



Pedagogická  
fakulta  
Faculty  
of Education

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

Katedra výchovy ke zdraví

Bakalářská práce

# Jízdní kolo jako prostředek volnočasové aktivity u žáků 2. stupně ZŠ

Autor: Petra Kostecká

Vedoucí práce: Mgr. Jan Schuster, Ph.D.

České Budějovice 2016



Pedagogická  
fakulta  
Faculty  
of Education

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

University of South Bohemia in České Budějovice

Pedagogical faculty

Department of Health Education

Bachelor thesis

# The Bicycle as means of leisure activity with second degree pupils of primary schools

Author: Petra Kostelecká

Supervisor: Mgr. Jan Schuster, Ph.D.

České Budějovice 2016

## **BIBLIOGRAFICKÁ IDENTIFIKACE**

**Jméno a příjmení autora:** Petra Kostecká

**Název bakalářské práce:**

Jízdní kolo jako prostředek volnočasové aktivity u žáků 2. stupně ZŠ

**Pracoviště:**

Katedra výchovy ke zdraví, Pedagogická fakulta v Českých Budějovicích

**Vedoucí bakalářské práce:** Mgr. Jan Schuster, Ph.D.

**Rok obhajoby bakalářské práce:** 2016

**Abstrakt:**

Hlavním tématem této bakalářské práce je jízdní kolo jako prostředek volnočasové aktivity u žáků 2. stupně ZŠ. V teoretické části proběhla literární kompilace dostupných pramenů vztahujících se k danému tématu. V praktické části byl u žáků ZŠ ve věku 11 – 16 let proveden výzkum metodou dotazníkového šetření v rámci Středočeského kraje. Celkem se výzkumu zúčastnilo 630 respondentů, přičemž struktura respondentů byla genderově vyrovnaná. Získané údaje byly následně zpracovány a vyhodnoceny pomocí tabulek. Výsledky výzkumu ukázaly, že jízdní kolo využívá 92% respondentů.

**Klíčová slova:** historie jízdního kola, děti a mladiství v cyklistice, volný čas, volný čas dětí a mládeže, sport a volný čas

## **BIBLIOGRAPHIC IDENTIFICATION**

**Name and Surname:** Petra Kostelecká

**Title of Bachelor Thesis:**

The Bicycle as means of leisure activity with second degree pupils of primary schools.

**Section:**

Department of Health Education, Faculty of Education, University of South Bohemia in České Budějovice

**Supervisor:** Mgr. Jan Schuster, Ph.D.

**Year of defence of Bachelor's thesis:** 2016

**Abstract:**

The main topic of this Bachelor thesis is the bicycle as means of leisure activity with second degree pupils of primary schools. In the theoretical part a literary compilation of available resources regarding the given topic was made. In the practical part a research by method of questionnaire survey with primary school pupils in the age of 11 to 16 years was conducted in the region of Middle Bohemia. Totally 630 respondents took part in the research and the structure of respondents was gender balanced. The acquired data were then processed and evaluated by means of tables. The results of the research showed that the bicycle is used by 92 per cent of respondents.

**Keywords:** bicycle history, children and teenagers in cycling, leisure time, children and teenagers leisure time, sport and leisure time

## **Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem svoji bakalářskou práci „Jízdní kolo jako prostředek volnočasové aktivity u žáků 2. stupně ZŠ“ vypracovala samostatně pod odborným vedením Mgr. Jana Schustera, Ph.D., pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění, souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě, fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledky obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích, dne

.....

Petra Kostelecká

**Poděkování:**

Děkuji panu Mgr. Janu Schusterovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a ochotu při vypracování bakalářské práce. Děkuji všem, kteří se zapojili do mého výzkumu.

## Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>10</b>
2.1	Historie jízdního kola.....	10
2.2	Typy jízdních kol.....	14
2.2.1	Horské kolo.....	14
2.2.2	BMX.....	15
2.2.3	Silniční a trekkingové kolo.....	16
2.2.4	Skládačka.....	17
2.3	Proč jezdit na kole.....	18
2.4	Cyklistika a zdraví.....	20
2.4.1	Potíže při jízdě na kole.....	21
2.5	Děti a mládí v cyklistice.....	23
2.6	Pojem volný čas a jeho funkce.....	25
2.6.1	Rodina a volný čas.....	27
2.6.2	Volný čas – městské a venkovské prostředí.....	28
2.7	Volný čas dětí a mládeže.....	30
2.7.1	Sport a pohybová aktivita u mládeže.....	30
<b>3</b>	<b>PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>34</b>
3.1	Cíl práce.....	34
3.2	Úkoly práce.....	34
3.3	Odborné předpoklady.....	34
3.4	Charakteristika výzkumného souboru.....	35
3.5	Organizace výzkumného šetření.....	35
3.6	Použité metody a techniky šetření.....	35
<b>4</b>	<b>VÝSLEDKY</b> .....	<b>36</b>
<b>5</b>	<b>DISKUZE</b> .....	<b>53</b>

<b>6</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>57</b>
<b>7</b>	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>58</b>
<b>8</b>	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>61</b>



# 1 ÚVOD

Téma bakalářské práce jsem zvolila vzhledem k tomu, že jízdní kolo provází můj život od malička. Již jako dítě jsem na něm trávila celé letní prázdniny na chalupě v jižních Čechách. Na kole jezdila na výlety celá naše rodina, včetně dědy. Ten na svém kole „ukrajina“ jezdil do vysokého věku a dojel na něm v mládí až do Vysokých Tater, které celé projel. Já jsem začínala na dětském kole s přídatnými kolečky, které jsem vyměnila za „skládačku“. A to byl ten pravý trénink na kole bez přehazovačky. Moje další kolo bylo dnes již legendární silniční kolo značky Favorit, podpultová špička socialistické produkce. Bylo to moje nejoblíbenější kolo, které bohužel neskončilo dobře díky mojí nehodě z neposlušnosti. Bylo mi 10 let, když jsem chtěla svézt svého mladšího brášku „na štangli“. Samozřejmě jsme to měli od rodičů zakázáno, ale já si nedala říci. Posadila jsem brášku obkročmo na rámovou trubku a vyrazili jsme. Jenže mi cestou bráška strčil nožičku do předního kola a už jsme doslova letěli. Na vsi velké pozdvižení, bráškovi se nic nestalo kromě šoku, ale kolo bylo rozbité.

Podobných dobrodružství mi kolo za život poskytlo mnoho, stejně tak jako dalším, kteří jeho kouzlo objevili. Člověk na kole zažívá pocit svobody a dobrodružství, poznává nejen své okolí, ale také může zkusit své limity a poznávat vzdálenější oblasti, jako například já, když jsem se rozhodla na kole s kamarádem dojet z Čech až k Baltskému moři.

## 2 TEORETICKÁ ČÁST

### 2.1 Historie jízdního kola

Historie jízdního kola je poněkud delší. Ve staré Číně lze najít asi nejstarší předky bicyklu. Kolem roku 2300 př. n. l. se zde používalo dvojkolé vozidlo vyrobené z bambusu. Avšak první skutečný předek jízdního kola spatřil světlo světa v roce 1791, v době Francouzské revoluce. Vynálezce tohoto dopravního prostředku byl francouzský šlechtic Médé de Sivrac. Pojmenoval ho celeriféra. Jízda na tomto stroji vyžadovala hodně síly, protože byl poněkud těžší. Dalo se na něm jezdit jen rovně, jelikož chyběl řídicí mechanismus. Pro změnu směru musel jezdec zastavit a silou svých paží otočit stroj do nového směru. „Stroj se skládal z masivní dřevěné konstrukce tvořené dřevěnou lavicí a dvěma vidlicemi. Loukoťová kola byla rovněž dřevěná a byla připevněna dvěma čepy. Jezdec stroj osedlal a uváděl ho v pohyb odrážením nohama od země“. (Baroni, 2011, str. 16)

Mnoho lidí se domnívá, že prvním reálným předchůdcem bicyklu bylo až vozidlo, jehož vynálezcem byl důstojník baron Karl Friedrich Christian Ludwig Drais von Saeuerbronn, a to 25 let po de Sivracovi. Vynález byl nazván draisina. Poprvé se s ním setkáváme v roce 1818. Tento stroj, dlouhý 2,4 m, byl vyroben ze dřeva. Měl říditka, tudíž se dal řídit. Avšak stejně jako u celeriféry se jezdec musel odrážet nohama. Drais si nechal tento vynález patentovat. Bohužel jeho stroj vážil 40 kg. Díky tomu se stal terčem mnoha vtipných obrázků, na kterých je zobrazen, jak tlačí svůj těžký stroj. (Baroni, 2011)

Draisova hláška: „Z teoretického hlediska přizpůsobuji mechaniku kola k chůzi. Můj vynález využívá hospodárnost dosud známých vozů. Tak jako kůň mnohem lehčeji utáhne náklad, naložený na vůz, než kdyby jej nesl na zádech, tak člověk přemístí vlastní váhu pomocí tohoto stroje snadněji, než když ji nese sám. To je možné tím více, když stroj pojede v jedné stopě.“ (Cihlář, 1991)

V roce 1839 vynalezl skotský kovář MacMillan první bicykl, který mohl být poháněn bez toho, aby se jezdec dotýkal nohama země. Sílu nohou mohl přenášet přímo na kola. Sestrojil model s nestejně velkými koly opatřený soustavou pák,

jež se poháněly nohama a přenášely jejich sílu na zadní kolo. „MacMillanův vynález byl ve srovnání s draisinou německého barona, vynalezenou o dvě desetiletí dříve, rychlejší a jízda na něm byla méně namáhavá; rám byl z ohýbaného dřeva a rovněž kola byla dřevěná, vážil přibližně 25 kg a mohl se pohybovat rychlostí až 20 km/hod“. (Baroni, 2011, str. 22) MacMillanův nápad byl velmi důležitý, protože přinesl základní koncept udržování rovnováhy pro budoucí modely.

Vynálezce pedálů byl zámečnický kolář Pierre Michaux a jeho syn Ernest. První pedály byly sestaveny v roce 1861 pro první celoželezný model, který se objevil v Paříži. Byl pojmenován dle stavitelů michaudine (česky „mišodka“). Michauxova rodinná firma přišla s dalším vylepšením, zadní kolo opatřila jednoduchou brzdou, která tlačila na ráfek a byla ovládána tenkým drátem. (Soulek, 2002)

Britové pohlíželi na mišodku s nevráživostí. Byli dotčeni, že pedálový pohon spatřil světlo světa dříve ve Francii než ve Velké Británii. Chválou proto zahrnuli alespoň svá vlastní vylepšení francouzského vynálezu, jemuž dali pohrdavou přezdívku „kostiřas“ podle divokých otřesů okovaných dřevěných kol poskakujících po dlážděných ulicích. (Baroni, 2011)

Francouz Clément Ader v roce 1868 obalil jako první kola bicyklu gumou. O dva roky dříve Angličan John Boulton Brooks přispěl k jízdě pohodlí, když začal šít různé typy sedel pro kostiřasy. Výrobky nesoucí značku Brooks se brzy proslavily svou kvalitou a elegancí, pro něž jsou v cyklistickém světě uznávány dodnes. (Baroni, 2011)

Prvními, kdo si nechali vysoké kolo patentovat, byli v roce 1870 Angličan James Starley a jeho spolupracovník William Hillman. Svoji značku nazvali Ariel podle nedávno objeveného měsíce planety Uranu. (Baroni, 2011)

Ve snaze o vylepšení svých strojů Starley nahradil radiální výplet kol, zavedený v roce 1890 jistým Angličanem Groutem, tangenciálním výpletem. Přinesl kolům lepší stabilitu a vyšší odolnost. Tento model byl znám pod označením „penny farthing“. Anglický průmysl se díky tomu stal nejvýznamnějším světovým výrobcem tohoto zboží z hlediska počtu i kvality.

Vysoké kolo bylo rozšířeno i ve Francii díky výrobnímu závodu v Beaulieu, jehož výrobky nesly značku Peugeot a byly nazývány „Le Grand – Bi“. (Baroni, 2011)

Od roku 1876 držel monopol na výrobu vysokých kol ve Spojených státech plukovník Albert Pope se značkou Columbia. „Bylo to čtyři roky před zahájením kampaně „Jízda po dobrých silnicích“, její propagátoři usilovali o vylepšení americké dopravní soustavy. Úspěch tohoto hnutí urychlil modernizaci silniční sítě po celých Spojených státech a vedl ke zvýšení zájmu o bicykly Columbia“. (Baroni, 2011, str. 31)

Jízda na vysokém kole nebyla považována za bezpečnou. Nejčastěji se kolo využívalo při soutěžích na cyklistických stadionech. Nikdy se neuplatnilo jako městské vozidlo. Ženy a starší lidé dávali přednost stabilním trojkolkám a čtyřkolkám.

Do konce 19. století prošel způsob pohonu definitivní proměnou. Velociped se zcela proměnil v bicykl díky připojení k ozubenému hnacímu kolu. Prostřednictvím řetězu uvádí do pohybu pastorek (hnané ozubené kolečko) na zadním kole. V roce 1876 spatřil světlo světa předchůdce axiální brzdy, která se na bicyklech využívá dodnes. Model Kangaroo (Klokan) z roku 1878 představoval obrovský skok kupředu, po stránce bezpečnosti. Nový stroj navržený Johnem Kempem Starleyem, synovcem Jamese Starleye, přinesl radikální změnu konstrukce bicyklu. V roce 1885 Starley zahájil výrobu modelu Rover (Tulák), který byl velký, snadno se ovládal a měl stejně velká kola. I přes značný technický pokrok nebyly překonány problémy s otřesy při jízdě po špatných silnicích. V roce 1885 Američan Charles Goodyear objevil proces vulkanizace gumy. Za tepla smísil síru s přírodním kaučukem. Jeho objev aplikoval jako první veterinář z Belfastu John Boyd Dunlop, který opatřil kola gumovou hadicí naplněnou vzduchem. Díky tomu se stala jízda na kole pohodlnou. Značka Dunlop vznikla v roce 1888. Od 90. let 19. století všichni výrobci, kteří měli výlučná práva na osazování svých strojů Dunlopovými pneumatikami, nazývali své produkty „bicykl“. V 19. století došlo ještě ke dvěma inovacím. O první se zasloužil Angličan Reynolds, který patentoval sadu trubek s různou tloušťkou. Němec Sachs přišel s druhou inovací. Vymyslel volnoběžku, která umožňovala odpočinek od šlapání a jízdu samospádem z kopce.

Od roku 1937 se začaly používat hliníkové ráfky, především u závodních bicyklů. Pokud jde o převody, zadní kola bicyklů byla v tomto období vybavena jedním pastorkem, který měl přibližně 18 zubů. Díky tomu bylo velice těžké udržet rychlost při jízdě v kopcích. Na základě tohoto poznatku se začaly objevovat první složené volnoběhy se dvěma různými samostatnými pastorky umístěnými na obou stranách náboje zadního kola. Když chtěl cyklista změnit převod, musel provést „otočení kola“. Aby se dostal na kopec s menší námahou, odmontoval kolo, otočil ve vidlici, vycentroval a pokračoval v jízdě. Nahoře kolo opět otočil. Cyklisté trénovali nejen fyzickou kondici, ale i výměnu kola v co nejkratším čase. Nejlepší cyklisté stihli výměnu kola za méně než 15 sekund. (Baroni, 2011)

Koncem 19. století došlo k vývoji a testování prvních řadicích zařízení. Cyklisté je ovšem shledávali nepoužitelnými kvůli nadměrnému tření. To mělo za následek zvýšení únavy jezdce. Též pořadatelé většiny cyklistických závodů používání řadicích mechanismů zakazovali. Ve 30. letech 20. století se objevil model Vittoria. Nový mechanismus byl složen z pružinového ramene s vodicí kladkou a třemi ozubenými koly uchycenými k náboji zadního kola. Cyklista musel převod změnit ručně, a přitom současně šlapat dozadu. Tím se řetěz mohl přesunout z jednoho pastorku na druhý. Začátkem roku 1935 se z předchozího modelu vyvinul pákový měnič převodů Vittoria – Margherita. (Baroni, 2011)

Zlom v koncepci řazení přišel díky nápadu jednoho italského cyklisty, který se jmenoval Gettullo Campagnolo. V roce 1927 při závodě Giro d'Italia v zasněžených Dolomitech píchl. Mrazem znečitlivělé ruce mu nedovolily povolit křídlové matice kola. Závod vzdal, ale později vymyslel dutou hřídel a mechanismus rychloupínáku. Tento systém se používá u většiny dnešních kol. Campagnolo o šest let později vytvořil přehazovačku – mechanismus, který dovoľoval přefazovat mezi několika různými ozubenými koly na zadním kole. (Sidwells, 2004)

V roce 1962 vyrobil Cino Cinelli první plastové sedlo. Do té doby se používala kožená sedla, která byla náročná na údržbu. V roce 1970 si Cinelli nechal patentovat první nášlapné pedály, pod označením M71. (Baroni, 2011)

## 2.2 Typy jízdních kol

### 2.2.1 Horské kolo

#### Historie

Počátky horského kola lze datovat k roku 1938 modelem Schwinn Excelsior, jehož autorem je Ignaz Schwinn. K průkopníkům kol do terénu patří Gary Fisher, Joe Breeze, Charles Kelly a Tom Ritchey. Gary Fischer byl vůdčí postavou tohoto sportu. Tyto první bicykly popsal jako „BMX pro odrostlé děti“. Nový směr dalšího vývoje těchto kol přišel, když Gary na svůj staříčkový bicykl namontoval přehazovačku a pětistupňový pastorek. Další jeho novinkou bylo palcem ovládané řazení na řidítkách. Charles Kelly přesvědčil svého přítele Joe Brezzeho, aby svařil novou „kostru“ terénního kola. Snažil se zvýšit tuhost, pevnost a stabilitu rámu při snížení jeho hmotnosti. Bylo to v roce 1977. O dva roky později začal též Gary navrhovat speciální rámy. Výrobu zadal Tomu Ritcheyemu, který byl šikovným řemeslníkem. Tyto rámy byly lehčí, než rámy od Brezzeho. Koncem roku 1979 se Gary Fischer dává do spolku s Charlie Kellym a zakládají vlastní firmu s názvem „Ritchey Mountain Bike“. Dosud ještě nebyl znám název horského kola. Nakonec Gary přišel s originálním názvem „Mountain Bike“, zkráceně MTB. (Hrubíšek, 1992)

V roce 1980 se horská kola výrazně prosazují na trhu v USA. Velkou poptávku po horských kolech zachytili dva největší japonské producenti komponentů jízdních kol. Jednalo se o firmy Shimano a Suntour. Ty zahájily výrobu kvalitních komponentů pro horská kola. Například měniče převodů, řadicí páčky na řidítka a pastorky převodů. (Hrubíšek, 1992)

Díky neshodám se přátelé Tom Ritchey, Gary Fischer a Charles Kelly definitivně rozcházejí v roce 1984. „Charlie se věnuje pouze psaní, dnes je uznávaným autorem publikací o horské cyklistice. Tom patří k nejuznávanějším stavitelům horských bicyklů, zhotovuje je na zakázku a navíc si zařídil vlastní výrobu ráfků a pneumatik. Také Gary má vlastní firmu a horská kola s visačkou „Gary Fischer“ patří k nejvyhledávanějším“. (Hrubíšek, 1992, str. 15)

V roce 1989 Paul Turner, jeho žena a Steve Simons založili firmu Rock Shox. Ta se zabývala výrobou odpružených vidlic. V roce 1991 firma Cannondale

vyrobila horské kolo s odpružením zadní stavby. V následujícím roce Cannondale uvedl na trh na svých kolech systém Headshok. Jde o speciální konstrukci přední odpružené vidlice. V roce 1994 přišla firma Sachs s první hydraulickou kotoučovou brzdou pro bicykly, známou pod jménem PowerDisc. (Baroni, 2011)

### **Charakteristika**

Horské kolo je konstruováno na odolnost a sílu. Má pevný rám, odpruženou vidlici, pláště mají hrubý vzorek a nemá většinou blatníky, protože by nánosy bahna brzo zablokovaly kola. Jezdec na horském kole sedí více vzadu a je vzpřímen. Díky tomu nedochází k přílišnému zatížení předního kola, které je potřeba často nadlehčit. (Soudek, 2000)

Pro horské kolo jsou typická široká řídítka a spolehlivé brzdy. Sedlo je pevné a pomocí rychloupínací objímky lze ve vteřině změnit výšku a polohu sedla dle terénu. Přehazovačka, díky trojitému převodníku vpředu a kazetě se šesti až osmi nebo devíti pastorky vzadu, umožňuje překonat téměř nemožná stoupání. (Konopka, 2007)

Je více typů horských kol. **Závodní horské kolo na cross – country** (bývá plně odpružené), **sjezdové horské kolo** (mívá rychle reagující odpružení s velkým zdvihem, a bývá těžké díky bezpečnostnímu charakteru součástek), **slalomové horské kolo** (je opatřeno dvěma objímkami sedlovky, plochými pedály a je lehčí než sjezdový model). (Sidwells, 2004)

### **2.2.2 BMX**

#### **Historie**

V roce 1969 se oficiálně zrodila disciplína BMX (Bicycle Motorcross). Skupina -náctiletých z města Palms Parks u Los Angeles se pokoušela bez motorek napodobit své motocyklové hrdiny. Závodili na bicyklech na závodní trati s terénními nerovnostmi. Konstrukce rámu se oproti předchozím modelům bicyklu radikálně proměnila. Byla podsaditější, takže umožnila cyklistům reagovat na případné problémy. Kola v průměru měřila 20 palců. Pláště byly silnější a pevnější. V 80. letech se BMX rozšířilo do zbytku světa a tento sport byl oficiálně uznán Mezinárodní cyklistickou unií. (Baroni, 2011)

## **Charakteristika**

Freestylová BMX kola se speciálně staví buď na provádění triků v soutěžích nebo jen tak pro zábavu.

Stupačky připevněné k matkám kola slouží jezdcí ke stání nebo po nich může sjíždět „grindy“ (pokud se některá část kola „klouže“ po jiném objektu, například to může být zábradlí). Kola jsou obzvláště pevná a jsou vybavena speciální volnoběžkou. Sedlo je pevné, aby čelilo četným pádům. Na řídítkách se využívají pevné rukojeti. Řetěz se nachází na levé straně, protože triky je jednodušší předvést na levé straně kola. Gyroskopické hlavové složení umožňuje protočení řídítek a předního kola o 360 stupňů. (Sidwells, 2004)

### **2.2.3 Silniční a trekkingové kolo**

#### **Silniční kolo**

Toto kolo má úzké pláště, je lehké a má malý valivý odpor. Má vysoké převody na rychlost. Posed jezdce je v předklonu a nízký. Rámy těchto kol jsou vyráběny z chromu, hliníku, manganu, titanu až po různé lepené kompozity, například směs uhlíkových a kevlarových vláken. (Soudek, 2000)

Závodní silniční kolo je jízdním kolem ve své nejvyšší dokonalosti. Výkon cyklisty je závislý na optimální souhře lidského organismu a jízdního kola. Rám silničního kola musí být neohebný a tvrdý, přitom ale pevný a lehký. Silniční kolo by nemělo vážit více než 8 až 10 kg. Komponenty, jako přehazovačka, brzdy, sedlo, sedlová trubka, by měly být kvalitní. Často se stává, že komponenty cyklista využívá desetiletí, ale rám musí být po několika letech vyměněn. Síla jezdce musí být nejlépe bez ztrát přenesena na pohonný systém. „Při činnosti na jízdním kole se vyskytují gravitační, ohybové a torzní síly, které odpovídají několikanásobku vlastní tělesné hmotnosti. Tak působí na sedlo síly, které odpovídají jedna a půl násobku tělesné hmotnosti, na pedály dokonce síly, které jsou rovny několikanásobku tělesné hmotnosti a na řídítka dokonce síly dvojnásobné k tělesné hmotnosti.“ (Konopka, 2007, str. 24)



### **Trekkingové kolo**

Trekkingové kolo spojuje výhody horského a silničního kola. Jezdec na něm sedí vzpřímeně. Rám bývá z lehkého materiálu, pláště jsou užší a řadicí páčky jsou umístěny na rovných řídítkách. Díky vyššímu převodovému poměru může jezdec překonat delší vzdálenost. Trekkingové kolo není určeno pro jízdu v terénu, proto nepotřebuje odpružení a silné rámové trubky. (Sidwells, 2004)

#### **2.2.4 Skládačka**

##### **Historie**

Koncept skládacího kola se zrodil už na konci 18. století ve Velké Británii. O více než jedno století později byli italští vojáci, kteří bojovali v první světové válce, vybaveni bicykly. Ty bylo možné přenášet složené na zádech a využívat je k rychlému pohybu po alpských stezkách. V roce 1962 se Teodoro Carnielli pustil do výroby modelu Graziella. Jeho robustní rám se dal díky centrálnímu kloubu a chybějící horní trubce přeložit. (Baroni, 2011)

##### **Charakteristika**

Skládací kola jsou ideálním prostředkem na dojíždění do práce. Díky jejich složitelnosti jsou vhodné pro lidi, kteří doma nemají dostatek prostoru na uskladnění běžného kola. Skládací kola jsou opatřena malými koly, protože kola nelze složit. Nevýhoda těchto malých kol je, že drncají. Je více typů skládacích kol. Od jednoduchých modelů s jedním převodem až po kola s přehazovačkou, držadlem na nošení a vestavěnými světly. Tyto světla často bývají poháněna dynamem. (Sidwells, 2004)

## 2.3 Proč jezdit na kole

„Kolo ve své geniální jednoduchosti je zosobněním pravdy. Vrací to, co do něj vložíme při ošetřování, tréninku a v odvaze: ale vrací to nejméně na 99%.“ (Cihlář, 1991, str. 37)

Cyklistika prospívá nejen zdraví a životnímu prostředí, ale přináší i mnoho zábavy. Navíc jde o dostupný dopravní prostředek, který šetří čas. V posledních letech proběhly průzkumy, které porovnávaly čas cesty autem, autobusem, vlakem, taxíkem a na kole v centru města a na předměstí. Jízdní kolo vždy vyšlo jako nejrychlejší. Ve městech, kde je většina cest kratší než 3,5 kilometru, šetří kolo čas. (Sidwells, 2004)

Hodně lidí využívá v dnešní době i na kratší vzdálenosti motorová vozidla místo jízdního kola. To přispívá k fyzické inaktivitě. WHO (světová zdravotnická organizace) definuje fyzickou inaktivitu jako „dělání velmi málo, nebo žádné fyzické aktivity“. (www.enviwiki.cz)

Dopravní odborníci jsou rádi za jízdní kola z několika důvodů. Neprodukují jedovaté látky obsažené ve výfukových plynech, nejsou hlučná a zvýšený počet jízdních kol na úkor automobilů má za následek uvolnění silnic a ulic. Díky všem pozitivům dopravní odborníci prosazují jízdní kolo jako dopravní prostředek. Především na kratší vzdálenosti v centrech měst. (Hrubíšek, 1982)

Turisté vnímají jízdní kolo jako stroj, který neničí krajinu a je možné se s ním dostat téměř všude. Turistika na kole je poměrně přitažlivá díky poznávání nových míst spojených s poznáváním přírodních krás. Pohyb vlastní silou v přírodním prostředí umožňuje „návrat k přírodě“. (Hrubíšek, 1982)

„Cyklisté, od rekreačních až po závodníky, jsou třikrát až čtyřikrát rychlejší než chodci, takže jejich akční rádius při rekreační činnosti je podstatně větší.“ (Hrubíšek, 1982, str. 8)

Čím rychleji jedeme, tím užší je naše zorné pole. Při rychlém pohybu nám splývají blízké předměty ve zrně unavující zrak. Automobilisté vnímají krajinu až po vystoupení z auta, cyklisté během celé cesty. Projedeme-li se na kole krajinou, kterou jsme už mnohokrát projížděli autem, budeme překvapeni, kolik podrobností nám uniklo při rychlé jízdě autem. (Hrubíšek, 1982)

Další důvod, proč jezdit na kole je ten, že těm starším kolo vrací mládí. Ano, kolo je symbolem mládí. Málokdo nemá dětství nějak spojené s kolem. Kolo bývá prvním vlastním dopravním prostředkem, s kterým dítě přijde do kontaktu ještě v předškolním věku. Na kole chlapci podnikají první výlety za dobrodružstvím nebo za první dívčí láskou.

„Francouzští psychologové tvrdí, že rekreační cyklistika přispívá k uvolnění od starostí a stálého napětí, které přináší moderní doba, hlavně proto, že jízda na kole utiňuje stesk po dětství a mládí.“ (Hrubíšek, 1982, str. 9)

## 2.4 Cyklistika a zdraví

Šlapání na kole je dle lékařů vhodnou formou aktivního odpočinku. Rekreační cyklistika je pohybová činnost vytrvalostního charakteru prováděná mírnou až střední intenzitou. Jde o aerobní pohybovou aktivitu, která se vyznačuje velkou spotřebou kyslíku. Při nezávodní cyklistice se využívá obecná kardiovaskulární vytrvalost, která umožňuje provádět různé pohybové činnosti po delší dobu. Obecnou vytrvalost lze rozvíjet až do pozdního věku, takže cyklistika se může stát rekreačním sportem na celý život a lze s ní začít i v pozdějším věku. (Hrubíšek, 1982)

Dle Vojtěchovského má jízda na kole největší zdravotní přínos pro lidi, kteří jezdí pravidelně a ví jak jezdit správně. Naopak ježdění jednou za měsíc a do „bezvědomí“ nemá v lepším případě žádné přínosy. ([www.ocviceni.fitweb.cz](http://www.ocviceni.fitweb.cz))

Největší užitek člověk získává ze sportovních disciplín, které rozvíjejí především vytrvalost. Mezi nimi jízda na kole zaujímá zvláštní postavení, neboť například hmotnost těla je nesena sedlem. Díky tomu člověk necítí svou (nad)váhu tak intenzivně a může být více hodin tělesně aktivní.

Pohybová aktivita na čerstvém vzduchu přispívá k celkové otužilosti a posiluje imunitní systém. Informace především pro ženy, které jezdí na kole: Vítr má přírodní kosmetický účinek na kůži. Navíc jízda na kole pomáhá rozpouštět tukové polštářky – především na bocích a nohou. (Konopka, 2007)

Dle speciálních testů aerobní kapacity (srdce, krevní oběh, dýchání, látková výměna při zatížení) patří cyklistika k nejnámáhavějším sportům. Její rekreační podoba je však přístupná všem. Šlapání na kole povzbuzuje srdeční sval k vyššímu výkonu, zlepšuje krevní oběh a podporuje hluboké dýchání.

Při šlapání na kole se zapojuje řada svalových skupin. Především jsou to svaly nohou (z lýtkových svalů zejména přední sval holenní a šikmý sval lýtkový, dále čtyřhlavý sval stehenní, velký sval hýžďový a ohybače a natahovače chodidla). Nemůžeme opomenout ani práci svalů paží (zaměstnán je deltový sval, dvojhlavý sval pažní, ohybače a natahovače ruky). Jízdou na kole získávají hlezenní, kolenní a kyčelní klouby na ohebnosti. (Hrubíšek, 1982)

„Ve středisku gerontologie v Paříži provedli průzkum více než stovky cyklistů ve věku od 45 do 85 let. Změřili je, zvážili, podrobili řadě testů a dali je vyšetřit lékaři. Výsledky srovnali s výsledky skupiny těch, kteří na kole nejezdí. A závěr? Celkový zdravotní stav cyklistů byl lepší, na svůj věk měli mladší vzezření, lépe dýchali, srdce jim tlouklo pomaleji, měli lepší spánek, lepší paměť, rychleji reagovali a měli vyšší stupeň intelektuální výkonnosti. Jízdní kolo lze tedy označit za skutečnou studnu mladosti.“ (Hrubíšek, 1982, str. 122)

Někteří lékaři doporučují levákům v útlém věku jízdu na kole k vyrovnání zručnosti obou rukou. Jízda na kole se též někdy ordinuje u dětí na chybné kladení chodidel špičkami dovnitř. Je nutné poněkud zvýšit sedlo, aby dítě ve snaze dosáhnout na pedály napínalo chodidla.

Cyklistika přináší mimo jiné i psychickou relaxaci. Nervový systém si žádá odpočinek a změnu činnosti. Při cyklistice se mu dostává obojího. Rekreační šlapání na kole odstraňuje deprese a stavy melancholie. Pravidelný rytmus otáčení pedálů navozuje celkové uvolnění nervového přepětí. Z jezdce padá únava a dostavuje se optimistická nálada. (Hrubíšek, 1982)

#### **2.4.1 Potíže při jízdě na kole**

„Je snadné zdraví na kole získat i ztratit.“ (Šafránek, 2000, str. 157)

Nejčastějším problémem, když začneme pravidelně jezdit, je bolest sedací části těla. Není třeba zoufat. Během měsíce se kritická část těla „otlačí“. Další problematickou skupinou jsou svaly, šlachy a klouby. V cyklistice se bohužel zatěžují především dolní končetiny, a to po poměrně dlouhý časový úsek. Při jízdě na kole dochází k zbytnění svalové tkáně, ale též k postupnému dočasnému zkrácování svalových vláken. My sami můžeme zjistit, zda jsou naše svaly zkrácené. Nedokážeme se například dotknout špičkami rukou země. Dočasné zkrácení vede k zvýšenému napětí v oblasti úponů šlach. Pokud zkrácení přetrvává delší dobu, jednoho dne můžeme ucítit bolest v oblasti úponů svalů. Nejčastější místo postižení bývá oblast kolenního kloubu. Zde se totiž nachází nejvyšší koncentrace úponů svalů dolních končetin. Důležité je nejdříve svaly protáhnout a až pak je posílit. (Soulek, 2000)

Další problematickou oblastí jsou záda. Bolesti zad se ozývají často po několikahodinové jízdě v sedle bicyklu. Je to díky strnulému, statickému posedu

na kole. Svaly podél celé páteře se zkracují a strnulý posed urychluje rozvoj našich subjektivních obtíží. Opět je důležité protažení před jízdou. Při delších vyjížděcích se doporučuje protažení i během jízdy. (Soulek, 2000)

U někoho se může projevit i bolest hlavy. Ta bývá často vyvolána křečovitým týlovým svalstvem nebo podchlazením pokožky hlavy větrem. Proto by se cyklista měl chránit přilbou nebo čepicí. Někdo se setkal i se svalovými křečemi. Nejčastěji se vyskytují v lýtkových svalech. Hlavní příčinou bývá nedostatek minerálních látek, především hořčíku a draslíku. Další příčinou může být přetěžování svalstva příliš těžkými převody. Také špatná sedací pozice může vést k nesprávným zatížením a ke svalovým křečím. (Konopka, 2007).

Chyby „svátečních“ cyklistů dle Vojtěchovského jsou:

- Držení řídítek napjatými horními končetinami, díky tomu dochází k útlaku hrudníku a rychlé únavě ramen.
- Ve snaze předklonit se do správné polohy nebo odlehčit otláčenému zadku se cyklista příliš opírá o ruce. Tím dochází k přetížení krku, ramen, loktů a dlaní. (ocviceni.fitweb.cz)

## 2.5 Děti a mladiství v cyklistice

U dětí školou povinných cyklistika podporuje tělesný a duševní vývoj. Pomáhá odbourávat agresi a zlepšuje schopnost koncentrace.

„Děti a mladiství nerostou kontinuálně, ale střídají se u nich fáze rychlého růstu (extenze) a pomalejšího růstu. K tomu přichází ve všech civilizovaných zemích známá „akcelerace“, která vede nejenom k rychlejšímu růstu, ale i k časnější tělesné zralosti.“ (Konopka, 2007, str. 163)

Cyklistika dětí a mládeže má svá specifika. Pro děti není vhodné jednostranné déletrvající zatížení. Delší monotónní jízdy na kole značně namáhají oběhový systém a nevyhovují dětské mentalitě. Cyklistika dětí má mít charakter spontánní pohybové činnosti, kde převládá dynamičnost a pestrost. U starších dětí, asi od 10 let, je vhodné kombinovat cyklistickou obratnost a rychlost s prvky vytrvalostního charakteru – cyklistickými výlety, které mají mít rozmanitý program. Projevy únavy u dětí často pramení z toho, že vykonávají monotónní činnost, která je málo emocionální. (Hrubíšek, 1982)

„Rostoucí a vyvíjející se dětský organismus se dokáže rychle přizpůsobit a má velké kompenzační schopnosti. Je třeba však mít na paměti, že kalendářní věk se vždy neshoduje s věkem fyziologickým a že právě období dospívání se vyznačuje velkými individuálními rozdíly.“ (Hrubíšek, 1982, str. 125)

Mladiství trénující vytrvalost mají k dispozici stejné mechanismy přizpůsobení jako dospělí. Trénovatelnost mladistvých v předpubertálním a pubertálním věku je dokonce procentuálně vyšší než u dospělých při stejných tréninkových zatíženích.

Cyklistika jakožto vytrvalostní sport má obzvlášť příznivý dopad. Díky ní mohou být využity možnosti rozvoje mladého organismu a napraveny vady držení těla a nadváha. (Konopka, 2007)

### Dle Konopky je třeba vzít na vědomí:

- Děti a mladiství by neměli příliš brzy speciálně trénovat, nýbrž měli by se věnovat mnohostranným pohybovým cvičením. Speciální cyklistický trénink by měl být omezen na jednu až dvě tréninkové jednotky týdně.

Přítom je třeba upřednostňovat lehké převody s vysokou frekvencí šlapání a vyvarovat se těžkým převodům s příliš velkým silovým nasazením.

- Nejlepší trénovatelnost maximální schopnosti příjmu kyslíku je dána během puberty. (Konopka, 2007, str. 164)



## 2.6 Pojem volný čas a jeho funkce

Ve volném čase si můžeme svobodně vybrat, co budeme dělat. Věnujeme se činnostem, které nám přinášejí radost, uspokojují nás a baví nás. Do oblasti povinností spadají činnosti, které vykonat musíme. Pro někoho povinnost může být něco příjemného, pro někoho zase ne. Proto hranici mezi volným časem a oblastí povinností nelze přesně určit.

„Pod pojem volný čas se běžně zahrnují odpočinek, rekreace, zábava, zájmové činnosti, zájmová vzdělávání, dobrovolná společensky prospěšná činnost i časové ztráty s těmito činnostmi spojené.“ (Pávková, 2008, str. 13)

„Volný čas je charakterizován jako disponibilní časový prostor, v němž by volný čas mohl pro jedince znamenat svobodu. Je také dobou, v níž se individuuum může nezávisle na jakýchkoliv povinnostech výhradně svobodně realizovat a dělat to či ono, k čemu je nikdo nenutí.“ (Vážanský, 1995, str. 23,24)

„Volný čas je čas, kdy člověk nevykonává činnosti pod tlakem závazků, jež vyplývají z jeho sociálních rolí. Přesnější a úplnější je však jeho charakteristika jako činnosti, do níž člověk vstupuje s očekáváním, účastní se jí na základě svého svobodného rozhodnutí, a která mu přináší příjemné zážitky a uspokojení.“ (Hofbauer, 2004, str. 13)

„Volný čas lze v souhrnu definovat jako dobu, časový prostor, v němž jedinec nemá žádné povinnosti vůči sobě ani druhým lidem a v němž se pouze na základě svého vlastního svobodného rozhodnutí věnuje vybraným činnostem. Tyto činnosti ho baví, přinášejí mu radost a uspokojení a nejsou zdrojem trvalých obav či pocitů úzkosti.“ (Slepičková, 2005, str. 14)

„Volný čas má ve vztahu k jedinci především funkci relaxační, rekreační a rozvojovou. (Sak, 2000, str. 131)

Do volného času z hlediska dětí a mládeže nelze zahrnout vyučování, základní péči o vzhled a práce v domácnosti. Ani jídlo, osobní hygiena, spánek nejsou součástí volného času. (Pávková, 2008)

Na volný čas se lze dívat z různých pohledů. Z **ekonomického hlediska**, jde o to, kolik financí společnost investuje do oblasti volného času a zda se alespoň část investic vrátí. Ze **sociologického a sociálně-psychologického hlediska** se

pozoruje, jak aktivity ve volném čase pomáhají utvářet mezilidské vztahy. Z **politického hlediska** jde o to, jak stát zasahuje do volného času obyvatel. Například vybudováním zařízení sloužícího pro volný čas dětí a mládeže. **Zdravotně-hygienický pohled** zkoumá souvislost mezi využíváním volného času a zdravotním stavem člověka. Je dokázáno, že správné využívání volného času má pozitivní dopad na zdraví člověka. **Pedagogický a psychologický pohled** se zabývá věkovými a individuálními zvláštnostmi jedinců. Pedagogické působení by mělo motivovat děti a mládež k rozvoji všech stránek osobnosti. Těž seznamuje jedince s nabídkou možných aktivit ve volném čase. (Pávková, 2008)

Hlavní funkce volného času je odpočinek, zábava a rozvoj osobnosti. Důležitý znak volného času je, že je naplněn činnostmi, které „mohu, ale nemusím“. (Čáp, 1993)

**Funkce volného času** mají mnoho podob. Roger Sue, francouzský sociolog volného času, je vymezil takto: „**Psychosociologickou** (uvolnění, zábava, rozvoj), **sociální** (zahrnuje socializaci v různých sociálních prostředích včetně rodiny), **terapeutickou** (zahrnuje zdravotní hledisko, smyslový rozvoj, prevenci chorob, zdravý životní styl), **ekonomickou** (pozitivní vliv na uplatnění člověka v profesní činnosti, výdaje účastníků vynakládané na aktivity volného času, pojetí volného času jako prožívání).“ (Hofbauer, 2004, str. 14)

Německý pedagog volného času Horst W. Opaschowski funkci volného času definuje jako: „**Rekreaci** (zotavení a uvolnění), **kompenzaci** (odstraňování zklamání a frustrací), **výchovu a další vzdělávání** (učení o svobodě a ve svobodě, sociální učení), **kontemplaci** (hledání smyslu života a jeho duchovní výstavba), **komunikaci** (sociální kontakty a partnerství), **participaci** (podílení se, účast na vývoji společnosti), **integraci** (stabilizaci života rodiny a vrůstání do společenských organismů), **enkulturaci** (kulturní rozvoj sebe samých, tvořivé vyjádření prostřednictvím umění, sportu, technických a dalších činností).“ (Hofbauer, 2004, str. 14,15)

### 2.6.1 Rodina a volný čas

Je patrné, že u dětí je způsob využívání volného času ovlivněn sociálním prostředím. Obzvláště silný je vliv rodiny. Rodiče jsou pro své děti vzorem, buď pozitivním, nebo negativním. Rodiče, kteří neplní dobře svou výchovnou funkci, se velmi často nezajímají o to, jak jejich dítě tráví svůj volný čas. Ovšem názor, že výchovu ve volném čase plně zabezpečí rodina dítěte, je mylný. Nemá pro tuto funkci dostatek času, potřebné materiální vybavení a odbornou kvalifikaci. (Pávková, 2008)

Současná rodina, oproti dřívější tří- či čtyřgenerační, se proměnila na dvougenerační (rodiče a jejich děti). Nižší porodnost oslabuje vztahy mezi členy rodiny. Některé dospívající děti opouštějí rodinu dříve, než tomu bylo v minulosti.

Především skupina dětí a mládeže představuje část populace, jíž je nutné věnovat větší pozornost. Charakter rodiny se v poslední době výrazně proměňuje. Život dětí a mládeže se odehrává ve značné míře mimo sféru jejího vlivu. Rodiče tráví hodně času v zaměstnání. Jejich děti jsou odkázány do péče školského systému, mimoto na ně působí i média. Výchovná funkce rodiny se značně narušila. Zesílil vliv vrstevníků, party, s nimiž tráví čas jak ve škole, tak i mimo ni. (Slepičková, 2005)

„Na volný čas dětí v rodině jako zdroj pozitivních i negativních vlivů působí především objektivní podmínky života a výchovy dětí v rodině: její velikost a úplnost nebo pozdější zakládání rodiny (v České republice se průměrný věk rodiček v desetiletí mezi roky 1991 a 2002 zvýšil z 24,73 na 27,8 roku).“ (Hofbauer, 2004, str. 57)

Způsoby trávení volného času v rodinách se v závislosti na jejím sociálním statusu, životním stylu i vztahu k volnočasovým potřebám dítěte značně odlišují. Zdaleka nedosaženým cílem je poučený, aktivní zájem rodiny o to, aby jejich děti mohly svůj volný čas prožívat smysluplně. Rodina jako podporovatel i realizátor volnočasových aktivit může své děti učit, jak přistupovat k volnému času tvůrčím způsobem. Díky tomu budou schopny v budoucnu toto uplatňovat i u svých rodin.

Toto působení dle Hofbauera se uskutečňuje:

- **Nápodobou a reprodukcí** vzorců pozitivního volnočasového chování rodičů: při vycházkách, výletech, poznávacích zájezdech, setkáních

s příbuznými aj. Nápodoba rodičů je ovšem nežádoucí, pokud by reprodukovala nicnedělání a nudu, konzumní způsob života nebo vysloveně protispolečenské aktivity.

- **Uskutečňováním individuálních i společných pravidelných zájmových činností dětí v rodině** (sportovních, turistických, uměleckých, technických, zábavných aj.)
- **Citlivým sledováním a cílevědomým reagováním na potřeby, zájmy a nadání dětí.** S rostoucím věkem a rozvíjejícími se zájmy děti překračují rámec rodiny a postupně se osamostatňují. Společně se svými vrstevníky vstupují do dalších výchovných prostředí (sdružení dětí a mládeže, družstvu kolektivního sportu aj.) (Hofbauer, 2004)

Důležité je, aby rodiče věnovali svým dětem dostatek času. Bohužel poměrně častý je naopak nezáměr o to, čím se jejich děti ve volném čase zabývají. „Dle šetření IDM Praha z roku 1995 činil objem času, v kterém se rodiče věnují svým dětem: v pracovním dni méně než půl hodiny u 25 % otců a 2 % matek a více než tři hodiny pouze u 6 % otců a 35 % matek. O víkendech byl stav příznivější: méně než půl hodiny se dětem věnovalo jenom 5 % otců a 1 % matek a více než tři hodiny 44 % otců a 70 % matek.“ (Hofbauer, 2004, str. 62)

Pokud rodina neposkytuje pozitivní příklad a zázemí, u dětí tato situace vede k frustraci a pocitu nestability. Často se tento stav stává podhoubím pro drogovou závislost, kriminalitu, alkoholismus, šikanu a další negativní jevy. (MŠMT 2002)

### **2.6.2 Volný čas – městské a venkovské prostředí**

Prostředí, ve kterém děti žijí, má dopad na způsob trávení volného času. Děti z vesnic nemají takové možnosti jako děti z měst. Rodiče často své potomky vozí na kroužky do blízkých i vzdálenějších měst. Často díky větší nabídce v oblasti vzdělání, sportu a využití volného času posílají rodiče své děti do základní školy v nejbližším městě. Obecně rozšířený názor je ten, že malá škola na vesnici nemůže nabídnout to, co škola ve větším městě.

Porovnáme-li současné městské a venkovské prostředí, musíme konstatovat, že v poslední době došlo k postupnému vyrovnání. Především život na venkově se změnil. Mohou za to sdělovací prostředky. Těto akceleraci změn v prostředí venkova odpovídá i zrychlený vývoj dětí. G. Pavlovič ve svém výzkumu z roku 1975 došel k závěru, že ve městě se posunula vyspělost dětí asi o rok, kdežto na venkově o dva roky. (Kraus, 2001)

### **Vliv města**

Dle Machové je ve městech nedostatek zeleně například pro delší procházky. Děti jsou odkázáni na sportovní centra, sportovní haly, bazény apod. Vše je ovšem placené, a ne všichni si to mohou finančně dovolit. Děti mohou využít dětská hřiště, ale často raději zůstanou doma a hrají například hry na počítači. I rodiče, kteří své děti nedovážejí na kroužky, dávají přednost bezpečí domova, před nekontrolovatelným pohybem jejich dětí venku. Díky městské anonymitě hrozí dětem více rizik spojených s alkoholem, deviací atd. Lidé žijící ve městě vedou sedavý způsob života. Do práce a do školy se vozí dopravními prostředky, doma pak sedí u televize či počítače. (Machová, 2009)

Podle výzkumů se ukázalo, že především u chlapců působí možnosti sportovního vyžití v dané lokalitě velice pozitivně na utváření povahových znaků. Městské tělovýchovné jednoty fungují v některých případech směrem k mládeži hůře. Je to zapříčiněno tím, že zde bývá větší zaměření na výkonnostní sport pro omezenou část dětské a mládežnické populace. Jinak je samozřejmě více sportovního vyžití ve městech. Například bazén, fitcentrum, zimní stadiony apod. (Kraus, 2001)

### **Vliv vesnice**

Na vesnici není mnoho míst, kde děti mohou trávit svůj volný čas. Najdeme zde ve většině případů fotbalová hřiště, které děti značně využívají. Pokud chtějí rozvíjet své schopnosti, musí často za svými koníčky dojíždět do větších měst. (Němec, 2002)

Venkovské prostředí umožňuje kompenzovat tuto situaci pohybem ve volné přírodě, což je pro děti přirozenější a je to přístupné všem. (Kraus, 2001)

## 2.7 Volný čas dětí a mládeže

Pro vývoj osobnosti mladého člověka hraje volný čas, naplněný pozitivními aktivitami, významnou roli. Současný stav volnočasových aktivit dětí a mládeže není příliš pozitivní. Do popředí se dostává spíše pasivita, nenáročnost aktivit a konzumnost. Frekvence aktivit se značně snižuje. Aktivní odpočinek je pilířem zdravého životního stylu a rovněž předchází sociálně patologickým jevům u dětí a mládeže.

„Především mládež ve věku 13 – 15 let tráví volný čas venku, v partě a to víc jak 4 hodiny denně. Je zde velký prostor ke vzniku závadových part ubíjejících čas, páchajících trestnou činností nezletilých.“ (MŠMT, 2002, s. 13)

Někteří mladí lidé volný čas využívat nemohou díky špatné ekonomické situaci rodiny. Jiní zase volný čas neumí využít. Je to způsobeno tím, že se neumějí orientovat v nabídkách a možnostech trávení volného času. To vede k vyššímu výskytu trestných činů. Z dřívějších 14 – 16 let se snížil věk původců trestných činů na 12 – 14 let. Mladí lidé hledají a zkoušejí různé způsoby svého vstupu mezi dospělé. Často zůstávají „sami doma“ a musí se sami o sebe postarat. Přitom chlapci tohoto věku vyhledávají dobrodružné a bojové hry, děvčata zvláštní vztahy (k domácím zvířatům). Někteří z nich však přitom vystupují provokativně až agresivně. Proto nabídky na trávení jejich volného času musí reagovat na skutečnost, že jejich chování kolísá mezi chováním dítěte a násilníka. Důležité je vytvářet pro ně dostatek přitažlivých nabídek, odstraňovat nezáměr a učit je, jak těchto možností využívat. (Hofbauer, 2004)

### 2.7.1 Sport a pohybová aktivita u mládeže

#### Sport

V současné době jsou ve světě použity dva přístupy k pojetí sportu. První z nich považuje za základní znaky sportu hru, soutěž a výkon. Druhý přístup pojímá sport jako zábavu, rekreaci a cvičení. Vysvětlení pojmu lze najít v latinském původu slova „desportare“, z kterého je slovo sport odvozeno. Význam tohoto slova je „rozptylovat se, bavit se“. V roce 1992 přijali zástupci evropských zemí,

kteří jsou odpovědní za tělovýchovu a sport tzv. Evropskou chartu sportu. Dle charty je sport vymezen následovně: „Sportem se rozumí všechny formy tělesné činnosti, které ať již prostřednictvím organizované účasti či nikoliv si kladou za cíl projevení či zdokonalování tělesné a psychické kondice, rozvoj společenských vztahů nebo dosažení výsledků v soutěžích na všech úrovních.“ (Slepičková, 2005, str. 28)

Pro posouzení míry zapojení do aktivního sportu se využívají nejčastěji údaje:

1. **Frekvence:** říká nám, jak často se lidé dané činnosti věnují (například 1x týdně, někdy, občas atd.)
2. **Objem:** u sportu ve volném čase se používá nejčastěji délka doby, po kterou je daná činnost prováděna (tj. počet minut, hodin)
3. **Intenzita:** k posouzení se používá tepová frekvence
4. **Forma účasti:** zda daný jedinec sport provádí kolektivně, nebo individuálně. Konkrétně u cyklistiky, zda daný jedinec pojedě na projížďku sám, nebo s partou, kamarádem. (Slepičková, 2005)

Dále se do toho zapojují faktory podmiňující účast ve sportu:

1. **Znalost sportu:** člověk často rád dělá to, co zná a umí. Proto je důležité, aby měl o daném sportu základní informace.
2. **Postoj ke sportu:** zda člověk sportu přisuzuje pozitivní hodnoty, či negativní.
3. **Motivace:** je jedním z faktorů, které mají vliv na to, zda daný jedinec sport zahrne do svého života a bude se mu věnovat. (například u dětí přichází motivace ze strany rodičů).
4. **Kontakt se sportem:** jde o to, aby člověk při sportu zažil příjemné pocity. Nezdary, neúspěch a zesměšnění ho můžou od sportu odradit.
5. **Příležitost:** jedná se o to, zda existuje nabídka činnosti, o kterou má člověk zájem. Mít příležitost znamená pro mnoho lidí i to, zda mají partnera či kamaráda se stejným zájmem o daný sport.
6. **Sociální image sportu:** propagace a podpora daného sportu má za následek vyšší účast a prestiž.
7. **Přístup k zařízením:** dostupnost sportovních zařízení je důležitou podmínkou účasti ve sportu.

**8. Náklady na sport:** jak je daný sport finančně nákladný. (Slepičková, 2005)

Sport ve volném čase musí být prožíván s radostí a uspokojením. Jeho pozitivní účinky se projeví dříve na psychice jedince než na jeho fyzickém stavu. Přínos sportu v oblasti tělesné a duševní: zlepšení vzhledu a psychických funkcí, snížení působení stresu, oddálení procesů stárnutí, zvýšení svalové síly a vytrvalosti, snížení rizika kardiovaskulárních onemocnění atd. (Slepičková, 2005)

### **Fyzická zdatnost**

Fyzická zdatnost bývá často označena jako *fitness*. „Úroveň fitness souvisí se schopností vykonávat fyzickou činnost. Čím více práce může tělo vykonat, tím lepší úroveň fitness má a čím lepší úroveň fitness tělo má, tím více zdravotních účinků získává. Úroveň fyzické zdatnosti neboli fitness má vliv na zdraví a výkonnost.“ (Blahušová, 2009, str. 15)

Tělesnou zdatnost organismu můžeme rozvíjet dvěma způsoby. První je sportovně orientovaná zdatnost (zaměřena na výkony ve sportovních specializacích). Druhá je zdravotně orientovaná zdatnost (je definována jako zdatnost ovlivňující zdravotní stav, a působí preventivně na zdravotní problémy spojené s hypokinézou – nedostatkem pohybu). (Čeledová, 2010)

Při hodnocení úrovně zdravotně orientované zdatnosti posuzujeme 3 složky:

- 1) **Strukturální** - hmotnost, výška (výpočet pomocí body mass indexu BMI)
- 2) **Funkční:** a) aerobní zdatnost (výkonnost srdečně cévního systému)  
b) svalová zdatnost (svalová síla, svalová vytrvalost)  
c) flexibilita (pohyblivost jednotlivých částí těla)
- 3) **Držení těla** (Skopová, Zítko, 2013)

Pokud má sportovní aktivita přispívat k pěstování zdravotně orientované zdatnosti, je nutné provádět více druhů sportovní činnosti. Sport umožňuje pestrou nabídku aktivit, které lze kombinovat tak, aby zdravotně orientovaná zdatnost byla rozvíjena komplexně. (Slepičková, 2005)



## **Pohybová aktivita**

Správně volená pohybová aktivita zaměstnává rovnoměrně všechny svalové skupiny, přispívá k pozitivnímu vývoji dítěte a má též velký význam v kontextu pozitivního emocionálního ladění. Děti, které pravidelně cvičí, mají lépe vyvinuté svalstvo a méně patologických odchylek v držení těla. Pravidelnou pohybovou aktivitou dochází mimo jiné k úpravě náladovosti a k posílení sebedůvěry. (Pastucha, Marinov 2012)

Tělesná aktivita je mnohem širší pojem než sport. Patří do ní pohybové aktivity pracovní, lokomoční, běžné životní úkony, hobby aktivity (sport, cvičení, turistika, tanec aj.). Nedostatek pohybu poškozuje živé systémy.

K životu mládeže patří prožitky vzrušení, mnoho mladých lidí jsou tzv. hledači vzrušení (sensation seekers). Proto je důležité, aby většina vzrušujících prožitků nebyla spojena s tělesnou pasivitou.

Důležitým místem pro utváření návyků pro pravidelnou celoživotní pohybovou činnost je škola. V rámci školy je potřeba zohlednit zájmy jednotlivců, jejich zdravotní stav, psychické potřeby a prožívání sportovních činností. Cílem je, aby si žák oblíbil některé pohybové činnosti a chtěl je využívat mimo školu ve svém volném čase, ať už rekreačně nebo výkonnostně. Stejně významný je vliv rodičů a všech pracovníků v zájmových kroužcích a sportovních oddílech. Pokud tyto nepřitáhnou mládež ke sportování, nedá se očekávat, že sami opustí své počítače, televize a ostatní lákadla dnešní doby. (MŠMT, 2002)

## **3 PRAKTICKÁ ČÁST**

### **3.1 Cíl práce**

Cílem práce je zjistit u žáků 2. stupně ZŠ míru popularity cyklistiky, využití kola jako prostředku volnočasové aktivity a použití kola jako dopravního prostředku do školy (porovnání město x vesnice).

### **3.2 Úkoly práce**

1. Vyhledání literárních a internetových zdrojů.
2. Rozbor literatury, komplexní zpracování obsahu.
3. Stanovení cílů a odborných předpokladů bakalářské práce.
4. Sestavení dotazníku.
5. Realizace dotazníkového šetření.
6. Zpracování výsledků dotazníkového šetření.
7. Prezentace výsledků.
8. Diskuze ke zjištěným faktům.
9. Stanovení závěru práce.

### **3.3 Odborné předpoklady**

1. Odborný předpoklad: předpokládám, že žáci bydlící na vesnici jezdí na kole více, než žáci bydlící ve městě.
2. Odborný předpoklad: předpokládám, že jízdní kolo je pro žáky spíše volnočasová aktivita, než dopravní prostředek.
3. Odborný předpoklad: předpokládám, že žáci bydlící na vesnici využívají jízdní kolo jako dopravní prostředek do školy více, než žáci bydlící ve městě.

### **3.4 Charakteristika výzkumného souboru**

Experimentální soubor zahrnoval 630 respondentů z 2. stupně ZŠ ve Středočeském kraji ve věku 11 – 16 let. Z celkového počtu bylo 315 chlapců a 315 dívek. Věkové složení bylo 11 let (14,1%), 12 let (24,3%), 13 let (29,7%), 14 let (19,5%), 15 let (11,9%) a 16 let (0,5%). Výzkumný soubor tvořilo nejvíce probandů ve věku 13 let.

### **3.5 Organizace výzkumného šetření**

Dotazník vlastní konstrukce byl strukturován tak, aby byl srozumitelný, konkrétní a časově nenáročný pro určenou věkovou kategorii. Efektivita dotazníku byla ověřena pilotním výzkumem na náhodně vybraném vzorku 20 žáků. Následně na základě pilotního šetření byl dotazník upraven do finální podoby, a byl rozeslán ředitelům základních škol ve Středočeském kraji. Žáci vyplňovali buď papírovou nebo elektronickou verzi dotazníku. Papírových dotazníků se vrátilo 345, z toho použitelných bylo 341, a elektronických dotazníků bylo 289. Celkem použitelných dotazníků bylo 630. Lokality respondentů: Vrané nad Vltavou, Černošice, Řevnice, Dobřichovice, Zvole, Lety u Dobřichovic, Sedlčany, Rožďalovice, Ohrobec, Březová Oleško, Příbram, Charvatce, Žeržice, Semčice, Hoštice, Ledce, Klecany, Zdiby, Vodochody, Dobrovice, Pěčice, Rakovník, Týnec nad Sázavou, Kamenný Přívoz, Benešov u Prahy, Kolín, Bukovany, Pecerady.

### **3.6 Použité metody a techniky šetření**

Pro sběr dat v bakalářské práci byl použit dotazník. Jde o techniku kvantitativní, která je nejrozšířenější technikou sběru dat.

Dotazník je formulář určený respondentovi, tedy osobě dotazované během výzkumu dotazníkem. Dotazník obsahuje otázky a možnosti odpovědí, popřípadě ponechává i místo na spontánní odpověď. (Jandourek, 2008)

Hodnocení a výsledky dotazníkového průzkumu byly zpracovány pomocí softwaru Microsoft Excel 2007.

## 4 VÝSLEDKY

Získaná data z dotazníků byla vyhodnocena a následně zpracována pomocí tabulek.

*V tabulce č. 1 a č. 2 je věk a pohlaví dotazovaných žáků.*

**Tabulka č. 1 – věk probandů (n=630 respondentů)**

Věk	Počet žáků	procenta
11 let	89	14,1%
12 let	153	24,3%
13 let	187	29,7%
14 let	123	19,5%
15 let	75	11,9%
16 let	3	0,5%

Z uvedeného plyne, že asi polovinu dotazovaných tvoří žáci ve věku 13 a 14 let a necelých 40% respondentů je ve věku 11 a 12 let.

**Tabulka č. 2 – pohlaví (n=630 respondentů)**

pohlaví	počet žáků	procenta
muž	315	50%
žena	315	50%

Struktura respondentů je genderově vyrovnaná, což je důležité pro lepší vypovídací schopnost zjištěných údajů.

*Tato otázka zkoumá, zda žáci jezdí na kole.*

### **Otázka č. 1: Jezdíš na kole?**

**Tabulka č. 3 – otázka č. 1 (n=630 respondentů)**

odpověď	počet žáků	procenta
ano	578	92%
ne	52	8%

Dle výsledků u otázky č. 1 vyšlo, že 92% (578 žáků) jezdí na kole, a 8% (52 žáků) na kole nejezdí.

Ze zjištěného plyne, že využívání jízdního kola mezi oslovenými žáky je vysoké.

*Porovnání, které pohlaví na kole nejezdí více.*

**Tabulka č. 4 – na kole nejezdí (n=52 respondentů)**

pohlaví	počet žáků
muž	14
žena	38

Dle výsledků na kole nejezdí z dotázaných více žen (38), než mužů (14).

*Porovnání u těch, kteří kolo nevyužívají, zda bydlí ve městě či na vesnici:*

**Tabulka č. 5 – na kole nejezdí, poměr město x vesnice (n=52 respondentů)**

lokalita	počet žáků
město	38
vesnice	14

Je tedy patrné, že žáků, kteří na kole nejezdí, je více ve městě - 38, na vesnici pak je to jen 14 žáků.

*Tato otázka zkoumá důvody, proč žáci nejezdí na kole. Na výběr měli žáci 2 varianty odpovědi.*

**Tabulka č. 6 – proč nejezdíš na kole? (n=52 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>
nevlastním kolo	23
nebaví mě to	29

Dle výsledků vyšlo, že 29 žáků jízda na kole nebaví a 23 žáků jízdní kolo nevlastní.

*Tato otázka zkoumá lokalitu, kde žáci bydlí.*

**Otázka č. 2: Kde bydlíš?**

**Tabulka č. 7 – otázka č. 2 (n=630 respondentů)**

<b>lokalita</b>	<b>počet žáků</b>
město	318
vesnice	312

Stejně jako u poměru pohlaví je i u bydliště respondentů – město či vesnice – poměrně vyrovnané.

Dle výsledků u otázky č. 2 vyšlo, že ve městě bydlí 318 žáků, na vesnici pak 312 žáků.

*Tato otázka zkoumá, zda žáci, kteří na kole jezdí, vlastní jízdní kolo.*

### **Otázka č. 3: Máš své vlastní kolo?**

**Tabulka č. 8 – otázka č. 3 (n=578 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>
ano	561
ne	17

Dle výsledků u otázky č. 3 vyšlo, že z respondentů, kteří jízdní kolo využívají, ho vlastní 561 žáků, pouze 17 žáků jízdní kolo nevlastní.

*Tato otázka zkoumá, v jakém věku žáci začali jezdit na kole.*

### **Otázka č. 4: Od kolika let jezdíš na kole?**

1 žák odpověď nevěděl. Proto do výsledků této otázky není zahrnut.

**Tabulka č. 9 – otázka č. 4 (n=577 respondentů)**

<b>věk</b>	<b>počet žáků</b>	<b>procenta</b>
0 – 5 let	330	57%
6 – 10 let	235	41%
11 – 16 let	12	2%

Výsledky u otázky č. 4 potvrdily mou domněnku. Více jak polovina žáků začala jezdit na jízdním kole v raném předškolním věku. Ve věku nad 10 let začalo jezdit na kole jen 12 žáků, tj. pouze 2% z dotázaných.

*Tato otázka zkoumá, kdo přivedl žáky k jízdě na kole.*

### **Otázka č. 5: Kdo Tě přivedl k jízdě na kole?**

**Tabulka č. 10 – otázka č. 5 (n=578 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>	<b>procenta</b>
rodiče	501	87%
prarodiče	23	4%
kamarádi	24	4%
jiná možnost (napíš)	30	5%

Dle výsledků u této otázky „zvítězili“ rodiče, a to téměř v 90%. Prarodiče, kamarádi a „jiná možnost“ jsou procentuálně vyrovnané a ne významné.

*U otázky č. 5 byla jedna z možných odpovědí „jiná možnost“. Níže jsou výsledky této odpovědi.*

**Tabulka č. 11 – otázka č. 5 (odpověď „jiná možnost, napiš“) (n=30 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>
sám	17
sourozenec	8
bratranec	3
strýc	2

Zajímavé je u odpovědi „jiná možnost“, co se pod ní skrývá. 17 žáků napsalo, že se učilo na kole samo, 8 žáků, že je učil sourozenec, 3 žáky učil bratranec a 2 žáky strýc.



*Tato otázka zkoumá, v jaké frekvenci jezdí žáci na kole.*

### **Otázka č. 6: Jak často jezdíš na kole?**

**Tabulka č. 12 – otázka č. 6 (n=578 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>	<b>procenta</b>
1x týdně	67	12%
2 – 3x týdně	107	19%
4 – 7x týdně	77	13%
několikrát do měsíce	163	28%
několikrát do roka	164	28%

Dle výsledků nejvíce žáků jezdí na kole několikrát do roka (164 žáků, 28%) a několikrát do měsíce (163 žáků, 28%), tj. tedy téměř 3/5 dotázaných. 107 žáků (19%) jezdí na kole 2 – 3x týdně. 77 žáků (13%) jezdí 4 – 7x týdně, tj. necelá třetina dotázaných jezdí několikrát týdně. Jedenkrát týdně jezdí 67 žáků (12%).

*Tato otázka zkoumá, jak žáci kolo využívají.*

### **Otázka č. 7: Jízdní kolo využíváš.**

**Tabulka č. 13 – otázka č. 7 (n=578 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>	<b>procenta</b>
sezonně	184	32%
celoročně	241	42%
jen o prázdninách	153	26%

Dle výsledků 42% žáků využívá jízdní kolo celoročně. Předpokládala jsem, že největší využití jízdního kola bude o prázdninách. Tuto variantu zvolilo jen 26% žáků. Sezonně kolo využívá 32% žáků.

*Tato otázka zkoumá, kolik kilometrů nejčastěji žáci ujedou při jedné vyjížděce.*

### **Otázka č. 8: Kolik km ujedeš při 1 vyjížděce.**

**Tabulka č. 14 – otázka č. 8 (n= 578 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>	<b>procenta</b>
do 10 km	286	49%
11 – 15 km	173	30%
více km (napiš)	119	21%

Dle výsledků skoro polovina (49%) žáků využívá jízdní kolo na kratší vzdálenosti (do 10 km) a 30% žáků ujede při jedné vyjížděce 11 – 15 km, tedy téměř 80% dotázaných ujede trasy délky do 15 km, 21% žáků při jedné vyjížděce ujede „více km“. Viz níže.

*U otázky č. 8 byla jedna z možných odpovědí „více km, napiš“. Tuto odpověď zvolilo 119 žáků.*

**Tabulka č. 15 – otázka č. 8 (odpověď „více, napiš počet km“) (n=119 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>
16 – 20 km	27
21 – 30 km	50
31 – 60 km	29
61 – 100 km	10
neví	3

Ze zjištěných odpovědí plyne, že 2/3 z těchto žáků ujedou při svých „cyklotúrách“ do 30 km, 1/4 žáků ujede vzdálenosti mezi 31 – 60 km. Jen 5% z dotázaných jsou zdatnými cyklisty, kteří mají trasy dlouhé od 61 do 100 km.

Tato otázka zkoumá, zda žáci jízdní kolo převážně využívají k jízdě ve městě či na vesnici.

### **Otázka č. 9: Kde převážně jezdíš na kole?**

Tabulka č. 16 – otázka č. 9 (n=578 respondentů)

odpověď	počet žáků	procenta
město	205	35%
vesnice	373	65%

Dle výsledků více jak 3/5 (65%) žáků jezdí na jízdním kole ve městě. Na vesnici potom jezdí na kole 35% žáků.

Tato otázka zkoumá, jaký povrch nejčastěji žáci využívají.

### **Otázka č. 10: Po jakém povrchu nejčastěji jezdíš?**

Tabulka č. 17 – otázka č. 10 (n=578 respondentů)

odpověď	počet žáků	procenta
silnice (asfalt)	285	49%
terén	293	51%

Dle výsledků je patrné, že (51%) žáků nejčastěji jezdí v terénu. Je to nejspíše proto, že terén nabízí větší dobrodružství, více možností k „vyřádění se“ a větší kontakt s přírodou. Po silnici jezdí nejčastěji 49% žáků. Obě skupiny jsou téměř početně vyrovnané.

*Tato otázka zkoumá, jaký terén mají žáci v oblíbě.*

### **Otázka č. 11: Kde nejraději jezdíš?**

**Tabulka č. 18 – otázka č. 11 (n=578 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>	<b>procenta</b>
po rovinném terénu	265	46%
po zvlněném terénu	231	40%
v kopcovitém terénu	82	14%

Dle výsledků skoro polovina (46%) žáků jezdí nejraději v rovinném terénu. Důvod může být, že je to pohodlnější nebo je to dáno charakterem terénu při cíleném přemísťování se „z bodu A do bodu B“. Po zvlněném terénu nejraději jezdí 40% žáků a pouze 14% žáků si libuje v kopcovitém terénu.

*Tato otázka zkoumá, jak žáci vnímají jízdní kolo.*

### **Otázka č. 12: Co pro Tebe znamená kolo?**

**Tabulka č. 19 – otázka č. 12 (n=578 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>	<b>procenta</b>
dopravní prostředek	108	18,7%
volnočasová aktivita	201	34,8%
sportovní aktivita	269	46,5%

Dle výsledků je jízdní kolo pro 34,8% žáků volnočasovou aktivitou. Pro 46,5% žáků je jízdní kolo sportovní aktivitou. A 18,7% žáků bere kolo jako dopravní prostředek.

*Tato otázka zkoumá, zda žáci využívají jízdní kolo k dopravě do školy.*

### **Otázka č. 13: Jezdíš na kole do školy?**

**Tabulka č. 20 – otázka č. 13 (n=578 respondentů)**

odpověď	počet žáků	procenta
ano	73	13%
ne	505	87%

Výsledky ukázaly, že jízdní kolo k dopravě do školy využívá jen 13% žáků. Zbytek žáků (87%) tuto možnost nevyužívá.

*Z odpovědí respondentů vyplynul i poměr jízdy na kole do školy ve městě a na vesnici.*

**Tabulka č. 21 – otázka č. 13 (odpověď ANO, poměr město x vesnice) (n=73 respondentů)**

lokalita	počet žáků
město	24
vesnice	49

Dle výsledků 49 žáků z vesnice, tj. dvojnásobně více než ve městě, využívá jízdní kolo k dopravě do školy.

*Tato otázka zkoumá, jak často žáci využívají jízdní kolo k dopravě do školy.*

### **Otázka č. 14: Jak často jezdíš do školy na kole?**

**Tabulka č. 22 – otázka č. 14 (n=73 respondentů)**

odpověď	počet žáků	procenta
1 – 2x týdně	22	30%
3 – 5x týdně	22	30%
několikrát do měsíce	29	40%

Dle výsledků 29 žáků (40%) jezdí na kole do školy několikrát do měsíce. 22 žáků (30%) využívá jízdní kolo k dopravě do školy 3 – 5x týdně, a stejný počet žáků jezdí na kole do školy 1 – 2x týdně. Z toho plyne, že asi jen pro necelou 1/3 je kolo pravidelným dopravním prostředkem do školy.

*Tato otázka zkoumá, s kým nejčastěji žáci tráví čas na jízdním kole.*

### **Otázka č. 15: S kým nejčastěji jezdíš na kole?**

**Tabulka č. 23 – otázka č. 15 (n=578 respondentů)**

odpověď	počet žáků	procenta
sám	171	30%
s rodiči	161	28%
se sourozenci	41	7%
s kamarády	205	35%

Výsledky ukázaly, že 35% žáků jezdí na kole nejčastěji s kamarády. Průzkum probíhal mezi „teenagery“, tudíž výsledek není překvapující. 30% žáků jezdí na kole radši samo. (Je to pochopitelné, člověk se nemusí nikomu přizpůsobovat.) 28% žáků jezdí na kole nejčastěji s rodiči. Nejspíše jde o víkendové jezdce, kteří s rodiči podnikají cyklistické výlety. 7% žáků jezdí na kole nejčastěji se sourozenci.

*Tato otázka zkoumá, s kým nejčastěji žáci tráví čas na jízdním kole.*

### **Otázka č. 15: S kým nejčastěji jezdíš na kole?**

**Tabulka č. 24 – otázka č. 15 (n=578 respondentů)**

odpověď	počet žáků	procenta
sám	171	30%
s rodiči	161	28%
se sourozenci	41	7%
s kamarády	205	35%

Výsledky ukázaly, že 35% žáků jezdí na kole nejčastěji s kamarády. Průzkum probíhal mezi „teenagery“, tudíž mě výsledek nepřekvapuje. 30% žáků jezdí na kole radši samo. (Je to pochopitelné, člověk se nemusí nikomu přizpůsobovat.) 28% žáků jezdí na kole nejčastěji s rodiči. Nejspíše jde o víkendové jezdce, kteří s rodiči podnikají cyklistické výlety. 7% žáků jezdí na kole nejčastěji se sourozenci.

*Tato otázka zkoumá, jaký typ kola žáci k jízdě používají.*

### **Otázka č. 16: Typ kola, na kterém jezdíš?**

**Tabulka č. 25 – otázka č. 16 (n=578 respondentů)**

odpověď	počet žáků	procenta
silniční	131	23%
horské	366	63%
trekkingové	47	8%
BMX	25	4%
bez přehazovačky	9	2%

Dle očekávání prvenství získalo horské kolo (63%). Hned za ním kolo silniční (23%), trekkingové (8%), BMX (4%) na nichž žáci spíše provádí různé „triky“.

*Tato otázka zkoumá, jaký typ kola žáci k jízdě používají.*

### **Otázka č. 16: Typ kola, na kterém jezdíš?**

**Tabulka č. 26 – otázka č. 16 (n=578 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>	<b>procenta</b>
silniční	131	23%
horské	366	63%
trekkingové	47	8%
BMX	25	4%
bez přehazovačky	9	2%

Dle očekávání prvenství získalo horské kolo (63%). Hned za ním kolo silniční (23%), trekkingové (8%), BMX (4%) na nichž žáci spíše provádí různé „triky“.

*Tato otázka zkoumá, zda žáci navštěvují nějaký cyklistický kroužek.*

### **Otázka č. 17: Jsi v nějakém cyklistickém kroužku?**

**Tabulka č. 27 – otázka č. 17 (n=578 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>	<b>procenta</b>
ano	19	3%
ne	559	97%

Dle předpokladu se potvrdilo, že cyklistický kroužek navštěvuje pouze 3% žáků. Zbytek žáků zdůvodnil, viz níže, proč žádný cyklistický kroužek nenavštěvuje.



U otázky č. 17 – „odpověď NE“, mě zajímaly důvody, proč žáci nenavštěvují cyklistický kroužek.

**Tabulka č. 28 – otázka č. 17 (odpověď „NE, napiš důvod“) (n=559 respondentů)**

odpověď	počet žáků	procenta
nebavilo by mě to	52	10%
nepotřebuji to/umím jezdit	258	46%
žádný není v mém okolí	41	7%
není čas na další kroužek	115	21%
rád/a jezdím sám/a	29	5%
rád/a jezdím s rodiči	18	3%
rád/a jezdím s kamarády	7	1%
jsem líný/á	11	2%
věnuji se jinému sportu	24	4%
jiná odpověď	4	1%

Téměř polovina respondentů má dojem, že organizovanost v cyklistickém oddíle by jim nic nepřinesla, když na kole umí jezdit. Pětině žáků se už na jiný kroužek nedostává volný čas. Někteří žáci uvedli důvod, že v jejich okolí žádný cyklistický kroužek není, nebo o něm nevědí. U možnosti „jiná odpověď“ napsali žáci například:

- „nedovolí mi jezdit jako blázen“
- „nechci nosit uplé kalhoty a dres je mi nepříjemný“
- „nejraději jezdím s tím největším borcem na světě – s tatškou“ (moc hezká odpověď)

*Tato otázka zkoumá, zda žáci navštěvují nějaký cyklistický kroužek.*

### **Otázka č. 17: Jsi v nějakém cyklistickém kroužku?**

**Tabulka č. 29 – otázka č. 17 (n=578 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>	<b>procenta</b>
ano	19	3%
ne	559	97%

Dle předpokladu se potvrdilo, že cyklistický kroužek navštěvuje pouze 3% žáků. Zbytek žáků zdůvodnil, viz níže, proč žádný cyklistický kroužek nenavštěvuje.

*Tato otázka zkoumá, zda se žáci někdy zúčastnili cyklistických hobby závodů.*

### **Otázka č. 18: Zúčastnil/a jsi se nějakého hobby cyklistického závodu?**

**Tabulka č. 30 – otázka č. 18 (n=578 respondentů)**

<b>odpověď</b>	<b>počet žáků</b>	<b>procenta</b>
ano	135	23%
ne	443	77%

Dle výsledků se libovolného hobby cyklistického závodu zúčastnilo 23% žáků. 77% žáků zkušenost s cyklistickými hobby závody nemá.

*Tato otázka zkoumá, zda daných 135 žáků z průzkumu (kteří se závodem mají osobní zkušenost) se zúčastňuje takovýchto podniků pravidelně.*

**Tabulka č. 31 – otázka č. 18 („pokud ANO, zúčastňuješ se pravidelně?“)**  
*(n=135 respondentů)*

odpověď	počet žáků	procenta
ano	28	21%
ne	107	79%

Dle výsledků se 21% žáků pravidelně zúčastňuje hobby závodů. 79% žáků není pravidelnými účastníky cyklistických hobby závodů.

*Tato otázka zkoumá, zda žáci při jízdě na kole používají ochranné pomůcky.*

### **Otázka č. 19: Používáš na kole ochranné pomůcky?**

**Tabulka č. 32 – otázka č. 19 (n=578 respondentů)**

odpověď	počet žáků	procenta
ano	509	88%
ne	69	12%

Výsledky ukázaly, že většina žáků (88%) používá ochranné pomůcky. 12 % žáků nepoužívá žádné ochranné pomůcky, ani helmu.

*Ochranné pomůcky používá 509 žáků z průzkumu, v následující struktuře:*

**Tabulka č. 33 – otázka č. 20 (n=509 respondentů)**

odpověď	počet žáků	procenta
helma	486	95%
světlo	308	61%
ochranná vesta	19	4%
reflexní prvky	214	42%
chrániče	37	7%
brýle	170	33%

Mezi nejčastěji používanou ochrannou pomůckou je helma (95%). Hned za ní je světlo (61%), reflexní prvky (42%), brýle (33%), chrániče, především u žáků jezdících BMX (7%) a ochranná vesta (4%).

**Celkem však helmu nepoužívá 15,9% žáků jezdících na kole.**

## 5 DISKUZE

Výzkum ukázal, při vyrovnaném zastoupení respondentů bydlících na vesnici a ve městě, nepatrně vyšší využití jízdního kola u žáků bydlících na vesnici. První odborný předpoklad: „Žáci bydlící na vesnici jezdí na kole více, než žáci bydlící ve městě“, se tedy potvrdila, i když rozdíl není markantní. Z respondentů žijících ve městě nejedí na kole necelých 12%, a na vesnici jsou to pouze necelá 4,5%.

Druhý odborný předpoklad: „Jízdní kolo je pro žáky spíše volnočasová aktivita, než dopravní prostředek“, se rovněž potvrdila, neboť pouze 108 z 578 respondentů považuje své jízdní kolo za dopravní prostředek.

Třetí odborný předpoklad: „Žáci bydlící na vesnici využívají jízdní kolo jako dopravní prostředek do školy více, než žáci bydlící ve městě“, se též potvrdila, neboť dvojnásobný počet (49) respondentů žijících na vesnici využívá jízdní kolo k dopravě do školy oproti respondentům žijícím ve městě (24). Například v dánské Kodani, i když je to mimo hranice jejich městské části, jezdí každý den do místa výkonu práce nebo vzdělávání 55% obyvatel. (www.cyklokonference.cz) V Dánsku je na školách, ve třech městech dánské cyklistické ambasády – Kodani, Odense a Fredericii, realizován projekt „Bezpečně a spolehlivě do školy“. Ten pomáhá odstranit omezení, která dětem brání jezdit na kole do školy bezpečně. Školám je nabídnuta široká škála různých kompetencí, vědomostí a poradenství z oblasti cyklistické dopravy pro školní děti. (www.cyklodoprava.cz)

Dotazníky byly převážně vyplňovány v rámci školní výuky - to zajistilo vysokou validitu získaných dat. Dále, aniž bylo záměrem, byl téměř vyrovnaný počet respondentů žijících ve městě a na vesnici i zástupců obou pohlaví.

Dle průzkumu využívá jízdní kolo 92% z dotázaných. Více než polovina respondentů využívá jízdní kolo několikrát do měsíce či několikrát do roka. Avšak jen necelá třetina z dotázaných jezdí na kole několikrát týdně. Což není mnoho. Příkladem nám může být Dánsko. Kodaň byla v roce 2008 zvolena Mezinárodní cyklistickou unií UCI prvním cyklistickým městem světa. Cyklisté v Kodani

ujedou celkem 1,2 milionů kilometrů každý den. Dánsko společně s Holandskem jsou země, kde se lidé nejvíce věnují jízdě na kole. V Holandsku je to 2,5 km na obyvatele a den, v Dánsku 1,6 km na obyvatele a den. ([www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz))

Zajímavé je, že 2% z těch, kdo jízdí kolo užívají, ho nevlastní. To ukazuje, že nevlastnit kolo nemusí být překážkou v tom, aby na něm člověk uměl jezdit a využíval ho.

O popularitě jízdy na kole svědčí i skutečnost, že téměř 60% respondentů se na jízdě na kole naučilo jezdit do pěti let věku. S tím koresponduje i skutečnost, že k jízdě na kole přivedli respondenty téměř v 90% jejich rodiče.

Celoročně jízdí kolo využívá necelá polovina respondentů, je to patrně i v souvislosti s mírným průběhem zimního období v posledních letech. To dokazuje i průzkum, který byl proveden v roce 2014 na cyklostezce u Bařova kanálu, kde byla umístěna krabička zaznamenávající pomocí 2 laserů každé projíždějící kolo. Zatímco v lednu 2013 tamní laser protнула tisícovka cyklistů, v roce 2014 za stejné období jich bylo 7 tisíc. ([www.ceskatelevize.cz](http://www.ceskatelevize.cz))

Z uváděných vzdáleností ujetých při jedné vyjížděce vyplývá, že 80% respondentů volí trasy do 15 km. U zbývajících 20% jen jedna třetina ujede více, než 30 km. Lze tedy usuzovat, že u většiny jde pouze o rekreační, nikoli výkonové, ježdění. Tomu odpovídá i volba členitosti terénu, kde pouze 14% respondentů volí kopcovitý terén.

Zajímavý byl i postoj respondentů k organizovanosti v cyklistickém kroužku nebo oddíle. Pouze 3% respondentů navštěvuje cyklistický kroužek, z ostatních se 50% domnívá, že jezdit umí, a tudíž nic takového nepotřebuje. Asi 21% respondentů nemá čas být někde takto zapojeno. Při tak nízké organizovanosti (19 žáků) je zajímavý počet účastí na závodech, a to u 135 respondentů, z nich se závodů pravidelně zúčastňuje 28 žáků. Největší celorepublikový seriál horských kol „Kolo pro život“ zaznamenal v roce 2015 účast 25.000 závodníků, z toho 6800 dětí ve věku do 13 let. ([www.kolopro.cz](http://www.kolopro.cz))

Z odpovědí na otázku: „Co pro Tebe znamená kolo?“ vyplývá zajímavý poznatek, že asi 35% respondentů řadí jízdu na kole do volnočasových aktivit a 46% do sportovních aktivit. U těchto 46%, kromě 3% organizovaných v cyklistických oddílech, není prokázáno zapojení v cyklistických kroužcích, ani

pravidelnost jízdy na kole, ani preferování terénní náročnosti (členitost terénu), ani „větší najeté objemy“ (délka ujetých tras). Z toho dovozují, že těchto 43% respondentů se o čase realizace cyklovýletu, délce trasy, volbě trasy (výběr terénu) a způsobu (s kým pojedou) rozhoduje svobodně. Toto odpovídá definicím aktivit konaných ve volném čase, které jsou uvedeny v teoretické části této práce. Setření hranice mezi pojmy volnočasová a sportovní aktivita u těchto 43% respondentů vnímám v posunu společenského zacílení na výkon a fyzickou zdatnost jednotlivce, tedy na „sportování“.

Průzkum ukázal, že 63% respondentů jezdí na horském kole. Prezident Asociace specializovaných prodejců kol Petr Kohoutek uvedl, že Češi neradi jezdí po městě a drtivou většinu prodaných kol tvoří sportovní modely, zatímco v zahraničí městské bicykly ukrajují stále větší podíl trhu a jsou motorem růstu tržeb. ([www.zpravy.e15.cz](http://www.zpravy.e15.cz))

Z provedeného výzkumu vyplývá i znepokojivé zjištění, že 15,9% respondentů nepoužívá při jízdě na kole helmu. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích říká: „cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě“. ([www.policie.cz](http://www.policie.cz)) I statistiky dopravních nehod cyklistů jsou velmi smutné. V roce 2011 bylo v ČR usmrceno celkem 50 cyklistů, z toho v 45 případech neměl zúčastněný cyklista přilbu. V roce 2013 počet usmrcených cyklistů stoupl na 64 cyklistů, z nichž 54 cyklistů nemělo přilbu. Pro představu: pokud cyklista jedoucí rychlostí 15 km/hod. spadne po hlavě dolů, jeho pád odpovídá skoku po hlavě na beton z výšky jednoho metru. Dojde-li ke kolizi cyklisty a auta, pak při rychlosti kola 15 km/hod. a auto 35 km/hod. se síla nárazu rovná rychlosti 50 km/hod. a odpovídá skoku z výše 10 m. S pomocí ochranných přileb lze předejít 83% fraktur lebek, 53% zranění měkkých částí hlavy a 48% poškození mozku. Nejčastější místa poranění u dětí, ke kterým dochází po pádu z kola: hlava – 44%, paže - 27%, koleno - 23%, břicho – 6%. Jak je vidět, hlava odnáší pády nejvíce. ([www.svetvbezpeci.cz](http://www.svetvbezpeci.cz)) Jiný zdroj uvádí, že počet smrtelných úrazů cyklistů na počet kilometrů ujetých na kole je v ČR stále vysoko nad průměrem uváděným v cyklisticky vyspělých zemích (Nizozemsko, Dánsko, Německo). ([www.cyklodoprava.cz](http://www.cyklodoprava.cz)) Nabízí se srovnání nehodovosti

cyklistů v České republice a v Nizozemsku. Za roky 2000 – 2008 sice zemřelo na silnicích v Nizozemsku 1,63x více cyklistů než v ČR, ale roční ujetá vzdálenost na kole na osobu za rok v Nizozemsku je 897 km, zatímco průměrný Čech ujede na kole za rok 193 km. Nizozemsko: cca 1,18 usmrcených cyklistů na 100 mil. cyklokilometrů, ČR: cca 5,26 usmrcených cyklistů na 100 mil. cyklokilometrů. ([www.hradeckralove.org/file/4892\\_1\\_1/](http://www.hradeckralove.org/file/4892_1_1/)) Proto je důležité vést kampaně zaměřené na cyklisty a jejich bezpečnost při jízdě na kole.

Na závěr bych zmínila spolupráci ČR s Dánskem. Dánský velvyslanec nabídl českým odborníkům zprostředkování informací o dánské cyklistické kultuře. Na ministerstvu dopravy ČR za tímto účelem proběhla v dubnu 2010 cyklokonference, jejímž hlavním tématem byl přenos know-how z Dánska do Česka. Účastníci konference měli možnost se seznámit se zbrusu novým fenoménem: prvním velvyslanectvím cyklistiky. Cílem bylo představit kolo nejen jako sportovní náčiní, ale jako dopravní prostředek. Dánsko je dnes laboratoří cyklistiky. Konference „Velo – city Global“, která se uskutečnila v Kodani v roce 2010, poukázala na to, že kolo může přispět ke zlepšení kvality života po celém světě a při řešení globálních problémů, jakými jsou dopravní zácpy, změny klimatu a obezita. ([www.cyklodoprava.cz](http://www.cyklodoprava.cz))

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 z celého světa. Jako součást naší kultury i vzdělání, otázky zdraví i udržitelnost životního prostředí má jízda na kole nesporný pozitivní vliv na naše každodenní životy. Právo dětí jezdit na kole by mělo být univerzální a všudypřítomné. Děti, pro které je dovádění na jízdním kole každodenní součástí života, budou v dospělosti zdravé, šťastné a budou se chovat šetrně k životnímu prostředí. ([www.cyklodoprava.cz](http://www.cyklodoprava.cz))



## 6 ZÁVĚR

*„Život je jako jízda na kole. Nikdy nevíš, kdy spadneš. Ale důležité je vstát a z toho pádu, i když to bolí, si něco pozitivního vzít.“ (autor neznámý)*

Ve své práci jsem se věnovala žákům 2. stupně ZŠ, a jejich volnému času trávenému na jízdním kole.

Ze třech formulovaných odborných předpokladů se potvrdily všechny tři, že žáci bydlící na vesnici jezdí na kole více, než žáci bydlící ve městě, že jízdní kolo je pro žáky spíše volnočasová aktivita, než dopravní prostředek a že žáci bydlící na vesnici využívají jízdní kolo jako dopravní prostředek do školy více, než žáci bydlící ve městě.

Co říci závěrem práce? Jízda na kole je příjemným útekem před vším. Jedete jen vy a vaše kolo. Kolu je úplně jedno, kdy vyjedete, kam pojedete a kdy se vrátíte. Když mu dáte chvíli péče, odmění vás příjemně stráveným časem. Je zvláštní, jak „2 kola s hromadou trubek“ dokáží v člověku vzbudit pocit štěstí a svobody. Když jedete na kole, jste sami sebou. Cítíte se silnější, důvěra v sebe sama roste, a všechny starosti jako by odpluly po obláčku na obloze. Jako kdyby vítr, který se cyklisty při jízdě na kole dotýká, dočasně vyfoukal z hlavy všechny životní problémy. S každým ujetým kilometrem člověk s kolem „srůstá“ stále víc a víc. Kolo se stává součástí jeho života - jeho celoživotní „drogou“.

Tuto práci bych zakončila citátem bývalého belgického profesionálního cyklisty Eddy Merckxa: *„Jezdi tak hodně nebo málo, tak dlouho nebo krátce jak můžeš. Ale jezdi.“*

## 7 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. BARONI, F. Bicykl – historie, mýty, posedlost. 1. vyd. Rebo International CZ, 2011, 304 s. ISBN 978-80-255-0459-8.
2. BLAHUŠOVÁ, E. Wellness, jak si udržet zdraví a pohodu. TeMi CZ, 2009, 152 s. ISBN 978-80-87156-33-9.
3. CIHLÁŘ, J. Cyklistika pro každého. 1. vyd. Praha: Olympia, 1991, 180 s. ISBN 80-7033-081-3.
4. ČÁP, J. Psychologie výchovy a vyučování. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1993, 415 s. ISBN 80-7066-534-3.
5. ČELEDOVÁ, L., ČEVELA, R. Výchova ke zdraví – vybrané kapitoly. 1. vyd. Praha: Grada, 2010, 128 s. ISBN 978-80-247-3213-8.
6. HOFBAUER, B. Děti, mládež a volný čas. 1. vyd. Praha: Portál, 2004, 176 s. ISBN 80-7178-927-5.
7. HRUBÍŠEK, I. Na kole za zdravím. 1. vyd. Praha: Olympia, 1982, 196 s. ISBN 27-019-82.
8. HRUBÍŠEK, I. Horské kolo od A do Z. 1. vyd. SNTL, 1992, 144 s. ISBN 80-03-00678-3.
9. JANDOUREK, J. Průvodce sociologií. 1. vyd. Praha: Grada, 2008, 208 s. ISBN 978-80-247-2397-6.
10. KONOPKA, P. Cyklistika. 1. vyd. J. Hájková, 2007, 198 s. ISBN 978-80-254-0258-0.
11. KRAUS, B., POLÁČKOVÁ, V. Člověk – prostředí – výchova. Brno: Paido, 2001, 199 s. ISBN 80-7315-004-2.
12. MACHOVÁ, J., KUBÁTOVÁ, D. Výchova ke zdraví. 1. vyd. Praha: Grada, 2009, 296 s. ISBN 978-80-247-2715-8.
13. NĚMEC, J. Kapitoly ze sociální pedagogiky a pedagogiky volného času. Brno: Paido, 2002, 119 s. ISBN 80-7315-012-3.
14. PASTUCHA, D., MARINOV, Z. Praktická dětská obezitologie. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, 224 s. ISBN 978-80-247-4210-6.

15. PÁVKOVÁ, J. Pedagogika volného času. 4. vyd. Praha: Portál, 2008, 224 s. ISBN 978-80-7367-423-6.
16. SAK, P. Proměny české mládeže. 1. vyd. Petrklíč, 2001, 291 s. ISBN 80-7229-042-8.
17. SIDWELLS, CH. Velká kniha o cyklistice. 1. vyd. Slovart, 2004, 240 s. ISBN 80-7209-585-4.
18. SKOPOVÁ, M., ZÍTKO, M a kol. Základní gymnastika. 3. vyd. Praha: Karolinum, 2013, 198 s. ISBN 978-80-246-2194-4.
19. SLEPIČKOVÁ, I. Sport a volný čas. 2. vyd. Praha: Karolinum, 2005, 115 s. ISBN 80-246-1039-6.
20. SOULEK, I., MARTINEK, K. Cyklistika. 1.vyd. Praha: Grada, 2000, 112 s. ISBN 80-7169-951-9.
21. ŠAFRÁNEK, J. Kolo pro děti a jejich rodiče. 1. vyd. Praha: Portál, 2000, 211 s. ISBN 80-7178-438-9.
22. VÁŽANSKÝ, M., SMÉKAL, V. Základy pedagogiky volného času. Brno: Paido, 1995, 177 s. ISBN 80-901737-9-9.
23. Volný čas a prevence u dětí a mládeže [online]. Praha: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, odbor pro mládež, 2002, 48 s.
24. Je jízda na kole zdravá a pro koho [online].[cit. 2016-03-15]. Dostupné z: <http://ocviceni.fitweb.cz/je-jizda-na-kole-zdrava-a-pro-koho-a365.html>
25. Brůhová-Foltýnová, Hana. Nedostatečná fyzická aktivita [online]. Enviwiki, 10.3.2011 [cit. 2016-03-17]. Dostupné z: [http://www.enviwiki.cz/w/index.php?title=Nedostate%C4%8Dn%C3%A1\\_fyzick%C3%A1\\_aktivita&oldid=11715](http://www.enviwiki.cz/w/index.php?title=Nedostate%C4%8Dn%C3%A1_fyzick%C3%A1_aktivita&oldid=11715)
26. Bezpečnost cyklistické dopravy [online]. 2011, Zbyněk Sperat, [cit. 2016-04-07]. Dostupné z: [www.hradeckralove.org/file/4892\\_1\\_1/](http://www.hradeckralove.org/file/4892_1_1/)
27. Cyklistická helma [online]. 17.6.2011 [cit. 2016-04-07] Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/cyklisticka-helma.aspx>
28. Helma na kolo je povinnost podívejte se na statistiky [online]. 10.4.2014 [cit. 2016-04-07] Dostupné z: <http://svetvbezpeci.cz/2014/04/helma-na-kolo-je-povinnost-podivejte-se-na-statistiky/>

29. Jak se zapojit ministerstva ČR [online] 19.5.2014 [cit. 2016-04-07]  
Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/jak-se-zapojit/ministerstva-cr/>
30. Prodej jízdních kol zůstal navzdory vyšším cenám na loňské úrovni [online] 6.9.2015 [cit. 2016-04-07] Dostupné z:  
<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prodej-jizdnich-kol-zustal-navzdory-vyssim-cenam-na-lonske-urovni-1224796>
31. Kolo pro život 2015 s rekordní účastí [online] 27.10.2015 [cit. 2016-04-07]  
Dostupné z: <http://www.kolopro.cz/clanky/33-aktualni-informace/8399-kolo-pro-zivot-2015-s-rekordni-ucasti-a-zvucnymi-jmeny-na-startu>
32. Teplá zima přeje cyklistům [online] 15.2.2014 [cit. 2016-07-04] Dostupné z:  
<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1048134-tepla-zima-preje-cyklistum>
33. Cyklistika v Dánsku [online] 29.3.2010 [cit. 2016-04-07] Dostupné z:  
<http://2010.cyklokonference.cz/file/cyklistika-v-dansku/>
34. Děti a bezpečnost, dánský pohled [online] 19.5.2014 [cit. 2016-04-07]  
Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/deti-a-bezpecnost/dansky-pohled/>
35. Spolupráce dánská ambasáda [online] 19.5.2014 [cit. 2016-04-07]  
Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/ze-sveta/spoluprace-danska-ambasada>
36. Velocity 2012 Vancouverská charta [online] 19.5.2014 [cit. 2016-04-07]  
Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/deti-a-bezpecnost/velocity-2012-vancouverska-charta>

## 8 PŘÍLOHY

### Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – věk probandů ( <i>n=630 respondentů</i> ) .....	36
Tabulka č. 2 – pohlaví ( <i>n=630 respondentů</i> ) .....	36
Tabulka č. 3 – otázka č. 1 ( <i>n=630 respondentů</i> ) .....	37
Tabulka č. 4 – na kole nejezdí ( <i>n=52 respondentů</i> ) .....	37
Tabulka č. 5 – na kole nejezdí, poměr město x vesnice ( <i>n=52 respondentů</i> ) ..	37
Tabulka č. 6 – proč nejezdíš na kole? ( <i>n=52 respondentů</i> ) .....	38
Tabulka č. 7 – otázka č. 2 ( <i>n=630 respondentů</i> ) .....	38
Tabulka č. 8 – otázka č. 3 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	39
Tabulka č. 9 – otázka č. 4 ( <i>n=577 respondentů</i> ) .....	39
Tabulka č. 10 – otázka č. 5 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	40
Tabulka č. 11 – otázka č. 5 (odpověď „jiná možnost, napiš“) ( <i>n=30 respondentů</i> ) .....	40
Tabulka č. 12 – otázka č. 6 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	41
Tabulka č. 13 – otázka č. 7 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	41
Tabulka č. 14 – otázka č. 8 ( <i>n= 578 respondentů</i> ) .....	42
Tabulka č. 15 – otázka č. 8 (odpověď „více, napiš počet km“) ( <i>n=119 respondentů</i> ) .....	42
Tabulka č. 16 – otázka č. 9 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	43
Tabulka č. 17 – otázka č. 10 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	43
Tabulka č. 18 – otázka č. 11 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	44
Tabulka č. 19 – otázka č. 12 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	44
Tabulka č. 20 – otázka č. 13 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	45
Tabulka č. 21 – otázka č. 13 (odpověď ANO, poměr město x vesnice) ( <i>n=73 respondentů</i> ) .....	45
Tabulka č. 22 – otázka č. 14 ( <i>n=73 respondentů</i> ) .....	45
Tabulka č. 23 – otázka č. 15 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	46
Tabulka č. 24 – otázka č. 15 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	47
Tabulka č. 25 – otázka č. 16 ( <i>n=578 respondentů</i> ) .....	47

<b>Tabulka č. 26 – otázka č. 16 (<i>n=578 respondentů</i>)</b> .....	48
<b>Tabulka č. 27 – otázka č. 17 (<i>n=578 respondentů</i>)</b> .....	48
<b>Tabulka č. 28 – otázka č. 17 (odpověď „NE, napiš důvod“) (<i>n=559 respondentů</i>)</b> .....	49
<b>Tabulka č. 29 – otázka č. 17 (<i>n=578 respondentů</i>)</b> .....	50
<b>Tabulka č. 30 – otázka č. 18 (<i>n=578 respondentů</i>)</b> .....	50
<b>Tabulka č. 31 – otázka č. 18 („pokud ANO, zúčastňuješ se pravidelně?“) (<i>n=135 respondentů</i>)</b> .....	51
<b>Tabulka č. 32 – otázka č. 19 (<i>n=578 respondentů</i>)</b> .....	51
<b>Tabulka č. 33 – otázka č. 20 (<i>n=509 respondentů</i>)</b> .....	52