská práce se zabývá problematikou jízdy žáků základních a středních škol do školy na kole. Jako podtéma práce jsme zvolili: *Co ovlivňuje dítě po psychické stránce jezdit na kole do školy.* V práci chceme analyzovat, co rozhoduje o výběru dopravního prostředku dětí při cestě do školy. Výše zmíněného bychom chtěli dosáhnout pomocí anketního dotazníku na školách. Na základě výsledků šetření je zpracována analýza, jaké jsou důvody pro jízdu do školy na kole.

**Klíčková slova:**

Jízdní kolo

Motivace

Dítě

Škola

Civilizační choroby

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

**Author's first name and surname:** Ivo Horák

**Title of the master thesis:** Bicycles as Means of Transport to School

**Department:** Recreationology

**Supervisor:** Mgr. Michal Šafář, Ph.D.

**The year of presentation:** 2014

**Abstract:**

The topic of this bachelor thesis is to assess the motivation of elementary and secondary students to opt for a bicycle as a means of transportation to school. As a sub-theme of the paper, the following has been chosen: What are the psychological effects of using a bicycle to get to school on children? We will analyze what determines the choice of transportation by children on their way to school. As a research method of the above mentioned, a questionnaire survey in schools will be used. Based on the survey, the results will be analyzed with the aim of understanding the motivation behind the choice of a means of transportation.

**Keywords:**

Bicycle

Motivation

Child

School

Civilization disease

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



Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně pod vedením  
Mgr. Michala Šafáře, Ph.D., uvedl všechny použité literární a odborné zdroje a  
dodržel zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 19. února 2014

.....

Děkuji Mgr. Michalu Šafářovi, Ph.D., za pomoc a cenné rady, které mi poskytl při zpracování diplomové práce. Současně děkuji všem, kteří mi byli nejen oporou, ale i motivací.

# Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>PŘEHLED TEORETICKÝCH POZNATKŮ</b> .....	<b>11</b>
2.1	Vymezení věkových kategorií dětí a dospívajících.....	11
2.1.1	Mladší školní věk .....	11
2.1.1.1	Tělesný a pohybový vývoj.....	11
2.1.1.2	Vývoj motoriky.....	12
2.1.1.3	Vývoj poznávacích procesů .....	12
2.1.1.4	Emoční vývoj a socializace .....	13
2.1.2	Starší školní věk (puberta, dospívání) .....	13
2.1.2.1	Tělesný a pohybový vývoj.....	14
2.1.2.2	Vývoj motoriky.....	14
2.1.2.3	Vývoj poznávacích procesů .....	15
2.1.2.4	Emoční vývoj a socializace .....	15
2.1.3	Období adolescence.....	16
2.1.3.1	Tělesný a pohybový vývoj.....	16
2.1.3.2	Vývoj poznávacích procesů .....	17
2.1.3.3	Sociální vztahy v adolescenci .....	17
2.1.3.4	Erotika, sexualita a vztahy v adolescenci.....	18
2.2	Motivace.....	18
2.2.1	Vztah motivace .....	18
2.2.2	Stimulační motivy .....	19
2.2.3	Komplexní teorie motivace .....	19
2.2.4	Maslowova hierarchie potřeb.....	20
2.2.5	Introspektivně fyzikální homeostatické modely.....	21
2.3	Civilizační choroby a zdravotní potíže.....	22
2.3.1	Pohybová aktivita dětí .....	22
2.3.2	Obezita .....	23
2.3.3	Diabetes mellitus .....	25
2.3.4	Kardiovaskulární onemocnění .....	27
2.4	Využití kola jako dopravního prostředku pro dojíždění do školy.....	28

2.4.1	Děti a bezpečnost.....	28
2.4.1.1	Dopravní nehody cyklistů a dětí v roce 2009 v ČR .....	30
2.4.2	Děti a automobilismus .....	31
2.4.3	Životní prostředí a doprava.....	32
2.4.4	Společná jízda dětí na kole do školy .....	32
<b>3</b>	<b>CÍLE PRÁCE A VÝZKUMU .....</b>	<b>33</b>
3.1	Cíle práce.....	33
3.2	Výzkumné otázky.....	33
3.3	Úkoly práce .....	33
<b>4</b>	<b>METODIKA.....</b>	<b>34</b>
<b>5</b>	<b>VÝSLEDKY.....</b>	<b>35</b>
5.1	Vyhodnocení ankety.....	36
5.1.1	Základní škola Tlumačov.....	36
5.1.1.1	Otázka č. 1: Uveď své pohlaví .....	36
5.1.1.2	Otázka č. 2: Kolik je ti let?.....	37
5.1.1.3	Otázka č. 3: Kde bydlíš? .....	38
5.1.1.4	Otázka č. 4: Jak daleko je škola od tvého bydliště? .....	39
5.1.1.5	Otázka č. 5: Vlastníš jízdní kolo? .....	40
5.1.1.6	Otázka č. 6: Jezdíš na kole do školy? .....	41
5.1.1.7	Otázka č. 7: Uveď důvod, proč jezdíš do školy na kole.....	42
5.1.1.8	Otázka č. 8: Uveď důvod, proč nejedíš do školy na kole.....	44
5.1.2	Základní škola Oskol Kroměříž.....	46
5.1.2.1	Otázka č. 1: Uveď své pohlaví .....	46
5.1.2.2	Otázka č. 2: Kolik je ti let?.....	47
5.1.2.3	Otázka č. 3: Kde bydlíš? .....	48
5.1.2.4	Otázka č. 4: Jak daleko je škola od tvého bydliště? .....	49
5.1.2.5	Otázka č. 5: Vlastníš jízdní kolo? .....	50
5.1.2.6	Otázka č. 6: Jezdíš na kole do školy? .....	51
5.1.2.7	Otázka č. 7: Uveď důvod, proč jezdíš do školy na kole.....	52
5.1.2.8	Otázka č. 8: Uveď důvod, proč nejedíš do školy na kole.....	54
5.1.3	Střední škola hotelová a služeb Kroměříž .....	56



5.1.3.1	Otázka č. 1: Uved' své pohlaví .....	56
5.1.3.2	Otázka č. 2: Kolik je ti let? .....	57
5.1.3.3	Otázka č. 3: Kde bydlíš? .....	58
5.1.3.4	Otázka č. 4: Jak daleko je škola od tvého bydliště? .....	59
5.1.3.5	Otázka č. 5: Vlastníš jízdní kolo? .....	60
5.1.3.6	Otázka č. 6: Jezdíš na kole do školy? .....	61
5.1.3.7	Otázka č. 7: Uved' důvod, proč jezdíš do školy na kole.....	62
5.1.3.8	Otázka č. 8: Uved' důvod, proč nejedíš do školy na kole.....	63
<b>6</b>	<b>DISKUSE .....</b>	<b>65</b>
<b>7</b>	<b>ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ.....</b>	<b>68</b>
<b>8</b>	<b>SOUHRN .....</b>	<b>70</b>
<b>9</b>	<b>SUMMARY .....</b>	<b>71</b>
<b>10</b>	<b>REFERENČNÍ SEZNAM .....</b>	<b>72</b>
<b>11</b>	<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>74</b>
<b>12</b>	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>75</b>
<b>13</b>	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>76</b>
13.1	Anketní dotazník .....	76

# 1 ÚVOD

Během posledních dvou desetiletí proběhla řada sociálních a environmentálních změn, které omezují bezpečnou jízdu žáků na kole do školy. V důsledku toho jsou dnešní děti méně fyzicky aktivní, než byly dřívější generace. Přispělo k tomu i dopravní nebezpečí, obavy rodičů, rozrůstání měst a s tím spojená i doprava dětí do škol městskou hromadnou dopravou, či s rodiči jejich vozem. Děti, které jezdí do školy autem, jsou navíc vystaveny větším psychickým i zdravotním rizikům, než jejich spolužáci, kteří jezdí do školy na kole. Pokles fyzické aktivity se shoduje s alarmujícím nárůstem dětské obezity a dalších civilizačních chorob. Přitom jízda na kole do školy je levný a účinný způsob dopravy. Je šetrný k životnímu prostředí a příjemný způsob, jak cvičit. Jízda na kole dává dětem zároveň určitou míru nezávislosti, soběstačnosti a zároveň vytváří zdravé návyky, které mohou trvat celý život. Pravidelná pohybová aktivita zlepšuje společenskou konektivitu a kvalitu života. Dětství a dospívání jsou klíčovými obdobími, kdy se kontinuálně biologickým a psychomotorickým vývojem utváří a formují vztahy a postoje dětí a dospívajících k pohybové aktivitě (Kalman et al., 2011).

Skutečná dlouhodobá změna není možná bez vybudování bezpečných cest ve spolupráci s rodiči, školami a obcemi. Důležité je též zázemí pro žáky ve školách, to znamená mít k dispozici kolárny nebo jiná místa, kam lze kolo bezpečně uložit. Je též důležité vybudovat chráněné cesty, které umožní školákům bezpečně absolvovat cestu do školy, či znalost dopravních pravidel.

Součástí této práce je zároveň anketní dotazník, se kterým jsem navštívil žáky několika základních a středních škol a který slouží k zjištění jejich důvodů pro, či naopak proti jízdě na kole do školy.

## 2 PŘEHLED TEORETICKÝCH POZNATKŮ

### 2.1 Vymezení věkových kategorií dětí a dospívajících

#### 2.1.1 Mladší školní věk

Takto je označováno období života dítěte ve věku od 6 let, kdy dítě vstupuje do školy, až do 11-12 let života, kdy se začnou projevovat první známky pohlavního dospívání s průvodními psychickými projevy. Někdy se mluví prostě jen o školním věku, ale povinná školní docházka trvá i v období pubescence, které pak můžeme také nazývat *starším školním věkem*. Svět školy skutečně poznamenává rozhodujícím způsobem toto období. Proto se zvolené označení i věkové vymezení, ač je vždy poněkud libovolné, zdá výhodnější než jiné názvy uváděné v literatuře (Langmeier & Krejčířová, 2006).

##### 2.1.1.1 Tělesný a pohybový vývoj

V tomto věku je pro dítě charakteristický intenzivní růst do výšky (ročně asi o 6-8cm). Kostra, svalstvo i ostatní orgány sílí a stávají se výkonnějšími. Přesto je třeba v tomto období respektovat určitou vývojovou nezralost. Zakřiveniny páteře nejsou ještě trvalé a při přetěžování může docházet k deformacím různého druhu. Životní pochody dítěte jsou rychlejší a prudší než u dospělých. V životosprávě dítěte je třeba dbát na správnou výživu, neboť ta ovlivňuje nejen tělesný, ale i duševní stav dítěte. Mozek je v tomto období ještě asi o 150g lehčí než u dospělých a také diferenciací korových buněk není ještě dokončena. Děti se proto brzy unaví a potřebují odpočinek. Důležitou tělesnou změnou je v tomto věku i vývoj dentice. Trvalé zuby začínají nahrazovat mléčný chrup (Trpišovská & Vacínová, 2006).

### **2.1.1.2 Vývoj motoriky**

V počátcích tohoto období dochází k přechodnému zhoršení přesnosti pohybů, protože dítě se nachází v období změn strategií, v 8 letech používají děti méně svalů a s nižší amplitudou než děti ve věku 4 let. Dozrávají sensorické systémy a jejich koordinace. Mění se antropometrické parametry, začíná přibývat také podkožní tuková vrstva, končetiny se postupně prodlužují a rostou rychleji než trup. Hlava roste pozvolna a zmenšuje svoji velikost a podíl. Postupně dochází ve věku 6-10 let k nárůstu vytrvalostí složky. Dítě by mělo trávit aktivním pohybem stejný čas, jako tráví ve škole, ideálně 5 hodin denně (Pastucha et al., 2011).

### **2.1.1.3 Vývoj poznávacích procesů**

Vstupem do školy se významně mění především poznávací procesy dítěte. Vnímání se opírá o stále dokonalejší a přesnější činnost všech analyzátorů a o bohatší zkušenosti dítěte. Vyvíjí se diferenciací při vnímání prostoru a času, žák na začátku této etapy nemá ještě vytvořenou konstantu tvaru a velikostí. Škola také klade zvýšené nároky především na pozornost dítěte. Je třeba respektovat kratší dobu stálosti pozornosti, střídání pracovní činnosti v krátkých časových intervalech (5-10 minut), které můžeme s přibývajícím věkem prodlužovat. Vývoj myšlení prochází v tomto období několika fázemi. Začíná mezi 4. – 7. rokem názorným myšlením a mezi 8. - 11. rokem prochází žák stádiem konkrétních operací. K abstraktním operacím, které charakterizují logické myšlení dospělých, se dostává až po dvanáctém roce (Trpišovská & Vacínová, 2006).

Vědomé zacílení na zapamatování, zvláště zprostředkovaných poznatků, je pro dítě něčím novým a svým způsobem i méně přirozeným. Typická je totiž i nízká vyhraněnost a stabilita zájmů. To vše se promítá i do kvalit vštěpování, podržení a vybavování. Vzhledem k jejich obecně slabší zásobě představ i slov je pro ně na počátku této fáze mechanická paměť nezbytným předstupněm vyšších forem vštěpování (Čačka, 1997).

#### **2.1.1.4 Emoční vývoj a socializace**

Pokud jde o způsoby sociální reaktivity, dává skupina dítěti příležitost k četnějším a rozlišenějším interakcím. Reakce dítěte na druhé děti má jiný ráz než reakce na dospělé. Právě proto se jen ve skupině dětí může učit takovým důležitým sociálním reakcím, jako je pomoc slabším, spolupráce, ale i soutěživost a soupeřivost. Ve vrstevnické skupině školní třídy se dítě učí stále lepšímu porozumění různým názorům, přáním a potřebám různých lidí – diferencuje se tedy stále více jeho schopnost sociálního porozumění. Paralelně s tím narůstá i schopnost volního sebeřízení či seberegulace. Narůstající sebeovládání je výsledkem 2 vzájemně se ovlivňujících faktorů – emoční reaktivity a volního ovládnutí emočních reakcí (Langmeier & Krejčířová, 2006).

V sociálních vztazích dítěte dominuje osobnost učitele. Většina dětí na začátku školní docházky učitele značně obdivuje a respektuje. Učitel mu ztělesňuje autoritu, moc a moudrost. S narůstáním samostatného kritického myšlení však autorita učitele v jeho očích postupně klesá a udržet si ji může jen výborný učitel (Trpišovská & Vacínová, 2006).

#### **2.1.2 Starší školní věk (puberta, dospívání)**

V základním (biologickém) smyslu lze toto období vymezit široce jako životní úsek ohraničený na jedné straně prvními známkami pohlavního zrání (zejména objevením se prvních sekundárních pohlavních znaků) a více nebo méně vyznačenou akcelerací růstu, na druhé straně dovršením plné pohlavní zralosti (plné reprodukční schopnosti) a dokončením tělesného růstu. Současně s biologickým zráním probíhá řada významných a nápadných psychických změn, které můžeme povšechně charakterizovat ohlášením nových pudových tendencí a hledáním způsobů jejich uspokojování a kontroly. Tělesné, psychické a sociální změny v období dospívání probíhají do jisté míry souběžně a navzájem závisle. Je tedy pochopitelné, že u mnohých dospívajících existuje značná diskrepance mezi těmito změnami, které často označujeme souhrnně jako změny pubertální. Vedle intraindividuální variability je další komplikací při pokusech jasně vymezit období dospívání také mimořádně velká variabilita

interindividuální. Zatímco u některých dívek se první sekundární pohlavní znaky začínají objevovat už v osmi letech, u jiných nastupují teprve v patnácti letech. U chlapců se fyziologické rozmezí udává mezi 9-17 lety (Langmeier & Krejčířová, 2006).

### **2.1.2.1 Tělesný a pohybový vývoj**

Tělesný vývoj v dospívání je způsoben celým řetězcem žláz s vnitřní sekrecí, růstovým hormonem hypofýzy, zvýšenou činností nadledvinek, které podporují rychlejší dozrávání pohlavních žláz, varlat a vaječníků, také hormony štítné žlázy a pankreatu zvyšují vnímavost růstových destiček a podporují růst. Pohlavní diferenciaci je druhou významnou charakteristikou tělesného vývoje v dospívání. Infantilně indiferentní jedinci dostávají podobu muže či ženy s odlišnými znaky v somatické i psychické oblasti. Ve srovnání s předcházející etapou se pohybové schopnosti relativně zhoršují, můžeme pozorovat pohybový nesoulad nemotornost. K příčinám patří rychlý růst, jemuž se nestačí přizpůsobovat pohybové mozkové centrum, nerovnoměrnost růstu kostí a svalstva. V tělesné výchově je však třeba na tyto skutečnosti pamatovat a brát v úvahu i větší unavitelnost organismu dospívajících a nevystavovat je nepřiměřené zátěži (Trpišovská & Vacínová, 2006).

### **2.1.2.2 Vývoj motoriky**

V tomto období vývoje dítěte obvykle probíhá prepubertální růstový spurt a puberta. Mění se složení těla, u chlapců dochází k nárůstu aktivní svalové hmoty, u dívek se obvykle zvyšuje procento tělesného tuku. Začíná se projevovat typicky ženská motorika, kde převládá zaoblenost pohybu a plynulý přechod mezi jednotlivými pohybovými fázemi a celky. Na druhé straně pak typicky mužská motorika, kde je patrné narůstání silových schopností, pohyby však nejsou tak plynulé, jako u dívek. Už se projevuje rozdíl ve výkonosti mezi dívkami a chlapci (Pastucha et al., 2011).

### **2.1.2.3 Vývoj poznávacích procesů**

V pubertě nabývá postupně rozhodující úlohu druhá signální soustava, tím se veškerá psychická aktivita dostává na kvalitativně vyšší úroveň. Vnímání se vyrovnává s vnímáním dospělého člověka. Dokáže vnímat poměrně přesně čas i prostor. V souvislosti s výraznými fyziologickými změnami dochází na začátku tohoto období k přechodnému zhoršení schopnosti koncentrovat pozornost, ale v závěru období se pozornost dostává na úroveň dospělého jedince. Představy dospívajících jsou stejné, jako představy dospělých, ztrácejí prvky náhodnosti, ustalují se. Paměť se rozvíjí rovněž intenzivně, zejména po kvalitativní stránce. Definitivní podoby, vývojového vrcholu, však dosahuje až po dvanáctém roce života. Mezi 12. – 15. rokem dochází k rozvoji formálních operací a interpretačních procesů, dospívající si vytváří logiku na abstraktní úrovni, tvoří úsudky a ověřuje je, určuje vztahy mezi pojmy, kategoriemi a z předpokladů vyvozuje závěry (Trpišovská & Vacínová, 2006).

### **2.1.2.4 Emoční vývoj a socializace**

Mezi hlavní vývojové úkoly období dospívání patří na jedné straně uvolnění z přílišné závislosti na rodičích a na druhé straně navazování diferencovanějších a významnějších vztahů k vrstevníkům obojího pohlaví. I když proces stálého osamostatňování, rozšiřování a rozrůžňování sociálních vztahů je základním pochodem, který začíná od útlého věku a pokračuje v dospělosti, přece jen je období dospívání v tomto směru klíčové a rozhodující pro uspokojivé převzetí pozdějších základních rolí manželských a rodičovských (Langmeier & Krejčířová, 2006).

Ve vztahu k dospělým se projevuje zvyšující se kritičnost a výhrady k vlastnostem a jejich chování. Ve vztahu k učitelům se odráží především kritické hodnocení jejich pedagogických schopností a jejich charakterových vlastností. Alergičtí jsou zejména na nespravedlnost, zesměšňování a podceňování žáků, nedostatek taktu. Potřeba být členem skupiny, být ostatními přijímán, být v kolektivu oblíbený, úspěšný, má za následek vyšší konformitu k normám vrstevnické skupiny. Projevy jsou velmi různé – oblékání, způsob

komunikace, přejímání hodnot, životní styl a někdy i překračování zákonných společenských norem (Trpišovská & Vacínová, 2006).

### **2.1.3 Období adolescence**

Období adolescence trvá přibližně od patnácti do dvaceti let věku a je etapou završení dospívání po stránce psychické. Dolním vývojovým mezníkem je dosažení pohlavní zralosti, popřípadě ukončení povinné školní docházky, horním mezníkem je dosažení dospělosti. Kritérií dospělosti je několik, po právní stránce je jedinec dospělý dovršením 18 let. Většina dospívajících je však v této době ještě v profesní přípravě a je závislá na rodičích (Trpišovská & Vacínová, 2006).

První ucelená koncepce, která se snažila vysvětlit adolescenci jako vývojové období, byla teorie G. S. Halla. Tento „otec adolescence“ usiloval o vytvoření mostu mezi spekulativním, scholastickým přístupem a empirickým zkoumáním. Ovlivněn evoluční teorií Darwina, formuloval zákon rekapitulace, podle něhož je v souhrnu genetických informací každého dítěte zakódován celý fylogenetický vývoj člověka. Je to období turbulence, plné oscilací mezi protiklady (Macek, 2003).

#### **2.1.3.1 Tělesný a pohybový vývoj**

Jako ve vývoji dětí, tak i u adolescenta interagují ve vývoji genetické, biologické a sociální faktory. V adolescenci se tělesný vývoj jedince završuje. Ve srovnání s pubertou se tělesný růst zpomaluje a jedinec dosahuje své definitivní výšky a vlastně celé podoby. Je zaznamenáván větší růst svalové hmoty než tělesné velikosti. Dosahuje se vrcholového výkonu v některých motorických aktivitách. V motorické činnosti převyšují chlapci děvčata s výjimkou těch činností, které vyžadují přesnost. Fyzický vývoj adolescentů provází mnoho psychických změn. Mnohem více se zabývají svými těly a formují si o nich individuální obraz (Trpišovská & Vacínová, 2006).



### **2.1.3.2 Vývoj poznávacích procesů**

Kognitivní vývoj je výsledkem interakce zrání a učení. Teprve když je dospívající z neurofyziologického hlediska dostatečně zralý a díky systematickému vzdělávání získal potřebné zkušenosti, může dále rozvíjet své poznávací schopnosti. Pro vývoj myšlení je charakteristické postupné uvolňování ze závislosti na konkrétní realitě. Typické znaky způsobu myšlení dospívajících lze shrnout do několika bodů:

- připouštějí variabilitu různých možností
- dovedou uvažovat systematictěji
- dovedou experimentovat s vlastními úvahami

Dospívající si postupně osvojí abstraktní způsob myšlení. Mají větší kapacitu paměti, protože dovedou používat účinnější strategie, které jim pomohou udržet v paměti ty informace, které aktuálně potřebují (Vágnerová, 2005).

### **2.1.3.3 Sociální vztahy v adolescenci**

V adolescenci se velmi rozvíjí sociální vazby po stránce kvalitativní i kvantitativní. Někteří autoři toto období charakterizují jako období extraverze, kdy je značná touha být členem různých skupin, pohybovat se ve společenských situacích. Je to dáno tím, že adolescent se stává nezávislým na svých rodičích, ale má potřebu partnerství. Dívky však více tíhnou k rodičům než chlapci. Adolescenti mohou navazovat kontakty s jinými dospělými, mohou mít dobrý vztah k učitelům v tom případě, že tito lidé mají vnitřní hodnoty, akceptují dospívajícího v jeho individualitě, chovají se podle morálních norem, které jsou pro adolescenta přijatelné. Na přehnanou autoritativnost dospělých reagují značným odporem, vyvolávají konflikty, staví se do opozice. Mladí lidé si udržují skupinové obřady, které nemusí být jasné ani jim. Adolescentní sklon ke sdružování se projeví i potřebou navazování erotických vztahů s druhým

pohlavím. Jde o období prvních lásek, období citové spřízněnosti, které se vyznačují značnou nekritičností partnera. Zklamání z prvních lásek je bolestivě prožíváno, neboť se zraňuje adolescentův ještě nevyzrálý sebecit. Aby získal subjektivně přijatelné sebevědomí, potřebuje být úspěšný, zažívat pochvalu od okolí a mít uspokojivý sexuální vztah (Čížková, 2005).

#### **2.1.3.4 Erotika, sexualita a vztahy v adolescenci**

Premaritální vztahy mohou být smysluplné pro starší adolescenty, ale adolescenti mohou zkoušet sexuální vztahy bez reálné znalosti, co dělat, jak uspokojit svého partnera. To může vést k frustraci a pocitu sexuální nedostatečnosti. Přesto je první sexuální zkušenost významným mezníkem v životě adolescenta. Těhotenství v adolescenci zvyšuje riziko poškození zdraví jak matky, tak dítěte. Je nutná sexuální výchova, plánování rodičovství, zdůrazňování sociálních aspektů, lásky, manželství. Sexuální vývoj je oblastí, ve které se setkávají biologické, psychické i sociální vlivy, které utvářejí život dospívajícího. Ideální představa partnera má velký význam, každý hledá svůj typ, který je často dán jen povrchním hodnocením. Poměrně častým je uzavírání manželství na sklonku adolescence. Je třeba klást důraz na dobré poznání partnera. Velmi časté je uzavírání sňatků z důvodu nespokojenosti s životem doma – u rodičů. Manželství však není cílem samo o sobě, vede k rodině. Ke všemu dnes mladý člověk potřebuje kvalifikaci, tím více ji potřebuje pro jeden z nejdůležitějších úkolů, pro rodičovství a výchovu dětí (Vágnerová, 2005).

## **2.2 Motivace**

### **2.2.1 Vztah motivace**

Pojem motivace má svůj původ v latinském slovese *movere*, což znamená hýbat. Pro slovo *motiv* existuje výstižný český ekvivalent *pohnutka*. Plháčková (2007, 319) definuje motivaci jako: „Souhrn všech intrapsychických

dynamických sil neboli motivů, které zpravidla aktivizují a organizují chování i prožívání s cílem změnit existující neuspokojivou situaci nebo dosáhnout něčeho pozitivního“. Motivace je u jedince vyvolána v případě předpokladu, že určitá činnost povede k výsledku, dosažení cíle, či odměny, která uspokojí lidské potřeby. Motivaci lze též chápat jako soubor činitelů, které podněcují a udržují chování člověka (Řepka, 2005). Některé motivy se však neprojevují zvýšenou aktivitou. Například pod vlivem únavy si člověk lehne do postele a vyspí se. Výsledkem této pohnutky je tedy chování převážně pasivní. Projevují se tedy tím, že buď chceme něco získat, nebo se snažíme něčemu vyhnout (Plháková, 2007).

### **2.2.2 Stimulační motivy**

Lidé jsou aktivní bytosti. K dosažení duševní pohody lidé potřebují proměnlivou vnější stimulaci spolu s vyváženou kombinací duševních a tělesných aktivit. Dle některých autorů představují stimulační motivy relativně samostatný systém, do kterého patří snaha o dosažení optimální úrovně aktivace a potřeba proměnlivých sensorických podnětů. Tyto pohnutky ovlivňují lidské chování a prožívání rozdílným způsobem. Stimulační motivy mají určitý vrozený nervový základ, ale jejich uspokojování není nezbytnou podmínkou pro přežití. Stimulační motivy se projevují zejména: hravostí, zvědavostí a vyhledáváním neobvyklých zážitků (Plháková, 2007).

### **2.2.3 Komplexní teorie motivace**

Někteří významní myslitelé se pokusili uspořádat různé pohnutky lidského chování do všezahrnujících schémat. Žádné z nich však není plně uspokojivé a všeobecně akceptovatelné. Komplexní teorie motivace se od sebe liší počtem základních pohnutek, které podle jejich tvůrců ovlivňuje lidské chování a prožívání. Zatímco Sigmund Freud uvažoval o existenci jednoho, či dvou základních pudů, Henry Murray popsal desítky základních lidských potřeb. Další vlivnou komplexní teorií motivace vytvořil americký psycholog Abraham Maslow (Plháková, 2007). Chápeme-li motiv jako psychický důvod či

psychologickou příčinu chování, je zřejmé, že můžeme hovořit o pluralitě motivů, neboť existuje mnoho psychologických důvodů chování. To je otázka druhů motivů (potřeba jídla je jiný druh motivu než potřeba jistoty). Problém druhů motivů je obvykle tematizován jako jejich třídění a výčet, přičemž se obvykle zaměřují pojmy motivu a potřeby. V tomto směru se řada psychologů zabývala hlavně sestavováním různých indexů potřeb či motivů (Nakonečný, 1997).

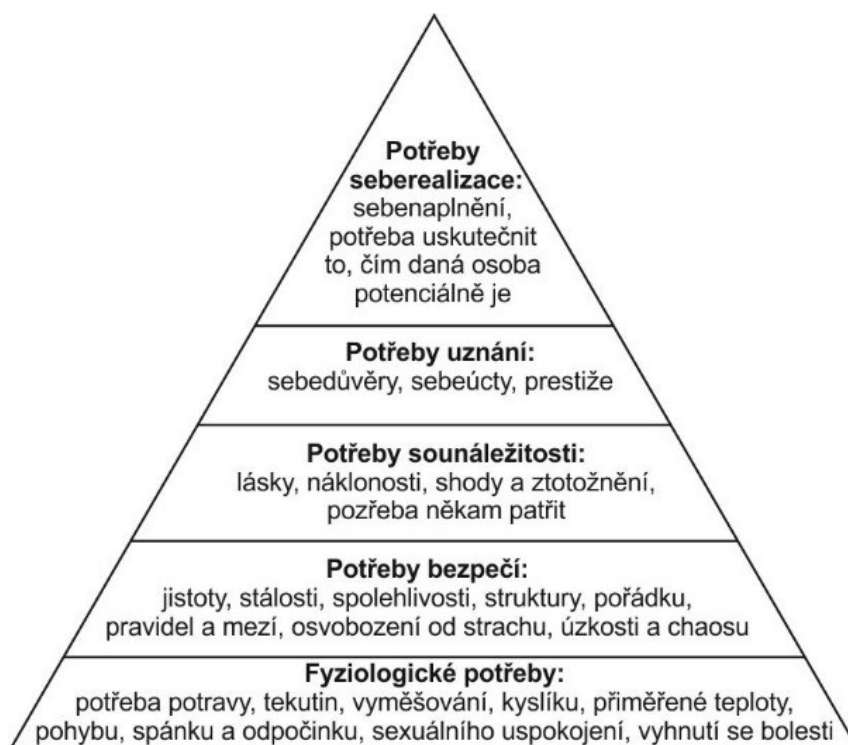
#### **2.2.4 Maslowova hierarchie potřeb**

Abraham Maslow se stal počátkem 60. let 20. století vůdčí osobností humanistické psychologie. Maslow předpokládá, že jádro lidských potřeb je biologicky determinované (Plhánková, 2007).

Na základě teorie motivace vytvořil hierarchii potřeb. Maslow tvrdí, že každý jedinec má individuální hierarchistický systém motivů, které se projevují různou silou. Také popisuje člověka jako bytost s potřebami, které zřídka dosáhnou stavu plného uspokojení. Jakmile je jedna potřeba saturována, vzápětí se dostaví nová potřeba (Trachtová, 2001).

Maslow rozdělil potřeby do pěti úrovní, a to od nejnižší po nejvyšší:

1. *Fyziologické potřeby* – žízeň, hlad, sex, spánek
2. *Potřeby bezpečí* – jistota, stabilita, spolehlivost, osvobození od strachu
3. *Potřeby lásky, náklonosti* – potřeba někam patřit
4. *Potřeby uznání* – dosažení úspěšného výkonu a prestiže
5. *Potřeby seberealizace* – žádost člověka po sebenaplnění



Obrázek č. 1: Maslowova hierarchie potřeb (Trachtová 2001, 15)

Potřeby, které spadají do prvních čtyř úrovní hierarchie, Maslow souhrnně nazývá jako *nedostatkové*, neboli *deficitní*. Tyto pohnutky fungují na principu udržování vnitřní tělesné nebo psychické rovnováhy. Maslow je dělí na nižší a vyšší. K nižším patří fyziologické potřeby a potřeby bezpečí, k vyšším potřeby lásky, sounáležitosti a uznání. Uspokojování vyšších nedostatkových potřeb zajišťuje duševní pohodu i rozvoj osobnosti jedince (Plháková, 2007).

### 2.2.5 Introspektivně fyzikální homeostatické modely

Když uvažujeme o motivaci, stavíme do značné míry (ať vědomě nebo nevědomě) na dvou základních představách, ve kterých se zajímavým způsobem spojuje introspekce s fyzikálními metaforami. Tyto dvě základní představy můžeme chápat jako modely:

- *Model nedostatku (vakua)* – vychází jednak z pocitu prázdnoty, která „touží“ po naplnění, jednak z pozorování druhých lidí a zvířat, kteří

bývají pod zřejmým vlivem potřeby potravy, dokud nedosáhnou objektu, který by pozřeli. Model nedostatku používáme i při vysvětlování dalších motivů. Na úrovni průměru mluvíme o lačnosti peněz, o žízni po vzdělání, apod. Výrazně to vyjadřuje fyzikální pojem vakua, jež si vynucuje pohyb vedoucí k naplnění. Představa prázdnoty, která si vynucuje zaplnění, je nástrojem k pochopení psychologické skutečnosti.

- *Model vybití (přetlaku)* – zcela opačná představa o motivaci vyplývá ze zobecnění jiných případů. Jsou to případy, kdy k uklidnění a uspokojení dochází nikoli po nějakém zaplnění, nýbrž naopak tehdy, když organismus ze sebe něco vydá, něčeho se zbaví. Tak je tomu u eliminačních potřeb, u kojící ženy i v případě laktace. To se přenáší – analogií – na jiné případy uspokojení potřeb. Patří například k běžným představám, že člověk potřebuje vybit svůj vztek, odreagovat se. Dítě se potřebuje vydovádet (Říčan, 2010).

## **2.3 Civilizační choroby a zdravotní potíže**

Výzkumy v oblasti zdraví v uplynulých letech stále více poukazují na narůstající množství zdravotních potíží v období dětství a adolescence. Subjektivní zdravotní potíže zahrnují nejen somatické projevy, jako je podrážděnost nebo nervozita. Subjektivně hodnocené zdravotní potíže se používají k popisu široké oblasti sahající od příležitostných zdravotních potíží až po projevy zdravotních potíží klinických, které mohou zhoršovat každodenní fungování. Prožívání těchto psychosomatických potíží je spojeno s negativním prožíváním školy, šikanou, vztahy mezi vrstevníky, či špatným školním prospěchem (Kalman et al., 2011).

### **2.3.1 Pohybová aktivita dětí**

Pravidelná pohybová aktivita podporuje zdraví a zabraňuje vzniku řady nemocí, zlepšuje společenskou konektivitu a kvalitu života, poskytuje

ekonomické výhody a přispívá k podpoře ekologické udržitelnosti prostředí. Je prevencí vzniku obezity a přirozeným nástrojem jejího redukování. Dětství a dospívání jsou klíčovými obdobími, kdy se kontinuálně s biologickým a psychomotorickým vývojem formují a utváří vztahy a postoje dětí a mládeže k pohybové aktivitě. Pravidelná účast dětí a mládeže ve volnočasové i organizované pohybové aktivitě příznivě ovlivňuje také její vyšší provádění v dospělosti. Dopady negativního vývoje pohybové aktivity v návaznosti na nárůst pohybové aktivity a zvyšující se BMI je celosvětový problém. Mezi nejčastější důvody k realizaci pohybové aktivity řadí jak chlapci, tak dívky ve všech věkových skupinách následující:

- užít si
- seznámit se s kamarády
- zlepšit si zdraví
- vidět se s kamarády

Pohybová aktivita je jednou z klíčových determinant nadváhy a obezity školních dětí. Sledování televize spolu se sezením u počítače a při učení patří mezi nejčastější uváděné inaktivní chování u českých adolescentů. U nich se však struktura sedavého chování za posledních 10 let změnila. Sledování televize bylo z části nahrazeno sezením u počítače. Přijatelná denní doba sledování televize by neměla přesáhnout 2 hodiny denně (Kalman et al., 2011).

### **2.3.2 Obezita**

Obezita je jedním z faktorů výrazně přispívajících ke zvýšení pravděpodobnosti vzniku některých chronických civilizačních onemocnění. Rodiče dítěte, kteří mají sami sklon k obezitě nebo jí dokonce trpí, by si měli uvědomit, že časná, to znamená již v raném věku vzniklá nadváha je prvním krokem k pozdější obezitě. Obavy jsou totiž oprávněné, protože pravděpodobnost vzniku obezity významně zvyšuje současný vývoj životního stylu. Obezita má ve významném počtu případů dědičný základ, plynoucí

z poruchy činnosti takzvaného *ob genu*. Stejně tak je zřejmé, že obezita nemá jedinou příčinu, kterou je přejídání, k němuž veřejnost mimochodem cíleně motivuje agresivní reklama na různé nevhodné potraviny. Další příčinou je totiž nedostatek pohybu. Velká část populace se přejídá soustavně. Příčin je několik – stres, agresivní nabídka a snadná dostupnost potravin, nevhodný životní styl, kompenzace vlastní pohodlnosti a především neschopnost vyvíjet vyšší duševní a fyzickou aktivitu, která by ve svém důsledku vedla k pocitu uspokojení a dostatečné relaxace (Fořt, 2004).

Obezita je charakterizována zmnožením tuku v organismu. Kvantitativní stanovení množství tuku v organismu je obtížné a tak pro běžnou potřebu a orientaci posuzujeme míru obezity podle takzvaných hmotnostních indexů. Nejvíce používaným indexem tělesné hmotnosti je BMI, který porovnává váhu k výšce pacienta. Protože je v dětství, jak dítě roste, proměnlivý, byly na základě národních studií sestaveny takzvané percentilové grafy BMI. Hranice obezity nejsou jednoznačně stanoveny, podle různých autorů je za hraniční hodnotou BMI považován 90., 91., 95. nebo 97. percentil. Obdobně za hranicí nadváhy je považován 85. – 90. percentil. BMI neodráží zastoupení tuku v organismu, tedy poměr tuku a beztukové tělesné hmoty. Existují metody, kterými lze hodnotit množství tuku v organismu, ale jsou náročné a běžně se nepoužívají. Nepřímým ukazatelem množství tuku je poměr obvodu pasu a boků. V současné době je v České republice asi 10% dětí obézních. Z obézních dětí zůstává 70-80% obézních i v dospělosti a naopak asi 30% obézních dospělých mělo nadměrnou hmotnost již v dětství (Gregora, 2004).

Motivace obézních dětí a změna životního stylu je náročná. Jen velmi malé procento obézních dětí chce redukovat svou váhu, mezi nimi k tomu projeví dostatečně silnou vůli jen někteří jedinci, kteří mají zvláště silnou motivaci zdravotní nebo jinou. Existuje mnoho důvodů, pro něž stojí za to hubnout:

- zdravotní hledisko
- zvýšení fyzické kondice
- na přání rodičů (tuto motivaci je třeba pozměnit)
- líbit se sám sobě
- líbit se ostatním
- móda



Oba procesy – jak motivace, tak podpora jsou nedílnou součástí komplexního procesu navýšení celkové pohybové aktivity obézního dítěte. Tyto procesy na sebe navazují, ale neměly by být vzájemně zaměňovány. Dítě by mělo trávit aktivním pohybem stejný čas, jako tráví ve škole, ideálně 5 hodin denně. Nedostatečný podíl hodin tělesné výchovy ve školách a neúčast dětí na další pravidelné pohybové aktivitě prohlubuje energetickou dysbalanci a více prohlubuje rozdíl v celkovém energetickém příjmu a výdeji, což je krizovým obdobím pro rozvoj dětské obezity (Pastucha et al., 2011).

### **2.3.3 Diabetes mellitus**

Diabetes mellitus byl rozpoznáván jako choroba již dříve než 2000 let před naším letopočtem. Označení diabetes použil jako první řecký lékař Aretaios. Označení bylo později doplněno druhým výrazem mellitus od latiského slova med. V 19. století byly vyvinuty laboratorní metody k měření obsahu cukru v krvi a moči, ale léčba pacientů spočívala v dodržování pouze diety. Teprve objev Bantinga a Besta v roce 1921 dramaticky změnil léčbu cukrovky. Hormon, který izolovali z břišní slinivky a který reguluje pohyb a využití glukózy v těle, nazvali inzulin (Kopecký, 1986).

Cukrovka je definována jako hodnota glykemie na lačno vyšší než 7,0 mmol/l. Diagnóza cukrovky je dána definicí, a tedy určitou dohodou. Hodnota glykemie 6,9 mmol/l nebo 7,1 mmol/l nepředstavuje zásadní změnu rizika. Přesto řada pacientů a lékařů klade na tento rozdíl zbytečný důraz. Diagnostika cukrovky musí být provedena za definovaných podmínek po 3 dnech standardní diety (Svačina a Bretšnajdrová, 2003).

Zásadně dnes rozlišujeme diabetes mellitus typu I, kde je příčinou nedostatek inzulínu a diabetes mellitus typu II, kde nejde jen o nedostatek inzulínu, ale i o necitlivost tkání k působení inzulínu. Typ I je u dítěte závažnější, než typ II nejen proto, že při něm asi tři roky po začátku onemocnění chybí u 85% nemocných úplně vlastní produkce inzulínu, nýbrž i proto, že postihuje jedince v období růstu a vývoje. Diabetes mellitus typu II se týká v drtivé většině dospělých lidí, avšak počátky rozvoje této choroby jsou již v dětství, kdy vlivem nesprávných stravovacích návyků, nedostatkem pohybu a nadváhou dochází

k postupnému ustávání tvorby inzulínu. Prakticky kolem 90% nově zjištěných diabetiků II stupně je obézních a zbytek je v pásmu nadváhy. Cukrovka u dětí a mladistvých vzniká proto, že se v jejich pankreatu nevytváří dosti inzulínu. U cukrovky I typu se vyvíjí stav u jedince, který zdědil od jednoho nebo spíše obou rodičů diabetickou vlohu. Za příznivých zevních okolností může projít životem, aniž by sám onemocněl a vlohu pak dál buď předá, nebo nepředá svým potomkům. Nositelé dědičné vlohy jsou během života opakovaně ohroženi v situacích, kdy se setkávají s určitým typem virového onemocnění. Virus napadne kromě jiných tkání také buňky pankreatických ostrůvků a pozmění jejich buněčné obaly. U disponovaných jedinců se začnou proti těmto buňkám vytvářet protilátky, jaké tělo jinak produkuje na obranu proti cizím tkáním a organismům. Protilátky postupně vyřazují z činnosti buňky vyrábějící inzulín. Když buněk ubude až ke kritické hranici, projeví se nedostatek inzulínu jako onemocnění cukrovkou (Kopecký, 1986).

Samotná léčba cukrovky u dětí a mladistvých je možno rozdělit do 2 typů podle toho, zda jedinec trpí cukrovkou I či II typu. V prvním případě je nutné vždy podávat inzulín do těla formou inzulínové pumpy, či injekcemi, ve druhém případě lze při brzkém odhalení počátků cukrovky léčit pacienta pomocí léků, které upravují tvorbu inzulínu v těle. V obou případech je však nutné zařadit také vhodnou diabetickou dietu a také pohyb.

Dieta je v léčbě obezity a cukrovky nejdůležitějším opatřením. Dieta v těchto případech musí být podpořena vhodnými psychoterapeutickými postupy vedoucími k upevnění dietních změn a fixaci upraveného životního stylu. Při dodržování diety musí jedinec brát na zřetel:

- pravidelnost v jídlu (6x denně)
- rovnoměrné rozložení energie a sacharidů
- strava musí splňovat zásady racionální výživy
- omezení příjmu tuků
- omezení kuchyňské soli
- změna celkových stravovacích návyků

Diabetik I typu musí jíst pravidelně 6x denně, poněvadž si aplikuje inzulín a při nedodržení by mohlo dojít k poklesu cukru v krvi a tzv. hypoglykémii. Diabetik II

typu má vysokou hladinu vlastního inzulínu v krvi a delší pauza mezi jídly mu nevádí (Svačina a Bretšnajdrová, 2003).

Pohyb a s tím spojená svalová práce je dalším důležitým sloupem léčby cukrovky. Pracující sval spaluje více glukózy než sval v klidu a potřeba inzulínu přitom klesá víc, než odpovídá prostému spalování glukózy. Podmínkou je, aby byl organismus v době tělesné námahy zásoben inzulínem. Například 2 hodiny plavání snižují potřebu inzulínu o 1/10, 2 hodiny jízdy na kole o 1/4 až 1/3. Děti a dospívající se v průměru pohybují více než dospělí. U dětí jsou oblíbené hry v kolektivu (fotbal, hokej, košíková). Stejně tak lze doporučit i jízdu na kole, plavání, lyžování, tenis. Nevhodné jsou motoristické sporty, box, judo, skoky do vody, potápěčství. Nedovoluje se ani závodní, vrcholový sport. Diabetik má ve škole cvičit jako ostatní spolužáci a má navíc sportovat i mimo školu. Dobře odměřovaná tělesná aktivita snižuje potřebu inzulínu, navozuje pocit tělesného i duševního uspokojení, stupňuje tělesnou zdatnost a odolnost a hlavně snižuje obezitu (Kopecký, 1986).

### **2.3.4 Kardiovaskulární onemocnění**

Kardiovaskulární onemocnění (dále jen KVO) je nečastější příčinou úmrtí v USA i ve většině evropských zemí. Sem patří zejména ischemická choroba srdeční a ischemická choroba mozku. Tato dvě onemocnění jsou příčinou každého druhého úmrtí v Severní Americe, Evropě a Austrálii, čímž se i přes veškeré úspěchy a pokroky současné medicíny řadí na nejčastější příčinu úmrtí i v České republice. Doporučuje se ztotožnit s kódem zdravého srdce „0-30-5-125-80“, což znamená 0 vykouřených cigaret, 30 minut pohybu denně, 5 mmol/l cholesterolu a méně než 120/80 mmHg jako optimální hodnoty krevního tlaku. Úprava životního stylu hraje důležitou roli při snižování rizika opakujících se kardiovaskulárních příhod. Pacienti, kteří po akutním infarktu myokardu nadále kouří, mají zvýšené riziko opakování srdečních příhod, zhoršené ovládnutí dalších rizikových faktorů a horší kvalitu života. Dlouhodobá expozice cigaretovému kouři je stanovena jako potencionálně ovlivnitelný rizikový faktor pro akutní trombotické kardiovaskulární příhody, včetně infarktu myokardu, náhlé úmrtí a cévní mozkové příhody. U lidí, kteří kouřit přestanou, se riziko

opakování koronární příhody sníží na úroveň nekuřáka do 3 let po ukončení kouření. Ukončení kouření má na snížení rizika úmrtnosti větší vliv než jiné intervence nebo léčba (Bílá, 2013).

Nejbezpečnější fyzickou aktivitou pro pacienty s KVO je chůze, spolu s ní jsou jako další nejčastější aktivity doporučovány jízda na kole nebo rotopedu, běh a plavání. Účinek pravidelné fyzické aktivity na snížení rizika úmrtnosti pacientů s ischemickou chorobou srdeční byl odhadnut na 25%. Fyzická aktivita je ku prospěchu i u pacientů s nízkou hladinou lipoproteinů o vysoké hustotě a vysokou hladinou triglyceridů. Dalším nezbytným krokem pro snížení kardiovaskulárních onemocnění je úprava tělesné hmotnosti na optimální hodnoty. Tato úprava, podobně jako fyzická aktivita, ovlivňuje příznivě i další rizikové faktory jako je hodnota krevního tlaku, hodnoty krevních lipidů a hodnoty glykemie (Bílá, 2013).

## **2.4 Využití kola jako dopravního prostředku pro dojíždění do školy**

### **2.4.1 Děti a bezpečnost**

Zvýšené povědomí o dopravní bezpečnosti a dopravní výchova dětí patří mezi základy, na kterých lze stavět kampaně. Je však také potřeba, aby:

- se více dětí nebálo dorazit do školy na kole nebo pěšky
- dopravní pravidla se dostala dětem tzv. pod kůži
- mobilitu brali jako samozřejmost a chápali její výhody
- vyjádřili se ke změnám v jejich okolí

V červnu 2012 se uskutečnila další celosvětová cyklistická konference *Velo-city Global 2012* ve Vancouveru. Jedním z výstupů této cyklokonference byla *Vancouverská charta – Děti mají právo jezdit na kole*, která se zaměřuje na budoucnost dětí na celém světě. Jako součást naší kultury i vzdělání, otázky zdraví i udržitelnosti životního prostředí má jízda na kole nesporný pozitivní vliv na náš každodenní život. Právo dětí jezdit na kole by mělo být všudypřítomné a univerzální. Děti, pro které je dovození na jízdním kole každodenní součástí

života, budou v dospělosti zdravé, šťastné a budou se chovat šetrně k životnímu prostředí (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, 2013).

Například v Dánsku nyní probíhá projekt „bezpečně a spolehlivě do školy“. Pomáhá odstranit omezení, která dětem brání jezdit na kole do školy bezpečně a spolehlivě. Může se jednat o problematiku změn v infrastruktuře, vylepšování silnic po stránce stavební, nebo může jít o dopravní kontroly, motivaci, postoje, dopravní návyky a organizace školní cyklistické dopravy – je-li nějaká. Tento projekt je realizován Kodaní, Odesnou a Fredercií. Školám je nabídnuta široká škála různých kompetencí, vědomostí a poradenství z oblasti cyklistické dopravy pro školní děti. Výchozím bodem jsou následující kategorie:

- dopravní vybavenost školy: parkování pro jízdní kola – prostor, kapacita, uspořádání
- parkování pro jízdní kola – zabezpečení proti krádežím a vandalismu
- regulace a separace dopravy
- lepší přístup
- cesta do školy - údržba
- podmínky viditelnosti
- nové cyklopruhy
- křižovatky a přechody
- výběr trasy a zkratky
- motivace a povzbuzení: kampaně a soutěže
- setkání rodičů
- organizování cyklistické dopravy pro školní děti
- dopravní návyky a zvyky v rodinách

U nás též probíhají různé kampaně, jako například „Nezapomeň na světla“. Účelem této kampaně je zvýšit viditelnost a bezpečnost dětí v dopravě. Kampaň je zaměřena na děti ve věku 10-11 let, kdy mnoho dětí začíná jezdit na kole do školy bez doprovodu a to je pro ně motivace, aby se naučily převzít zodpovědnost za svou vlastní bezpečnost. Jen málo dětí si uvědomuje, jak obtížné je pro řidiče aut postřehnout cyklistu, který nemá osvětlení a odrazky. Cílem této kampaně je vychovat generaci, pro niž je osvětlení kola běžný zvyk a

tímto způsobem snížit počet obětí dopravních nehod (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, 2013).

Zajištění bezpečnosti cyklistů je základním předpokladem pro podporu cyklistiky jako každodenního způsobu dopravy. Ve většině případů se cyklisté musí dělit o cestu s auty. Při řešení problematiky celkového řízení provozu je proto třeba vzít náležitě v úvahu potřeby cyklistů i motoristů. Cesty jsou multifunkčním prostorem, o který se musí dělit všichni uživatelé. Město a jeho komunikace musí být především pro život. Cyklisté jsou relativně pomalí, jsou hůře vidět a jsou také o něco zranitelnější než ostatní – silnější – účastníci silničního provozu (auta, tramvaje, motocykly). Bezpečnost cyklisty samozřejmě závisí i na fyzickém stavu komunikací (Dekoster a Schoellaert, 2006).

#### **2.4.1.1 Dopravní nehody cyklistů a dětí v roce 2009 v ČR**

- v roce 2009 zemřelo v důsledku dopravních nehod v České republice 72 cyklistů, tj. 8,7% z celkového počtu usmrčených osob
- každá 12 - usmrčená osoba v roce 2009 byl cyklista
- v roce 2009 zavinily děti cyklisté celkem 237 dopravních nehod hlášených Policii ČR, tj. 12% celkového počtu dopravních nehod zaviněných cyklisty
- 87% z celkového počtu dopravních nehod zaviněných dětmi cyklisty bylo v obci, tj. každá 1,2. dopravní nehoda zaviněná dítětem – cyklistou se stala v roce 2009 v obci
- každá 8. dopravní nehoda zaviněná cyklistou a hlášená Policii ČR byla zaviněna cyklistou ve věku do 15 let
- v roce 2009 bylo usmrceno 1 dítě – cyklista a 21 dětí cyklistů bylo lehce zraněno. Usmrčený cyklista měl cyklistou přilbu, bylo usmrceno mimo obec a viníkem dopravní nehody byl řidič motorového vozidla
- v obci zavinili cyklisté celkem 1 452 dopravních nehod
- z tohoto počtu zavinily v obci děti do 15 let celkem 205 dopravních nehod, tj. 14 % dopravních nehod

- pod vlivem alkoholu zavinili cyklisté v roce 2009 celkem 522 dopravních nehod, z tohoto počtu zavinily děti do 15 let pod vlivem alkoholu celkem 2 dopravní nehody, tj. 9 % z celkového počtu dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a hlášených Policií ČR

(Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, 2013).

## 2.4.2 Děti a automobilismus

Děti a adolescenti do věku 18 let představují 21% obyvatel Evropské unie. Zahrneme-li do této skupiny mládež do věku, kdy opouští školy, co je zhruba věk, kdy lze nejdříve získat řidičský průkaz na automobil, můžeme z toho vyvodit, že mobilita pětiny obyvatel Evropy je zcela závislá na pěší chůzi, jízdách kolech či veřejné dopravě, případně na automobilu rodičů. Obecně lze říci, že návyky, které si mládež a děti vytvoří v raném věku, si obvykle s sebou nesou do dospělosti. Jestliže se naučili považovat za samozřejmost, že se pohybují po městě především v automobilu rodičů, nebo uvykli prostředí, které automobilu dává přednost, potom v budoucnu jako dospělí občané budou mít přirozenou tendenci považovat automobil za svůj „záchytný bod“ (Veverková, 2006).

Jedním ze sociálních faktorů je i tzv. „posedlost“ automobily. Termíny jako „automobilová kultura“ a „automobilová závislost“ ukazují, jak automobil ve společenském výkladu překračuje hranice svojí přirozené funkce dopravního prostředku a stává se prostředkem tvorby image, demonstrace sociálního statutu a individuálního sebevyjádření. Alternativní způsoby dopravy jako jízda na kole nebo chůze jsou běžně vnímány jako méně atraktivní (Klímeček, 2001).

Dovážení dětí do školy autem má také dopad na socializaci dětí. Málo lidí si to uvědomuje, ale většina kontaktů a kamarádství nevzniká organizovaně, ale zcela volně a to právě na cestě z nebo do školy. Dítě se navíc učí poznávat okolí. A když jezdí do školy autem s rodiči, tak nejenom, že se o sebe neumí postarat, ale nemá ani možnost poznat své okolí a neví, jak se v něm orientovat a chovat (Řešátková & Šebešová, 2011).

### 2.4.3 Životní prostředí a doprava

V České republice se města a obce také potýkají s nárůstem automobilové dopravy. Současný rozvoj této dopravy má negativní dopad na životní prostředí tím, že znečišťuje ovzduší emisemi výfukových plynů, je významným emitentem hluku a vibrací, přispívá ke změnám klimatu a navíc způsobuje velké zábory prostoru a jeho fragmentaci. Nevýznamná není ani energeticky náročná výroba vozidel a jejich likvidace. Pro zlepšení současného stavu přijala Česká republika řadu opatření, která jsou v souladu s evropskými trendy. Jedním z témat této politiky je omezení vlivu dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví a dále rozvoj městské hromadné dopravy v rámci integrovaného dopravního systému. Vláda České republiky také podporuje rozvoj cyklistiky – dopravy přátelské k životnímu prostředí. Proto byla v roce 2004 Usnesením Vlády České republiky č. 678 schválena Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Tato strategie je zároveň východiskem pro rozvoj cyklistiky jako rovnocenné součásti dopravního systému (Vančura et al., 2005).

### 2.4.4 Společná jízda dětí na kole do školy

V pozadí všeho, co děláme, co cítíme, co si myslíme a o co usilujeme, jsou dva základní protichůdné pocity. *Touha být uznán* – toužíme po tom, aby nás ostatní lidé přijali. Každý člověk si přeje, aby jej ostatní měli rádi a respektovali jej. Každý sám sobě přiřazuje určitou hodnotu a od ostatních pak očekává, že se k němu podle toho budou chovat. Přeceňování nás uvádí do rozpaků a překvapuje, podceňování uráží a zraňuje. *Strach z odmítnutí* – po celou dobu však touhu být uznán věrně doprovází pocit přesně protikladný, a tím je neskutečně silný strach z odmítnutí. Je to jeden z největších strachů, jaký vůbec známe. Je velmi silný, všudypřítomný a neskutečně nám komplikuje život. Máme strach, aby si o nás druzí nemysleli něco špatného: že jsme hloupí, neschopní, pomalí, trapní, tencí, nehezci, protivní či nevděční (Herman, 2008).



## **3 CÍLE PRÁCE A VÝZKUMU**

### **3.1 Cíle práce**

Cílem bakalářské práce je zmapování faktorů, které ovlivňují motivaci žáků základních a středních škol pro využití jízdního kola jako dopravního prostředku pro jízdu do školy.

### **3.2 Výzkumné otázky**

1. Jaká je aktuální situace ve vztahu k dojíždění žáků do školy na kole?
2. Jaké jsou omezení a možnosti dojíždění do školy na kole?
3. Jaké podmínky musí být splněny pro to, aby žáky motivovalo pro větší využívání kola pro dopravu do školy?

### **3.3 Úkoly práce**

1. Zjistit situaci v dojíždění žáků u vybraných školských zařízení.
2. Pomocí anketního dotazníku zjistit u žáků základních a středních škol, jaké jsou překážky pro využití jízdního kola při cestě do školy.
3. Zjistit, zda je rozdíl v dojíždění na kole do školy na vesnici a ve městě, případně u starších žáků na střední škole.

## 4 METODIKA

K získání potřebných informací jsme použili následující metody:

- matematicko-statistická: metoda využívající statistickou analýzu empirických případně modelových dat
- komparativní: jsou to všechny formy zkoumání založené na sledování rozdílů a podobností mezi objekty
- terénní šetření: shromažďování dat a informací přímo v terénu

Použita byla technika:

- ankety: metoda hromadného získávání údajů pomocí písemných otázek

Anketní dotazník obsahoval celkem 8 otázek. Otázky byly formulovány vzhledem k věku respondentů.

Distribuce dotazníků probíhala v období října a listopadu 2012. Čtyřicet čtyři listů dotazníku jsem osobně rozdál žákům ve čtvrté, šesté a osmé třídě na Základní škole Oskol Kroměříž, návratnost byla čtyřicet čtyři listů (100%). Sto dvacet listů dotazníku jsem předal paní učitelce Bc. Lence Hricové na Základní škole Tlumačov, návratnost byla sto jedna listů (84,2%). Devadesát dotazníků jsem předal paní učitelce Mgr. Marii Fabigové a Mgr. Ivě Hašové na Střední škole hotelové a služeb v Kroměříži, návratnost byla sedmdesát čtyři dotazníků (82,2%).

Získaná data byla zpracována a analyzována do tabulek s relativními četnostmi, které prezentují výsledky ankety. Relativní četnost byla zpracována též graficky v podobě obrázků. Ke zpracování dat byly použity počítačové programy Microsoft Word a Microsoft Excel.

## 5 VÝSLEDKY

Ankety se zúčastnilo celkem 219 respondentů (z toho 18 vrácených anketních dotazníků nebylo vyplněno vůbec, nebo byly vyplněny nesrozumitelně). Celkem bylo rozdáno 254 listů šetření, návratnost byla 219 (86,2%). Dle našich poznatků drtivá většina žáků vyplňovala anketu se zájmem a poctivě. Ostatně i z výsledků vyplývá, že většina z nich vyplnila dotazník pravdivě. Pozitivní zájem vyjádřili jak ředitelé škol, tak i třídní učitelé a kvitovali mou snahu pomoci zlepšit situaci v dopravě žáků do školy na jízdním kole.

## 5.1 Vyhodnocení ankety

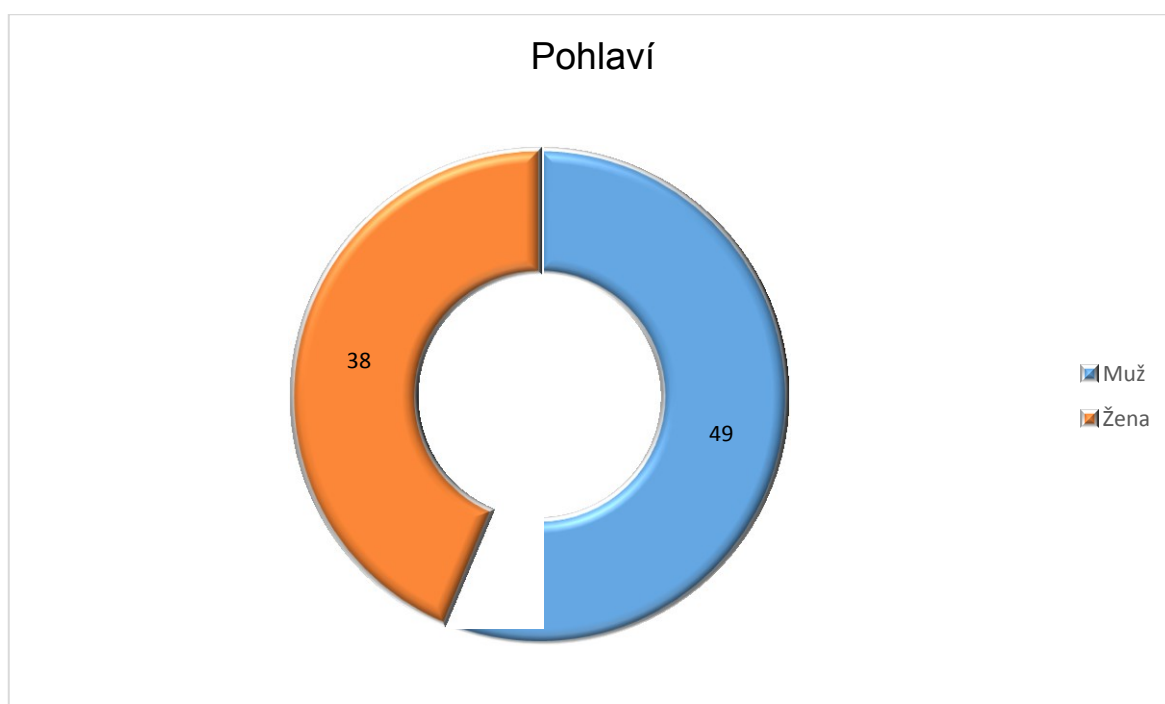
### 5.1.1 Základní škola Tlumačov

#### 5.1.1.1 Otázka č. 1: Uved' své pohlaví

Tabulka č. 1: Pohlaví

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Muž	49	56,3
Žena	38	43,7
<b>Celkem</b>	<b>87</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 2: Pohlaví



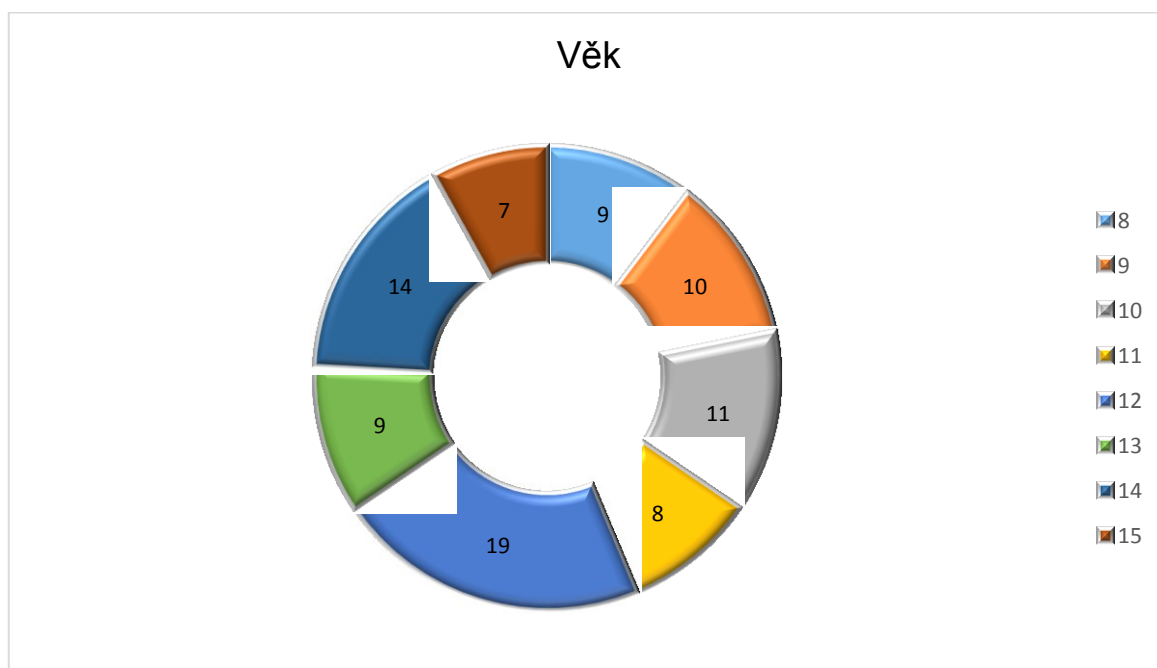
**Komentář:** Z celkového počtu 87 respondentů bylo 49 (56,3%) mužů a 38 (43,7%) žen.

### 5.1.1.2 Otázka č. 2: Kolik je ti let?

Tabulka č. 2: Věk

Odpověď (let)	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
8	9	10,3
9	10	11,5
10	11	12,6
11	8	9,2
12	19	21,8
13	9	10,3
14	14	16,1
15	7	8
<b>Celkem</b>	<b>87</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 3: Věk



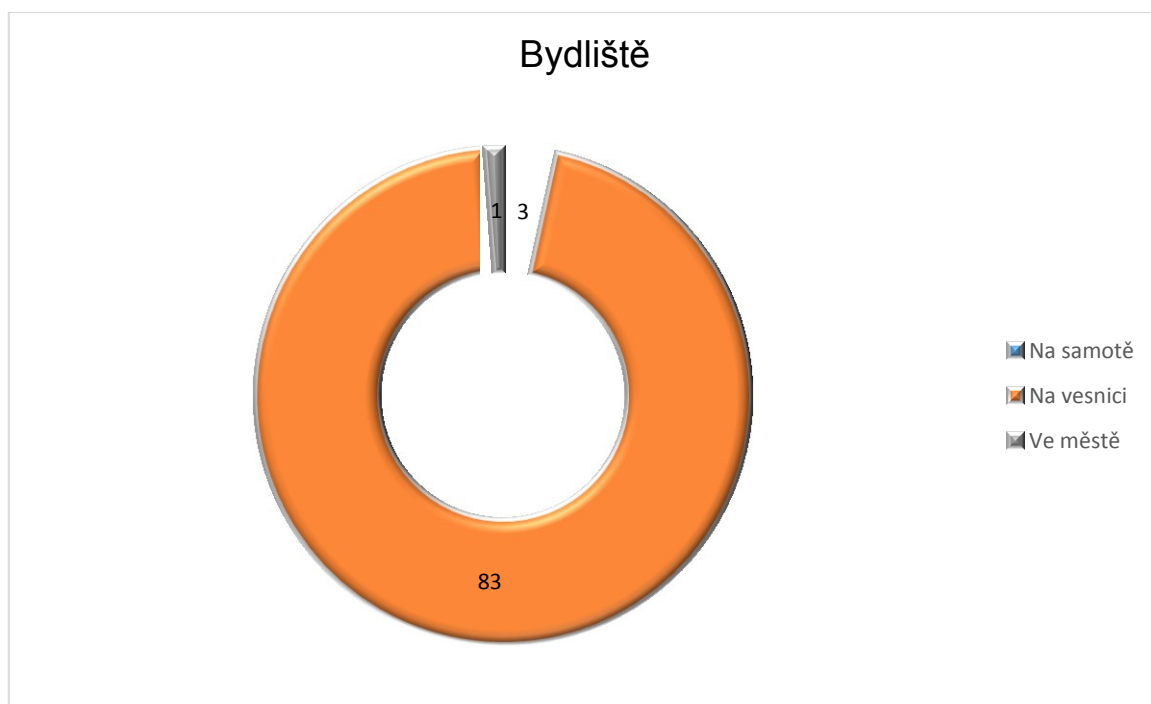
**Komentář:** Analýzou dat bylo zjištěno, že 21,8% respondentů bylo dvanáctiletých, 16,1% čtrnáctiletých, 12,6% desetiletých, 11,5% devítiletých, 10,3% shodně osmi a třináctiletých, 9,2% jedenáctiletých a 8% patnáctiletých.

### 5.1.1.3 Otázka č. 3: Kde bydlíš?

Tabulka č. 3: Bydliště

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Na samotě	3	3,4
Na vesnici	83	95,4
Ve městě	1	1,1
Ve velkoměstě	0	0
<b>Celkem</b>	<b>87</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 4: Bydliště



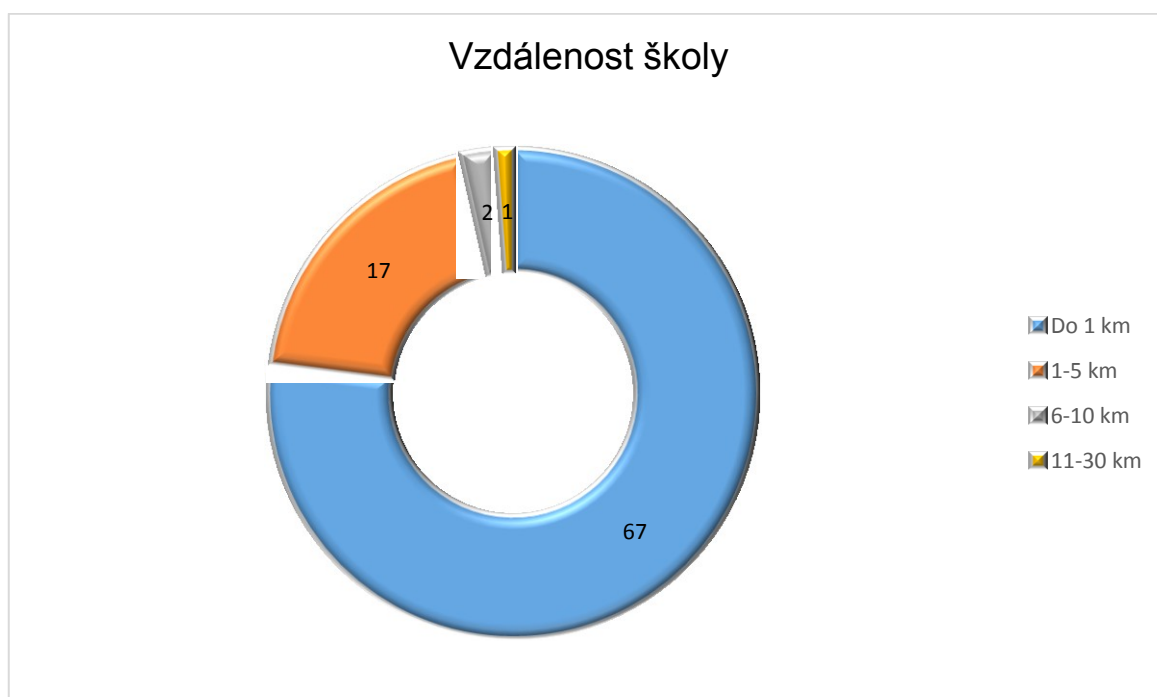
**Komentář:** Z tabulky č. 3 a obrázku č. 4 je patrné, že 95,4% dětí bydlí na vesnici, 3,4% na samotě a 1,1% ve městě. Ve velkoměstě nebydlí žádné dítě, tudíž 0%.

#### 5.1.1.4 Otázka č. 4: Jak daleko je škola od tvého bydliště?

Tabulka č. 4: Vzdálenost školy

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Do 1 km	67	77
1-5 km	17	19,5
6-10 km	2	2,3
11-30 km	1	1,1
31 km a více	0	0
<b>Celkem</b>	<b>87</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 5: Vzdálenost školy



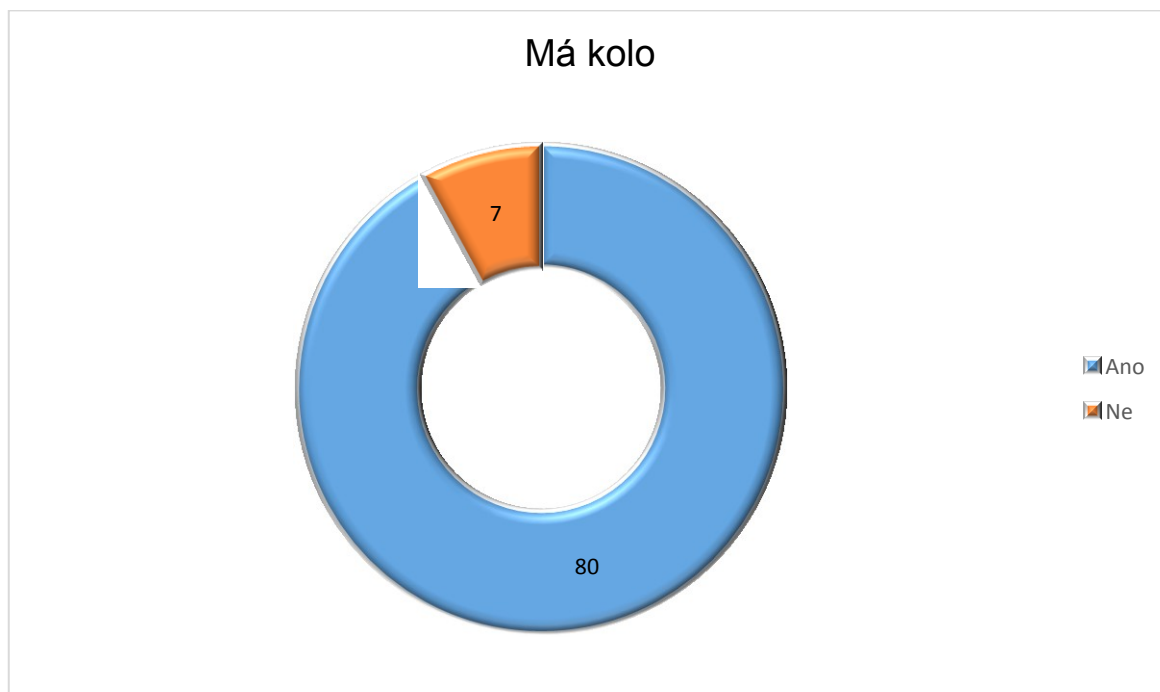
**Komentář:** Z celkového počtu respondentů jich bydlelo méně než 1 km od školy 77%, 19,5% bydlelo ve vzdálenosti od 1 do 5 km, 2,3% ve vzdálenosti od 6 do 10 km a 1,1% ve vzdálenosti od 10 do 30 km. Z větší vzdálenosti než 31 km nedojíždí nikdo, a to je 0%.

### 5.1.1.5 Otázka č. 5: Vlastníš jízdní kolo?

Tabulka č. 5: Má kolo

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Ano	80	92
Ne	7	8
<b>Celkem</b>	<b>87</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 6: Má kolo



**Komentář:** Analýzou dat bylo zjištěno, že 92% dětí vlastní kolo a 8% nemá vůbec žádné kolo.



### 5.1.1.6 Otázka č. 6: Jezdíš na kole do školy?

Tabulka č. 6: Jezdí do školy

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Ano	22	25,3
Ne	65	74,7
<b>Celkem</b>	<b>87</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 7: Jezdí do školy



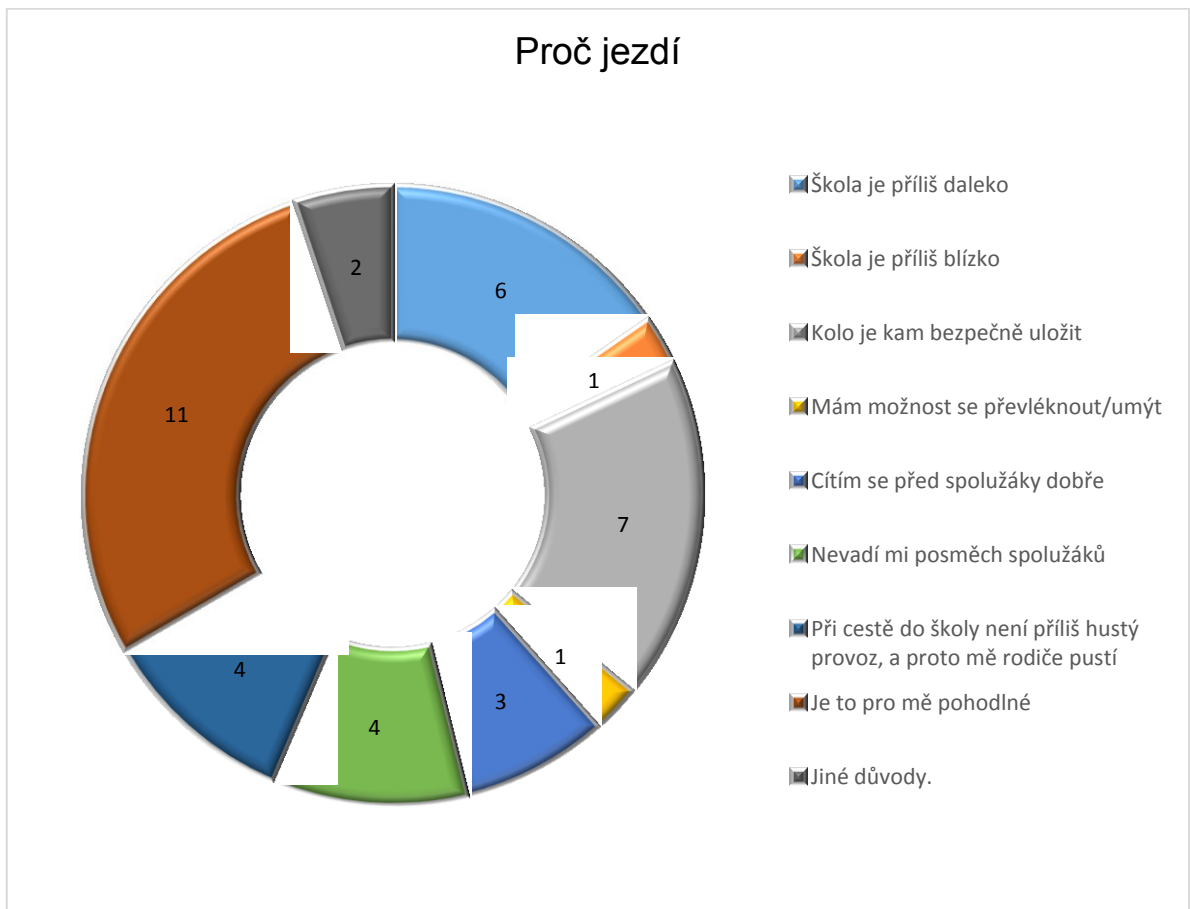
**Komentář:** Z celkového počtu respondentů nejezdí na kole do školy 74,3%, naopak 25,3% jich na kole do školy jezdí.

### 5.1.1.7 Otázka č. 7: Uved' důvod, proč jezdíš do školy na kole

Tabulka č. 7: Proč jezdí

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Škola je příliš daleko	6	15,4
Škola je příliš blízko	1	2,6
Kolo je kam bezpečně uložit	7	17,9
Mám možnost se převléknout/umýt	1	2,6
Cítím se před spolužáky dobře	3	7,7
Nevadí mi posměch spolužáků	4	10,3
Při cestě do školy není příliš hustý provoz, a proto mě rodiče pustí	4	10,3
Je to pro mě pohodlné	11	28,2
Jiné důvody	2	5,1
<b>Celkem</b>	<b>39</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 8: Proč jezdí



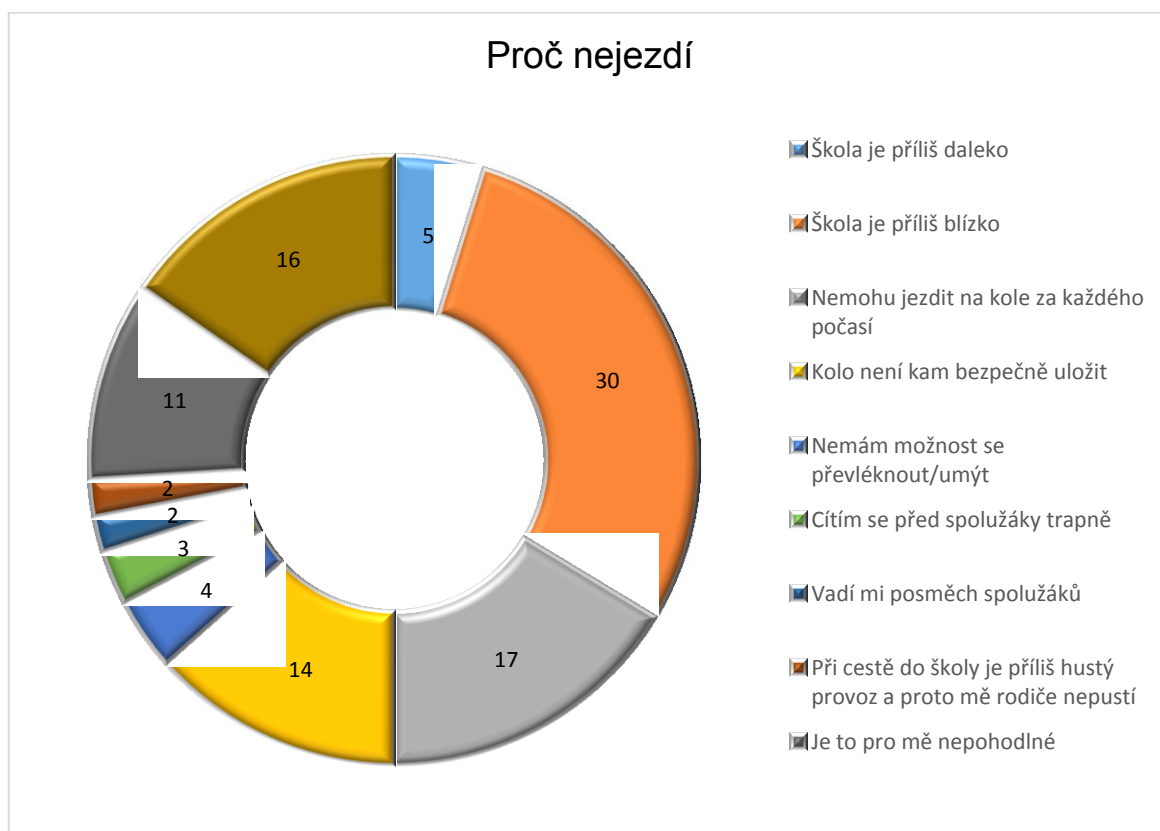
**Komentář:** Analýzou dat bylo zjištěno, že pro 28,2% respondentů, kteří jezdí do školy na kole, je pohodlné jezdit do školy na kole, 17,9% uvádí, že kolo mají kam bezpečně uložit, pro 15,4% je škola blízko, 10,3% dotazovaných nevdí posměch spolužáků a pro stejné procento není příliš hustý provoz, a proto je rodiče pustí na kole, 7,7% se cítí před spolužáky dobře, 5,1% uvádí jiné důvody (konkrétně, že se jim nechce pěšky a že kolo je rychlejší způsob dopravy). Další dvě skupiny dotazovaných jsou po 2,6% a uvedli, že škola je příliš daleko a že mají možnost se ve škole převléknout, případně umýt. U této otázky bylo možno zatrhnout i více odpovědí současně.

5.1.1.8 Otázka č. 8: Uved' důvod, proč nejezdíš do školy na kole

Tabulka č. 8: Proč nejezdí

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Škola je příliš daleko	5	4,8
Škola je příliš blízko	30	28,8
Nemohu jezdit na kole za každého počasí	17	16,3
Kolo není kam bezpečně uložit	14	13,5
Nemám možnost se převléknout/umýt	4	3,8
Cítím se před spolužáky trapně	3	2,9
Vadí mi posměch spolužáků	2	1,9
Při cestě do školy je příliš hustý provoz, a proto mě rodiče nepustí	2	1,9
Je to pro mě nepohodlné	11	10,6
Jiné důvody	16	15,4
<b>Celkem</b>	<b>104</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 9: Proč nejezdí



**Komentář:** Analýzou dat bylo zjištěno, že pro 28,8% respondentů, kteří nejezdí do školy na kole, je škola příliš blízko, 16,3% uvádí, že nemohou jezdit za každého počasí, 15,4% uvedlo jiné důvody (konkrétně nemají kolo, mají nepojízdné kolo, doprovází mladšího sourozence do školy, chodí radši pěšky, někteří jezdí autobusem), 13,5% má obavy, že nemají kam bezpečně uložit své kolo, pro 10,6% je jízda na kole do školy nepohodlná, 4,8% uvádí, že škola je daleko, 3,8% nemá možnost se ve škole převléknout, případně umýt, 2,9% se cítí před spolužáky trapně a shodně dosáhli 2 kategorie respondentů 1,9%, a to kategorie, které vadí posměch spolužáků a druhá uvádí, že při cestě do školy je příliš hustý provoz, a proto je rodiče nepustí. U této otázky bylo možno zatrhnout i více odpovědí současně.

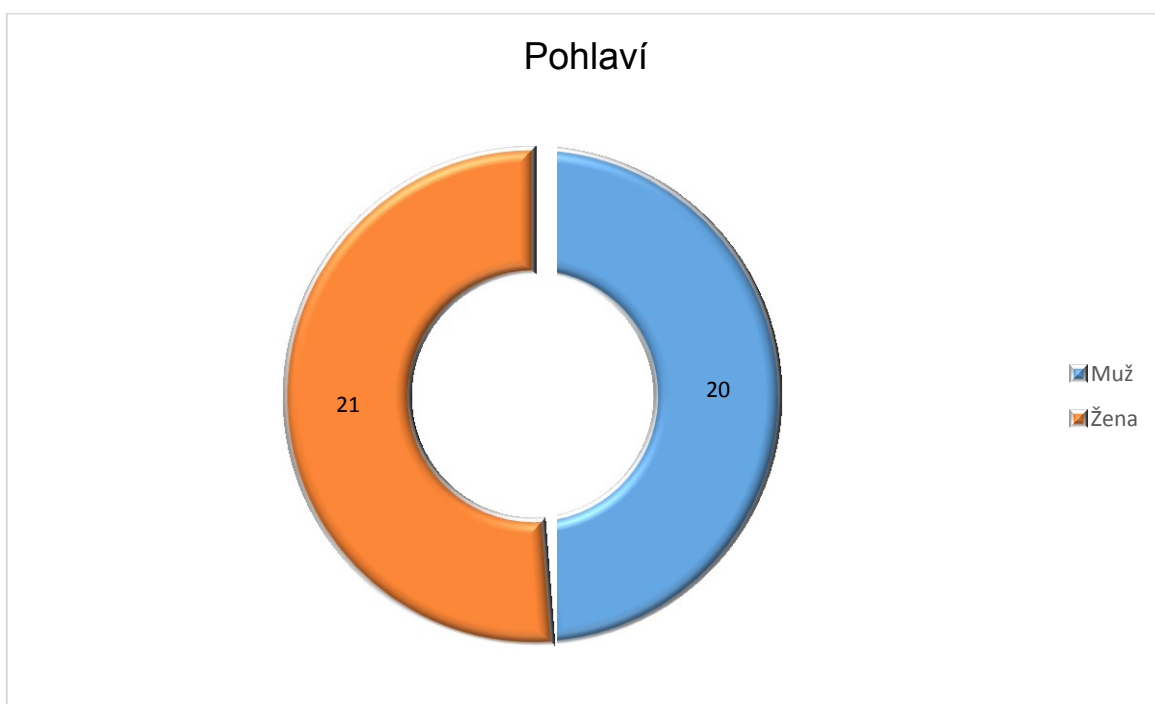
## 5.1.2 Základní škola Oskol Kroměříž

### 5.1.2.1 Otázka č. 1: Uved' své pohlaví

Tabulka č. 9: Pohlaví

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Muž	20	48,8
Žena	21	51,2
<b>Celkem</b>	<b>41</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 10: Pohlaví



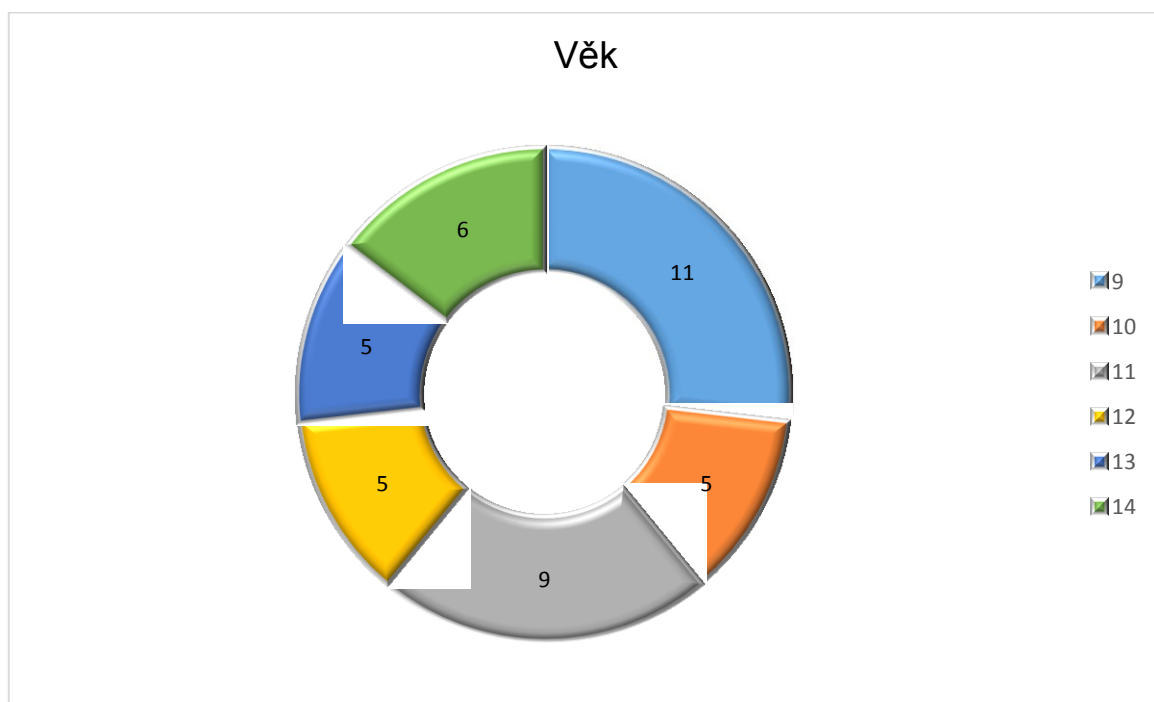
**Komentář:** Z celkového množství 41 respondentů bylo 21 (51,2%) žen a 20 (48,8%) mužů.

### 5.1.2.2 Otázka č. 2: Kolik je ti let?

Tabulka č. 10: Věk

Odpověď (let)	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
9	11	26,8
10	5	12,2
11	9	22
12	5	12,2
13	5	12,2
14	6	14,6
<b>Celkem</b>	<b>41</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 11: Věk



**Komentář:** Analýzou dat bylo zjištěno, že 26,8% respondentů bylo devítiletých, 22% jedenáctiletých, 14,6% čtrnáctiletých, 12,2% shodně deseti, dvanácti a třináctiletých.

### 5.1.2.3 Otázka č. 3: Kde bydlíš?

Tabulka č. 11: Bydliště

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Na samotě	1	2,4
Na vesnici	12	29,3
Ve městě	28	68,3
Ve velkoměstě	0	0
<b>Celkem</b>	<b>41</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 12: Bydliště



**Komentář:** V této položce 68,3% oslovených respondentů odpovědělo, že bydlí ve městě, 29,3% bydlí na vesnici a 2,4% bydlí na samotě. Z velkoměsta není žádný respondent, a tudíž 0%.

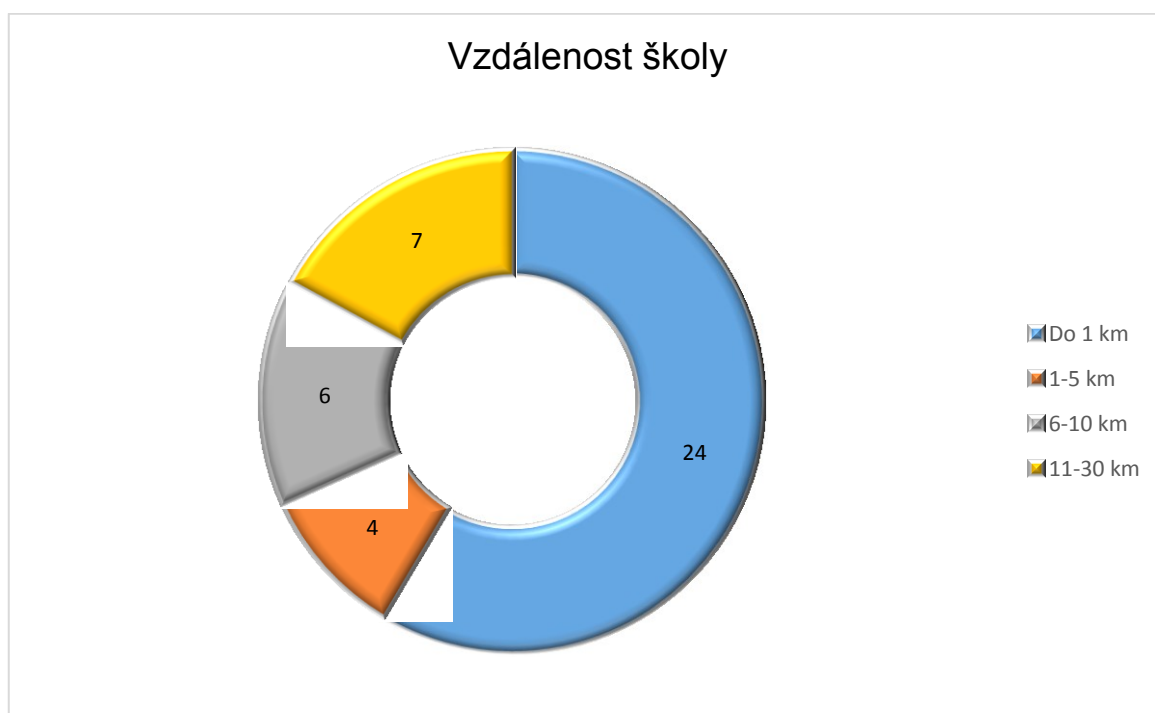


#### 5.1.2.4 Otázka č. 4: Jak daleko je škola od tvého bydliště?

Tabulka č. 12: Vzdálenost školy

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Do 1 km	24	58,5
1-5 km	4	9,8
6-10 km	6	14,6
11-30 km	7	17,1
31 km a více	0	0
<b>Celkem</b>	<b>41</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 13: Vzdálenost školy



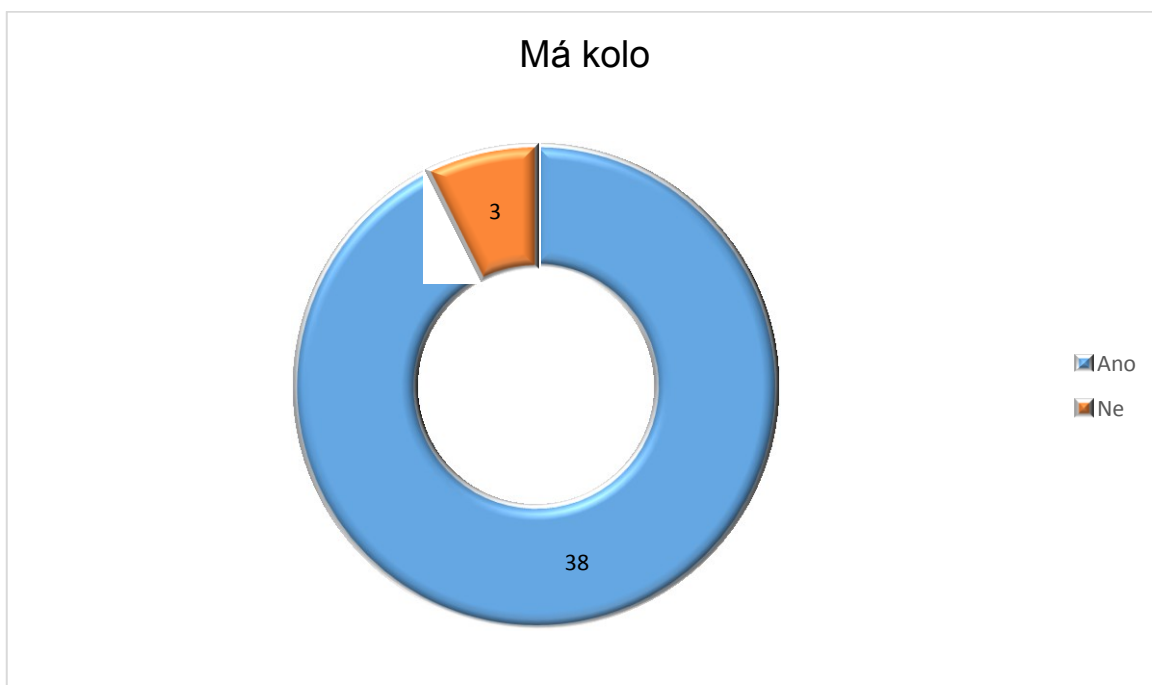
**Komentář:** Z celkového počtu respondentů jich 58,5% bydlí do 1 km od školy, 17,1% ve vzdálenosti 11-30 km od školy, 14,6% 6-10 km od školy a 9,8 ve vzdálenosti 1-5 km od školy. Na vzdálenost 31 km a více nedojíždí již nikdo – 0%.

### 5.1.2.5 Otázka č. 5: Vlastníš jízdní kolo?

Tabulka č. 13: Má kolo

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Ano	38	92,7
Ne	3	7,3
<b>Celkem</b>	<b>41</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 14: Má kolo



**Komentář:** Z tabulky č. 13 a obrázku č. 14 je patrné, že 92,7% respondentů vlastní jízdní kolo a 7,3% respondentů nemá žádné kolo.

### 5.1.2.6 Otázka č. 6: Jezdíš na kole do školy?

Tabulka č. 14: Jezdí do školy

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Ano	1	2,4
Ne	40	97,6
<b>Celkem</b>	<b>41</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 15: Jezdí do školy



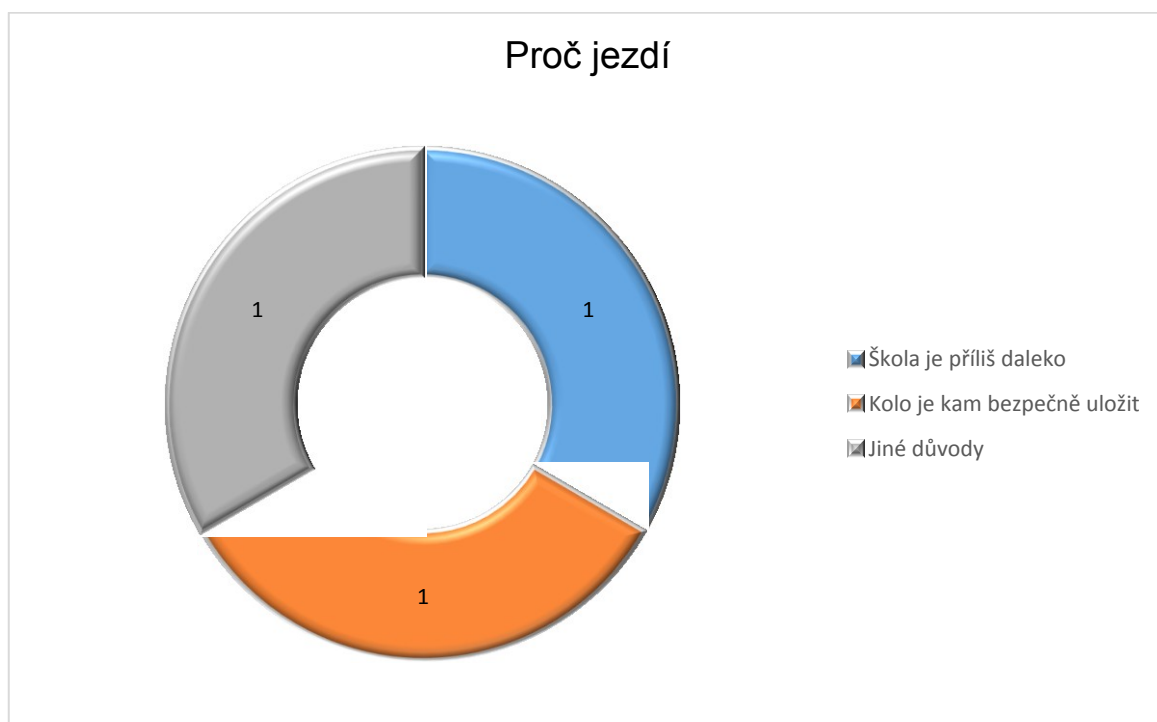
**Komentář:** Analýzou dat bylo zjištěno, že 97,6% oslovených na kole do školy nejedí a 2,4% oslovených na kole do školy jedí.

5.1.2.7      **Otázka č. 7: Uved' důvod, proč jezdíš do školy na kole**

Tabulka č. 15: Proč jezdí

<b>Odpověď</b>	<b>Absolutní četnost</b>	<b>Relativní četnost (%)</b>
Škola je příliš daleko	1	33,3
Škola je příliš blízko	0	0
Kolo je kam bezpečně uložit	1	33,3
Mám možnost se převléknout/umýt	0	0
Cítím se před spolužáky dobře	0	0
Nevadí mi posměch spolužáků	0	0
Při cestě do školy není příliš hustý provoz, a proto mě rodiče pustí	0	0
Je to pro mě pohodlné	0	0
Jiné důvody	1	33,3
<b>Celkem</b>	<b>3</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 16: Proč jezdí



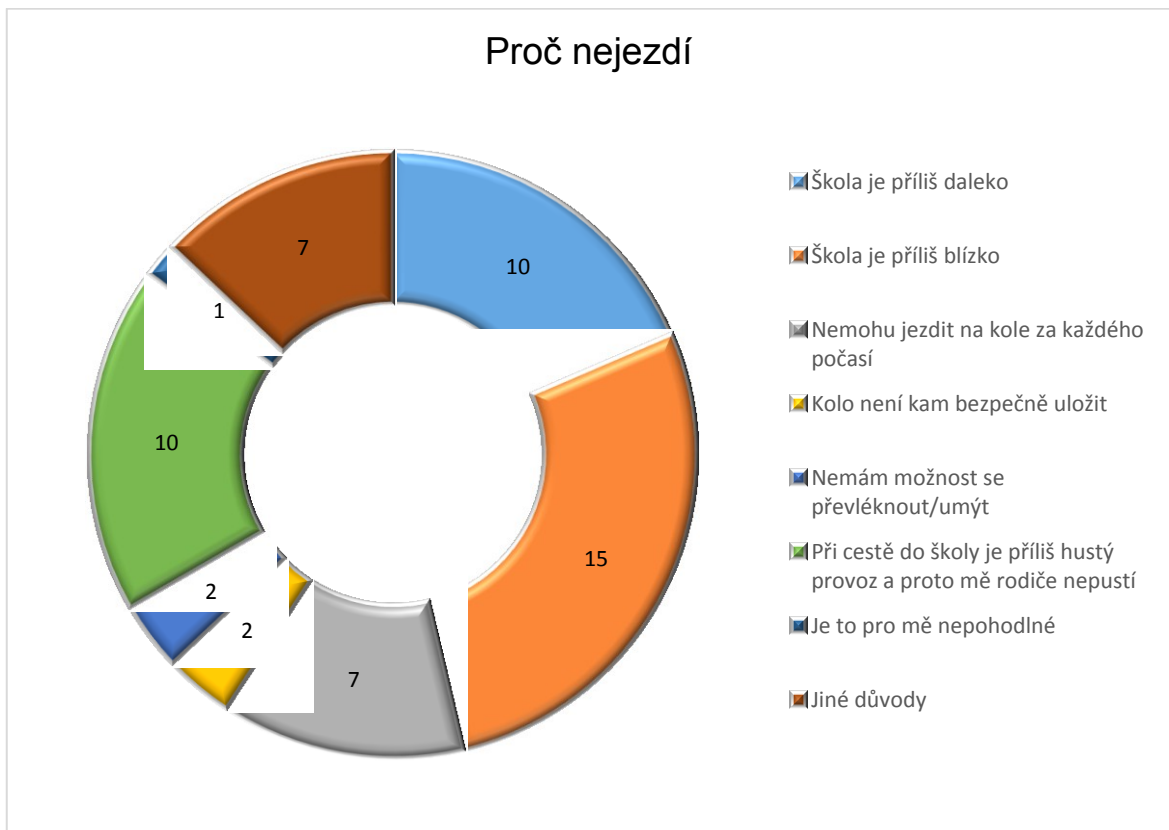
**Komentář:** Analýzou dat bylo zjištěno, že 33,3% respondentů uvedlo, že na kole do školy jezdí proto, že škola je příliš blízko. Stejné procento uvedlo, že je kam kolo ve škole bezpečně uložit a stejné procento uvedlo jiné důvody (konkrétně že jízda na kole je rychlá a respondent tak může déle spát). U této otázky bylo možno zatrhnout i více odpovědí současně. Odpověď *škola je příliš blízko, mám možnost se převléknout/umýt, cítím se před spolužáky dobře, nevadí mi posměch spolužáků, při cestě do školy není příliš hustý provoz, a proto mě rodiče pustí a je to pro mě pohodlné* nevolil nikdo z dotazovaných a proto je výsledek 0%.

5.1.2.8 **Otázka č. 8: Uved' důvod, proč nejedíš do školy na kole**

Tabulka č. 16: Proč nejedí

<b>Odpověď</b>	<b>Absolutní četnost</b>	<b>Relativní četnost (%)</b>
Škola je příliš daleko	10	18,5
Škola je příliš blízko	15	27,8
Nemohu jezdit na kole za každého počasí	7	13
Kolo není kam bezpečně uložit	2	3,7
Nemám možnost se převléknout/umýt	2	3,7
Cítím se před spolužáky trapně	0	0
Vadí mi posměch spolužáků	0	0
Při cestě do školy je příliš hustý provoz, a proto mě rodiče nepustí	10	18,5
Je to pro mě nepohodlné	1	1,9
Jiné důvody	7	1,3
<b>Celkem</b>	<b>54</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 17: Proč nejezdí



**Komentář:** Z celkového počtu respondentů, kteří na kole do školy nejezdí jich 27,8% uvedlo jako důvod, že škola je příliš blízko, 18,5% jich naopak uvedlo, že je pro ně škola příliš daleko. Stejně procento uvedlo, že při cestě do školy je hustý provoz, a proto je rodiče na kole nepustí. 13% respondentů uvedlo, že nemohou jezdit do školy za každého počasí a stejné procento uvedlo jiné důvody (konkrétně: nemají cyklistický průkaz, rád chodí pěšky, další jezdí autobusem do školy a jeden respondent uvedl, že nevlastní jízdní kolo). 3,7% označilo možnost, že kolo není kam bezpečně uložit, a stejné procento respondentů uvedlo jako důvod, že se nemají kde převléknout, případně umýt. 1,9% uvedlo, že je to pro ně nepohodlné. Odpovědi *cítím se přede spolužáky trapně a vadí mi posměch spolužáků* nevybral nikdo z respondentů – 0%.

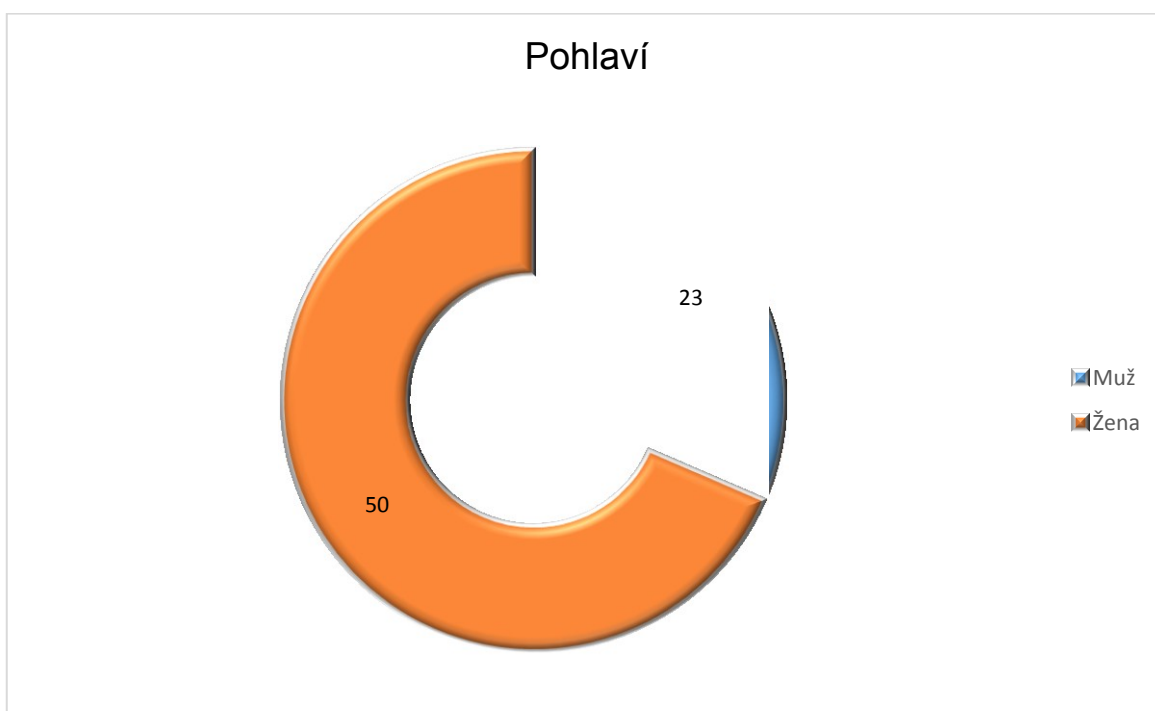
### 5.1.3 Střední škola hotelová a služeb Kroměříž

#### 5.1.3.1 Otázka č. 1: Uved' své pohlaví

Tabulka č. 17: Pohlaví

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Muž	23	31,5
Žena	50	68,5
<b>Celkem</b>	<b>73</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 18: Pohlaví



**Komentář:** Analýzou dat bylo zjištěno, že 68,5% oslovených byly ženy a mužů bylo 31,5%.

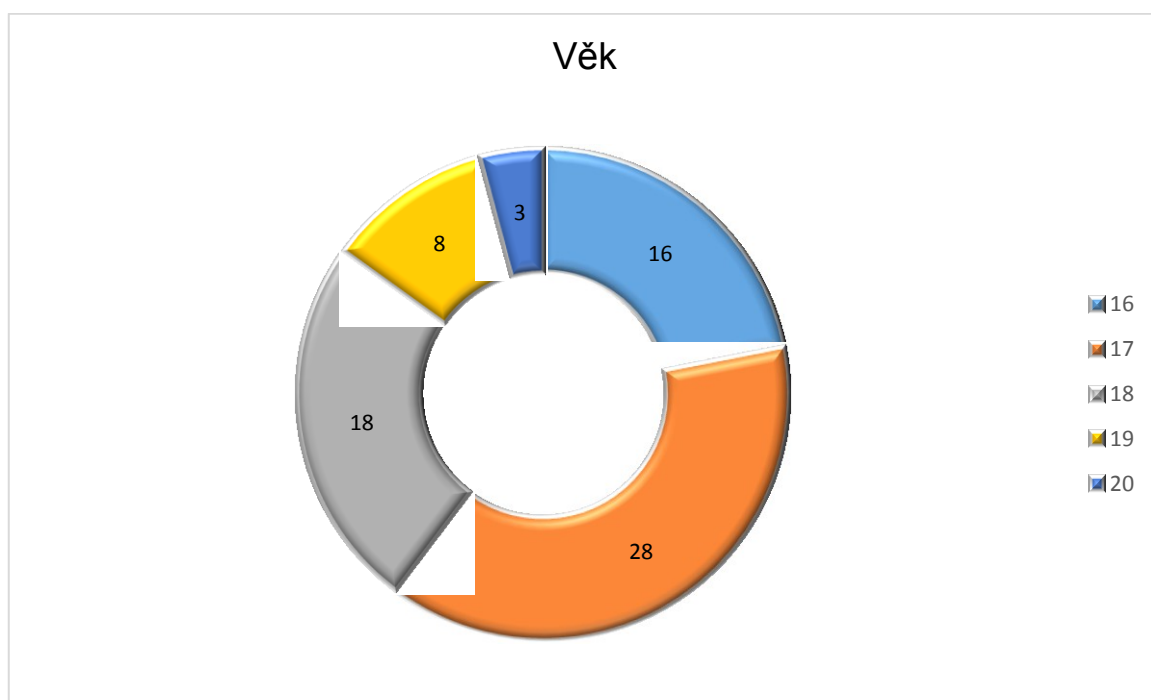


### 5.1.3.2 Otázka č. 2: Kolik je ti let?

Tabulka č. 18: Věk

Odpověď (let)	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
16	16	21,9
17	28	38,4
18	18	24,7
19	8	11
20	3	4,1
<b>Celkem</b>	<b>73</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 19: Věk



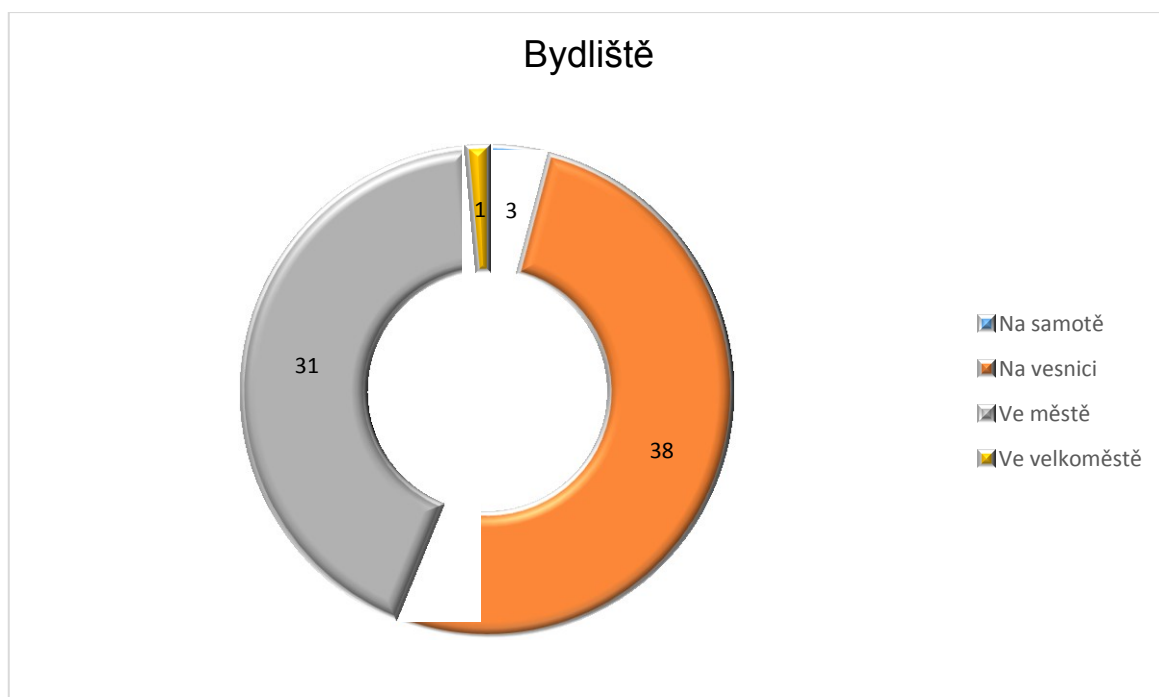
**Komentář:** Z tabulky č. 18 a obrázku č. 19 je patrné, že 38,4% respondentů mělo sedmnáct let, 24,7% osmnáct let, 21,9% šestnáct let, 11% respondentů mělo devatenáct let a 4,1% dvacet let.

### 5.1.3.3 Otázka č. 3: Kde bydlíš?

Tabulka č. 19: Bydliště

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Na samotě	3	4,1
Na vesnici	38	52,1
Ve městě	31	42,5
Ve velkoměstě	1	1,4
<b>Celkem</b>	<b>73</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 20: Bydliště



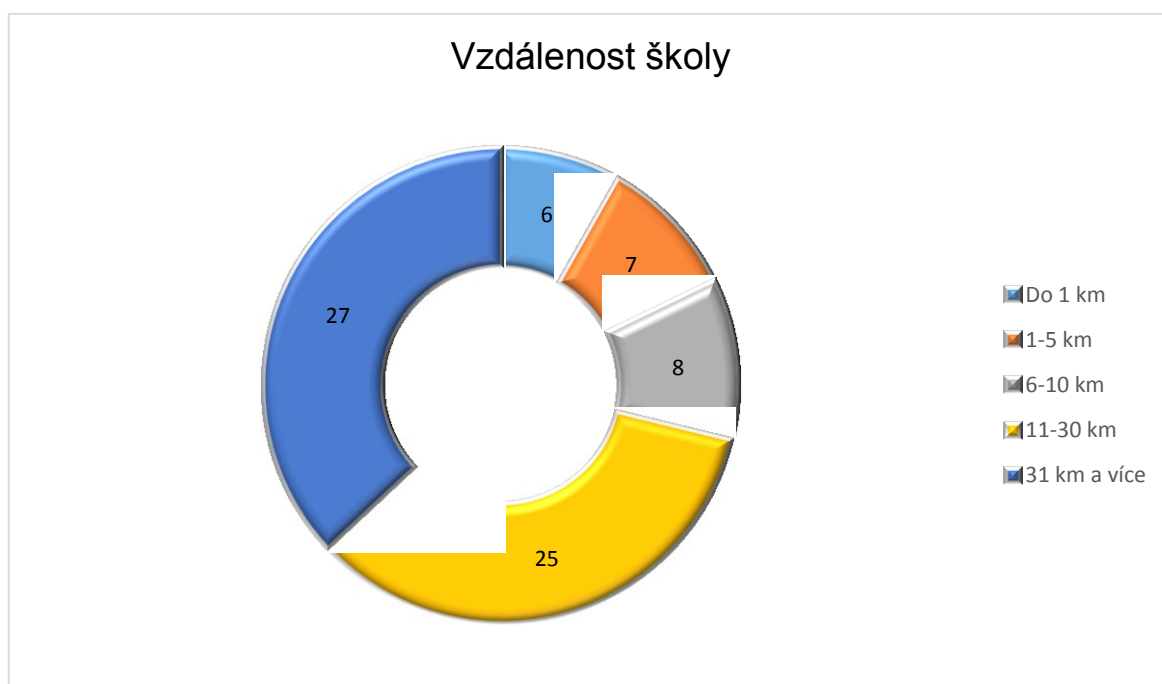
**Komentář:** Z celkového počtu respondentů jich 52,1% bydlí na vesnici, 42,5% bydlí ve městě, 4,1% bydlí na samotě a 1,4% bydlí ve velkoměstě.

#### 5.1.3.4 Otázka č. 4: Jak daleko je škola od tvého bydliště?

Tabulka č. 20: Vzdálenost školy

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Do 1 km	6	8,2
1-5 km	7	9,6
6-10 km	8	11
11-30 km	25	34,2
31 km a více	27	37
<b>Celkem</b>	<b>73</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 21: Vzdálenost školy



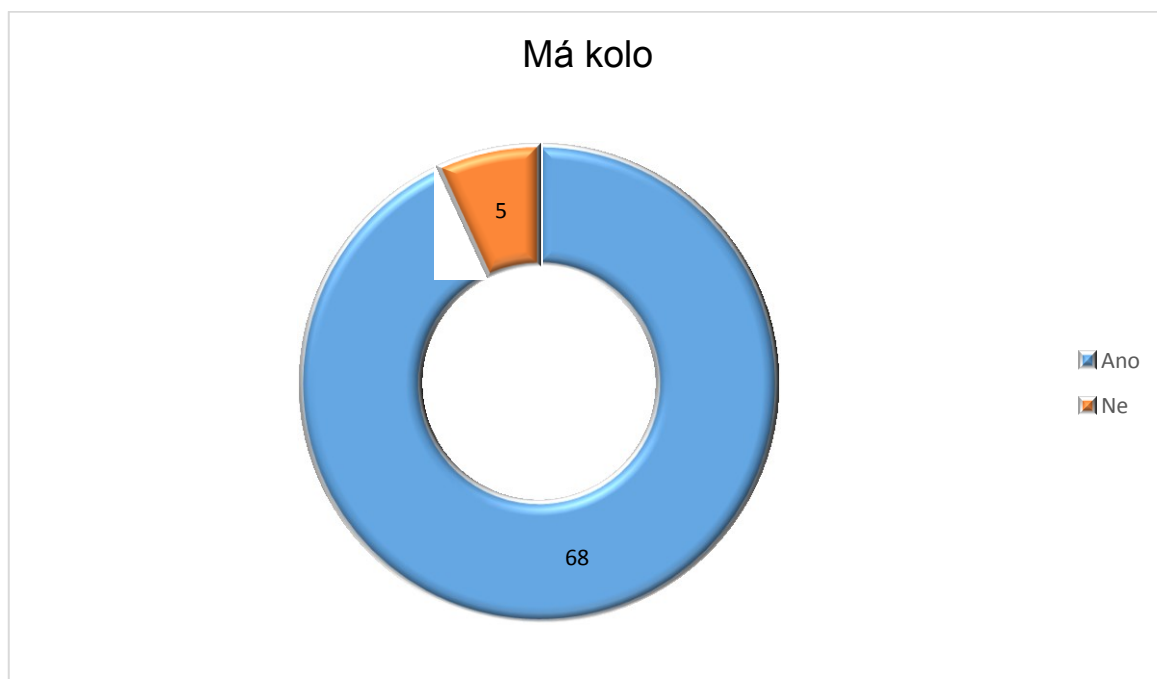
**Komentář:** Analýzou dat bylo zjištěno, že 37% respondentů bydlí ve vzdálenosti více než 31 km od školy, 34,2% bydlí 11-30 km od školy, 11% bydlí 6-10 km od školy, 9,6% ve vzdálenosti 1-5 km a 8,2% ve vzdálenosti méně než 1 km od školy.

### 5.1.3.5 Otázka č. 5: Vlastníš jízdní kolo?

Tabulka č. 21: Má kolo

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Ano	68	93,2
Ne	5	6,8
<b>Celkem</b>	<b>73</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 22: Má kolo



**Komentář:** Naprostá většina respondentů – 93,2% vlastní jízdní kolo. Jen 6,8% nemá žádné jízdní kolo.

### 5.1.3.6 Otázka č. 6: Jezdíš na kole do školy?

Tabulka č. 22: Jezdí do školy

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Ano	0	0
Ne	73	100
<b>Celkem</b>	<b>73</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 23: Jezdí do školy



**Komentář:** Z tabulky č. 22 a obrázku č. 23 je patrné, že nikdo nejedí do školy na kole. Odpověď ano nezvolil nikdo z dotazovaných, a proto je výsledek 0%.

### 5.1.3.7 Otázka č. 7: Uved' důvod, proč jezdíš do školy na kole

Tabulka č. 23: Proč jezdí

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Škola je příliš daleko	0	0
Škola je příliš blízko	0	0
Kolo je kam bezpečně uložit	0	0
Mám možnost se převléknout/umýt	0	0
Cítím se před spolužáky dobře	0	0
Nevadí mi posměch spolužáků	0	0
Při cestě do školy není příliš hustý provoz, a proto mě rodiče pustí	0	0
Je to pro mě pohodlné	0	0
Jiné důvody	0	0
<b>Celkem</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

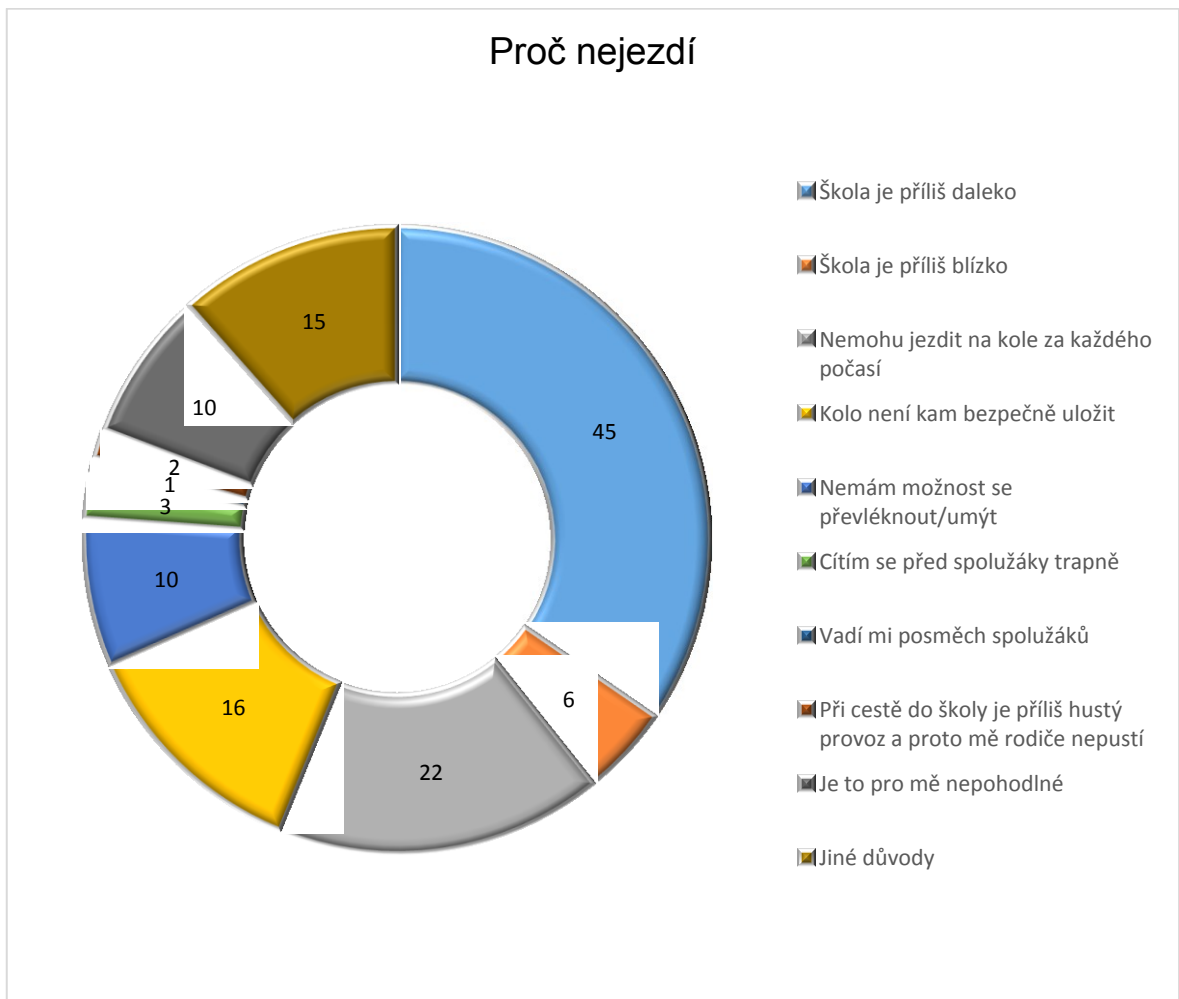
**Komentář:** Analýzou dat bylo zjištěno, že na tuto otázku nikdo z respondentů neodpověděl, což činí 0% respondentů.

**5.1.3.8 Otázka č. 8: Uved' důvod, proč nejedíš do školy na kole**

Tabulka č. 24: Proč nejedí

<b>Odpověď</b>	<b>Absolutní četnost</b>	<b>Relativní četnost (%)</b>
Škola je příliš daleko	45	34,6
Škola je příliš blízko	6	4,6
Nemohu jezdit na kole za každého počasí	22	16,9
Kolo není kam bezpečně uložit	16	12,3
Nemám možnost se převléknout/umýt	10	7,7
Cítím se před spolužáky trapně	3	2,3
Vadí mi posměch spolužáků	1	0,8
Při cestě do školy je příliš hustý provoz, a proto mě rodiče nepustí	2	1,5
Je to pro mě nepohodlné	10	7,7
Jiné důvody	15	11,5
<b>Celkem</b>	<b>130</b>	<b>100</b>

Obrázek č. 24: Proč nejezdí



**Komentář:** Analýzou dat bylo zjištěno, že pro 34,6% respondentů je škola příliš daleko, 16,9% uvedlo, že nemohou jezdit za každého počasí, 12,3% vadí, že není kam kolo bezpečně uložit, 11,5% uvedlo jiné důvody (konkrétně: bydlí na internátě, neumí jezdit na kole, nevlastní jízdní kolo, veze s sebou velký kufr a nemůže tak jet na kole. Někteří uvedli, že nemají rádi kolo a další, že jsou líní). 7,7% se nemá možnost kde převléknout, případně umýt a pro stejné procento je jízda na kole nepohodlná. 4,6% uvedlo, že je škola příliš blízko. 2,3% se cítí před spolužáky trapně. 1,5% respondentů uvedlo, že při cestě do školy je příliš hustý provoz, a proto je rodiče nepustí. A skupině 0,8% vadí případný posměch spolužáků.



## 6 DISKUSE

Dotazníkového šetření se celkem zúčastnilo 219 žáků dvou základních a jedné střední školy. Dotazník byl koncipován jednoduše a srozumitelně, aby jej pochopili i mladší žáci z 1. stupně základních škol. Byl rozdělen do tří sekcí. Na základní otázky odpovídali všichni žáci, na jednu otázku odpovídali pouze ti, kteří alespoň někdy jezdí na kole do školy a na další otázku odpovídali ti žáci, kteří nikdy do školy na kole nejezdí. Během sběru dat jsme přišli na myšlenku porovnat jednotlivé školy samostatně, abychom zjistili, zda jsou nějaké rozdíly v motivaci dojíždění na kole do školy na vesnici, ve městě a na střední škole.

Z ankety rozdané mezi žáky základní školy v Tlumačově vyplývá, že se průzkumu zúčastnily děti všech věkových kategorií, kromě nejmladších dětí prvních tříd. U nich se předpokládá, že do školy je ještě doprovází rodiče či starší sourozenci. Drtivá většina (95,4%) žáků této školy bydlí na vesnici. Při rozhovoru s paní učitelkou Hricovou jsme se dozvěděli, že tuto školu navštěvuje jen pár dětí z okolních vesnic, a proto se dá tvrdit, že se průzkumu zúčastnily děti z Tlumačova. Toto je patrné i z následující otázky č. 4, kdy 77% dotázaných má školu v blízkosti, méně než 1 km od domova. 19,5% respondentů bydlí ve vzdálenosti 1-5 km od školy, což je též v katastru obce Tlumačov. Z odpovědí na otázku č. 5 lze zjistit, že 92% dotazovaných vlastní jízdní kolo. Jen 8% dětí nemá své kolo. U základní školy Oskol je toto číslo podobné a dá se předpokládat, že se jedná o děti, které neumí jezdit na kole, nebo se o ně rodiče bojí, nebo je pro rodiče finančně náročnější koupě kola. U Tlumačova jsme očekávali podíl dětí bez kola menší, vzhledem k tomu, že se jedná o vesnici a děti zde využívají kolo i ve svém volném čase. Co mě u Tlumačova (vzhledem k ostatním školám) překvapilo, je odpověď na otázku č. 6, kde 25,3% dětí využívá kolo jako dopravní prostředek k jízdě do školy. Je zde vybudováno velmi dobré zázemí pro děti s kolem a nedělá jim větší překážky využívat kolo k jízdě do školy. Pod přístřeškem u školy jsou stojany, kde se dají kola bezpečně zamknout. Také šatny v této škole jsou velké a v jejich těsné blízkosti jsou sprchy a WC. Nic na tom nemění ani fakt, že středem obce prochází velmi frekventovaná silnice 1. třídy I/55, kdy polovina obce se nachází na opačné straně, než je škola, a děti tak při cestě ať už

pěšky, či na kole musí tuto cestu přecházet (přejíždět). V otázce č. 7 tak ti, kteří využívají kolo k jízdě do školy, uvedli jako nejčastější důvody následující: pro 11 dětí je jízda na kole do školy pohodlná, 7 respondentů má kam kolo bezpečně uložit, 6 uvedlo, že je to pro ně na kole do školy rychlejší, atd. Z toho lze usuzovat, že děti v obci Tlumačov vnímají jízdní kolo jako skvělý, rychlý a pohodlný prostředek k dopravě do školy. Na otázku č. 8 odpovídali pouze ti, kteří na kole do školy nejezdí. Zde 28,8% uvedlo, že je škola pro ně příliš blízko. U této otázky v odpovědi *jiné důvody* vypsalo 6 dětí, že nemá jízdní kolo. Tohle nás při sestavování anketního dotazníku nenapadlo, zařadit jako odpověď, proč děti na kole do školy nejezdí. Nechtěli jsme dělat dotazník příliš komplikovaný, vzhledem k věku dětí na základních školách, a proto jsme za otázku číslo 5 nenapsali, že pokud dotyčný nevlastní jízdní kolo, vyplňování dotazníku pro něj končí. Komická byla odpověď jednoho z respondentů, který uvedl, že na kole do školy nejezdí, protože má nepojízdné kolo.

Na Základní škole Oskol v Kroměříži, jsme nejprve navštívili pana ředitele PaedDr. Oldřicha Gejdu a po dohodě rozdali anketní dotazníky do čtvrté, šesté a osmé třídy. U otázky č. 3 (Kde bydlíš?) vybralo možnost *ve městě* 68,3% a 29,3% jich označilo odpověď *na vesnici*. Při bližším zjištění jsme zjistili, že škola se nachází téměř na periferii města Kroměříže, a proto ji navštěvují i děti z okolních vesnic. Tomu odpovídá i odpověď na následující otázku, kdy sice většina (58,5%) dětí má školu do 1 km od domova, ale 14,6% respondentů napsalo, že škola je 6-10 km od domova a 17,1% to má do školy 11-30 km. Jedná se tak o spádovou školu pro děti z okolních vesnic. Možným důvodem je i to, že škola má v okolí dobré jméno či děti jezdí do školy zároveň s rodiči autem. U otázky číslo 6 (zda jezdí na kole do školy) 97,6% respondentů odpovědělo záporně, jen 2,4% odpovědělo, že ano. Proč na základní škole v Tlumačově dojíždí tolik dětí do školy a na základní školu ve městě jen 1 člověk? Jedním z důvodů může být i to, že před areálem školy není žádný stojan na kola, vchod do školy se uzamyká, šatny jsou dále od vchodu a pro městské děti není jízda na kole tak atraktivní. Dotyčný, který uvedl, že na kole do školy jezdí, napsal jako důvod, že je škola daleko, a proto může déle spát. Základní škola Oskol má velký potenciál, co se týče dostupnosti na kole. V okolí je několik cyklostezek a dopravu do školy nekřížují žádné hlavní cesty. Samotná škola se nachází v klidném parku. Možná kdyby vedení školy více zapracovalo

na zázemí pro cyklisty, procento dětí jezdících na kole by se tak zvýšilo. U otázky, proč na kole děti nejezdí, uvedlo 27,8% jako důvod školu příliš blízko bydliště. To koresponduje i s důvodem na základní škole v Tlumačově. 18,5% dotázaných má školu daleko, a proto volí jiný dopravní prostředek než kolo. Stejně procento uvedlo, že při cestě do školy je příliš hustý provoz, a proto je rodiče nepustí. Při porovnání opět s Tlumačovem (zde odpovědělo jen 1,9%) je situace zvláštní, protože jak jsme již uvedli, v okolí školy Oskol se nenachází žádná komunikace, která by bránila dětem v jízdě. Vystává proto možná odpověď, že rodiče a děti žijící ve městě jsou zvyklí na větší koncentraci automobilů a mají tak zažitou představu o ohrožení dětí automobilem. Také nás překvapila odpověď několika žáků, že nejezdí na kole, protože nemají průkaz cyklisty. Tato odpověď se nevyskytla na žádné jiné škole. Zde takto odpověděly 4 děti (9,8%), což je velké procento. Může se tak jednat o velkou osvětu v bezpečnosti provozu dětí ze strany policie a vedení školy.

Střední škola hotelová a služeb v Kroměříži je specifická tím, že tuto školu navštěvují většinou dívky (tomu odpovídalo i procentuální zastoupení žen mezi respondenty – 68,5%). Dotazníkového šetření se zúčastnily všechny věkové skupiny žáků střední školy. Z ankety plyne, že většina těchto dospívajících pochází z vesnice – 52,1%, další velké procento zastoupení je z města – 42,5%. Z otázky číslo 4 jsme zjistili, že zde je největší zastoupení respondentů bydlících více než 31km od školy – 37%. Na otázku, zda jezdí do školy na kole, nikdo z respondentů neodpověděl kladně. Škola má přitom dobré předpoklady pro dojíždění do školy na kole. V roce 2013 byl v areálu školy vybudován zcela nový prostor pro parkování kol. U otázky číslo 8 zvolila třetina (přesně 34,6%) respondentů možnost, že škola je příliš daleko. Také jich nemalá část vypsala, že bydlí na internátě. Na této škole jsme očekávali aspoň někoho, kdo bude využívat kolo k cestě do školy. Co zde žáky demotivuje k tomu, aby na kole nejezdili? Projevuje se zde již lenost a nechť jakkoliv sportovat, či zde hraje roli i vliv puberty a „nemódnosti“ kola pro respondenty bydlící v blízkosti školy? Možná kdyby zde (i na jiných školách) jezdilo více dětí a třeba i učitelů na kole, byla by tak větší motivace i pro ostatní děti, aby více využívaly kolo jako dopravní prostředek do školy.

## 7 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Hlavním cílem této diplomové práce bylo zmapování faktorů, které ovlivňují motivaci žáků základních a středních škol pro využití jízdního kola jako dopravního prostředku pro jízdu do školy. Z výsledků anketového šetření vyplývají závažné výsledky. Až na poměrně velké zastoupení při dojíždění na kole na základní škole v Tlumačově, ostatní dvě školy dopadly velmi špatně a motivace žáků je zde velmi malá, ba dokonce nulová.

Díličními cíli práce bylo zjištění, jaké jsou omezení a možnosti dojíždění do školy na kole. Zde se jeví jako největší omezení vzdálenost školy z místa bydliště. Pro některé děti je škola tak říkajíc „za rohem“, a proto volí jiný způsob, než jízdu na kole. Pro opačnou skupinu je zase škola příliš daleko a z toho důvodu nejedí na kole do školy. Je třeba také zmínit nebezpečí pro cyklisty plynoucí z přetíženosti automobilového provozu, a také malé propojení cyklostezek.

Dalším díličím úkolem bylo zjištění, jaké podmínky musí být splněny pro to, aby žáky motivovalo pro větší využívání kola pro dopravu do školy. Zde, s vyloučením možnosti, že se nedá úplně komfortně jezdit v zimě, za deště, apod., je nutné zlepšení na straně škol, a to vybudováním zázemí pro děti, aby využívaly v hojnějším počtu jízdních kol.

Výsledky tohoto výzkumu zúčastněným školám poskytneme, pro případné přesnější zacílení snah o zlepšení situace v aktivním dojíždění žáků do škol.

## DOPORUČENÍ

Je důležité podporovat u dětí jízdu na kole, a to i ve volném čase, jako formu pohybové aktivity rozvíjející zdravý životní styl, propagovat jízdu na kole formou cyklokroužků při základních školách, případně školních cyklovýletů. Podpora mládeže musí vycházet také z rodiny, dále ze škol a zájmových organizací. Využít obecní a městské finance na revitalizaci dopravních hřišť, které by mohly být volně přístupné i po vyučování. Motivovat žáky pořádáním dopravních soutěží na dopravním hřišti. Zvýšit povědomí o dopravních předpisech formou dopravní výuky ve školách i za účasti Policie ČR.

Vybudovat větší zabezpečení uložení jízdních kol, například uzamykatelné zastřešené a oplocené prostory se stojany pro kola.

Zlepšit stávající dopravní značení v blízkosti škol, zvýraznit je pro vyšší bezpečnost dětí.

Podporovat rozvoj nových cyklotras a cyklostezek v krizových dopravních místech za spoluúčasti okolních měst a obcí.

Podporovat užívání bezpečnostních prvků a cyklopřileb při jízdě na kole formou přednášek a rozdávání reflexních proužků.

Posílit rozvoj regionální cyklistiky formou cyklistických soutěží při základních školách.

Zvýšit povědomí o cyklistice a motivovat žáky pro aktivní trávení jejich volného času.

## 8 SOUHRN

Diplomová práce se zabývá analýzou využití jízdního kola jako dopravního prostředku pro jízdu do školy. V teoretické části byly objasněny základní pojmy, jichž se tato práce dotýká. Bylo provedeno věkové členění žáků základních a středních škol, zmínila se i motivace a nastínily se civilizační choroby dnešní doby.

Z výsledků dotazníkového šetření, které probíhalo mezi žáky na více stupních základních, i středních škol, vyplývá, že jsou velké rozdíly mezi dopravou žáků na vesnici a ve městě, tak i mezi žáky základních a středních škol. Byly zde navrhnuty případné možnosti nasměrování motivačních prvků k využívání jízdního kola.

## **9 SUMMARY**

This thesis analyzes the use of the bicycle as means of transport to school. The theoretical part explains the basic terms involved in this work. Mentioned are age structure of primary and secondary students, motivation and today's civilization diseases.

The results of a questionnaire survey conducted among students of elementary and secondary schools show that there are vast differences between transportation among students in a village and in the city. There is a difference between primary and secondary schools too. In the final part, motivation strategy for a opting for a bicycle as a means of transport to school will be presented.

## 10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Bílá, O. P. (2013). *Význam životního stylu v sekundární prevenci kardiovaskulárních onemocnění*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Fakulta zdravotnických věd, Olomouc.
- Čačka, O. (1997). *Psychologie dítěte*. Tišnov: Sursum.
- Čížková, Š. J., Binarová, I., Holásková, K., Petrová, A., Plevová, I., & Pugnerová, M. (2008). *Přehled vývojové psychologie* (2nd ed.). Olomouc: Univerzita Palackého.
- Dekoster, J., & Schoellaert, U. (2006). *Cyklistika pro města*. Praha: Ministerstvo životního prostředí.
- Fořt, P. (2004). *Stop dětské obezitě*. Praha: Euromedia Group.
- Gregora, M. (2004). *Výživa malých dětí*. Praha: Grada Publishing.
- Herman, M. (2008). *Najděte si svého marťana*. Olomouc: Hanex.
- Kalman, M., Sigmund, E., Sigmundová, D., Hamřík, Z., Beneš, L., Benešová, D., & Csémy, L. (2010). *Národní zpráva o zdraví a životním stylu dětí a školáků*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Klímek, O. (2011). *Využití jízdního kola jako dopravního prostředku do školy na vybraných středních školách*. Diplomová práce, Masarykova univerzita, Fakulta sportovních studií, Brno.
- Kopecký, A. (1986). *Cukrovka dětí a mladistvých*. Praha: Avicentum.
- Langmeier, J., & Krejčířová, D. (2006). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada Publishing.
- Macek, P. (2003). *Adolescence*. Praha: Portál.
- Nakonečný, M. (1997). *Motivace lidského chování*. Praha: Academia.
- Pastucha, P., Filipčíková, R., Bezdičková, M., Blažková, Z., & Hyjánek, J. (2011). *Pohyb v terapii a prevenci dětské obezity*. Praha: Grada Publishing.
- Plhánková, A. (2007). *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia.
- Řepka, E. (2005). *Motivace žáků ve školní tělesné výchově*. České Budějovice: Jihočeská univerzita.
- Řešátková, K., & Šebešová, P. (2011). *Ekoprovoz ve školách*. Praha: Ministerstvo životního prostředí.



- Říčan, P. (2010). *Psychologie osobnosti. Obor v pohybu* (6th ed.). Praha: Grada Publishing.
- Svačina, Š., & Bretšnajdrová, A. (2003). *Cukrovka a obezita*. Praha: Maxdorf.
- Trachtová, E. (2013). *Potřeby nemocného v ošetrovatelském procesu*. Brno: Národní centrum ošetrovatelství a nelékařských zdravotnických oborů.
- Trpišovská, D., & Vacínová, M. (2006). *Ontogenetická psychologie*. Ústí nad Labem: Univerzita J. E. Purkyně.
- Vágnerová, M. (2005). *Vývojová psychologie 1. Dětství a dospívání*. Praha: Karolinum.
- Vančura, M., Heinrich, M., & Pokorný, P. (2005). *Města pro lidi*. Praha: Ministerstvo životního prostředí.
- Veverková, E. (2006). *Děti na cestách. Bezpečně po městě*. Praha: Ministerstvo životního prostředí.

#### **Internetové zdroje:**

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. *Dánský pohled*. Retrieved 20. 11. 2013 from the World Wide Web: <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/deti-a-bezpecnost/dansky-pohled/>
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. *Dopravní nehody cyklistů v roce 2009*. Retrieved 20. 11. 2013 from the World Wide Web: <http://www.cyklodoprava.cz/file/6-3-dopravni-nehody-cyklistu-v-roce-2009/>
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. *Velo-city Global 2012 - Vancouver*. Retrieved 20. 11. 2013 from the World Wide Web: <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/deti-a-bezpecnost/velocity-2012-vancouver-ska-charta/>

## 11 SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Pohlaví.....	36
Tabulka č. 2: Věk .....	37
Tabulka č. 3: Bydliště .....	38
Tabulka č. 4: Vzdálenost školy.....	39
Tabulka č. 5: Má kolo .....	40
Tabulka č. 6: Jezdí do školy .....	41
Tabulka č. 7: Proč jezdí.....	42
Tabulka č. 8: Proč nejedzí.....	44
Tabulka č. 9: Pohlaví.....	46
Tabulka č. 10: Věk .....	47
Tabulka č. 11: Bydliště .....	48
Tabulka č. 12: Vzdálenost školy.....	49
Tabulka č. 13: Má kolo .....	50
Tabulka č. 14: Jezdí do školy .....	51
Tabulka č. 15: Proč jezdí.....	52
Tabulka č. 16: Proč nejedzí.....	54
Tabulka č. 17: Pohlaví.....	56
Tabulka č. 18: Věk .....	57
Tabulka č. 19: Bydliště .....	58
Tabulka č. 20: Vzdálenost školy.....	59
Tabulka č. 21: Má kolo .....	60
Tabulka č. 22: Jezdí do školy .....	61
Tabulka č. 23: Proč jezdí.....	62
Tabulka č. 24: Proč nejedzí.....	63

## 12 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Maslowova hierarchie potřeb .....	21
Obrázek č. 2: Pohlaví .....	36
Obrázek č. 3: Věk .....	37
Obrázek č. 4: Bydliště .....	38
Obrázek č. 5: Vzdálenost školy .....	39
Obrázek č. 6: Má kolo .....	40
Obrázek č. 7: Jezdí do školy .....	41
Obrázek č. 8: Proč jezdí .....	43
Obrázek č. 9: Proč nejedí .....	45
Obrázek č. 10: Pohlaví .....	46
Obrázek č. 11: Věk .....	47
Obrázek č. 12: Bydliště .....	48
Obrázek č. 13: Vzdálenost školy .....	49
Obrázek č. 14: Má kolo .....	50
Obrázek č. 15: Jezdí do školy .....	51
Obrázek č. 16: Proč jezdí .....	53
Obrázek č. 17: Proč nejedí .....	55
Obrázek č. 18: Pohlaví .....	56
Obrázek č. 19: Věk .....	57
Obrázek č. 20: Bydliště .....	58
Obrázek č. 21: Vzdálenost školy .....	59
Obrázek č. 22: Má kolo .....	60
Obrázek č. 23: Jezdí do školy .....	61
Obrázek č. 24: Proč nejedí .....	64

## 13 PŘÍLOHY

### 13.1 Anketní dotazník

**Milá zákyně, milý žaku,**

jsem studentem Univerzity Palackého v Olomouci a pro svou diplomovou práci potřebuji, abys mi pomohl (a) s vyplněním tohoto anketního dotazníku. Veškeré informace zde uvedené jsou anonymní.

Výzkum bude prováděn na více stupních a školách v ČR. Po vyhodnocení všech dotazníků bych rád zjistil, co Tě ovlivňuje v jízdě na kole do školy. V anketě zaškrtni křížkem, nebo dopiš svůj názor.

**Odpovědi na mé otázky nezaberou více, než deset minut.**

1. Uveď své pohlaví:

Muž

Žena

2. Kolik je ti let?

3. Kde bydlíš?

a. Na samotě

b. Na vesnici (do 3.000 obyvatel)

c. Ve městě (od 3.001 do 100.000 obyvatel)

d. Ve velkoměstě (nad 100.001 obyvatel)

4. Jak daleko je škola od tvého bydliště?

a. Do 1 km

b. 1-5 km

- c. 6-10 km
- d. 11-30 km
- e. 31 km a více
5. Vlastníš jízdní kolo?    
Ano Ne
6. Jezdíš do školy na kole?    
Ano Ne

Pokud jsi v otázce č. 6 odpověděl (a) Ano, přejdi k otázce č. 7 a vynechej otázku č. 8. Pokud jsi v otázce č. 6 odpověděl (a) **Ne**, přeskoč otázku č. 7 a přejdi rovnou k otázce č. 8.

7. Uveď důvod, proč jezdíš do školy na kole: **(je možné vybrat více odpovědí)**:
- a. Škola je příliš daleko
- b. Škola je příliš blízko
- c. Kolo je kam bezpečně uložit
- d. Mám možnost se převléknout/umýt
- e. Cítím se před spolužáky dobře
- f. Nevadí mi posměch spolužáků
- g. Při cestě do školy není příliš hustý provoz, a proto mě rodiče pustí

h. Je to pro mě pohodlné

i. Jiné

důvody

—

uved':.....

8. Uved' důvod, proč nejezdíš do školy na kole: (je možné vybrat více odpovědí):

a. Škola je příliš daleko

b. Škola je příliš blízko

c. Nemohu jezdit za každého počasí

d. Kolo není kam bezpečně uložit

e. Nemám možnost se převléknout/umýt

f. Cítím se před spolužáky trapně

g. Vadí mi posměch spolužáků

h. Při cestě do školy je příliš hustý provoz,  
a proto mě rodiče nepustí

i. Je to pro mě nepohodlné

j. Jiné

důvody

—

uved':.....

**Děkuji za vyplnění!!!**