

Univerzita Hradec Králové

Pedagogická fakulta

Katedra tělesné výchovy a sportu

Cyklistika na prvním stupni ZŠ

Diplomová práce

Autor: Veronika Málková
Studijní program: M7503 – Učitelství pro 1. stupeň základních škol
Studijní obor: Učitelství pro 1. stupeň základních škol
Vedoucí práce: Mgr. Lucie Francová, Ph.D.
Oponent práce: Mgr. Adrián Agricola, Ph.D.



Zadání diplomové práce

Autor:	Veronika Málková
Studium:	P16P0887
Studijní program:	M7503 Učitelství pro základní školy
Studijní obor:	Učitelství pro 1. stupeň základní školy
Název diplomové práce:	Cyklistika na prvním stupni ZŠ
Název diplomové práce AJ:	Cycling at the primary school

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Cílem práce je zmapovat podmínky a zájem o cyklistiku u dětí mladšího školního věku na ZŠ. Dílčím cílem je popsat a analyzovat projekty zaměřené na podporu cyklistiky u žáků prvního stupně základních škol a vypracovat ucelenou nabídku projektů pro školy.

Metody: smíšený výzkum, dotazníkové šetření, rozhovory, terénní mapování, příprava praktické příručky.

Klíčová slova: cyklistika, mladší školní věk, jízdní kolo, projekt, 1. stupeň základní školy.

Galloway, J. (2007). *Dítě v kondici*. (2007) Praha: Grada.

Langmeier, J., Krejčíková, D. (2006). *Vývojová psychologie 2., aktualizované vydání*. Praha: Grada.

Lišková, J. (2005). *Kolo a děti*. Praha: Grada.

Soulek, I., Martinek, K. (2000). *Cyklistika*. Praha: Grada.

Šafránek, J. (2000). *Kolo pro děti i jejich rodiče*. Praha: Portál.

Garantující pracoviště:	Katedra tělesné výchovy a sportu, Pedagogická fakulta
Vedoucí práce:	Mgr. Lucie Francová, Ph.D.
Oponent:	Mgr. Adrián Agricola, Ph.D.
Datum zadání závěrečné práce:	5.1.2020

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala (pod vedením vedoucího diplomové práce) samostatně a že jsem v seznamu použité literatury uvedla všechny prameny, ze kterých jsem vycházela.

V Hradci Králové dne

.....

Podpis autora

Prohlášení

Prohlašuji, že diplomová práce je uložena v souladu s rektorským výnosem č. 13/2017 (Řád pro nakládání s bakalářskými, diplomovými, rigorózními, dizertačními a habilitačními pracemi na UHK).

.....

Podpis autora

Poděkování

Děkuji Mgr. Lucii Francové, Ph.D. za odborné vedení při zpracování mé diplomové práce, poskytování rad, pomoci a mnoho trpělivosti. Také chci poděkovat svému partnerovi, své rodině a svým kamarádům za nekonečnou podporu.

Anotace

MÁLKOVÁ, Veronika. *Cyklistika na prvním stupni ZŠ*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2021. [Diplomová práce]

Cílem práce je zmapovat podmínky a zájem o cyklistiku a rozvoj cyklistických dovedností. Dílčím cílem je popsat a analyzovat projekty zaměřené na podporu cyklistiky u žáků prvního stupně základních škol a vypracovat ucelenou nabídku projektů pro školy. Teoretická část objasní zejména pojem cyklistika v mladším školním věku a projekty s ní spojené. Praktická část bude zaměřena zejména na analýzu výsledků dotazníkového šetření a popis podmínek pro případnou realizaci nového projektu.

Klíčová slova

cyklistika, mladší školní věk, jízdní kolo, projekt, 1. stupeň základní školy

Annotation

MÁLKOVÁ, Veronika. *Cycling at the first stage of elementary school*. Hradec Králové: Faculty of Education, University of Hradec Králové, 2021. [Diploma thesis]

The goal of the work is to map the conditions and interest in cycling and the development of cycling skills. The partial goal is to describe and analyze projects aimed at supporting cycling among primary school pupils and to develop a comprehensive range of projects for schools. The theoretical part clarifies the concept of cycling at a younger school age and projects related to it. The practical part will focus mainly on the analysis of the results of the questionnaire survey and a description of the conditions for the possible implementation of a new project.

Keywords

cycling, younger school age, bicycle, project, 1st grade of primary school

Obsah

ÚVOD	10
1 Teoretická východiska.....	12
1.1 Mladší školní věk	12
1.1.1 Charakteristika mladšího školního věku	12
1.1.2 Děti ve sportu	13
1.2 Cyklistika	14
1.2.1 Vývoj cyklistiky	14
1.2.2 Vybavení	15
1.2.3 Údržba a opravy kol	20
1.2.4 Cyklistika a zdraví.....	21
1.3 Cyklistika a děti.....	24
1.3.1 Výběr vhodného kola	25
1.3.2 Výuka jízdy na kole.....	26
1.3.3 Bezpečnost při jízdě	30
1.4 Dopravní výchova	31
1.4.1 Učivo	31
1.4.2 Materiály	33
1.4.3 Cyklistika v dopravní výchově.....	37
2 Cíl, výzkumné otázky a úkoly výzkumu	39
3 Metodika výzkumu.....	40
3.1 Výzkumný vzorek	40
3.2 Metody	41
3.3 Popis sběru dat	41
3.4 Zpracování dat.....	41
4 Výsledky a jejich hodnocení	42
4.1 Popis výsledků.....	42
5 Projekty zaměřené na cyklistiku	49
5.1 SkiFanatic	49
5.2 AllTraining	51
5.3 Ride2sCool	52
5.4 Další možnosti.....	53
5.4.1 Cyklotour Kolín.....	53

5.4.2 Do práce na kole.....	54
5.4.3 Městská policie HK.....	54
6 Diskuze.....	56
7 Shrnutí.....	58
8 Závěry.....	61
Zdroje.....	64
Seznam obrázků a použité zdroje.....	69
Seznam grafů.....	69
Seznam příloh.....	70
Přílohy.....	71

ÚVOD

Když jsem se rozhodla, že budu psát diplomovou práci na téma Cyklistika v mladším školním věku, byla jsem rozpačitá, protože jsem se touto problematikou nikdy nezabývala, ale těšila jsem se, že se dozvím nové informace. Najela jsem si proto na internetové články a vyjely mi titulky jako „Cyklistika je pro každého“, „Cyklistika je oblíbený a zdraví prospěšný sport“, nebo „Cyklistika je metafora života“.

Zajímalo mě ale, jestli by se dala cyklistika zařadit i do výuky dětí mladšího školního věku a případně, jestli ji školy zařazují. Nikdy jsem se totiž během svých praxí s cyklistikou na základní škole nesetkala. Při bádání jsem objevila, že existují školy, na kterých učitelé do svého programu běžně zařazují jízdu na kole. Také můžeme najít aktivity pro školy, kterých se žáci mohou účastnit a s cyklistikou se tak seznamovat.

Ve své diplomové práci se zaměřuji na přiblížení cyklistiky, a to jak dospělým, tak i dětem. Popisuji druhy jízdních kol a jejich rozdíly a možnosti využití. Zkoumám způsoby, jak se mohou děti do cyklistiky zapojovat a jak je jízdu na kole naučit a udělat ji zábavnou. Zaměřuji se také na bezpečnost jízdy na kole a na dopravní výchovu, která probíhá ve školách.

Porovnávám autory, kteří píšou o cyklistice v dětském věku a zaměřuji se na zapojení dětí do cyklistiky již od útlého věku.

V létě pracuji jako brigádník u organizace SkiFanatic, která mimo jiné organizuje cyklokurzy pro mateřské i základní školy. Po bližším zkoumání jsem objevila více organizací, které se zaměřují na cyklistiku ve škole a ty mapuji ve své diplomové práci.

Popisuji organizace SkiFanatic, AllTraining a Ride2sCool. Také popisuji další projekty a možnosti, které nabízejí. Soustřeďuji se na popis jejich nabídky a na spolupráci se školami. Všechny je spojuje to, že jsou zaměřené na cyklistiku pro děti a její rozvoj, ale přesto je každá úplně jiná a pracuje jiným způsobem. Okrajově se zaměřuji i na jiné možnosti a organizace, které existují.

Ve své diplomové práci zjišťuji, zda by v Hradci Králové a v okolí (v Královehradeckém a Pardubickém kraji) byl zájem o vytvoření cyklistického projektu pro děti na základních školách a jaké je celkové povědomí škol o možnostech zapojení cyklistiky do výuky. Sleduji

také informovanost škol o již existujících projektech a případné zapojení do nich. Zjišťuji i případné zařazení kola v jiných mimoškolních aktivitách, které školy nabízejí.

Mapuji, jaké jsou podmínky pro vytvoření případného nového projektu. Zkoumám, jaké postupy školy využívají při výuce dopravní výchovy a zda zařazují cyklistiku do výuky.

Informace od učitelů prvních stupňů základních škol jsem získala pomocí dotazníkového šetření přes webovou stránku survio.cz. Vypracovala jsem dotazník, který jsem po předchozí telefonické domluvě rozesílala ředitelům a ředitelkám škol. Ti je potom transportovali mezi učitele a učitelky na své škole. Na dotazník mi odpovědělo 60 respondentů.

Cílem mé práce je zmapovat ve školách podmínky a zájem učitelů o cyklistiku v mladším školním věku. Dále popsat a analyzovat projekty zaměřené na podporu cyklistiky u žáků prvního stupně.

Dílním cílem mé diplomové práce je vytvoření informačního letáku, který poskytuje informace o již existujících projektech a obsahuje nabídku možností pro školy. Tento leták zpětně odešlu všem školám, které se do dotazníkového šetření zapojí.

Cíl mé diplomové práce se ale během jejího vzniku měnil, protože původním cílem mělo být vytvoření inspirativní příručky cyklodovedností. S vedoucí práce jsme se shodly, že přínosnější pro školy bude vytvoření informačního letáku, jelikož příručka by se v současné době, s ohledem na epidemiologickou situaci, nedala dobře ověřit v praxi a nebylo by tedy možné určit, zda opravdu jsou zvolené aktivity vhodné.

1 Teoretická východiska

1.1 Mladší školní věk

1.1.1 Charakteristika mladšího školního věku

Langmeier (2006) uvádí, že mladší školní věk je zahájen vstupem do školy v období dovršení šesti až sedmi let a ukončen bývá prvními známkami pohlavního dospívání i průvodními psychickými projevy v období od jedenácti do dvanácti let.

V souladu s Langmeierem (2006) uvádí Vágnerová (1999), že raný školní věk trvá od nástupu do školy v šesti až sedmi letech a trvá až do přechodu na 2. stupeň ZŠ v jedenácti až dvanácti letech. Toto období je podle ní ale charakteristické změnou životní situace, a to převážně adaptací na školu.

Oproti tomu Thorová (2015) nazývá období mladšího školního věku obdobím středního dětství a to dále dělí na rané střední dětství, které trvá od šesti do devíti let, a pozdní střední dětství, jinak nazývané také prepubescence, které trvá od deseti do jedenácti až dvanácti let. Střední dětství je podle ní důležitou vývojovou fází, ve které musí dítě zvládnout spoustu vývojových úkolů. Dítě si v tomto období formuje své sebepojetí, genderovou identitu, ale i postoj ke vzdělávání.

Psychoanalýza tento věk označuje na období „latence“, neboli období, kdy je jedna část psychosexuálního vývoje ukončena a základní pudová a emoční složka osobnosti se znovu v plné síle objeví až na začátku pubescence. Vývojově psychologické studie ovšem ukazují, že tomu tak není a vývoj pokračuje dál a dítě trvale a plynule dosahuje ve všech směrech pokroků, které jsou potom rozhodující pro jeho budoucnost (Langmeier, 2006).

Novotná (2004) tvrdí, že až do 10 let dítěti roste mozek a nervová vlákna se opouzdrňují, potom se ale růst CNS zpomaluje. V tomto období se podle ní u dětí zdokonaluje senzomotorická koordinace a motorická výkonnost.

V souladu s Novotnou (2004), která upozorňuje, že u dětí se v tomto období zlepšuje jemná motorika, přičemž dosud se rozvíjela převážně hrubá motorika, a neměli bychom podle ní u dětí potlačovat potřebu pohybové aktivity, která se u nich v tomto období objevuje, uvádí Langmeier (2006), že v tomto období se významně zlepšuje hrubá i jemná motorika, pohyby dětí jsou rychlejší a svaly jsou silnější. Zlepšuje se také koordinace celého těla a s tím vším

souvisí zvětšený zájem o pohybové hry a sportovní výkony, které jsou náročné na obratnost, sílu a vytrvalost.

1.1.2 Děti ve sportu

Podle Zumra (2019) mají děti v mladším školním věku velkou potřebu pohybu a probíhají u nich velké fyzické, psychické i sociální změny. Tato doba je podle něj ideální na seznámení se sportem, přičemž období od osmi do deseti let je považováno za nejprůzračnější pro motorický vývoj dítěte. Učení nových pohybů je rychlé a pohyb v tomto období by měl být převážně formou her.

Mezi devátým a desátým rokem dochází k nárůstu percepčních schopností a dítě proto umí lépe odhadnout vzdálenost a rychlost přibližujícího se předmětu, například míče. Zlepšuje se také periferní vidění. Tento věk je proto ideální pro rozvoj orientačních schopností. Kolem jedenáctého roku potom dozrává vestibulární aparát a díky tomu se dítěti zlepšují rovnovážné schopnosti (Krištofič, 2006).

Krištofič (2006) dále popisuje, že mezi jedenáctým a dvanáctým rokem života se zlepšuje nervová regulace svalových činností, čímž se zvyšuje efektivita tréninku.

Perič (2012) uvádí, že trénink dětí se zásadně liší od tréninku dospělých, protože u dětí by měl být zaměřený na to, kolik dovedností a v jaké kvalitě zvládnou, jestli jsou šikovné a jestli je to baví. Trénink by se měl zaměřovat i na prožitky dětí a budování radosti z pohybu. Měl by být vždy přiměřený a vhodný pro dítě v daném věku, pokud je příliš intenzivní, může být pro dítě škodlivý.

Dovalil (2009) říká, že pohyb je pro děti v mladším školním věku radostí a nikdo by je do něj neměl nutit. Základem je podle něj hra a soutěživost. Porážka by ale neměla být důvodem toho, aby trenér dítě stresoval. Činnosti by měly být pestré a měly by se obměňovat. Trenér by měl dítě vést od spontánního pohybu až po systematickou sportovní přípravu.

Trenér musí brát v úvahu všechny zásadní změny, které v dětství probíhají a podle toho trénink vést. Mezi tyto změny patří intenzivní růst, kdy dítě roste nejen do výšky, ale také nabírá na hmotnosti. Ve stejnou dobu se dítěti vyvíjí a dozrávají orgány v těle, rostou a mohou měnit i svou funkci a úlohu. Zvyšuje se výkonnost, a to i když děti nesportují. A v neposlední řadě se dítěti mění psychika a jeho sociální vývoj (Perič, 2012).

Kalendářní věk nemusí odpovídat biologickému věku dítěte, je proto potřeba brát ohledy na individuální vývoj dětského sportovce. Nácvik pohybových dovedností by měl být pozvolný a přirozený. Měl by vycházet z dětské hravosti a radosti z pohybu. Odměnou pro dítě je potom ocenění, které by mělo být přiměřené. Dítě si ze sportu odnáší i krásné zážitky. Toto by ale mělo být úkolem dospělých, tedy trenéra a rodičů, protože pokud je na malého jedince vyvíjen přílišný tlak a netrpělivost, může to být pro něj překážkou, která mu zabrání v úspěšné sportovní kariéře (Sekera, 2008).

1.2 Cyklistika

V této části své diplomové práce se zaměřuji na vývoj cyklistiky od minulosti až po současnost. Popisuji vybavení potřebné k jízdě na kole, správnou údržbu kola a také jaké jsou přínosy cyklistiky a jaké mohou být zdravotní problémy s ní spojené.

1.2.1 Vývoj cyklistiky

Šafránek (2000) v souladu se Soulkem a Martinkem (2000) tvrdí, že první kolo člověk vymyslel kolem roku 3500 př. n. l. v Sumeru. Ale k sestrojení vozidla připomínajícího kolo došlo už ve starověkém Egyptě, podle hieroglyfů v hrobce faraona Tutanchamona.

Vytvoření prvního kola je připisováno vynálezci Ludwigu von Draisovi ze Sauerbronu v Bádensku a to 12. července 1817. Drais tehdy sedl na svůj vynález – velocipéd, a urazil 15 km za jednu hodinu na kole. Tehdy se na kole ovšem nešlapalo, ale odráželo se nohama od země. V Německu se vynález neujal, ale zato ve Francii se stal oblíbeným u bohatších vrstev (Soulek, Martinek, 2000).

Šafránek (2000) píše, že vynález barona Draise vylepšil v roce 1861 Francouz Ernest Michaux. Ten vynálezu přidal kliky s pedály na předním kole. Propagací stroje potom otevřel dveře kolu do celého světa a Francie se díky tomu stala „kolébkou cyklistiky“.

30. května 1868 byl ve Francii uspořádán první závod cyklistů na světě. Lidé byli nově nadšení do cyklistiky a mnoho z nich se tímto sportem začalo i živit. Závody se uskutečňovaly v parcích, na prašných silnicích, ale i na dostihových drahách. I v Čechách byl založen Český klub velocipedistů a v roce 1874 tento klub pořádal závod jménem Pražská míle (Soulek, Martinek, 2000).

Soulek, Martinek (2000) uvádějí, že díky zdokonalování a zlevňování kola se mohl vynález rozšířit do širších mas a kolo se tak stalo pro lidi dostupnější, třeba dělníci na něm mohli dojíždět do práce.

Šafránek (2000) v návaznosti na Soulka, Martinka (2000) uvádí, že kolo se rozšířilo také do armády a stal se z něj lidový dopravní prostředek, a to díky tomu, že se jednalo o dopravní prostředek, který nepotřebuje benzín. Součástky a materiál se dále zdokonalovaly, aby se dalo jezdit i po starých neupravených cestách.

Neopomenutelná byla v historii i horská cyklistika, protože jízdní kolo bylo používáno i v místech, kde povrch nebyl úplně dobrý, a člověk se rád vydával na cesty terénem už na začátku 20. století. V tuto dobu se také začaly pořádat první terénní závody. V tomto období byly vyrobeny první široké pneumatiky, vhodné pro jízdu mimo silnice. Vývoj dnešního horského kola se ale rozvinul až v 70. letech v USA (Gerig, Frischknecht, 2004).

Landa (2004) udává, že v současnosti už není kolo jen vynikajícím dopravním prostředkem, ale také zdroj zábavy a rekreačního sportování. Existuje velké množství akcí pro cyklisty, které jsou určeny široké veřejnosti, a může se do nich, podle autora, zapojit opravdu každý. Také je v současnosti velké množství cyklotras, které usnadňují jízdu na kole, a zároveň máme velké množství půjčoven, kde si můžeme vypůjčit cyklistické vybavení i samotné kolo.

1.2.2 Vybavení

V práci se zaměřuji na dovednosti, ale i vědomosti jsou důležitou nedílnou součástí. Měli bychom proto být informovaní o důležitosti vybavení, zejména takového, které nám v případě nehody může zachránit život.

Existuje spousta doplňků a vybavení na kolo. Některé nám mohou zachránit život a jsou nezbytné, jako například helma, jiné jsou vhodné jen na zvýšení našeho pohodlí při jízdě. Další doplňky jsou určeny pro zvýšení naší bezpečnosti, například chrániče. (Lišková, 2005)

V dnešní době, kdy je sportovní vybavení cenově dostupné, můžeme najít produkty v různých cenových kategoriích, v různých kvalitách, ale i ve všemožných barvách a stylech, takže si vybere opravdu každý, i ten nejnáročnější zákazník.

Nejdůležitějším vybavením, bez kterého bychom cyklistiku vůbec nemohli začít podnikat, je kolo.

Horské kolo

Hope (1997) píše, že horská kola se poprvé objevila v Jižní Kalifornii počátkem 70. let. Dále uvádí, že dnes se jich prodávají miliony a jsou velmi všestranná, protože se dají použít téměř v každém terénu. Podle něj robustní vzhled kola dodává odvalu i méně zdatným cyklistům a ti se nebojí jízdu vyzkoušet, takže mohou prostě nasednout a jet, bez ohledu na věk, pohlaví a tělesnou kondici.

Šafránek (2000) tvrdí, že horské kolo se nejlépe hodí pro jízdu mimo cesty nebo na cestách, které jsou špatné. Zmiňuje také, že pokud podle něj někdo používá horské kolo hlavně na jízdu po silnici, tak by měl mít co možná nejtenčí pláště, jemný vzorek a hodně natvrdo nahuštěné pneumatiky.

Od ostatních kol se horské kolo liší hlavně šířkou pneumatik a třemi ozubenými koly na předních převodech, díky kterým je pro cyklistu snadnější vyjet i větší kopce. Horské kolo má obvykle také rovná říditka. Jsou vybavena páčkami silných brzd, díky kterým by kolo mělo být schopné projet i bahnem, aniž by se brzdy zablokovaly a kolo by tak mělo zvládnout rychle zastavit (Richards, 1999).

„Hlavní rozdíly mezi závodním a horským kolem jsou v tom, že závodní bylo konstruováno na rychlost a horské na odolnost a sílu“ (Bull, 1996, str.15).

Silniční kolo

Silniční kolo bývá lehké a má velký průměr kol, na kterých jsou umístěny úzké pláště s minimálním vzorkem. Je určeno pro jízdu na hladké silnici bez nerovností a výmolů. Pokud jízda probíhá v horším terénu, je potřeba počítat s rychlejším opotřebením a možným poničením, proto se pro tento druh jízdy nedoporučuje. Silniční kolo bývá vybaveno jen nejnужnějším příslušenstvím, chybí blatníky, nosič, světlo. Vše, co je na něm navíc by ho zpomalovalo (Landa, 2004).

Pehle (2008) navíc dodává, že pro jízdu na silničním kole jsou typická obloukovitá říditka, jelikož umožňují držení ve více pozicích, ale existují i typy silničních kol, které mají říditka rovná, nebo mají speciální nástavce, o které si může cyklista opřít předloktí, čímž docílí menšího odporu vzduchu.

Trekingové kolo

Trekingové kolo je podle Šafránka (2000) vhodné pro jízdu na silnici s méně kvalitním povrchem a pro převážení zavazadel.

Sidwells (2004) uvádí, že trekingová kola spojují kvalitu horského i silničního kola dohromady. Cyklista sedí jako na horském kole vzpřímeně, což je dobré do běžného silničního provozu. Řídítka jsou rovná a lehce se tak ovládá řazení. Díky užším pláštům jsou trekingová kola uzpůsobená na delší vzdálenosti a jsou vhodná i na dojíždění do práce. Nejsou navržena na jízdu v terénu, a proto mají na kolech hladší vzorek, aby se snáze jezdilo po silnici.

Rám není tolik objemný jako u horského kola, ale řídítka, převody i způsob řazení se shodují s horským kolem. Zásadní rozdíl je tedy v šířce pláštů, protože jsou širší než u kola silničního, ale tenčí než u kola horského. Ideální je na jízdu po silnici, ale díky odpružené přední vidlici je vhodné také pro jízdu po rozbitých nebo přírodních zpevněných cestách. Je to univerzální kolo, které je pro klasickou cykloturistiku nejlepší (Landa, 2004).

Crossové kolo

Podle Landy (2004) se crossové kolo shoduje s kolem trekingovým, jen není doplněno o vybavení na cesty.

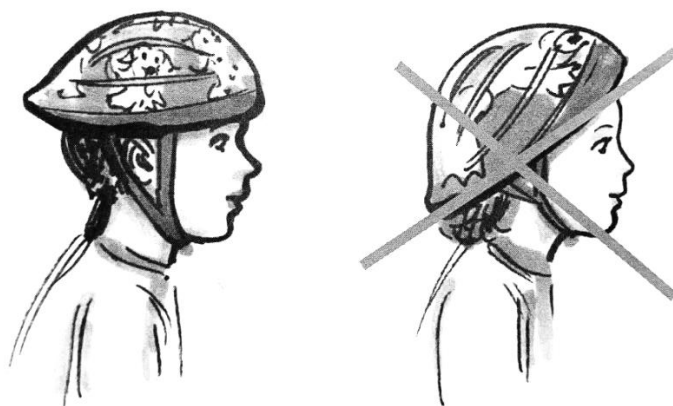
S Landou (2004) se shoduje Šafránek (2000), který uvádí, že crossové kolo je vhodné na stejné využití jako trekingové, ale navíc ho můžeme použít i na horších cestách v náročnějším terénu.

Helma

Sidwells (2004) uvádí, že kromě kola je jediným dalším předmětem nezbytným pro ježdění helma. Ty v posledních letech prošly řadou změn a dnes jsou již pohodlné, lehké a stylové. Dobrá helma je podle něj nezbytností pro jakýkoliv typ cyklistiky, jelikož tlumí náraz tak, že se rozpadne a rozbije. Když tedy jednou projde nárazem, je potřeba koupit novou.

Lišková (2005) píše, že cyklisté mladší 15 let jsou povinni nosit při jízdě helmu, a to nejen na silnici. Helmu musí mít dítě na hlavě vždy, když sedne na kolo, protože stačí malá chyba a uhození hlavy o chodník, obrubník nebo auto může vést k poškození mozku či lebky.

V souladu s Liškovou (2005) uvádí Landa (2004), že děti do 15 let musí mít přilbu dle zákona nasazenou, ale ani dospělí by neměli její význam podcenit, jelikož přilba může v určitých situacích zachránit i život. Navíc Landa (2004) uvádí, že základním materiálem jádra je tvrzený polystyren. Povrch je vyroben z hladkého materiálu odolného proti nárazu. Přilba musí při výběru sedět, takže je potřeba vybírat z více možností. K správnému usazení na hlavě pomohou vycpávky uvnitř a regulace velikosti v zadní části.



Obr. 1 zdroj Lišková 2005 1

„Správně nasazená přilba je pevně zapnutá pod bradou a dobře kryje čelo a temeno hlavy“ (Lišková, 2005, str.30.).

Oblečení

Oblečení na kolo by mělo být uzpůsobené tak, aby v létě chladilo a v zimě hřálo. Mělo by také odvádět pot a nepropouštět vítr. U oblečení na kolo bychom měli dbát na ochranu a pohodlí. První vrstva, kterou navlékneme, by měla sát pot, ta vrchní by naopak měla být teplá a nepromokavá. Na první vrstvu můžeme přidat ještě další, pro naše pohodlí. (Sidwells, 2004)

Hrubíšek (1992) popisuje jako vhodné oblečení cyklistické trikoty, které bývají vyrobené ze syntetických materiálů. Vhodnější jsou delší trikoty, aby se při jízdě v předklonu neodhalovaly ledviny. Kalhoty by podle něj měly být přiléhavé, z příjemného elastického materiálu a měly by odvádět vlhkost.

Král (2002) uvádí, že při výběru oblečení vhodného na kolo je dobré vyhnout se bavlně, protože po nasátí potu se lepí na tělo a při zastavení nebo při jízdě z kopce nepříjemně studí, což může způsobit zdravotní problémy. Doporučuje proto funkční prádlo, které je vyrobené

z polyesteru a polypropylenu, protože odvádí vlhkost, ale zůstává suché. Cykloturisté navíc jistě ocení skladnou pláštěnku, kterou mohou vozit s sebou.

V současnosti jsou u cyklistů velmi oblíbené také rukavice, které jsou určené k pevnějšímu uchopení řídítek. Předchází se tak bolestem rukou, puchýřům nebo smeknutí zpoceně ruky po řídítku.

Doplňky kola

Jedním ze základních doplňků kola jsou blatníky. Podle Liškové (2005) patří blatníky ze zákona mezi povinnou výbavu. Bez nich by cyklista na kole byl pokryt bahnem. Blatník během jízdy nesmí padat.

V návaznosti na Liškovou (2005) říká Šafránek (2000), že nejvhodnější blatníky jsou lehké a nastálo připevněné, které obepínají kola. Při nákupu je potřeba přemýšlet nad možnostmi připevnění na konkrétní kolo.

Dalším nezbytným doplňkem jsou světla a reflexní pásy. Sidwells (2004) říká, že pokud na kole jedeme po tmě, je nutné mít vpředu stálé bílé světlo a vzadu stálé červené světlo a červenou odrazku. Odrazky musí být také na pedálech.

V souladu se Sidwellsem (2004) zmiňuje Lišková (2005), že je jasné pravidlo a to zní „vidět a být viděn“. Zejména děti by měly jezdit dobře osvětleny a pokud je to možné, tak mít na sobě i reflexní vestu, ve které jsou vidět i z větší vzdálenosti.

Každý správný cyklista by měl vlastnit hustilku (pumpičku) a nářadí na kolo. Na cesty je možné si pořídit malou a lehkou pumpičku, zatímco doma můžeme mít velkou a účinnou (Král, 2002).

Šafránek (2000) upozorňuje, že je potřeba zkontrolovat funkci hustilky a také její slučitelnost s ventilky na kole.

Lišková (2005) doporučuje, že je potřeba na cesty brát základní nářadí, abychom opravili defekty. Vhodné je podle ní nářadí natrvalo umístit do brašny pod sedlem. Mělo by obsahovat imbusové klíče, montpáky a šroubováky.

Existují také různé typy zámků na kolo, které oceníme zejména, když musíme někde zastavit a opustit kolo. Landa (2004) uvádí, že zámky se mohou lišit jak cenou, tak tloušťkou lanka,

nebo způsobem zamykání. Existují také typy, které v sobě mají zabudovaný alarm, ale většina z nich se klasicky zamyká na klíček nebo na číselný kód.

Délka lankového zámku by měla umožnit zamknout současně obě kola a případně sedlo. Bezpečnější jsou ty, které jsou vyrobené z oceli, ale nevýhodou je jejich tíha (Šafránek, 2000).

Jako další výbavu na kolo si můžeme pořídit košík na láhev a láhev na pití, mapníky, různé druhy brašen a batohů, speciální chrániče nebo také brýle na kolo.

1.2.3 Údržba a opravy kol

Na kole je potřeba provádět pravidelnou údržbu, jinak budeme mnohem častěji řešit opravy po cestě. Některé opravy zvládne cyklista sám, s jinými se musí do cyklo servisu. Při údržbě je základem čištění kola a kontrola jeho technického stavu. Je dobré, když se do drobných oprav na kole zapojují i děti, protože si díky tomu budují vztah ke kolu a učí se o něj pravidelně pečovat (Šafránek, 2000).

Bull (1996) říká, že před každou jízdou je potřeba zkontrolovat, že botky brzd nejsou moc daleko od ráfku a zda není povolený rychloupínač sedla. Také je potřeba prohlédnout špalky a pokud mají moc opotřebovaný vzorek, tak je vyměnit. Dále je nutné zkontrolovat řídítka, zda se při předchozí jízdě neuvolnila. Řídítka a sedlo by měly být vždy ve správné výšce.

Šafránek (2000) tvrdí, že je potřeba ověřit správné nahuštění pneumatik, a to tak, že je palcem shora zmáčkne. Tahem za páky také zkontrolujeme brzdy, zda zabírají včas. Je potřeba zrevidovat utažení upevňovacích matic a rychloupínacího materiálu.

Gerig, Frischknecht (2004) uvádějí, že je potřeba provádět rychlý servis kola, a to lze za velmi krátkou dobu. Oproti Bullovi (1996) ale zmiňují, že je servis potřeba dělat po vyjížděcích ve špatném počasí. Kolo by se mělo celé vyčistit a krátce zkontrolovat, čímž prodloužíme jeho životnost. Kompletní servis bychom podle nich měli provést jednou za čas, jako například na konci roku nebo sezóny a měl by ho vykonat zkušený mechanik, jen výjimečně cyklista sám.

Šafránek (2000) naproti tomu píše, že musíme dělat větší měsíční kontroly anebo kontroly před delší jízdou a zaměřit se na ložiska a jejich vůli, pneumatiky, u kterých zkontrolujeme stav dezénu a boků, ale také na ráfky, zda jsou dobře vycentrovány a zda doléhají brzdové

špalíky. Prověříme také paprsky a lanka, jejich neporušenost a napnutí. Zkontrolujeme sedlo a řídítka, jestli jsou správně dotažené. Nesmíme zapomenout ani na brzy, kde prohlédneme utažení upevňovacích šroubů a chod brzdové páky, dále přehazovačku a přesmykač, dotáhneme šrouby, které upevňují převodníky a zkontrolujeme opotřebení řetězu. V neposlední řadě nezapomeneme na pedály, které dotáhneme v klíče, ale nikdy ne silou, protože tím bychom mohli znehodnotit závit, jelikož pedál musí jít našroubovat lehce.

Jednou do roka by se kolo mělo důkladně zkontrolovat a úplně rozebrat, vyčistit a vadné součástky by měly být nahrazeny novými. Potom by mělo být uloženo do suchého prostředí se stálou teplotou tak, aby nestálo na pneumatikách (Šafránek, 2000).

1.2.4 Cyklistika a zdraví

Přínos cyklistiky

Cyklistika není jen sportem, ale může být pro mnohé z nás také prostředkem k budování větší fyziky a ke zlepšování našeho zdravotního stavu.

Již Tománek (1928) zmiňuje ve své publikaci, že pokud člověk na kole správně sedí a dodržuje dostatečný pitný režim, tak mu cyklistika může dodat sílu a přinést osvěžení. Dále říká, že mírná jízda může způsobit zlepšení stavu plic, srdce a dolních končetin. Také může cyklistika zlepšovat stav mysli a zklidnit psychickou nepohodu. Jízda na kole může, podle autora, také pomoci k snížení tělesné váhy a získání lepší fyzické kondice. Z toho vyplývá, že již spousty let je cyklistika přínosná pro náš zdravotní stav a lepší tělesnou kondici.

Landa (2004) upozorňuje na to, že mnozí lidé si cyklistiku jako sport vyberou proto, aby snížili svou váhu. Kolo má, podle něj, pro tyto jedince skvělou výhodu, a to že nedochází k přetížení pohybového aparátu a k jeho chronickému poškození. Cyklistika je pro takového člověka skvělou volbou a může mu pomoci uskutečnit jeho plány. To je jeden z hlavních důvodů, proč je cyklistika sportem pro každého.

Člověk, který se cyklistice věnuje v rámci svého hobby, většinou svůj trénink zaměřuje na svou kondici, aby zlepšil své zdraví. Takoví cyklisté většinou podporují svůj trénink zdravou stravou a dostatečným pitným režimem (Landa, 2005).

Schnohr (2010) se svými kolegy uvedl práci, která se zaměřuje na porovnání intenzity a doby jízdy na kole a dopad na onemocnění srdce a úmrtnost s tím spojenou. V této práci rozdělili

lidi do dvou skupin na rychlejší a intenzivnější cyklisty a na cyklisty, kteří se tomuto sportu věnují méně. Z výsledků vyplývá, že u aktivnějších intenzivnějších cyklistů byla úmrť výrazně nižší. Cyklisté zařazení do aktivnější skupiny byli štíhlejší, měli nižší krevní tlak, cholesterol v normě a méně z nich trpělo diabetem.

Zdravotní problémy

Jedním z nejběžnějších problémů při jízdě na kole je bolest sedací části těla. Pomoci mohou například vhodné cyklistické kalhoty, které mají sedací část opatřenou výstelkou a díky tomu umožňují větší komfort při jízdě. Je ale doporučeno, aby je cyklista oblékal na holé tělo bez spodního prádla, protože se tím zamezuje možným odřeninám a je tak zaručena pohodlnější jízda (Soulek, Martinek, 2000).

Šafránek (2000) píše, že hlavní oblastí, ve které se mohou objevit potíže, je pohybový aparát. Má na něj vliv také špatné sezení, ležení, chůze, zvedání nebo nošení břemen, což děláme celý den. Problémy se mohou potom při cyklistice násobit a my příčinu hledáme v kole samotném.

Soulek, Martinek (2000) uvádějí, že problematické jsou při jízdě na kole často svaly, šlachy a klouby. Vzhledem k tomu, že se dolní končetiny zatěžují více než ostatní části těla, tak může dojít ke zkrácování svalových vláken, což může vést i ke zvýšenému napětí v úponech šlach a pokud přetrvává zkrácení i nadále, tak můžeme cítit bolesti i v úponech svalů, nejčastěji v kolenním kloubu, nebo v oblasti pánve. Je proto lepší před cvičením věnovat čas protažení svalů a stejně tak i po cvičení. Pokud absolvujeme delší trasy, tak je dobré se protáhnout i v průběhu cesty.

V souladu s Šafránkem (2000) uvádí Landa (2004), že strečink bychom měli provádět před jízdou i po ní. Především tak zkrácování i tuhnutí svalstva, ale i zraněním. Stačí 15 minut dlouhý strečink a zvýšíme tak svou flexibilitu a následnou regeneraci.

Další částí těla, která může způsobit problémy, jsou záda. Když sedíme na kole dlouho a ve statickém, strnulém posazení, tak nás po určité době mohou bolet záda v bederní a krční oblasti, což může vyvolat až brnění prstů. Pokud jsou bolesti nesnesitelné, je potřeba vyhledat lékaře (Soulek, Martinek, 2000).

Šafránek (2000) říká, že lidé, kteří mají problémy s páteří, by se měli snažit minimalizovat otřesy a vyhýbat se situacím, které je způsobují. Cyklista by neměl cítit bolest, případně pouze tu, která je způsobena únavou velkých svalů na nohou. Kolo by mělo zajistit tlumení nárazů, které jsou způsobeny jízdou v terénu. Pomoci proti otřesům mohou také polstrované rukavice.

Problém může způsobit i prochlazení, před kterým je potřeba se chránit za pomoci vhodného oblečení, které by mělo být odolné proti větru, ale zadní strana kalhot i bundy musí být vždy prodyšná. Oproti tomu v létě je potřeba volit vhodně svršky tak, aby nedošlo k úžehu, jenž se urychluje námahou, kterou cyklista absolvuje. Ani v tomto období ovšem není vhodné jet na kole v plavkách, protože při pádu by si cyklista odřel velkou část těla. Je důležité vybrat oblečení určené pro tento sport, aby odpovídalo počasí (Šafránek, 2000).

První pomoc při úrazu

Nikdy nevíme, v jaké se ocitneme situaci a jaké nehody budeme svědkem. Je proto dobré, aby každý z nás zvládal alespoň základy první pomoci, abychom mohli ošetřit drobné úrazy, ale třeba i pomoci zachránit život při úraze vážném.

Nehodám na kole můžeme předcházet dobrou znalostí a dodržováním pravidel silničního provozu. Mnoho nehod zavíní sami cyklisté, když projíždějí zatáčku v protisměru, jedou vedle sebe, zapomenou ukázat směr nebo jedou i přes značku Stop a nedají přednost. Dospělí většinou mají řidičský průkaz a pravidla silničního provozu znají. Je ale potřeba vštěpovat je i dětem a seznámit je s nezbytnými návyky, bez kterých by na kolo neměly vůbec usednout. Svůj podíl by na tom měla mít i dopravní výchova (Cihlář, 1991).

Bull (1996) uvádí, že při jízdě na horském kole se mohou stát různé nehody, protože terén může být náročný a nejbližší civilizace bývá mnohdy i několik kilometrů daleko. Pokud se tedy jezdcí něco stane, tak je potřeba zareagovat rychle a bez rozmyslu.

Soulek, Martinek (2002) k tomuto tématu píšou, že k úrazu na kole dochází často, vzhledem k tomu, že se pohybujeme na veřejných komunikacích nebo i v terénu, při vysoké rychlosti. Je proto potřeba myslet na cyklistickou helmu a mít ji na hlavě pokaždé, když sedneme na kolo, protože zlomenina se zahojí, ale mozek může být poškozen už nevratně.

Pokud se staneme svědky pádu, nehody nebo úrazu, nejprve musíme zjistit, zda je zraněný při vědomí. Pokud ne, tak zkontrolujeme jeho vitální funkce tím, že prohlédneme, jestli dýchá, a

zjistíme, zda mu tepe srdce. Potom prohlédneme ústa a dutinu ústní případně vyčistíme. Nakonec pacienta uvedeme do stabilizované polohy (Soulek, Martinek, 2002).

Pokud u zraněného zjistíme úraz hlavy a on upadne do bezvědomí, tak je potřeba neustále kontrolovat životní funkce a hlídat, zda pravidelně dýchá. Uvedením do stabilizované polohy zabráníme zapadnutí jazyka. Potom ošetříme všechna poranění (Bull, 1996).

Bull (1996) upozorňuje, že pokud máme podezření na zlomeninu, neměli bychom se končetinu snažit narovnat a zraněný by se neměl moc pohybovat, dokud zlomeninu nezafixujeme.

K tomu poznamenávají Soulek, Martinek (2002), že zraněnému bychom se měli snažit pomocí vhodné dlahy znehybnit dané místo, neměli bychom mu podávat tekutiny, maximálně navlhčit rty.

Soulek, Martinek (2002) dále uvádějí, že drobné odřeniny bychom měli očistit vodou a překrýt sterilní gázou a velké krvácení se pokusit zastavit pomocí tlakového obvazu. V souladu s nimi píše Bull (1996), že drobné odřeniny očistíme a zakryjeme, velké rány ošetříme tlakovým obvazem a když krvácení ustane, tak místo ovážeme.

Vždy je dobré, když s sebou cyklista vozí malou lékárníčku, která obsahuje náplasti, sterilní gázu, obvaz, malé nůžky a antiseptickou mast. Pokud se stane nějaký úraz, tak čím dříve je poskytnuta první pomoc, tím lépe, protože můžeme zabránit většímu poškození zdraví a trvalým následkům (Soulek, Martinek, 2002).

1.3 Cyklistika a děti

Dítě se může do cyklistiky zapojovat ještě dříve, než se na kole samo naučí jezdit. V dnešní době existuje mnoho možností, jak se věnovat cyklistice i s dítětem.

Rodiče pro něj mohou použít například přívěsný vozík na kolo. Podle studií je přívěsný vozík jediná možnost, jak jezdit na kole s dětmi mladšími 18 měsíců, tedy než jim zesílí svaly na krku tak, aby zvládly udržet nejen hlavu, ale i přilbu, kterou jim nasadíme. Můžeme ho používat už od narození, časem je možné pouze dokoupit speciální sedačku, která zajišťuje správnou polohu, navíc chrání dítě před otřesy a výkyvy do stran. Vozíky jsou bezpečné, protože jsou vybaveny pásy, které slouží k připoutání. V případě nárazu je dítě chráněno

konstrukcí vozíku. Po celou dobu jízdy má navíc dost prostoru a zároveň pěkný výhled (Lišková, 2005).

Jako další možnost zmiňuje Lišková (2005) cyklosedačky, ve kterých můžeme vozit děti už od půl roku. Vhodné je dát do ní dítě až ve chvíli, kdy samo udrží hlavu. V sedačce ho vždy připoutáme, a to včetně nožiček, a nasadíme mu přilbu. Velkou výhodou cyklosedačky je, že se dá namontovat téměř na každé kolo a můžeme ji připevnit jak vpředu, tak vzadu, má různou nosnost a různou konstrukci, vždy by ale měla splňovat zásady bezpečnosti.

Další možností, kterou Lišková (2005) navrhuje, je závěsné kolo a teleskopický tandem. U starších dětí, které už nechtějí jen sedět a nechat se vozit, můžeme situaci řešit buď závěsným kolem, nebo teleskopickým tandemem. Závěsné kolo je vlastně malé kolo bez přední vidlice a předního kola, které je spojeno s kolem předjezdce, kterým bývá jeden z rodičů. Dítě se jen drží řídicí tyč a když se mu chce, tak šlape na pedály. Takto můžeme cestovat s dítětem od 4 do 8 let, které už nechce jezdit v sedačce, ale jeho zkušenosti jsou zatím malé, takže ještě nemůže jezdit samo. Oproti tomu teleskopický tandem je vhodný pro starší děti, které už vlastní kolo mají. Pomocí tyče se spojí dětské kolo a kolo dospělého a během chvíle pokračujeme v jízdě. Můžeme ho použít, když víme, že budeme projíždět místem, kde je hustší provoz, nebo když je dítě unavené. Tyč se uchytí pod sedlem kola dospělé osoby a za hlavovou trubkou dětského kola, takže dítě nemůže točit řídicí tyč. Po připojení mu zůstane přední kolo nad zemí.

Pokud už uvažujeme o tom, že dítě bude mít vlastní kolo, tak je potřeba volit tak, aby bylo pohodlné, bezpečné a ideálně, aby mu chvíli vydrželo. Dobré je tedy koupit kolo přímo ve specializované prodejně, ne pouze ve velkém obchodním centru (Lišková, 2005).

1.3.1 Výběr vhodného kola

Správná volba velikosti kola je důležitá a musí být individuální. Rozhodující je výška dítěte, jeho dovednosti a často i cena kola. Rodiče často kolo kupují jako dárek, což může být problém, protože dítě není při koupi přítomno. Prodejce kola by měl znát nejen věk dítěte, ale i jeho výšku a vzdálenost od rozkroku na zem, podle toho může kolo rodičům doporučit. Nejlepší je vzít dítě s sebou do prodejny a nechat jej si kolo vyzkoušet, nasednout na něj a manipulovat s ním (Šinkovský, 2013).

Podle Liškové (2005) si dospělý své kolo vybírá podle velikosti rámu, což u dětí není stejné. U nich totiž nejvíce záleží na průměru kola. Pro každý věk je podle autorky typický nějaký

průměr kol, s čímž nám poradí ve specializované prodejně. Musíme vždy zkontrolovat, zda vybraná velikost je vhodná a pokud nevyhovuje, tak vybrat jinou. Výběr kola je pro dítě důležitý, protože pokud vybereme špatně, nemůžeme očekávat nadšení dítěte pro tento sport.

Šafránek (2000) píše, že nejmenší kola mají obvykle průměr 10 a 12 palců. Výrobci je ve většině případů prodávají i s přídatnými kolečky k zadnímu kolu. Pokud ale není našim cílem naučit dítě jezdit samostatně v krátkém čase, tak tato kolečka nepoužíváme.

Šinkovský (2013) k tomuto podotýká, že přídatná kolečka nejsou vhodná kvůli nácvičku rovnováhy, protože kazí veškeré potřebné návyky. Na takový nácviček jsou skvělou volbou odrážedla, zejména ta, co vypadají jako dětské kolo. Pokud má dítě správné odrážedlo, tak si zvládne vybudovat skvělé návyky.

Lišková (2005) popisuje, že kola s průměrem 12 palců, určená pro děti ve věku tří až čtyř let, mívají pouze jeden převod a brzdu torpédo. Větší kola s průměrem 16 palců, která jsou určená dětem ve věku čtyř až šesti let, mají k této brzdě už i přední brzdu, ale stále pouze jeden převod. Teprve až kola určená od šesti let mají přední i zadní brzdu na řídítkách a většinou již šest rychlostí. Jedinec se na takovém kole učí používat převody ještě předtím, než postupem času přejde na kolo s více převody.

Při koupi kola také zkontrolujeme, zda se na něm nevyskytuje nic, o co by se dítě mohlo poranit. Kolo by nemělo mít žádné ostré hrany, trhliny nebo přesahující šrouby. Lanka brzd musí být zakrytá čepičkou a také řetěz kola by měl být krytý kvůli bezpečnosti (Lišková, 2005).

Hope (1997) upozorňuje, že děti by měly mít kolo seřízené tak, aby nebyly skrčené nebo se nemusely natahovat. Měly by sedět pohodlně.

1.3.2 Výuka jízdy na kole

Možnosti, jak s dětmi na kole jezdit již od nízkého věku, jsem již popsala výše. V začátcích můžeme použít půlkolo anebo spojovací tyč. Můžeme také použít postranní kolečka, ale jak jsem již zmiňovala, tak tato varianta není úplně vhodná.

Běžící učitel

Šinkovský (2013) uvádí, že výuka jízdy na kole vyžaduje velkou trpělivost a ohnutý hřbet. Rodič se často zapotí více než samotné dítě. Dospělý běží za dítětem, které sedí na kole a

šlape, drží ho za sedlo a postupně uvolňuje pevnost podpory, až jednoho dne sedlo pustí a jeho potomek jede, aniž by si všiml, že za ním rodič není.

Lišková (2005) navíc zmiňuje, že některé děti se touto metodou naučily jezdit mnohem rychleji než vrstevníci, kteří jezdili s pomocnými kolečky. Oproti Šinkovskému (2013) doporučuje Lišková (2005) držet dítě za ramena, aby mělo možnost naučit se samo ovládat řídítka a získat rovnováhu. Pokud bychom ho drželi za sedlo, dítě nemusí hlídat náklon kola, protože to udělá rodič za něj. Nikdy nedržíme kolo za řídítka, protože dítě musí získat cit pro rovnováhu a naučit se ji ovládat. Když ho držíme za ramena, tak cítí náklon a pomocí rovnováhy drží balanc.

Pro rodiče je tento způsob výuky nejjednodušší, ale může být bolestivý. Vzhledem k pozici, ve které při nácviu dospělý je, se může stát, že se objeví bolest krční páteře. Také musí rodič počítat s tím, že se hodně naběhá, protože kdyby dítě jelo rychlostí chůze, bylo by to pro něj náročné na udržení rovnováhy, proto jezdí rychleji (Lišková, 2005).

Samostatná jízda

Když rodič pustí kolo, na němž se dítě pokouší samo rozjet, tak se, díky naučené rovnováze z odrážedla anebo šlapání na kole spojeném tyčí s kolem rodiče, samo rozjede. Problém ale může být s brzděním, protože to je pro něj nové. Naučit dítě brzdit může chvíli trvat a než vyrazí samo na silnici, měli bychom si být jistí, že vše zvládá i při stresových situacích, které mohou nastat. Je potřeba vyzkoušet, jak zvládá neočekávané pokyny k zabrzdění, když rodič zavolá například „auto“ (Šinkovský, 2013).

Podle Liškové (2005) je jednou z metod pro nácvi samostatné jízdy malé kolo. Dítě se naučí jezdit na kole, které je menší, než by potřebovalo a je tak blíž u země, dostane nohama pohodlně na plochu pod sebou. Vhodné je, když kolo má alespoň jednu brzdu, aby dítě mohlo zabrzdit jinak než nohama, protože ty má při balancování na kole na pedálech.

V souladu s Liškovou (2005) uvádějí Soulek, Martinek (2000) že při začátku výuky jízdy na kole dáme dítěti sedlo níž, než je běžné, aby dosáhlo bez problémů na zem a lépe drželo rovnováhu. V začátcích ho neučíme zatáčet, protože to vyplývá z udržení rovnováhy a podvědomé reakce na změnu směru. Teprve potom dítěti vysvětlíme brzdění zadní brzdou.

Výuka formou hry

Cyklistické hry mohou u dětí rozvíjet obratnost, smysl pro rovnováhu a šikovnost. Existuje mnoho her, kterými tyto oblasti můžeme rozvíjet. Pro děti jsou hry přitažlivější, mají-li soutěživý charakter. Stačí, když do překážkové dráhy přidáme bodování anebo při ní měříme čas a hned bude mnohem zábavnější (Soulek, Martinek, 2000).

Lišková (2005) píše, že snad každý si na kole vyzkoušel přejet úzké prkno, houpačku, nebo absolvovat slalomovou dráhu a vždy jsme si to skvěle užili. Je proto vhodné dětem takové aktivity na kole umožnit. Pokud je ve skupině několik dětí stejného věku, tak můžeme vyzkoušet tzv. jízdu zručnosti. Každý úkol z jízdy zručnosti můžeme trénovat i během jízdy na kole, aniž by věděly, že procvičují lepší ovládní kola a zlepšují své dovednosti. Plnění těchto úkolů můžeme potom hodnotit získáváním trestných bodů, nebo podle času.

Podle Liškové (2005) můžeme jízdu zručnosti uspořádat na hřišti, nebo kdekoliv, kde bude dostatek prostoru. Úkoly můžeme libovolně prohazovat a měnit podle prostoru a času, nebo můžeme přidat další, které nás napadnou. Autorka uvádí devět úkolů, které by taková jízda zručnosti mohla obsahovat, a to houpačku, slalom, skok přes překážku, písčnou dunu, převoz vody, mezeru, osmičku, projetí mezi brankami a trefovanou.

Při houpačce dítě přejede prkno, aniž by ho rozhodilo zhoupnutí. Na slalom můžeme využít téměř cokoli a dítě musí projet jednotlivými brankami v určitém čase. Skok přes překážku provádí dítě předním kolem, zadním může překážku přejet a vybíráme buď nějaký kámen, nebo třeba kus prkna. Písčná duna je vlastně projetí hromadou písku, aniž by se nohou jezdec dotkl země. Na startu převozu vody každý dostane kelímek a jeho úkolem je do cíle dovést co největší množství vody. Mezera je vytvořena pomocí dvou prken, nebo třeba nakreslíme dvě čáry křídou, necháme malou mezeru a jezdec musí projet utvořenou uličkou. Osmička se nakreslí na zem a jedinec musí osmičku objet v co nejkratším čase. Průjezd mezi brankami je podobný úkolu s utvořenou mezerou, jelikož dítě musí projet mezi dvěma objekty, aniž by se jednoho z nich dotklo. Při posledním úkolu dostane závodník míček, nebo třeba šišku a musí se trefit do terče (Lišková, 2005).

Hry a aktivity

Při zdokonalování se v jízdě na kole můžeme využít spousty různých her a cvičení. Některá jsou klasická a každý z nás si je někdy vyzkoušel, ale některé hry jsou nové a inovativní.

Například Carrie Wren na stránce twowheelingtots.com (2021) nabízí 15 aktivit, které můžeme s dětmi na kole vyzkoušet. Jednou z aktivit je například „**Myčka**“, kdy dítě na kole projíždí trasou, která je velice podobná myčce aut. Tato hra je ideální pro teplé dny, kdy se dítě nejen zabaví, ale také zchladí. Na konstrukci, kterou může být například branka na fotbal, zavěsíme mokré houby, pentle, pěnové izolační trubice a podobně. Následně děti necháme pomalu projet vymezeným prostorem.

Dále Wren (2021) popisuje hru nazvanou jako **Limbo s pěnovými nudlemi**. V této aktivitě malí cyklisté projíždějí na kole pod pěnovými nudlemi určenými do bazénu. Tyto nudle drží dospělí a postupně je snižují. Nejprve je pro děti jednoduché pod tyčemi projet, ale později je to pro ně složitější a mohou do tyče narazit. Můžeme také určovat vítěze, který projede pod tyčemi nejnižší.

Také na stránkách kidsactivitiesblog.com nabízí Rebecca Darling (2012) spousty zajímavých aktivit, jako například „**Jak pomalu dokážeš jet?**“, což je aktivita, při které nakreslíme na silnici tlustou čáru, která není rovná, ale různě zatáčí. Děti potom musí jet co nejpomaleji, aby z čáry nevyjely.

Další hrou, kterou Darling (2012) zmiňuje je **Házení mincí**. Na trase rozmístíme čtyři sklenice s velkým hrdlem. Dětem dáme do rukou drobné mince a jejich úkolem je projet kolem všech sklenic a trefit se mincí tak, aby spadla dovnitř. Každý si počítá, kolik mincí trefil a můžeme tak určit nejzdatnějšího jezdce.

Spousty her uvádí ve své publikaci Šafránek (2000), který hrám na kole pro děti věnuje celou kapitolu. Jeho hry jsou zaměřeny převážně na rozvoj základních dovedností, jako je brzdění, rozjezd, změny rychlosti, držení rovnováhy, zatáčení, řízení jednou rukou, jízda přes překážky, jízda přes jiný povrch a podobně. Všechny hry jsou popsány srozumitelně a je možné je v praxi použít.

Cyklodovednosti

Mezi dovednosti na jízdním kole, které by dítě mělo zvládnout, patří zejména šlapání, brzdění, převod rychlosti, jízda v rovině i zatáčení, překonávání překážek a různých terénů, zvládnutí udržení rovnováhy, nebo také řízení kola jednou rukou, nebo se změnou posedu.

Šafránek (2000) zmiňuje, že u brzdění je nutné si uvědomovat, v jaké jsme zrovna situaci a v jakém prostředí. Prudké zabrzdění v kluzkém nebo sypkém terénu může vést i ke smyku a v dešti mohou brzdy fungovat hůř.

Je důležité děti seznámit s tím, v jakých situacích používají kterou brzdou, aby uměly reagovat a nestala se jim zbytečná nehoda.

Podle Liškové (2005) je potřeba děti naučit přejíždět různé překážky, aby při jízdě na silnici zvládly přejet například přes mříže kanálů, nebo výmoly. Pokud by totiž překážky objížděly a nečekaně měnily směr jízdy, mohlo by se náhle v cestě objevit vozidlo, jehož řidič by nebyl schopen zabránit kolizi.

Dále Lišková (2005) objasňuje, že je důležité dětem vysvětlit postup při objíždění překážky a také jak při odbočování signalizovat změnu zvednutím pravé nebo levé ruky. Proto je nutné, aby se děti naučily jízdu, při které se drží jen jednou rukou.

Šafránek (2000) upozorňuje, že při řazení bychom se měli dívat před sebe a nepřestat šlapat. Je tedy důležité páčky umět ovládat po paměti, a to by měly umět i děti.

V návaznosti na Šafránka (2000) zmiňuje Landa (2004), že u úplných začátečníků je dobré přehazování trénovat například na volném parkovišti či nefrekventované cestě, aby se stalo plně automatickým. Také říká, že nikdy nesmíme přehazovat, když působíme větší silou na pedály. Je vždy potřeba uvolnit sílu a potom měnit převody, ale nikdy nepřestat šlapat.

1.3.3 Bezpečnost při jízdě

Pokud se chystáme vyjet na kole na silnici s dítětem do deseti let, měla by před ním i za ním jet dospělá osoba. Pokud ovšem jede jen jeden dospělý, jede vždy za dítětem, aby ho měl stále na očích a mohl tak kontrolovat jeho jízdu (Šafránek, 2000).

Soulek, Martinek (2000) uvádějí, že i když se dítě snadno naučí na kole jezdit, tak na veřejnou komunikaci nesmí samo bez dohledu dospělého až do deseti let. Teprve od deseti let může na kole vyjet bez přítomnosti dospělé osoby. Než s dítětem vyrazíme na silnici, je potřeba mu vysvětlit pravidla a domluvit se na všem potřebném. Potom ho necháme jet pár metrů před sebou a zhruba jeden metr od kraje vozovky.

Šafránek (2000) píše, že dětem do deseti let se může na kole snadno stát, že spletou určení strany při jízdě, takže když rodič řekne, aby jelo doprava, dítě jede doleva, nebo když řekne

jed' ke kraji, tak dítě přejede na druhou stranu. Je proto důležité dbát na jednoduché a přesné pokyny a dopředu se na instrukcích domluvit, aby nedošlo k nehodě.

Lišková (2005) připomíná, že dítě by kromě zvládnání techniky jízdy mělo umět také základní pravidla silničního provozu. Měli bychom ho podle ní vést k tomu, aby zvládalo situace, které mohou během jízdy nastat a naučit ho správné návyky. Dětem bychom měli vysvětlit nástrahy, které je mohou potkat, abychom předešli možným nehodám a úrazům a naučit je vyhnout se nebezpečí.

Dobré je, když rodiče stráví čas s dětmi na kole a zjistí, co a jak při jízdě dělají, takže mohou případně rovnou zasáhnout, vysvětlit jim správný styl jízdy a hned jim ho i ukázat. Některá pravidla silničního provozu si můžeme vysvětlit i doma, na procházce, nebo třeba v autě. Dítě se tak seznámí s pravidly nenásilnou formou (Lišková, 2005).

1.4 Dopravní výchova

Stojan (2008) ve své knize uvádí, že pozemní doprava je nejrozšířenější a setkáváme se s ní již od útlého dětství. Je proto potřeba myslet na to, že musíme děti už od raného věku s touto problematikou seznamovat. Kvůli tomu se Dopravní výchova zařadila do výchovně-vzdělávacího systému.

Šrůtková (1979) k tomu píše, že mladí lidé se za pomoci dopravní výchovy učí správnému a bezpečnému chování v silničním provozu. Žáci by si měli být vědomi odpovědnosti za své zdraví, ale i zdraví ostatních. Musí proto být vždy schopni jednat rychle a s plným pochopením k dané situaci. Zkušenosti a poznatky dětí musí být v této oblasti stále obnovovány a aktualizovány.

1.4.1 Učivo

Heinrichová (2007), uvádí ve své publikaci, že dopravní výchova může být na základní škole zařazena do více vzdělávacích oblastí. Jedná se o oblasti Člověk a jeho svět, Člověk a jeho zdraví, Matematika a její aplikace, Jazyk a jazyková komunikace, Informační a komunikační technologie a Člověk a svět práce. Nejvíce se ale, podle autorky, problematika vyskytuje právě v oblasti Člověk a jeho svět.

Cílem oblasti Člověk a jeho svět je, aby žáci získali zkušenost s běžným životem a uměli se v něm bezpečně orientovat, což nepřímou souvisí právě s dopravní výchovou, která se týká všech tematických okruhů – Místo, kde žijeme, Lidé kolem nás, Lidé a čas, Rozmanitost

přírody a Člověk a jeho zdraví. Děti se učí, jak se postarat o svou vlastní bezpečnost, ale i o bezpečnost lidí v jejich okolí z hlediska silničního provozu. Vysvětlují si proto situace z pohledu chodce, cyklisty, nebo například spolujezdce v dopravním prostředku. Dále se učí orientovat v prostoru a plánovat různé trasy, řešit situace na křižovatkách a poznávat dopravní značky. Cvičí své dovednosti při cestování pěšky, na kole, nebo v dopravních prostředcích. Učí se také chránit zdraví své i druhých. Seznamují se s dopravními předpisy (Heinrichová, 2007).

Mezi očekávanými výstupy za první období v oblasti Člověk a svět v tematickém okruhu **Místo, kde žijeme** v RVP ZV nalezneme větu, která říká, že dítě vyznačí v jednoduchém plánu místo svého bydliště a školy, cestu na určené místo a rozliší možná nebezpečí v nejbližším okolí (RVP ZV, MŠMT, 2015).

Heinrichová (2007), říká, že učivo, které učitel v prvním období může v dopravní výchově zapojit do vyučování je například orientace v místě bydliště a bezpečná cesta do školy. Dětem by učitel měl vysvětlit, že bezpečná cesta neznamená nejkratší cesta. Děti se mohou seznámit s pojmy jako je křižovatka, semafor, dálnice, silnice, chodník, vozovka, krajnice, místní a účelová komunikace, stezka pro cyklisty, trať, železniční přejezd, signalizace, závory atd. Dále zmiňuje, že učitel by měl v hodinách žáky seznamovat se základními dopravními značkami a jejich významem. Pokud se v okolí nachází nějaké stezky pro chodce, nebo i pro cyklisty, tak je s dětmi může projít.

Mezi očekávanými výstupy za druhé období oblasti Člověk a svět v tematickém okruhu **Místo, kde žijeme** v RVP ZV nalezneme věty, podle kterých žák určí a vysvětlí polohu svého bydliště nebo pobytu vzhledem ke krajině a státu, rozlišuje mezi náčrt, plány a základními typy map, zprostředkuje ostatním zkušenosti, zážitky a zajímavosti z vlastních cest a porovnává způsob života a přírodu v naší vlasti i v jiných zemích (RVP ZV, MŠMT, 2015).

Heinrichová (2007) k tomu uvádí, že učivo, které učitel může v dopravní výchově prezentovat je například rozeznání dopravních značek zákazových, příkazových, informativních a výstražných. Zaměřit se učitel může také na rušnost dopravy, dopravní předpisy pro přípravu cyklisty, vyhledávání stezek pro turisty a cyklisty na mapě. Děti by se také podle autorky měly učit číst v mapách a jízdnicích řádech. Při venkovních procházkách by se pak měly učit chodit v útvaru po správné straně komunikace.

V tematickém okruhu **Lidé kolem nás** se učitel může v prvním období zaměřit na profese, které souvisí právě s dopravou, jako je například řidič, policista, průvodčí, letuška, pilot, revizor, automechanik a mnohé další. V druhém období se potom opakují pravidla silničního provozu, aby se dítě mohlo do silničního provozu zapojit například jako cyklista. Učitel může s žáky rozebírat negativní vlivy na životní prostředí, které vznikají vlivem dopravy (Heinrichová, 2007).

V tematickém okruhu **Lidé a čas** seznámí učitel třídu v prvním období s tím, jaké dopravní prostředky využívali lidé dříve a jaké dnes. Znovu se zde může objevit práce s jízdním řádem a vyhledávání v něm. V druhém období se děti dostávají více do historie a mohou například skládat dopravní prostředky od nejstarších po nejmladší (Heinrichová, 2007).

V tematickém okruhu **Člověk a jeho zdraví** se v prvním období v RVP ZV setkáváme s výstupy, podle kterých dítě uplatňuje základní hygienické, režimové a jiné zdravotně preventivní návyky s využitím elementárních znalostí o lidském těle, projevuje vhodným chováním a činnostmi vztah ke zdraví, rozezná nebezpečí různého charakteru, využívá bezpečná místa pro hru a trávení volného času, uplatňuje základní pravidla bezpečného chování účastníka silničního provozu, jedná tak, aby neohrožovalo zdraví své a zdraví jiných, ovládá způsoby komunikace s operátory tísňových linek a reaguje adekvátně na pokyny dospělých při mimořádných událostech (RVP ZV, MŠMT, 2015).

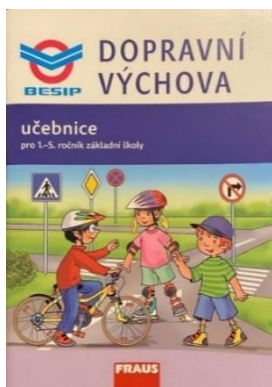
Podle Heinrichové (2007) ve druhém období učitel vysvětluje žákům, jak si ošetřit drobné rány. Dále si děti mohou vyzkoušet, jak se zachovat, pokud by byly účastníky dopravní nehody. Dobrá je také návštěva dopravního hřiště, kde si mimo jiné mohou vyzkoušet jízdu zručnosti na jízdním kole.

1.4.2 Materiály

Učebnice

Pořídila jsem si několik učebnic Dopravní výchovy a na internetu jsem našla další, které jsou volně ke stažení, takže je možné si je vytisknout a pracovat s nimi. Musím podotknout, že učebnic Dopravní výchovy není na trhu tolik, jako materiálů pro jiné předměty, ale o to lépe jsou zpracované. Sama si umím představit, že při své budoucí praxi knihy použiji.

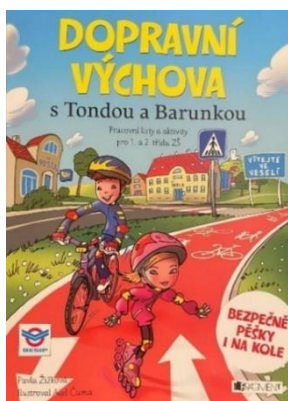
Učebnice od nakladatelství Fraus je určena pro všech pět ročníků prvního stupně základní školy. Autorem je Zdeněk Brom a ilustrace vytvořil Antonín Šplíchal. Učebnice je v souladu



s RVP ZV a nakladatelství Fraus ji vydalo ve spolupráci s Ministerstvem dopravy – BESIP. Hned na začátku publikace naleznete obsah, kde je učivo rozděleno podle ročníků. Učivem provází tři kamarádi – Tomáš, Klára a Ondra. Učebnice je určena spíše pro starší žáky, protože je v ní více textů a méně úkolů. Mimo klasické obrázky je doplněna o spoustu fotografií, což je názornější. K této učebnici existuje ještě jedna publikace nazvaná Žákovské portfolio. Je k sehnání i příručka pro učitele a učitelská licence (Brom, 2014).

Obr. 2 zdroj vlastní 1

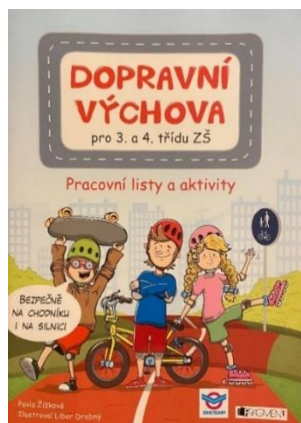
Dalším materiálem je Dopravní výchova s Tondou a Barunkou – pracovní listy a aktivity pro 1. a 2. třídu ZŠ. Tato učebnice je od nakladatelství Fragment a autorkou je Pavla Žižková,



ilustrace vytvořil Aleš Čuma. V této publikaci nenajdeme žádné fotografie, ale je zde mnoho ilustrací, které jsou opravdu povedené. Vše je zpracované spíše jako pracovní sešit, což je pro menší děti příhodnější, neboť nemusí číst dlouhé texty. Publikace je vydána ve spolupráci s Ministerstvem dopravy – BESIP. Moc se mi líbí zpracování i použité úkoly. Na konci naleznete řešení úkolů, takže není potřeba žádná metodika pro učitele (Žižková, 2016).

Obr.3 zdroj vlastní 1

Od nakladatelství Fragment je i Dopravní výchova pro 3. a 4. třídu ZŠ – pracovní listy a aktivity. Autorkou je opět Pavla Žižková, ale ilustrátorem je tentokrát Libor Drobný.



Učebnice je velmi podobně zpracovaná, jako ta předchozí, ale úkoly jsou již těžší a najdeme zde více textu. Na konci je test, ve kterém děti mohou zjistit, jak se vyznají v dopravě a certifikát, který si mohou vyplnit. Nechybí opět ani správné řešení úloh, protože k materiálu není žádná metodická příručka pro učitele. Na publikaci spolupracovalo Ministerstvo dopravy – BESIP. Ilustrace v knize jsou zajímavě ztvárněné a mimo ně zde nalezneme i několik fotografií (Žižková, 2017).

Obr. 4 zdroj vlastní 1

Na stránkách ibesip.cz jsou k nalezení různé materiály a starší archivní učebnice, mezi kterými lze najít například Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ, Dopravní výchova Chodec pro 3. ročník ZŠ, Dopravní výchova Cyklista pro 4. ročník ZŠ, nebo Dopravní výchova pro 5. ročník ZŠ. K nalezení jsou zde i další výukové materiály, které Ministerstvo dopravy – BESIP bezplatně poskytuje k nekomerčním účelům.

Pracovní listy

Na internetu nalezneme spoustu pracovních listů, které jsou určeny pro dopravní výchovu na prvním stupni základní školy.

Na stránkách dopravnivychova.cz jsou pracovní listy, které jsou zpracované pro každý ročník prvního stupně, ale i pro jiné stupně vzdělání. Materiály propojují dopravní výchovu s jinými předměty ve škole, například s angličtinou. Na stejné stránce nalezneme také online testy na různá témata – dopravní značky, cyklista, chodec...

Stránka dále nabízí programy pro školy, jejichž cílem je doplnit dopravní výchovu, která na škole již probíhá. Program je ve škole realizován během 4 dopoledních vyučovacích hodin. Žáci se seznámí s tématy, jako je mimo jiné bezpečná jízda na kole i na motocyklu. Dále je možno využít seminářů pro pedagogy, které jsou zdarma a vede je Markéta Novotná. Tématem je dopravní výchova v současném vzdělávacím systému, legislativa silničního provozu, metodika dopravní výchovy, dostupné materiály pro výuku dopravní výchovy na ZŠ a Inovativní materiály pro výuku dopravní výchovy na ZŠ (dopravnivychova.cz)

Další pracovní listy jsou k dispozici na stránkách ibesip.cz. Najdeme zde listy pro děti se speciálními vzdělávacími potřebami, které jsou zpracovány více graficky. Potom jsou zde k nalezení materiály zaměřené na bezpečnost žáků v případě, že jdou pěšky nebo jedou na kole. Je pozitivní, že jsou volně ke stažení a jsou černobílé, takže na kopírování pro děti praktičtější.

Pracovní listy jsou k nalezení také na stránkách bezpecnecesty.cz. Jsou určeny k dalšímu rozvoji činností a schopností žáků a obsahují nejen ilustrace, ale i fotografie. Listy jsou volně ke stažení a připomínají spíše pracovní sešit, doplňují metodiku pro učitele, která je na stránkách k dispozici. V metodice je vždy popsána činnost, je v ní prostor pro poznámky učitele, najdeme v ní také cíl aktivity, časovou náročnost a pomůcky. Dále zde nalezneme i

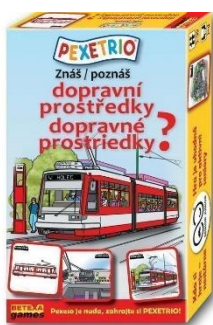
výuková animovaná videa, podklady pro školy, ale také informace o dopravní výchově v rodině pro rodiče, či materiály pro dospělé.

Další dokumenty jsou k dispozici na stránce **zachranny-kruh.cz**. Můžete si zde zakoupit sadu 27 pracovních listů v deskách a dále potom tyto listy žákům množit. K dostání na těchto stránkách je také pracovní sešit či CD.

Ostatní publikace a materiály

Existuje spousta dalších materiálů a knih, které dětem přiblíží učivo dopravní výchovy. Mezi nimi můžeme najít jak knihy s pohádkami a příběhy o značkách, kolech a dalších věcech k dopravní výchově, tak kvarteta, pexesa a mnoho dalšího.

Na stránkách ibesip.cz jsou volně přístupné materiály. Můžete zde najít pexesa, kvarteto, ale i pomůcku k lepšímu zvládnutí křížovatek.



Mezi skvělé pomůcky můžeme zařadit také didaktické hry. Mezi ně patří například **Pexetrio Znáš dopravní prostředky?** kde dítě přiřazuje tři karty k sobě a poznává o jaký dopravní prostředek se jedná. Při hře hráč otáčí tři karty a kdo najde nejvíc trojic vyhrává (Amosek).

Obr. 5 zdroj www.amosek.cz



Další hra se jmenuje **Bezpečně na kole – řidičský průkaz**. Dítě se ve hře seznámí se značkami a pravidly silničního provozu. Nevadí, když dítě udělá chybu, protože se z ní poučí a zapamatuje si správnou odpověď pro příště (Amosek).

Obr. 6 zdroj www.amosek.cz



Zajímavou hrou, která děti seznamuje s cyklistikou je i hra **Hurá na kolo**. Je určena pro děti od šesti do dvanácti let a seznamuje je se základními pravidly silničního provozu. Byla vytvořena ve spolupráci s Ministerstvem dopravy – BESIP (Amosek).

Obr. 7 zdroj www.amosek.cz 1

Pokud se zaměříme na knihy, doporučuji publikaci od Petra Stoličného s názvem **Nové pohádky o dopravních značkách**.

Tato knížka seznamuje děti s významem jednotlivých značek formou pohádky. Můžeme ji využít i při hodině čtení a propojit tak dopravní výchovu s hodinou češtiny. Je určena dětem předškolního i mladšího školního věku (Stoličný, 2013).

„Dopravním značkám je dobré rozumět a všimnout si jich. Aby to bylo i zábavné, tomu má posloužit tato knížka.“ (Stoličný, 2013, str.5).

1.4.3 Cyklistika v dopravní výchově

Neopomenutelnou částí dopravní výchovy je cyklistika. Děti by si v rámci Dopravní výchovy měly osvojit informace o výbavě jízdního kola a o důležitosti přilby. Mohou si také procvičit pravidla provozu ale i zručnost na dětském dopravním hřišti. Měly by umět rozeznat stezku pro cyklisty a vědět, že na silnici jezdíme vždy vpravo, když jede více lidí, tak vždy za sebou. Děti musí vědět, zda na křižovatce nebo kruhovém objezdu mají přednost ony, nebo někdo jiný, měly by se také naučit, jak správně předjíždět, odbočovat a zastavovat na kole. Dozvědět by se měly i o nebezpečí při riskantní jízdě, nebo při nedostatečném osvětlení cyklistů. Děti mladší deseti let mohou na silnici pouze v doprovodu dospělého. Žák musí umět rozeznat situaci, kdy je nutné kolo vést a nejet na něm a naučit se, jak jezdit mimo silnici, v přírodě, jak na železničním přejezdu a přes koleje (bezpecnecesty.cz)

Dobré je s dětmi navštívit také dopravní hřiště. Většina těchto hřišť je zaměřena na dopravní výchovu a spolupracuje se základními a mateřskými školami, které se v okolí nacházejí. V dopoledních hodinách jsou většinou hřiště přístupná pro školy, školky a další organizace a

v odpoledních hodinách potom pro veřejnost, ale záleží na daném sportovišti, které se v okolí školy nachází.

„K teoretické i praktické přípravě mají být na školách a okresních aktivech bezpečnosti silničního provozu audiovizuální prostředky. V místech, kde nejsou dostupná dopravní hřiště, je vhodné ve spolupráci zmíněných institucí vytvořit dopravní hřiště improvizované.“
(Šafránek, 2000, str.70).

2 Cíl, výzkumné otázky a úkoly výzkumu

V této části popisuji cíl diplomové práce, výzkumné otázky, které jsem si stanovila a úkoly výzkumu s prací spojené.

Cíl práce

Cílem práce je zmapovat podmínky a zájem o cyklistiku dětí mladšího školního věku na ZŠ. Dílčím cílem je popsat a analyzovat projekty zaměřené na podporu cyklistiky u žáků prvního stupně základních škol a vypracovat ucelenou nabídku projektů pro školy.

Výzkumné otázky

Jaký je aktuální stav zařazení cyklistiky na 1. stupeň základní školy?

Jaké jsou podmínky pro realizaci projektu?

Jaké je aktuální povědomí o cyklo projektech a jaké jsou zkušenosti škol?

Jaký by byl zájem škol o zapojení do případného projektu?

Úkoly výzkumu

Pro naplnění vytyčených výzkumných cílů jsem definovala následující úkoly práce:

- Studium odborných zdrojů zaměřených na zadané téma a volba výzkumné oblasti
- Stanovení cílů, hypotéz a úkolů práce, vypracování metodologie
- Realizace výzkumu s následným sběrem dat
- Zpracování získaných informací a údajů a jejich následné vyhodnocení
- Sepsání textu výzkumné části práce včetně zpracování výsledků
- Vyslovení závěrů a případný přínos práce

3 Metodika výzkumu

V metodické části popisují vzorek respondentů, který byl vybrán pro vyplnění dotazníku. Věnují se také metodám, které byly použity a popisují, jak probíhal sběr dat a jejich zpracování.

3.1 Výzkumný vzorek

V této diplomové práci byl výzkumný vzorek tvořen učiteli na prvním stupni základních škol v Hradci Králové a v okolí. Ředitelé a ředitelky základních škol byli osloveni telefonicky a byl jim odeslán dotazník pro učitele. Ředitelé tento dotazník rozeslali učitelům prvního stupně na své škole a ti ho elektronicky vyplnili a vrátili zpět. Osloveno bylo celkem 30 škol, ale zapojilo se pouze 23 škol, takže jsem dohromady odeslala 23 dotazníků.

Výběr proběhl tak, že jsem si našla na internetu seznam všech škol v Hradci Králové, telefonicky jsem je kontaktovala a domluvila se na možnosti poslat dotazník. Někteří zástupci školy mi telefon vůbec nezvedli a v jiných mi ředitelé zaslání dotazníku zamítli. Ředitelům, kteří mi umožnili na jejich školu zaslat dotazník jsem následně poslala e-mailem odkaz, který přeposlali učitelům na své škole.

Vzhledem k nízkému počtu vyplněných dotazníků jsem následně stejným postupem oslovila i školy v dojezdové vzdálenosti od Hradce Králové, takže školy z Královehradeckého a částečně i Pardubického kraje.

Dohromady z 23 škol, ve kterých jejich ředitelé souhlasili s rozesláním dotazníku, odpovědělo 60 učitelů.

Z šedesáti dotázaných učitelů pracovalo 58 na státní základní škole, 1 na škole soukromé a 1 na škole církevní. Podle typu školy se u 54 respondentů jednalo o běžnou základní školu, u 3 o sportovní školu, u 2 o jazykovou školu a u 1 o školu církevní.

Vzorek byl tvořen z různě velkých škol. Některé byly malotřídní, měly pouze první stupeň, jiné měly pro jeden ročník tři a více tříd. Šestnáct respondentů pracuje na škole, kde bylo 10 a méně tříd. Dvacet dva respondentů pracuje na škole, kde je 11-20 tříd. Osmnáct respondentů pracuje na škole, kde je 21-30 tříd. A 4 respondenti pracují na škole, která má více než 30 tříd.

Ve třídách respondentů se lišily také počty dětí. Nejčastější odpověď byla 25 dětí, což odpovědělo 16 oslovených. Dvacet čtyři učitelů má ve třídě 25 a více dětí. Nejvyšší počet dětí

ve třídě byl 30. Dvacet tři učitelů má ve třídě 20-24 dětí. Méně, než dvacet dětí ve třídě má 13 respondentů, přičemž nejnižší počet je 12 žáků.

3.2 Metody

Shromažďování dat probíhalo pomocí dotazníkového šetření. Dotazník byl vytvořen na internetové stránce survio.com a odeslán do škol elektronicky. Učitelé si rozklikli odkaz, který jim byl zaslán a vyplnili ho. Obsahoval 12 otázek a nebyl pro respondenty časově náročný. První čtyři otázky byly obecné a zjišťovaly pouze informace popisující výzkumný soubor. Další otázky byly zaměřeny na zjištění informací ohledně zapojování cyklistiky do škol, také ohledně znalosti projektů zaměřených na cyklistiku a případné podmínky škol pro vznik nového projektu.

Zda jsou otázky srozumitelné jsem nejprve konzultovala s vedoucí své práce a následně jsem dotazník nechala vyplnit své přátele, mezi nimiž se našli jak učitelé, tak lidé z jiných oborů. Všichni otázkám porozuměli a bylo jim jasné, na co a jak mají odpovídat.

3.3 Popis sběru dat

Vlastní výzkum proběhl v časovém období osmnácti dní, a to v datu od 18. února 2021 do 7. března 2021. Během tohoto období stihlo dotazník přes stránku survio.com odeslat 60 dotázaných, z jejichž odpovědí jsem následně zpracovávala data.

Dotazník do škol byl odeslán po předchozí telefonické domluvě s ředitelem školy. Osloveno bylo 20 škol v Hradci Králové, z toho ochotných se zapojit bylo 13. Dále bylo osloveno 10 škol mimo Hradec Králové, a to v Královéhradeckém a Pardubickém kraji a všechny byly ochotné se dotazníkového šetření zúčastnit.

Někteří ředitelé nebyli vstřícní a nesouhlasili s tím, aby jejich učitelům byla přidělena navíc nějaká práce. Jiní byli naopak velmi ochotní a milí a zapojili se s nadšením. Našly se ale i školy, které ocenily předchozí telefonickou domluvu a jen díky tomu dotazník přijmuly a rozeslaly učitelům.

3.4 Zpracování dat

Dotazníkové šetření zpracovávám pomocí sloupcových a koláčových grafů, které jsou přiloženy v diplomové práci, také pomocí tabulek a dále slovním hodnocením.

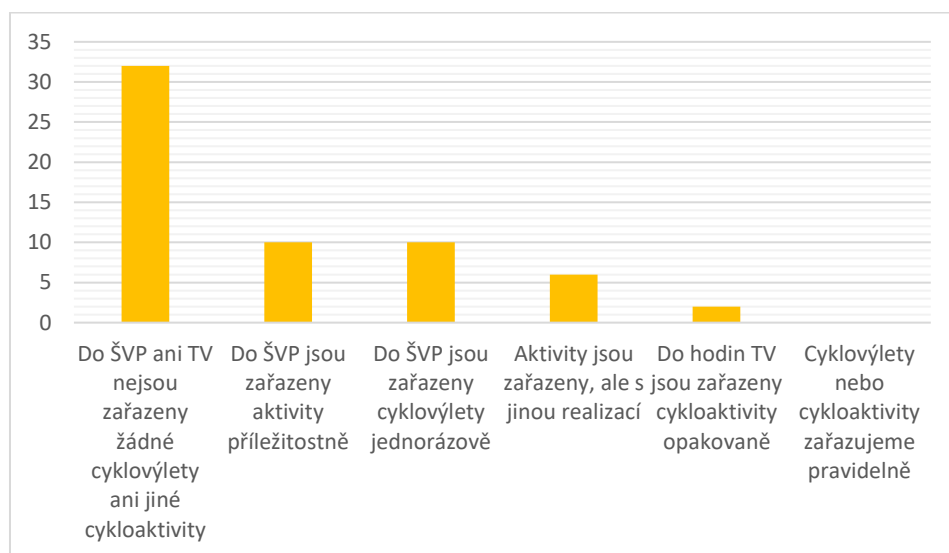
4 Výsledky a jejich hodnocení

4.1 Popis výsledků

Popisují výsledky, které vyšly v odpovědích respondentů na dotazník. Ten obsahoval 12 otázek, z toho první čtyři se zaměřují na popis výzkumného souboru a dalších osm se zabývá právě mými výzkumnými otázkami, které zjišťují informace, jež následně rozebírám a dále s nimi pracuji.

V následujícím grafu je zobrazeno zařazení cyklovýletů nebo jiných cyklistických aktivit do výuky.

Máte do ŠVP/hodin TV zařazeny cyklovýlety/cykloaktivity?



Graf č. 1 Cykloaktivity a cyklovýlety ve školách

Nejčastější odpovědí bylo, že ve školách nejsou zařazeny žádné cykloaktivity ani cyklovýlety. Menší část odpověděla, že mají zapojeny cykloaktivity, ale jen příležitostně a stejný počet respondentů mají zapojeny jednorázové cyklovýlety. Pouze dva oslovení odpověděli, že cykloaktivity zařazují opakovaně. Žádný z oslovených nemá cyklovýlety nebo cykloaktivity ve školách zařazeny pravidelně.

Šest respondentů odpovědělo, že mají zařazeny aktivity s jinou realizací. Jako realizaci uvedli například třídní cyklistické kurzy pro děti, rodiče a rodinné příslušníky, nebo jízdu na kole do školy a ze školy jak u dětí, tak u pedagogů, s tím, že ve škole si o tom povídají, rozebírají konkrétní situace a děti se tak učí práva a povinnosti cyklisty. Dále oslovení uvedli účast

školy na triatlonu, protože je škola v blízkosti rybníka, nebo speciální akce na dopravním hřišti za účasti městské policie a pravidelné besedy s městskou policií. Jeden z respondentů uvedl, že pro třídy organizují výlety na kole, a to buď jednodenní, nebo vícedenní, vždy s nějakým programem.

Zajímaly by Vás možnosti, jak zapojit cyklistiku do ŠVP/hodin TV?

Zájem o další informace a možnosti, jak cyklistiku ve školách zapojit by mělo 50 % respondentů. Druhých 50 % by zájem nemělo a nemají ani chuť se o nich dozvědět více. Z toho vyplývá, že polovina respondentů by uvítala nějaké náměty a rady. S touto polovinou by bylo možné řešit případné realizování projektů pro školy a mohl by jim být nabídnut informativní leták o existujících projektech, který jsem vytvořila.

Zabývá se Vaše škola dopravní výchovou? Pokud ano, jakým způsobem.

Všichni respondenti uvedli, že se na jejich škole zabývají dopravní výchovou. To je skvělé, protože děti, které bychom případně mohly zapojit do cyklistického projektu, tak budou mít základní povědomí o bezpečnosti silničního provozu.

Dotázaní nejčastěji uvádí, že se u nich dopravní výchova vyučuje v rámci hodin Prvouky, nebo také v hodinách Člověk a jeho svět a Vlastivědy. Většina škol dopravní výchovu realizuje na dopravním hřišti, které navštěvují anebo spolupracují se strážníky Městské policie v Hradci Králové, kteří pro ně chystají různé přednášky, besedy, ale i praktické úkoly a hry.

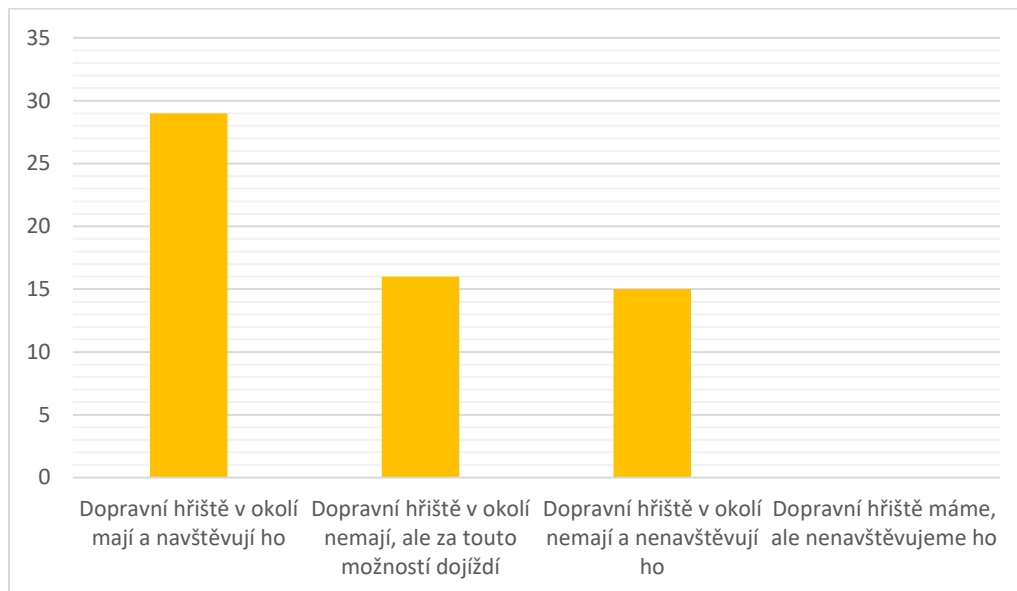
Někteří respondenti uvádějí, že se v jejich škole dopravní výchova vyučuje formou projektů nebo tematických dní, do kterých jsou zapojeni všichni žáci prvního stupně. Pořádají dopravní soutěže pro žáky, většinou pro 4. nebo 5.ročník.

Ojedinele uvedli, že se u nich dopravní výchova realizuje formou výuky v obci, kdy chodí na procházky a povídají si o značkách, křižovatkách a dopravních pravidlech. Dále žáci i učitelé jezdí do škol na kole a diskutují o bezpečnosti silničního provozu a o situacích a nehodách, které mohou během jízdy nastat.

Jeden dotázaný odpověděl, že jejich škola využívá na nabídky cyklokurzu od organizace SkiFanatic, během kterého probíhá i dopravní výchova.

Některé školy dopravní výchovu zařazují do vyučování v rámci hodin TV. Jiné mají tzv. branné dny, při nichž je tato výchova zařazena mezi další sportovní aktivity. Jeden respondent uvádí, že je dopravní výchova zařazena do preventivního programu školy.

Máte ve svém okolí dopravní hřiště? Pokud ano, navštěvujete ho se třídou?



Graf č. 2 Dopravní hřiště

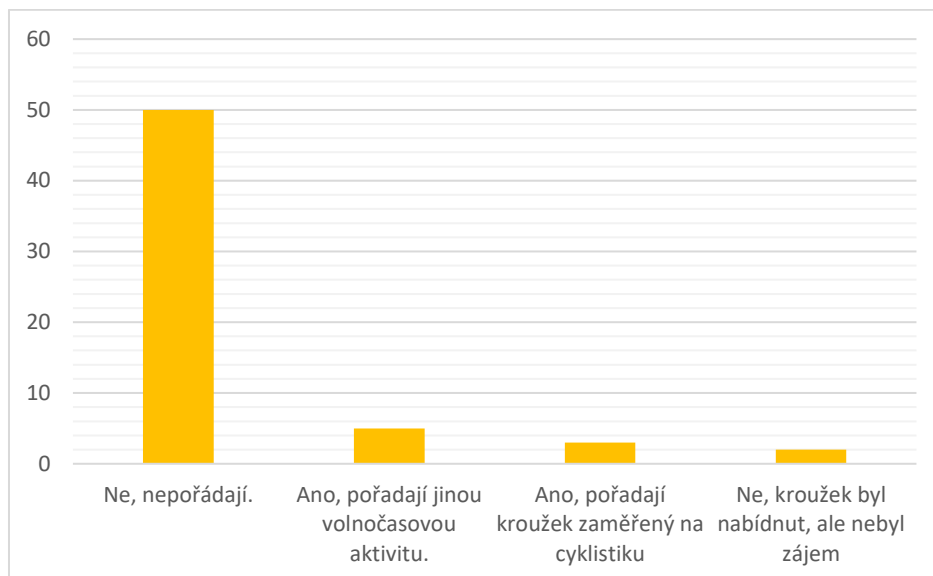
Dvacet devět respondentů v dotazníku uvedlo, že jejich škola má ve svém okolí dopravní hřiště a třídy ho pravidelně navštěvují.

Oproti tomu šestnáct dotázaných odpovědělo, že dopravní hřiště ve svém okolí nemají, ale mají možnost na něj dojíždět.

Dohromady tedy 75 % respondentů dopravní hřiště při výuce využívá a třídy jej navštěvují, což je pro vznik cyklistického projektu příznivé.

Patnáct učitelů uvedlo, že hřiště v okolí nemají a ani za touto možností nedojíždějí. Nikdo nezvolil odpověď, že ve svém okolí hřiště má k dispozici, ale přesto jej nenavštěvuje.

Pořádáte pro děti volnočasové aktivity (např. volnočasový kroužek) zaměřené na cyklistiku?



Graf č. 3 Volnočasové aktivity zaměřené na cyklistiku

V otázce, zda na své škole respondenti nabízejí volnočasový kroužek či jinou volnočasovou aktivitu zaměřenou na cyklistiku, nejvíce odpovědí bylo, že nepořádají, což označilo 50 dotázaných. Další dva odpověděli, že kroužek na jejich škole sice byl nabídnut, ale nebyl o něj zájem, takže nepořádají. Dohromady tedy necelých 87 % respondentů volnočasovou aktivitu ani volnočasový kroužek neposkytují.

Naopak tři dotázaní odpověděli, že škola pořádá volnočasový kroužek zaměřený na cyklistiku, do kterého se děti mohou přihlásit.

Pět respondentů zvolilo možnost, že na jejich škole pořádají jinou volnočasovou aktivitu spojenou s cyklistikou. Například jednou z odpovědí bylo, že na kolech vyrážejí do přírody a řeší společně bezpečnost a různé situace. Tato škola ale cyklistiku do hodin zařazuje tak, že děti i dospělí do školy jezdí na kole.

Jako další odpověď, kterou respondent vyplnil bylo, že na kolech jezdí na jednorázové výlety, ale až s žáky druhého stupně. Jiný respondent uvedl, že kroužek nabízejí a když je o něj zájem, tak s dětmi pořádají cyklovýlety, případně jiné aktivity na kole, ale vždy záleží na složení dětí a jejich zkušenostech a schopnostech. Pokud děti o kroužek zájem nemají, tak se neotevře.

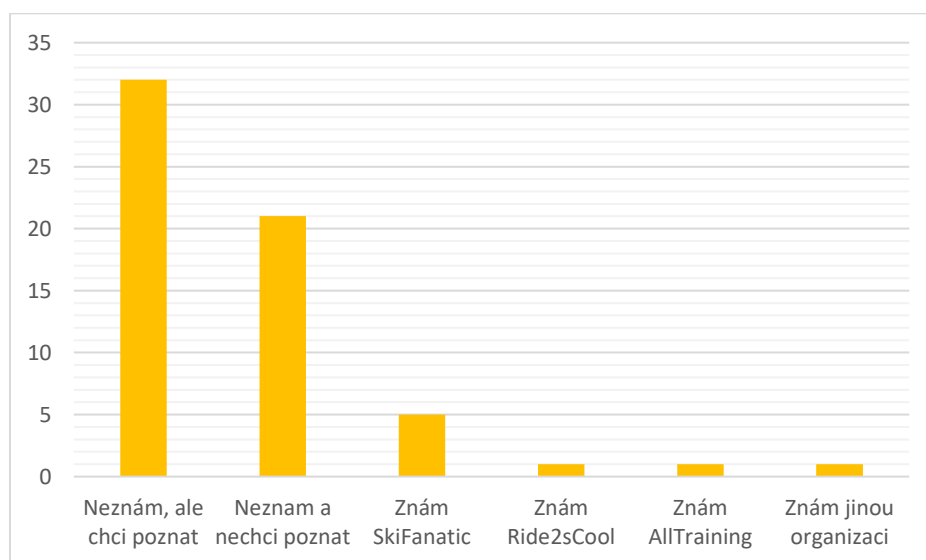
V dalších odpovědích se objevilo, že učitelé s dětmi jezdí na jednodenní cyklovýlety do nedalekých lesů, nebo případně na vícedenní výlety.

Z odpovědí vyplývá, že podmínky pro realizaci případného projektu jsou příznivé. Převážná většina škol využívá v rámci výuky dopravní hřiště, a to i přesto, že hřiště není v jejich bezprostřední blízkosti.

Všichni dotázaní zapojují do výuky různou formou dopravní výchovu, někteří ji mají spojenou s cyklistikou, což je pro případný projekt příznivé.

Aktivita spojená s cyklistikou na své škole provádí jen malá část oslovených, takže by případný projekt mohl být pro ně lákavý a nový, čímž by mohl zaujmout nejen pedagogické pracovníky, ale i děti a rodiče.

Znáte SkiFanic, AllTraining, Ride2sCool, či jiné organizace zabývající se cyklistikou? Pokud ano, vyberte které. Pokud ne, měli byste zájem o získání více informací?



Graf č. 4 Znalost projektů a organizací

Respondentů jsem se ptala, zda znají nějaké jmenované nebo jiné projekty a mohli zvolit více odpovědí. Další z možností byla, že znají všechny uvedené projekty, ale tuto možnost nezvolil nikdo.

Největší část oslovených uvedla, že projekty neznají, ale chtěli by je poznat a dozvědět se o nich něco víc. Tuto možnost zvolilo třicet dva respondentů.

Dvacet jedna respondentů zvolilo možnost, že projekty neznají a nechtějí se o nich nic dozvědět a poznat je. To pro případnou tvorbu projektu není moc příznivé. Tito oslovení by se tedy zřejmě nechtěli dozvědět informace ani o žádném dalším projektu, který by se mohl organizovat.

Nejvíce respondentů zná organizaci SkiFanatic, která pro školy organizuje různé cyklokurzy a další aktivity, jako školy v přírodě a podobně. Tuto organizaci zvolilo pět respondentů.

Jeden oslovený uvedl jako známou organizaci AllTraining a jeden oslovený projekt Ride2sCool.

Jeden oslovený, který zvolil možnost, že zná jiný projekt, uvedl CykloBendl.

Dohromady tedy 35 % respondentů nemá žádný zájem se dozvědět nové informace týkající se projektů, 53 % projekty nezná, ale chtělo by se o nich dozvědět více. Další respondenti již nějaké projekty znají.

Jste zapojeni do cyklistického projektu? Pokud ano, do jakého?

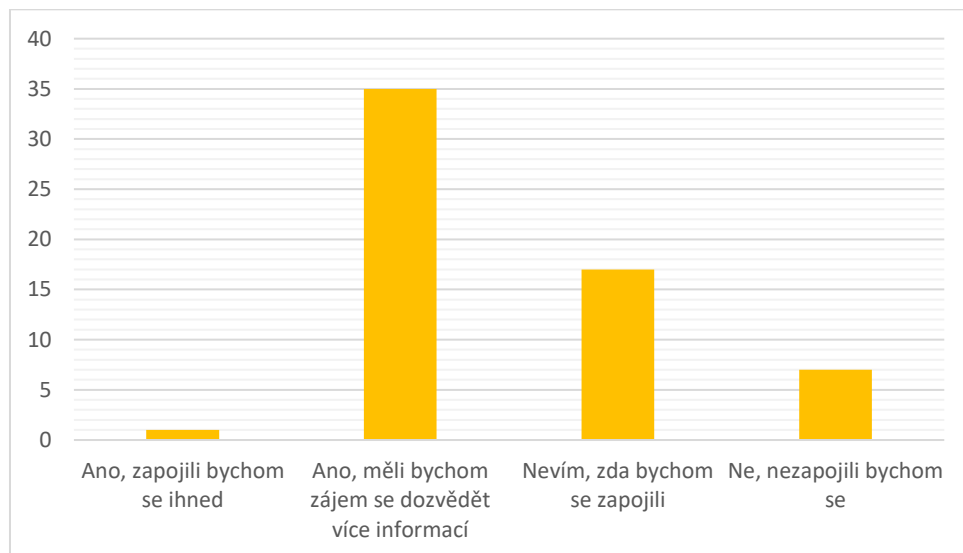


Graf č. 5 Zapojení do projektů

V současné době je do projektu zapojeno 7 % respondentů, a to čtyři z šedesáti oslovených. Uvedli i do jakého projektu jsou zapojeni a každý se účastní něčeho jiného. Jeden dotázaný uvádí Řidičák pro cyklisty, další stránku www.auto-mat.cz. Další oslovený uvedl, že využívají projektů Městské policie v Hradci Králové, která jim zajišťuje program a nabízí různé možnosti. Poslední dotázaný uvedl, že jejich škola využívá speciální program, který se uskutečňuje na dopravním hřišti a kde je pro děti připraveno široké množství aktivit.

Zbylých devadesát tři procent do projektů zapojeno není a v minulosti ani nebylo.

Pokud by byl vytvořen nový cyklistický projekt se zaměřením na děti prvního stupně, měli byste zájem se do něj zapojit?



Graf č. 6 Případný zájem o zapojení se do projektu

Dotazovaní odpověděli také na otázku týkající se případného zapojení do projektu, který by případně mohl vzniknout.

Jeden respondent zvolil možnost, že by se na své škole zapojil ihned. Dalších 35 oslovených zvolilo možnost, že by se chtěli zapojit, ale měli by zájem se nejprve dozvědět více informací a na základě těch se rozhodnout.

Dohromady by se tedy 60 % oslovených chtělo zapojit do případného projektu.

Sedmnáct dotázaných zvolilo možnost nevím, takže ještě nejsou přesvědčeni, že by se chtěli zapojit, ale zároveň nejsou rozhodnutí, že by se zúčastnit nechtěli.

Sedm oslovených zvolilo možnost, že by se do projektu nezapojili a nechtějí se tedy ani dozvědět více informací. Necelých 12 procent oslovených nejsou pro případný projekt vhodnými adepty, zatímco zbylých 88 % by bylo možné oslovit ohledně případného zapojení.

5 Projekty zaměřené na cyklistiku

V této části jsou popsány existující projekty spojené s cyklistikou a jejich náplň. Projekty určené pro žáky jsou následně zařazeny na informační leták pro školy, který nalezneme v příloze.

5.1 SkiFanatic

SkiFanatic je outdoorová organizace, která byla založena v roce 2010 jako lyžařská škola. V roce 2011 už začali pořádat kurzy pro mateřské školy a hledali varianty programu na jarní měsíce, takže školám nabízeli i cyklistické kurzy, in-line bruslení a animační programy určené pro školy v přírodě, pro MŠ i ZŠ. Rozšířili se také na příměstské tábory a kroužek sportovní přípravy dětí, nebo o teambuildingové akce pro dospělé. Nově začali organizovat pobytové tábory na Seči (SkiFanatic).

Tým organizace je složený z mladých lidí, kteří rádi sportují a jsou kreativní. Snaží se vyplnit dětem jejich volný čas co nejsmysluplněji a vedou je k aktivnímu pohybu (SkiFanatic).

Jeden z termínů pobytových táborů v létě 2020 byl určen právě pro cyklisty a děti si mohly na táboře užít jízdu na kole. Vyráželo se na krátké výlety po okolí, zkoušela se různá cvičení na rozvoj jízdních dovedností a jeden den proběhl celodenní cyklovýlet.

Myslím si, že jak jejich cyklokurzy pro školy, tak případný vznik bikové školy může pozitivně rozvíjet cyklistické dovednosti dětí. Díky možnostem organizace SkiFanatic se tak dostane cyklistika do škol, aniž by učitelé museli složitě organizovat nějaké aktivity. Pro případný vznik nového projektu může být přínosná myšlenka cyklokurzů, kdy se děti naučí pravidlům silničního provozu a základům jízdy na kole v blízkosti školy a nemusejí nikam dojíždět.

Cyklokurzy

Cyklokurzy, které organizace zajišťuje jsou určeny jak pro mateřské školy, tak pro základní školy. Kurz pro mateřské školy byl původně vytvořen jako projekt, ale postupem času se přetvořil ve výsledný produkt, který zahrnují do své nabídky a který je mateřským školám poskytován. Je zrealizován vždy v blízkosti dané školky a probíhá během pěti lekcí. Je určen pro děti od 3 let a pomáhá jim naučit se bezpečnosti silničního provozu, základní dovednosti

jízdy na kole a také jízdu ve skupině či samostatně. Děti jsou rozděleny podle úrovně, jak na kole umí jezdit (SkiFanatic).

Kurzy pro základní školy probíhají vždy jeden den formou výletu v okolí školy na cyklostezkách, lesních nebo polních stezkách. Žáci se naučí bezpečnosti na kole, dozvědí se základy dopravní výchovy, základy jízdy ve skupině a přehazování na kole. Zařazena je také jízda přes překážky (SkiFanatic).

Školy, které se těchto kurzů účastnily a s nimiž jsem měla možnost komunikovat, měly kladné reakce a zapojily by se znovu. Děti výlety baví a zlepšují svou jízdu na kole jiným přínosným způsobem. I když jsou děti rozděleny na silnější a slabší, tak všichni vše zvládají a nikdo se nemusí cítit nepříjemně, že není tak rychlý, jako ostatní. Myslím si, že je to skvělá varianta, jak uskutečnit jednodenní třídní výlet.

Biková škola

Novinkou, kterou organizace SkiFanatic plánuje je projekt Biková škola. Tento projekt by měl být hotový na jaře 2021 a vše se bude realizovat v kempu na Seči, který tato organizace vlastní. Zde bude vytvořen pumptrack, což je vlastně okruh v simulovaném terénu, kde se cvičí a zlepšují dovednosti jízdy. Tento okruh bude určen pokročilejším jezdcům ke zlepšování jízdních zkušeností. Pro méně pokročilé bude program zaměřený na jízdu, brzdění, trénink základních schopností a podobně.

Až bude okruh vytvořen, začne být projekt nabízen školám. Nejprve budou moci pumptrack otestovat školy, které budou ubytované v kempu, nebo které se budou účastnit animačního programu na Seči. Do budoucna, až se bude moci v areálu potkat i více škol a situaci nebude komplikovat Covid 19, tak bude mít tento okruh možnost vyzkoušet jakákoliv škola a přijet třeba jen na jednodenní výlet či jednorázovou akci.

Vedoucí organizace předpokládá, že největším problémem u tohoto projektu bude doprava kol od školy do areálu. Škola by si musela zajistit autobus, který bude schopný přepravit nejen osoby, ale i jejich vybavení.

5.2 AllTraining

AllTraining je tréninkové a rehabilitační centrum, které funguje pod vedením zkušeného trenéra Mgr. Vojtěcha Berana a fyzioterapeutky Mgr. Terezy Beranové. Zaručují kvalitu a odbornost v oblasti sportu a nabízejí moderní koncepci a možnost sportovního vyžití. Jejich centrum je složeno ze čtyř oblastí, a to z tréninku a testování, regenerace a rehabilitace, výživy a kempů. Své služby nabízejí již od roku 2005 (AllTraining).

Na svých stránkách nabízejí mimo jiné také výuková videa, kde se zaměřují na cyklistiku. Mají je rozdělena do čtyř kategorií, a to na cyklistické základy, silniční kolo, horské kolo a výživu a regeneraci. Video jsou vždy pod záštitou AllTraining cycling academy – Cykloškola Vojtěcha Berana, jsou ale většinou určena pro dospělé (AllTraining).

Na jejich stránkách můžeme v záložce projekty najít pět projektů spojených s cyklistikou. Z toho dva jsou určeny přímo dětem.

Z nabídky této organizace by se pro vznik nového projektu dalo inspirovat u jejich kroužku pro děti. Vytvoření cyklistického kroužku pro děti by mohlo být pro školy zajímavé a pro děti poutavé.

Škola cyklistiky

Jedná se o tří nebo sedmi denní kurz, během kterého si účastníci osvojují pravidla a dovednosti spojené s cyklistikou. Naučí se ovládat kolo v různých terénech a nemít z jízdy strach. Tento kemp je určený jak dětem, tak dospělým, a to od deseti let. Kurz je rozdělen do tří kategorií, a to na basic, hobby a active. Basic je určen pro začátečníky, hobby pro středně pokročilé jezdce a active je vytvořen pro výrazně pokročilé jezdce, případně i pro ty, kdo již absolvovali úroveň basic a hobby (AllTraining).

Balíček basic je také nabízen v konceptu Apalucha, tedy pro otce a děti. Program je zajištěn jak pro děti, tak pro tatínky, takže každý najde své sportovní vyžití. Cena třídenního kempu je od 5990 korun a cena sedmidenního kempu je 13 990 korun (AllTraining).

Dětský kroužek

Kroužek je určen dětem ve věku osmi až čtrnácti let, které baví jízda na kole. Začátek kroužku je v září a první hodina je zdarma, aby si děti mohly vyzkoušet, zda by je zajímal a chtěly by ho navštěvovat. Koná se pravidelně každou středu od 16:00 do 17:30 hodin v areálu

ZŠ Ústavní v areálu AllTraining. Cena je 500 korun měsíčně a platí se jednou za tři měsíce (AllTraining).

Kroužek se koná celý rok, s tím, že na podzim se věnuje cyklistice venku a v zimních měsících děti navštěvují tělocvičnu, kde se zaměřují na všestranný pohyb, který je základem k cyklistice. Souběžně s dětským kroužkem zároveň probíhá kroužek pro dospělé, takže rodiče mohou také sportovat a zapojit se do tréninku (AllTraining).

5.3 Ride2sCool

Ride2sCool je spolek, který působí ve větších městech v České republice. Zabývá se cyklistickou dostupností základních, středních a vysokých škol. Snaží se, aby si děti, ale i dospělí vytvořili pozitivní návyky, spojené s jízdou na kole, v oblasti tělesné a duševní. Vznikl projekt zaměřený na jízdu na kole do školy pro děti ve věku od 6ti do 14ti let, který zapojuje vysokoškolské studenty, kteří děti doprovázejí a dávají na ně během cesty pozor. Ve spolupráci s jednotlivými školami se tak vytváří ideální podmínky pro rozvoj cyklistiky a cyklodopravy (Ride2sCool).

Rodiče dětí se zaregistrují na internetových stránkách a odjezd do školy je časově naplánován tak, aby dítě přijelo přibližně v 7 hodin a 40 minut ke škole. V kolik bude od školy odjíždět si rodič nastaví na internetu. Ten, kdo se chce zapojit jako průvodce, si zvolí dny, které se mu hodí a hodiny, během kterých může. Projekt vznikl v Olomouci a zapojení do něj jsou studenti Univerzity Palackého (Ride2sCool).

Macháčková (2015) ve své práci uvádí, že první ročník se uskutečnil v červnu roku 2014 během posledních dvou týdnů školního roku. Oslovena byla jedna základní škola v centru Olomouce a přihlásili se tři žáci pátých tříd. V blízkosti této školy se nacházel park i cyklistické stezky, takže byla pro účely projektu ideální. Oslovování žáků proběhlo pomocí informativních letáků v páté třídě a za pomoci učitelů. Osobní přístup do škol nebyl umožněn, a to autorka uvádí jako částečný důvod, proč byl menší zájem dětí o zapojení se do projektu.

Macháčková (2015) dále popisuje, že instruktoři byli celkem čtyři a všichni byli studenti Univerzity Palackého v Olomouci. Zájem o spolupráci ale projevil více studentů. Než byl projekt zahájen, tak instruktoři absolvovali školení na dopravním hřišti a několik schůzek s organizátory. Každý z nich musel absolvovat zkušební jízdu trasy, od bydliště jednotlivých

žáků až ke škole. Zaměřovali se zejména na kritická místa, která se během cesty objevují, jako jsou přejezdy silnic, přechody a podobně.

Trasy se plánovaly podle přihlášených dětí a jejich bydliště. Byly vytvořeny s ohledem na bezpečnost a pohodlí žáků, takže se nejednalo vždy o nejkratší cestu. Pokud to bylo možné, snažili se organizátoři využít při plánování tras cyklostezky v Olomouci a vyhýbat se silnicím první třídy. Trasy byly vedeny i postranními uličkami, ale přibližně 90 % cesty tvořily právě cyklostezky (Macháčková, 2015).

Macháčková (2015) zmiňuje, že projekt Ride2sCool je neziskový a pro žáky, kteří se účastnili prvního ročníku bylo vše připraveno zcela zdarma. Organizátoři nakoupili z vlastních prostředků reflexní vesty, zámky a stojany na kola a nechali vytisknout propagační materiály. Dále finanční prostředky použili na symbolické odměny instruktorům a roční pojištění organizace. Na konci projektu žáci obdrželi sponzorské dary, a to konkrétně cyklistické helmy a jedna dívka, která již kvalitní helmu měla obdržela cyklistický dres. Cílem organizace bylo zajistit si financování z dotací, a to buď prostřednictvím města Olomouce, nebo Evropské unie. Jízdy dětí u dalších ročníků by měly být také zpoplatněny, ale maximální cena by se pohybovala okolo 10 Kč, podobně jako cena MHD.

Celý projekt vznikl ve spolupráci s univerzitou, což by mohlo být realizovatelné i v Hradci Králové. Navíc myšlenka s doprovázením dětí do školy na kole je opravdu velmi zajímavá. Pokud by se realizoval nový projekt, tak princip, jakým vznikl Ride2sCool je podle mě správnou cestou, jak začít. I kdyby byl projekt s jiným cílem, než je doprovod dětí do školy, Ride2sCool může být velkou inspirací.

5.4 Další možnosti

5.4.1 Cyklotour Kolín

Jedná se o seriál cyklistických akcí pro děti a mládež do šestnácti let a pro jejich rodiče. Děti si užijí den na kole a zjistí, že cyklistika může být fajn. Tratě jsou voleny tak, aby je všichni zvládly. Děti se mohou účastnit soutěžních her a vyjížděky, do které se mohou zapojit i rodiče a ukázat jim tak, že zvládají pravidla silničního provozu (Řehák, Cyklotour).

Vše je pod záštitou členů cyklistického oddílu ExpresCZ - Tufo teamu, kteří se akcí také účastní a zapojují se do provozu mezi děti. Vše probíhá v Kolíně a jedná se zde o jediný cyklistický projekt zaměřený na děti (Řehák, Cyklotour).

Myslím si, že by nebylo špatné takovou akci rozšířit do více měst, klidně i do Hradce Králové. Cyklistické akce pro děti, kdy vedle cyklistické vyjížďky mají k dětem k dispozici i celodenní program, jsou lákavé pro mnoho rodičů.

5.4.2 Do práce na kole

Jedná se o projekt pro dospělé, během kterého zaznamenávají své cesty do práce, z práce, nebo jen výlet do přírody. Zapojit se můžete na kole, koloběžce, ale také můžete běhat, nebo chodit pěšky. Cílem není překonat ostatní ve sportovní aktivitě, ale zjistit, že pravidelný pohyb má pro naše tělo mnoho přínosů. Díky účasti si můžete zlepšit zdraví, zpestřit svou pracovní rutinu, poznat nové lidi i kolegy a přispět k udržitelnosti města (AutoMat, dopracenakole.cz).

Akce probíhá během měsíce května a registrace je možná od začátku února do konce dubna. Součástí je i spousta výher, které mohou účastníci získat (AutoMat, dopracenakole.cz).

Za mě největším přínosem celého projektu je ekologický dopad. Většina z nás jezdí autem do práce, přičemž většina aut na silnici není plně obsazena. Jízda na kole neznečišťuje prostředí, a navíc napomáhá našemu fyzickému i psychickému zdraví.

Myslím si, že by nebyl problém se do tohoto projektu přihlásit i s dětmi, jelikož i ty mohou do školy jezdit na kole a své trasy si zaznamenávat. Se staršími dětmi by se dalo podobnou akci zorganizovat i ve třídě, kdy bychom si vymezili období, během kterého si každý bude zaznamenávat své procházky, vyjížďky na kole, nebo třeba běh a nakonec bychom vybrali vítěze, který nahromadil nejvíce kilometrů.

5.4.3 Městská policie HK

Městská policie v Hradci Králové pořádá pro školy různé besedy, přednášky a akce zaměřené na dopravní výchovu. Školy se mohou přihlásit a akce se zúčastnit.

První z programů, které nabízejí je určený pro děti v MŠ a v 1. ročníku na ZŠ. Projekt je nazván „Vidět a být viděn“ a děti se seznámí se základy dopravní výchovy, zejména s bezpečností spojenou s pohybem na silnici. Lekce probíhají na dopravním hřišti, buď v učebnách nebo venku. K dispozici pro děti jsou i odrážedla a koloběžky (Kubec, 2021).

Pro žáky ve druhém až třetím ročníku je určeno téma „Průkaz chodce“. Aby děti získaly „průkaz chodce“, tak musí hřiště navštívit během dvou vyučovacích hodin. Žáci se naučí

poznávat dopravní značky a jednat v konkrétních dopravních situacích. Zopakují si také pravidla pro přecházení přes silnici. Na závěr absolvují jednoduchý test, který když mají správně, tak obdrží průkaz chodce, nebo diplom „malého školáka“. Mimo to si mohou také vyzkoušet bezpečnou jízdu na koloběžkách (Kubec, 2021).

Nejvíce možností je pro žáky ve 4. a 5. ročníku. První nabídkou pro tuto věkovou kategorii je Dopravní výchova – pravidla silničního provozu – teoretická část, ve které děti získají vědomosti z této problematiky, na něž následně navazuje i část praktická. Doporučená délka přednášky je dvě vyučovací hodiny (Kubec, 2021).

Oproti tomu v praktické části se prověří schopnosti žáků na dopravním hřišti. Policisté kontrolují jízdu na kole a dodržování předpisů. V případě, že se dopustí nějakého přestupku, tak ho policisté zastaví. Cyklistická kola jsou dětem k dispozici, pouze helmu musí přinést svou (Kubec, 2021).

Poslední, co městská policie v Hradci Králové nabízí dětem prvního stupně je „Průkaz cyklisty“, který mohou žáci získat, když se zúčastní pěti vyučovacích hodin pro ně připravených. Děti jsou potom vybaveny jak praktickými zkušenostmi, tak teoretickými vědomostmi. Na závěr této části probíhá přezkoušení formou testu a jízd na dopravním hřišti. Pokud vše proběhne v pořádku, pak žák obdrží průkaz „malého cyklisty“ (Kubec, 2021).

Dále městská policie nabízí přednášku pro devátou třídu nazvanou Mladý motorista, během které získají žáci informace z oblasti bezpečného pohybu na pozemních komunikacích (Kubec, 2021).

Zapojení se do akcí s městskou policií je pro žáky podle mě opravdu přínosné, protože dávají větší pozor než ve škole, kde jim podobné informace předává paní učitelka. Navíc jsou akce jak teoretické, tak praktické, takže děti si mohou mnohé situace vyzkoušet názorně na dopravním hřišti.

6 Diskuze

Podle Zumra (2019) mají děti přirozenou potřebu se hýbat a je proto ideální je se sportem seznamovat. Nejlepší je podle něho seznamovat je formou her. To koresponduje s tím, že je s dětmi vhodné jezdit na kole a trénovat dovednosti jinak, například zapojením vhodných aktivit a her. Z dotazníku vyplynulo, že někteří respondenti se účastní programu, který je připravován městskou policií v Hradci Králové, přičemž tento program je také veden převážně hrou, ale i naučnou formou. Tři oslovení dokonce pořádají na škole cyklistický kroužek, který mohou děti navštěvovat.

Šafránek (2000) ve své publikaci zmiňuje, že je potřeba kolo udržovat v pořádku a děti zapojovat do drobných oprav a údržby. Myslím si, že údržba kola a jeho opravy by mohly být náplní případného projektu, či cyklistického kroužku pro děti. Je potřeba, aby si děti uměly poradit, když nastane problémová situace.

Lišková (2005), ale i další autoři uvádějí, že děti do osmnácti let jsou povinny nosit při jízdě helmu. S tím koresponduje i to, že děti si musí přinést svou helmu, když se účastní aktivit na dopravním hřišti, přičemž velká část respondentů uvedla, že dopravní hřiště navštěvují. Je důležité dětem nošení helmy vštěpovat, protože jim může zachránit život.

Kromě helmy je důležitý taky správný výběr kola, což uvádí například Šinkovský (2013), ale i jiní autoři. Na dopravních hřištích dětem většinou půjčují koloběžky, nebo u menších dětí odrážedla, ale kolo si musí každé dítě přivést své. Může to být problematické v případě, kdy ve třídě máme žáka, který nemá tak dobré sociální zázemí jako ostatní. Některé děti své vlastní kolo nemají a rodiče jim ho nemohou koupit, takže se mezi ostatními spolužáky mohou cítit nepříjemně. Toto může být velkou komplikací i při vzniku případného nového projektu, nebo jen při zapojení se do nějakého již existujícího projektu. I když se učitel rozhodne jet na kole například na třídní výlet, nebo na školu v přírodě, je potřeba nejprve zjistit, zda mají všichni žáci možnost si kolo přivést.

Lišková (2005) uvádí, že dítě by kromě jízdy na kole mělo zvládnout i základní pravidla silničního provozu. To souvisí s dopravní výchovou ve školách, která je měla s různými situacemi seznamovat a připravit je tak na nečekané momenty. S tím koresponduje to, že všech 100 % dotázaných uvedlo, že ve školách zařazují Dopravní výchovu. Každý z nich trochu jiným způsobem, ale všichni děti s pravidly silničního provozu seznamují.

V práci jsou popsány projekty jako Biková škola od SkiFanaticu, AllTraining a jejich nabídka pro děti, nebo třeba cyklistický projekt Ride2sCool, který vznikl ve spolupráci s Univerzitou v Olomouci. O všech těchto projektech slyšel vždy alespoň jeden z respondentů. Jeden z oslovených uvedl jako jinou organizaci, kterou zná CykloBendl, což je sportovní klub ve Vysokém Mýtě, který se zaměřuje na cyklistiku.

Z dotazníku také vyplynulo, že velká část respondentů sice děti učí dopravní výchovu, ale pouze teoreticky, bez jakéhokoliv praktického zapojení. Žáci se tak na některých školách s cyklistikou nijak nesetkávají a nemají tedy možnost se zlepšovat v jízdě. Pokud tedy nejezdí na kole ve svém volném čase s rodinou, nebo díky svému zájmu, tak se s cyklistikou téměř nepotkají.

7 Shrnutí

Ve své práci jsem se věnovala cyklistice a dětem. Mapovala jsem projekty, které již existují a jsou spojeny s cyklistikou. Zjišťovala jsem podmínky v okolí Hradce Králové pro vznik nového projektu zaměřeného na cyklistiku u dětí v mladším školním věku a případný zájem pedagogů o zapojení se do něj.

V rámci shrnutí odpovídám na předem stanovené otázky.

Jaký je aktuální stav zařazení cyklistiky na 1.stupeň ZŠ?

Z odpovědí respondentů vyšlo, že z 60 respondentů jich celkem 32 nezařazuje v rámci školy žádné aktivity spojené s cyklistikou. Zbýlých 28 aktivity zařazuje, ale z toho pouze 2 je zapojují opakovaně. V procentech tedy 53 % cyklistiku do výuky nezařazuje a 47 % ano.

Myslím si, že výsledky takto dopadly zejména proto, že učitelé nevědí, jak cyklistiku do škol efektivně zařadit. Pokud by se jim poskytla nějaká ucelená příručka aktivit, které nejsou náročné na organizaci a děti je zvládnou, tak si myslím, že by procenta těch, kteří by aktivity zařazovali, výrazně stoupla.

Také si myslím, že na školách není reálné, aby si všechny děti přivezly na tělesnou výchovu či na třídní akci kolo, protože ne všichni cyklistické kolo vlastní. Nemůžeme proto trvat na tom, aby žáci přišli výhradně s kolem, ale bylo by dobré mít ve škole pár dětských kol na půjčení, případně jim povolit i jiný „dopravní prostředek“, například koloběžku.

Jaké jsou podmínky pro realizaci projektu?

Zjišťovala jsem případný zájem o zapojení cyklistiky do ŠVP či hodin TV. 50 % dotázaných uvedlo, že by měli zájem se dozvědět, jak by se cyklistika dala zapojit do hodin. To je dobré pro případný vznik nového projektu, který by mohl učitele zaujmout právě tím, že by jim poskytl nové možnosti, jak cyklistiku ve škole zařadit. Zároveň ale 50 % není příliš vysoké číslo, takže by bylo dobré při případném vzniku nového projektu zacílit i na ty, kteří odpověděli, že zájem nemají. Myslím si, že dobře zpracovaná reklama by mohla změnit jejich názor.

Další podmínkou pro případnou realizaci je přítomnost dopravního hřiště v okolí školy. Z 60 respondentů 48 % z nich má ve svém okolí dopravní hřiště a navštěvují ho. Dalších 27 % ve svém okolí sice hřiště nemají, ale dojíždějí na něj. Pouze 25 % dotázaných nemá ve svém

okolí dopravní hřiště a ani na něj nedojíždějí. Dohromady tedy 75 % respondentů aktivně navštěvuje dopravní hřiště, což pro případný projekt může být pozitivním znakem.

Zjišťovala jsem také, zda školy pořádají volnočasové aktivity spojené s cyklistikou. Dohromady 52 dotázaných žádnou aktivitu nenabízí. Z toho dva uvedli, že kroužek byl dětem nabídnut, ale nebyl o něj zájem. Dohromady tedy 87 % žádnou aktivitu nenabízí, což může být dobré pro případnou realizaci projektu, zvlášť když 50 % respondentů uvedlo, že by mělo zájem o zapojení do aktivit spojených s cyklistikou.

Zbýlých 8 respondentů uvedlo, že na škole pořádají aktivity spojené s cyklistikou. U tří z nich se jednalo o cyklistický kroužek a u zbylých 5 o jinou aktivitu.

Myslím si, že pokud by byl školám nabídnut projekt, který by organizoval někdo jiný a školy by nemusely samy nic vymýšlet a připravovat, tak by zájem být mohl, protože podmínky škol, které jsem mapovala, jsou příznivé.

Jaké je aktuální povědomí o cyklo projektech a jaké jsou zkušenosti škol?

Největší část dotázaných cyklo projekty nezná, ale rádi by se o nich dozvěděli více. Jedná se o 53 % respondentů. Pro případný vznik nového projektu je výsledek kladný, protože více jak polovina respondentů by měla zájem se o projektu něco dozvědět.

Oproti tomu 35 % dotázaných by nemělo zájem se o projektech dozvědět a ani žádný existující projekt neznají. Tito respondenti nejsou pro vznik budoucího projektu cílovou skupinou a zřejmě by je případné bližší informace moc nezajímaly.

Zbýlých 12 % dotázaných odpovědělo, že už nějaký projekt či více projektů znají. To značí, že o cyklo projekty projevují zájem, takže by je mohly zajímat nové informace.

Dohromady 65 % respondentů má zájem se o cyklo projektech něco dozvědět, či již nějaký cyklo projekt zná a pouze 35 % zájem nejeví.

Takto vysoký zájem značí, že by mohl být zájem se dozvědět informace při případném vzniku nového projektu.

Jaký by byl zájem škol o zapojení do případného projektu?

V současné době jsou do nějakého projektu zapojeni 4 dotázaní, což je 7 % z celého počtu respondentů. Zbýlých 93 % zapojeno do žádného projektu není.

Zájem všech respondentů je přesto docela vysoký. 58 % dotázaných by mělo zájem se o případném novém projektu dozvědět více a třeba se i zapojit. Další 2 % by se zapojila ihned. 28 % si není jistých, zda by se zapojili či ne, ale možnost nevyloučili. Pouhých 12 % zvolilo možnost, že by se určitě nezapojili.

Pro vznik případného projektu je toto číslo příznivé, protože 88 % nevyloučilo možnost, že by se do projektu zapojili. Toto číslo je vysoké a dalo by se s ním dále pracovat a projekt vytvořit.

V současné době v okolí Hradce Králové nejspíš žádný projekt zaměřený na cyklistiku dětí neprobíhá. V případě vzniku nového projektu by tak nebyla vysoká konkurence a školám by se naskytla nová příležitost.

8 Závěry

Ve výzkumné části své práce jsem zmapovala zájem škol o cyklistiku a podmínky pro případnou realizaci nového projektu.

Nejprve bylo cílem mé práce popsat a analyzovat projekty zaměřené na podporu cyklistiky žáků na prvním stupni základních škol, zmapovat podmínky a zájem pro realizaci projektů v Hradci Králové, a také vytvořit inspirační příručku pro výuku cyklodovedností dětí v mladším školním věku.

Spolu s vedoucí práce jsme se ale domluvily na změně, aby práce byla přínosnější a více realizovatelná v současné době, kdy jsou školy zavřené kvůli koronaviru a není tak možná stoprocentní spolupráce.

Novým cílem práce proto bylo zmapovat podmínky a zájem o cyklistiku a rozvoj cyklistických dovedností. Dílčím cílem bylo popsat a analyzovat projekty zaměřené na podporu cyklistiky u žáků prvního stupně základních škol a vypracovat ucelenou nabídku projektů pro školy.

Ke splnění cíle empirické části jsem si stanovila úkoly a nový cíl práce byl splněn v plném rozsahu.

Přínos práce

Teoretickým přínosem práce je přiblížení cyklistiky učitelům, protože cyklistika se ve školách příliš nezapojuje, i když by to bylo možné. V práci jsou představeny možnosti, jak s dětmi na kole jezdit, jaká kola jsou na co vhodná a jaké aktivity můžeme zvolit pro rozvoj cyklistických dovedností. Také jsou zde představeny různé pomůcky a materiály do hodin Dopravní výchovy a případné možnosti, jak v těchto hodinách pracovat. Jsou také představeny existující projekty, které jsou školám i veřejnosti dostupné a popsána jejich náplň práce.

Praktickým přínosem je zmapování terénu pro případný vznik nového cyklistického projektu. Dalším přínosem je vytvoření „letáku“, kde jsou stručně představeny projekty, které již existují a které mohou být školám užitečné.

Z mého pohledu je práce přínosná jak začínajícím učitelům, kteří hledají možnosti, jak mohou s dětmi pracovat, tak i učitelům s dlouholetou praxí, kteří chtějí hodiny tělesné výchovy oživit a zapojit do nich i aktivity spojené s cyklistikou.

Omezení práce

Prvním omezením, se kterým jsem se potýkala byla změna anotace mé práce. Spolu s vedoucí mé práce jsme se rozhodly zaměnit příručku cyklovedností za informativní leták pro školy, který jim přiblíží existující projekty. Tento krok jsme učinily zejména proto, aby výsledek práce byl přínosnější pro dotazované školy, jelikož vzhledem k nepříznivé epidemiologické situaci by nebylo možné příručku ověřit v praxi, takže by se nedalo určit, zda jsou zvolené aktivity opravdu vhodné a realizovatelné.

Největším omezením při zpracování práce bylo oslovování respondentů. Školy jsem vzhledem k nepříznivé epidemiologické situaci nemohla navštívit osobně, ale musela jsem komunikovat pouze elektronicky. Myslím si, že kdyby školy fungovaly v běžném režimu, tak by výsledný počet respondentů byl vyšší. Všechny školy jsem nejprve obvolala a následně potom e-mailem zaslala připravený dotazník. K mému zklamání spousta ředitelů oslovených škol odmítla pomoci, protože nechtěli přidávat učitelům další práci, nebo protože je diplomových prací moc a každý by chtěl posílat dotazník k vyplnění. Naštěstí se ale našli i takoví ředitelé a ředitelky, kteří byli moc ochotní a s posláním dotazníku učitelům neměli žádný problém. Jeden z oslovených mi přiznal, že dotazník učitelům rozešle jen proto, že jsem nepsala e-mail, ale nejprve zavolala.

Dalším omezením během zpracování práce bylo, že nebyly otevřené knihovny, takže shánění vhodných zdrojů bylo zdouhavější. Díky otevřeným online knihovnám se ale vše dalo zvládnout.

Nevyřešené otázky

Nevyřešenou otázkou zůstává, zda by vlastně bylo možné projekt realizovat. Pokud ano, tak jak by vypadal? Pro koho přesně by byl určený? Jak by vše probíhalo? Kdo by do něj byl zapojen? Jaké prostředky by pro realizaci byly potřebné? Jak by se dalo projekt zapojit do škol? Spolupracovalo by se se všemi školami, nebo pouze s vybranými?

Doporučení

Bylo by možné pracovat na vytvoření projektu, který by se školám nabídl. Určitě by bylo zajímavé vytvořit projekt společně s UHK, podobně jako tomu bylo v Olomouci s projektem Ride2sCool. Myslím si, že spolupráce univerzity se školami v Hradci Králové by mohla být úspěšná a oboustranně prospěšná, protože by se mohli zapojit studenti, kteří by o podobnou práci měli zájem, a tak by získali třeba i kredity, ale zároveň by školám byl poskytnut program, který by byl předem zpracovaný a pro učitele nenáročný na přípravu.

V případě, že by se někdo rozhodl projekt rozpracovat, tak by bylo vhodné mapovat mezi dětmi a zjistit, zda je cyklistika zajímavá, nebo nezajímavá, jak často se jí věnují, či na jaké úrovni jsou jejich dovednosti spojené s cyklistikou. V dnešní době děti více času tráví na mobilech nebo u televize, takže by mohlo být podnětné zjištění, kolik z nich si najde čas a chuť a vyrazí na kolo. Zajímavé by také bylo dozvědět se, zda děti na kole jezdí, protože je to baví a samy cyklistiku vyhledávají, nebo zda je do jízdy na kole „nutí“ rodiče. Také by bylo dobré zjistit, kolik procent dětí má své vlastní kolo. V případě, že by děti neměly kolo, tak by to mohla být komplikace pro realizaci projektu.

Další oblast, která by se dala rozpracovat je zapojování cyklistiky do hodin TV, případně jiné možnosti realizace ve školách. Pozoruhodné by mohlo být sepsat nápady na více aktivit, které může učitel použít s dětmi. Já, jakožto budoucí pedagog, bych práci, která by obsahovala praktické rady a nápady určitě ocenila a v praxi ji použila.

Také by bylo možné se zaměřit na cyklistický kroužek, ten vést a vymýšlet nové hry a činnosti, které budou děti bavit. Mohl by tak vzniknout sborník aktivit, které budou originální, zábavné a vyzkoušené v praxi.

Zdroje

ALLTRAINING, (2007-2021). *Tréninkové a rehabilitační centrum*. [online]. O nás. [cit. 20.4.2021]. Dostupné z: <https://www.alltraining.cz/o-nas/treninkove-a-rehabilitacni-centrum/>

ALLTRAINING, (2007-2021). *Cykloškola*. [online]. [cit. 20.4.2021]. Dostupné z: <https://www.alltraining.cz/cykloskola-vojtecha-berana/>

ALLTRAINING, (2007-2021). *Škola cyklistiky*. [online]. Projekty [cit. 20.4.2021]. Dostupné z: <https://www.alltraining.cz/projekty/skola-cyklistiky/>

ALLTRAINING, (2007-2021). *Dětský kroužek*. [online]. Projekty [cit. 20.4.2021]. Dostupné z: <https://www.alltraining.cz/projekty/team-alltraining-cz-detsky-krouzek/>

AMOSEK. *Pexetrio – Znáš dopravní prostředky?* [online]. [cit. 27.5.2021]. Dostupné z: <https://www.amosek.cz/Pexetrio-Znas-dopravni-prostredky-d2376.htm>

AMOSEK. *Hurá na kolo* [online]. [cit. 27.5.2021]. Dostupné z: <https://www.amosek.cz/Hura-na-kolo-d1937.htm>

AMOSEK. *Bezpečně na kole – řidičský průkaz*. [online]. [cit. 27.5.2021]. Dostupné z: <https://www.amosek.cz/Bezpecne-na-kole-Ridicky-prukaz-d2595.htm>

AUTOMAT. *Proč se zapojit do Do práce na kole?* [online]. Do práce na kole. [cit. 26.5.2021]. Dostupné z: <https://www.dopracenakole.cz/proc-se-zapojit>

BESIP. *Dopravní výchova dětí*. [online]. 1. stupeň ZŠ. [cit. 27.5.2021]. Dostupné z: <https://ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Zaci-zakladnich-skol/I-stupen-ZS>

BEZPEČNÉ CESTY. *Materiály pro školy*. [online]. Dopravní výchova. [cit. 27.5.2021]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach>

BEZPEČNÉ CESTY. *Cyklista*. [online]. Dopravní výchova. [cit. 27.5.2021]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/cyklista>

BULL, A., (1996). *Horské kolo. Příprava, základy a technika jízdy*. Bratislava: Timy. ISBN 80-88799-29-5

BROM, Z., (2014). *Dopravní výchova. Učebnice pro 1.-5. ročník základní školy*. Plzeň: Fraus. ISBN 978-80-7489-036-9

CIHLÁŘ, J., et., (1991). *Cyklistika pro každého*. Praha: Olympia. ISBN 80-7033-081-3

DARLING, R., (2012). *OUTDOOR FUN: BICYCLE GAMES*. [online]. KidsActivities, [cit. 25.5.2021]. Dostupné z: <https://kidsactivitiesblog.com/16780/outdoor-fun-bicycle-games/>

DOVALIL, J., (2009). *Výkon a trénink ve sportu*. Praha: Olympia. ISBN 978-80-7376-130-1

GERIG, U., FRISCHKNECHT, T., (2004). *Jezdíme na horském kole*. České Budějovice: KOPP. ISBN 80-7232-227-3

HEINRICHOVÁ, J., et., (2007). *Implementace dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu na ZŠ 1.stupeň*. [online]. Brno: Masarykova Univerzita. CDV. [cit. 4.3.2021]. Dostupné z: <https://www.detivdoprave.cz/file/zs-metodika-dopravni-vychovy-pro-1-stupen-2007/>

HOPE, D., AVIS, R., VORLOVÁ, J., WREFORD, P., (1997). *Horské kolo*. Praha: Svojtka a Vašut. ISBN 80-7180-214-X

HRUBÍŠEK, I., MOTTLOVÁ, O., JACÁK, V., (1992). *Horské kolo od A do Z*. Praha: SNTL. ISBN 80-03-00678-3

KRÁL, L., MAKEŠ, P., (2002). *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press. ISBN 80-7226-815-5

KRIŠTOFOVIČ, J., (2006). *Pohybová příprava dětí*. Praha: Grada. ISBN 80-247-1636-4

KUBEC, V., (2021). *Dopravní hřiště praktická výuka – vidět a být viděn*. [online]. Dopravní výchova, dopravní hřiště. [cit. 26.5.2021]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/ms-a-1-rocnik/d-75532/p1=31486>

KUBEC, V., (2021). *Průkaz chodce*. [online]. Dopravní výchova, dopravní hřiště. [cit. 26.5.2021]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/2-3-rocnik/d-75533/p1=31488>

KUBEC, V., (2021). *Dopravní výchova teorie – chodec, cyklista, pravidla silničního provozu*. [online]. Dopravní výchova, dopravní hřiště. [cit. 26.5.2021]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/3-5-rocnik/d-75531/p1=31487>

- KUBEC, V., (2021). *Dopravní výchova – pravidla silničního provozu – praktická část*. [online]. Dopravní výchova, dopravní hřiště. [cit. 26.5.2021]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/4-5-rocnik/d-75534/p1=31489>
- KUBEC, V., (2021). *Průkaz cyklisty*. [online]. Dopravní výchova, dopravní hřiště. [cit. 26.5.2021]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/4-5-rocnik/d-75535/p1=31490>
- KUBEC, V., (2021). *Mladý motorista*. [online]. Dopravní výchova, dopravní hřiště. [cit. 26.5.2021]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/9-rocnik/d-75536/p1=31491>
- LANDA, P., LIŠKOVÁ, J., (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada. ISBN 80-247-0726-8
- LANDA, P., (2005). *Cyklistika*. Praha: Grada. ISBN 80-247-0725-X
- LANGMEIER, J., KREJČÍKOVÁ, D., (2006). *Vývojová psychologie*. 2.vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-1284
- LIŠKOVÁ, J. (2005). *Kolo a děti*. Praha: Grada. ISBN 80-247-1134-6.
- MACHÁČKOVÁ, K. (2015). *Analýza faktorů ovlivňujících aktivní transport žáků v projektu Ride2sCool*. Olomouc: Fakulta tělesné kultury, Univerzita Palackého. [Diplomová práce]
- MŠMT, (2017). *Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání*. [online]. Praha: NÚV. [cit. 4.3.2021]. Dostupné z: <http://www.nuv.cz/file/4986/>
- NOVOTNÁ, L., HŘÍCHOVÁ, M., MIŇHOVÁ, J., (2004). *Vývojová psychologie*. Plzeň: Západočeská univerzita. ISBN 80-7043-281-0
- PEHLE, T., (2008). *Cyklistika. Lexikon: typy kol, výbava a technologie, výlety*. Čestlice: Rebo. ISBN 978-80-7234-858-9
- PERIČ, T., ed.,(2012). *Sportovní příprava dětí. Nové aktualizované vydání*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4218-2
- RICHARDS, B., (1999). *Horské kolo*. Havlíčkův brod: Fragment. ISBN 80-7200-246-5
- ŘEHÁK, M. *CYKLOTOUR KOLÍN Seriál cyklistických akcí pro děti a jejich rodiče*. [online] Cyklotour Kolín. [cit. 26.5.2021]. Dostupné z: <http://www.cyklotourkolin.cz/o-projektu/>

- SCHNOHR P., et. (2010) [online]. *Intensity versus duration of cycling, impact on all-cause and coronary heart disease mortality: the Copenhagen City Heart Study*. [cit. 17.6.2021]. Dostupné z: <https://academic.oup.com/eurjpc/article/19/1/73/5928280?login=true>
- SIDWELLS, CH., (2004). *Velká kniha o cyklistice*. Praha: Slovart. ISBN 80-7209-585-4
- SKIFANATIC [online]. *O nás*. [cit. 20.3.2021]. Dostupné z: <https://www.skifanatic.cz/o>
- SKIFANATIC [online]. *Pro školy*. [cit. 20.3.2021]. Dostupné z: <https://www.skifanatic.cz/pro-skoly>
- SOULEK, I., MARTINEK, K., (2000). *Cyklistika*. Praha: Grada. ISBN 80-7169-951-9
- STOJAN, M., (2008). *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD. ISBN 978-80-7392-078-4
- STOLIČNÝ, P., (2013). *Nové pohádky o dopravních značkách*. Praha: Fortuna Libry. ISBN 978-80-7321-686-3
- ŠAFRÁNEK, J., (2000). *Kolo pro děti a jejich rodiče*. Praha: Portál. ISBN 80-7178-438-9
- ŠINKOVSKÝ, R., et., (2013). *S dětmi na kole*. Praha: V-PRESS. ISBN 978-80-904232-2-0
- ŠRŮTKOVÁ, H., et., (1979). *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže - metodická příručka pro školy a výchovné zařízení 1. a 2.cyklu*. Praha: SPN.
- TOMÁNEK, F., (1928). *Cyklistika*. Praha: Federace proletářské tělovýchovy.
- THOROVÁ, K., (2015). *Vývojová psychologie. Proměny lidské psychiky od početí po smrt*. Praha: Portál. ISBN: 978-80-262-0714-6
- TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI, (2010–2020). *Pracovní listy*. [online]. Markétina dopravní výchova. [cit. 27.5.2021]. Dostupné z: <https://www.dopravni vychova.cz/stranky/98/pracovni-listy.html#sheet202>
- VÁGNEROVÁ, M., (1999). *Vývojová psychologie*. Praha: Karolinum. ISBN 80-7184-803-4
- WREN, C., (2021). *15 Fun & Easy Biking Activities for Summer*. [online]. Places to bike, [cit. 25.5.2021]. Dostupné z: <https://www.twowheelingtots.com/15-biking-activities-for-summer/>

ZÁCHRANNÝ KRUH. *Pracovní listy a sešity*. [online]. [cit. 27.5.2021]. Dostupné z: <https://www.zachranny-kruh.cz/pracovni-materialy.html>

ZUMR, Tomáš., (2019). *Kondiční příprava dětí a mládeže*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-2065-9

ŽIŽKOVÁ, P., (2016). *Dopravní výchova s Tondou a Barunkou*. Praha: Fragment. ISBN 978-80-253-2706-7

ŽIŽKOVÁ, P., (2017). *Dopravní výchova pro 3. a 4. ročník ZŠ*. Praha: Fragment. ISBN 978-80-253-3102-6

Seznam obrázků a použité zdroje

Obr. 1 Zdroj: LIŠKOVÁ, J. (2005). *Kolo a děti*. Praha: Grada. ISBN 80-247-1134-6. Str. 30.

Obr. 2 Zdroj: vlastní. Autor fotografie: Veronika Málková.

Obr. 3 Zdroj: vlastní. Autor fotografie: Veronika Málková.

Obr. 4 Zdroj: vlastní. Autor fotografie: Veronika Málková.

Obr. 5 Zdroj: https://www.amosek.cz/fotky9716/fotos/_vyr_23761980000101.jpg

Obr. 6 Zdroj: https://www.amosek.cz/fotky9716/fotos/_vyr_2595A1815_1.jpg

Obr. 7 Zdroj: https://www.amosek.cz/fotky9716/fotos/_vyr_193702148_1.jpg

Seznam grafů

Graf č. 1 Cykloaktivity a cyklovýlety ve školách

Graf č. 2 Dopravní hřiště

Graf č. 3 Volnočasové aktivity zaměřené na cyklistiku

Graf č. 4 Znalost projektů a organizací

Graf č. 5 Zapojení do projektů

Graf č. 6 Případný zájem o zapojení se do projektu

Seznam příloh

Příloha A. Dotazník pro učitele škol

Příloha B. Informační leták s ucelenou nabídkou projektů pro školy

Přílohy

A) Dotazník pro učitele škol

Odkaz: <https://www.surveio.com/survey/d/A0R6S8D3F4R1T7P8A>

1. Typ ZŠ dle zřizovatele

- a) Státní základní škola
- b) Soukromá základní škola
- c) Církevní základní škola

2. Typ školy dle ŠVP

- a) Běžná základní škola
- b) Církevní základní škola
- c) Montessori základní škola
- d) Waldorfská základní škola
- e) Jazyková základní škola
- f) Sportovní základní škola
- g) Základní škola speciální
- h) Jiné

3. Kolik tříd má Vaše škola?

4. Jaký je orientační počet dětí ve třídě?

5. Máte do ŠVP / hodin TV zařazeny cyklovýlety / cykloaktivity?

- a) Ne, nemáme do ŠVP, ani hodin TV zařazeny cyklovýlety, ani jiné cykloaktivity
- b) Ano, máme do ŠVP zařazeny cyklovýlety jednorázově
- c) Ano, máme do ŠVP zařazeny jiné cykloaktivity příležitostně
- d) Ano, máme do hodin TV zařazeny cyklovýlety opakovaně
- e) Ano, máme do hodin TV zařazeny jiné cykloaktivity opakovaně
- f) Ano, ale s jinou realizací

6. Zajímali by Vás možnosti, jak zapojit cyklistiku do ŠVP / hodin TV?

- a) Ano
- b) Ne

7. Zabývá se Vaše škola dopravní výchovou? Pokud ano, jakým způsobem?

- a) Ano
- b) Ne

8. Máte ve svém okolí dopravní hřiště? Pokud ano, navštěvujete ho se třídou?

- a) Dopravní hřiště v okolí nemáme
- b) Dopravní hřiště v okolí máme, ale nenavštěvujeme ho
- c) Dopravní hřiště v okolí máme a navštěvujeme ho
- d) Dopravní hřiště v okolí nemáme, za touto možností dojíždíme
- e) Jiná odpověď

9. Pořádáte pro děti volnočasové aktivity (např. volnočasový kroužek) zaměřené na cyklistiku?

- a) Ne, nepořádáme
- b) Ano, pořádáme volnočasový kroužek zaměřený na cyklistiku
- c) Ne, kroužek byl nabídnut, ale nebyl o něj zájem
- d) Ne, ale chystáme se cyklistiku nově nabízet
- e) Ano, pořádáme jinou volnočasovou aktivitu

10. Znáte SkiFanatic, AllTraining, Ride2sCool, či jiné organizace zabývající se cyklistikou? Pokud ano, vyberte které. Pokud ne, měli byste zájem o získání více informací?

- a) Zním všechny
- b) Zním SkiFanatic
- c) Zním AllTraining
- d) Zním Ride2sCool
- e) Neznám žádnou z výše uvedených a nemám zájem se o nich dozvědět více
- f) Neznám žádnou z výše uvedených, ale mám zájem je poznat
- g) Zním jinou organizace

11. Jste zapojeni do cyklistického projektu? Pokud ano, do jakého?

- a) Ne
- b) Ano

12. Pokud by byl vytvořen nový cyklistický projekt se zaměřením na děti prvního stupně, měli byste zájem se do něj zapojit?

- a) Ano, měli bychom zájem se dozvědět více informací
- b) Ano, zapojili bychom se ihned
- c) Ne, nezapojili bychom se
- d) Nevím

B) Informační leták s ucelenou nabídkou projektů pro školy

Projekty zaměřené na cyklistiku pro děti

SkiFanatic

Je to outdoorová organizace, která pro školy nabízí spousty aktivit, jako cyklokurzy, školy v přírodě a mnoho dalších možností. Nově připravují i bikovou školu.

Odkaz: <https://www.skifanatic.cz/>

AllTraining

Jedná se o tréninkové a rehabilitační centrum, které nabízí pro děti Školu cyklistiky, kdy děti vyrazí na tří nebo sedmidenní kemp, nebo také Cyklistický kroužek, který je určen dětem od osmi do čtrnácti let.

Odkaz: <https://www.alltraining.cz/>

Cyklotour Kolín

Jedná se o seriál cyklistických akcí pro děti a mládež do šestnácti let a pro jejich rodiče. Děti se mohou zapojit do soutěžních her a do vyjížďky, která je pro ně připravena.

Odkaz: <http://www.cyklotourkolin.cz/>



Do práce na kole

Tento projekt není určen primárně dětem, ale nikde není uvedeno, že by se do něj nemohly zapojit. Cyklisté zaznamenávají všechny své cesty do práce, v případě dětí do školy anebo jen vyjížďky a vycházky ve svém volném čase. Akce probíhá v měsíci květnu a přihlašovat se je možné od začátku února do konce dubna.

Odkaz: <https://www.dopracenakole.cz/>

Městská policie HK

Městská policie v Hradci Králové pořádá pro školy různé besedy a akce zaměřené na dopravní výchovu. Školy se mohou přihlásit a akce se zúčastnit. Děti zde mimo jiné mohou získat např. Průkaz cyklisty.

Odkaz: <https://www.hradeckralove.org/9-rocnik/d-75536/p1=314>

