



Cyklistika dětí ve věku 10-12 let v Mnichově Hradišti

Bakalářská práce

Studijní program:

B7401 Tělesná výchova a sport

Studijní obor:

Rekreologie

Autor práce:

Filip Razák

Vedoucí práce:

Mgr. Radim Antoš

Katedra tělesné výchovy a sportu





Zadání bakalářské práce

Cyklistika dětí ve věku 10-12 let v Mnichově Hradišti

Jméno a příjmení: **Filip Razák**
Osobní číslo: P19000427
Studijní program: B7401 Tělesná výchova a sport
Studijní obor: Rekreologie
Zadávací katedra: Katedra tělesné výchovy a sportu
Akademický rok: **2020/2021**

Zásady pro vypracování:

Shrnout poznatky o jízdě na kolech a vývoji jízdních kol.

Zpracovat specifika vývoje dětí ve věku 10–12 let.

Na základě anketního šetření zjistit údaje o používání jízdních kol u dětí ve věku 10–12 let na vybraných školách v Mnichově Hradišti.

Ze zjištěných údajů vypracovat doporučení pro zlepšení využití kol u dětí ve věku 10–12 let v Mnichově Hradišti.

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy:
Forma zpracování práce:
Jazyk práce:

elektronická
Čeština



Seznam odborné literatury:

- GERIG, U., FRISCHKNECHT, T., 2004. *Jezdíme na horském kole*. 1. vyd. České Budějovice: Kopp. ISBN 80-7232-227-3.
- HRUBÍŠEK, I., 2002. *Horské kolo od A do Z*. 5. aktual. vyd. Praha: Sobotáles. ISBN 80-85920-86-7.
- KONOPKA, P., 2007. *Cyklistika: Rádce pro výstroj, techniku, trénink, výživu, závody a medicínu*. Jablonec nad Nisou: Jana Hájková. ISBN 978-80-254-0258-0.
- MAKEŠ, P., KRÁL, I., 2002. *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press. ISBN 80-7226-815-5.
- MAREŠOVÁ, P., 2012. *Rekreační cyklistika a její rozvoj pro posílení cestovního ruchu v regionu severovýchodní Čechy* [online]. Praha. [cit. 2021-06-04]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/z6nwmf/>.
Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.
- SEKERA, J., VOJTĚCHOVSKÝ, O., 2008. *Cyklistika: průvodce tréninkem*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2911-4.
- SIDWELLS, CH., 2004. *Velká kniha o cyklistice*. Praha: Slovart. ISBN 80-7209-585-4.
- ŠAFRÁNEK, J., 2002. *Kolo pro děti i jejich rodiče*. Praha: Portál. ISBN 80-7178-439-9.
- ŠIMŮNEK, J., 2011. *Vliv cyklistiky na vybrané somatické charakteristiky*. Olomouc. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Fakulta tělesné kultury.

Vedoucí práce:

Mgr. Radim Antoš
Katedra tělesné výchovy a sportu

Datum zadání práce:

30. června 2021

Předpokládaný termín odevzdání: 30. června 2022

L.S.

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan

doc. PaedDr. Aleš Suchomel, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 7. července 2021

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má bakalářská práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

14. července 2022

Filip Razák

Poděkování

Tímto bych chtěl poděkovat především vedoucímu práce Mgr. Radimovi Antošovi za jeho odborné rady a přístup při vedení mé bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat Mgr. Soně Razákové a Mgr. Evě Hajzlerové za to, že mi umožnily provést anketní šetření na jejich školách. Děkuji také své rodině za jejich podporu během celé doby mého studia.

Anotace

Cílem bakalářské práce je vypracování doporučení pro zlepšení využití kol v Mnichově Hradišti u dětí ve věku 10-12 let. V teoretické části jsou shrnuty teoretické poznatky o jízdním kole a jeho vývoji a zmapování a popis Mnichova Hradiště a jeho okolí. Pro děti ve věku 10-12 let jsou v práci zpracována specifika vývoje. Na vybraných školách v Mnichově Hradišti bylo provedeno anketní šetření týkající se cyklistiky. Šetření se zúčastnilo celkem 220 žáků ze základní školy Sokolovská a základní školy Švermova. Zjištěné údaje ukázaly, že většina dětí má vlastní jízdní kola a chtějí je aktivně využívat i pro dopravu do školy. Z bakalářské práce vzešlo doporučení pro zlepšení využití jízdních kol. V doporučení jsou zpracované oblasti: zvýšení návštěvnosti dopravního hřiště, vytvoření cykloulíc a cyklostezek, zřízení úschovny nebo stojanů na jízdní kola, vytvoření bazaru nevyužitých kol a zavedení pohybové aktivity „do školy na kole“.

Klíčová slova

cyklistika, mladší školní věk, starší školní věk, jízdní kolo, Mnichovo Hradiště

Abstract

The aim of the bachelor's thesis is to make recommendations for improving the use of bicycles for children aged 10-12 years in Mnichovo Hradiště. The theoretical part presents theoretical knowledge about the bicycle and its development, as well as the mapping and description of Mnichovo Hradiště and surrounding of the city. There are specifics of development for children aged 10-12 years. In two different schools was conducted survey about cycling. A total of 220 pupils from Sokolovská primary school and Švermova primary school was participated in the questionnaire. The detected data showed that most of children have their own bicycles and want to actively use them for transport to school. The bachelor thesis resulted in a recommendation for improving the use of bicycles. The recommendation includes the areas of increasing attendance at the traffic playground, the creation of cycle lanes and cycle paths, the establishment of a storage room or bicycle racks, the creation of a bazaar for unused bicycles and the introduction of the exercise activity "to school by bicycle".

Keywords

cycling, younger school age, older school age, bicycle, Mnichovo Hradiště

Obsah

Seznam obrázků	11
Seznam tabulek	12
Seznam grafů	13
Seznam zkratek	14
Úvod.....	15
1 Cíl práce.....	16
2 Cyklistika.....	17
3 Historie	17
3.1 Počátky cyklistiky ve světě	17
3.2 Počátky cyklistiky a cykloturistiky u nás.....	18
4 Infrastruktura pro cyklisty	19
5 Typy jízdnicích kol.....	20
5.1.1 Horská kola	20
5.1.2 Silniční kola	20
5.1.3 Treková kola	21
5.1.4 BMX	21
5.1.5 Dětská kola	21
6 Pozice cyklisty na jízdnicím kole	22
6.1 Správný posed	23
6.2 Velikost rámu	24
6.3 Poloha řídítek a sedla	24
6.3.1 Nastavení sedla	25
6.3.2 Nastavení řídítek	26
6.4 Poloha pedálů	27
7 Údržba a oprava kola.....	27
8 Povinná výbava kola.....	29
9 Cyklistika dětí.....	30
9.1 Postup při výuce dítěte	31
10 Věková charakteristika	32
10.1 Mladší školní věk	33
10.1.1 Fyzický vývoj	33
10.1.2 Psychický vývoj.....	34
10.1.3 Sociální vývoj	34
10.2 Starší školní věk	34

10.2.4	Fyzický vývoj	35
10.2.5	Psychický vývoj.....	35
10.2.6	Sociální vývoj	36
10.3	Volný čas dětí a mládeže.....	36
10.3.7	Pohybové aktivity	37
10.3.8	Sportovní aktivity	37
11	Vzdělávací program základních škol	38
11.1	Jízda na kole na základních školách z hlediska výuky	38
11.2	BESIP	38
12	Mnichovo Hradiště	40
12.1.1	Plán rozvoje sportu v Mnichově Hradišti do roku 2030.....	41
12.1.2	Český ráj	44
12.1.3	Sdílená kola.....	45
13	Metodologie	46
13.1	Výzkumný soubor	46
13.2	Metoda získávání dat.....	47
13.3	Organizace výzkumu.....	48
13.4	Analýza dat.....	48
14	Výsledky	48
14.1.1	Otázka č. 1 – „Máš jízdní kolo?“	49
14.1.2	Otázka č. 2 – „Umíš jezdit na jízdním kole?“	49
14.1.3	Otázka č. 3. – „Na jakém typu kola jezdíš?“	50
14.1.4	Otázka č. 4 – „Jak často na jízdním kole jezdíš (v období od jara do podzimu)?“	50
14.1.5	Otázka č. 5 – „Důvod využití jízdního kola?“	52
14.1.6	Otázka č. 6 – „Jezdíš společně s rodiči, kamarády nebo sám?“	53
14.1.7	Otázka č. 7 – „Pokud jezdíš na jízdním kole v Mnichově Hradišti, cítíš se bezpečně?“	53
14.1.8	Otázka č. 8 – „Používáš při jízdě na jízdním kole bezpečnostní prvky (např. chrániče / helma)?“	54
14.1.9	Otázka č. 9 – „Navštěvuješ skate park v Mnichově Hradišti?“	55
14.1.10	Otázka č. 10 – „Navštěvuješ dopravní hřiště v Mnichově Hradišti?“	55
14.1.11	Otázka č. 11 – „Kdyby si mohl/a dojíždět do školy na jízdním kole, jezdil/a bys?“	56
14.1.12	Otázka č. 12 – „Chtěl/a bys jízdní kolo?“	57
14.1.13	Otázka č. 13 – „Jaké jízdní kolo bys chtěl/a?“	57

14.1.14	Otázka č. 14 – „Používal bys při jízdě na jízdním kole bezpečnostní prvky (helma / chrániče / rukavice)?“	58
15	Doporučení pro zlepšení využití kol	59
15.1.1	Zvýšení návštěvnosti dopravního hřiště	59
15.1.2	Dohlížení při příjezdu žáků do škol	59
15.1.3	Vytvoření cykloulíc	60
15.1.4	Zřízení cyklostezek	61
15.1.5	Ježdění učitelů do škol	61
15.1.6	Zřízení úschovny nebo stojanů na kola.....	61
15.1.7	Vytvoření bazaru nevyužitých kol	62
15.1.8	Zavedení pohybové aktivity „do školy na kole“	62
16	Závěr	64
	Seznam použitých zdrojů.....	66
	Seznam příloh	69

Seznam obrázků

Obrázek 1: Důležité tělesné míry pro správné seřízení posedu	23
Obrázek 2: Posedy tří jezdců různého somatotypu.....	25
Obrázek 3: Nastavení výšky sedla	26
Obrázek 4: Předozadní nastavení sedla	26
Obrázek 5: Nastavení úhlů při sklonu trupu pro optimální pozici jezdce na kole.....	27
Obrázek 6: Momentální stav skate parku v Mnichově Hradišti	42
Obrázek 7: Dopravní hřiště v Mnichově Hradišti.....	43
Obrázek 8: Dopravní hřiště v Mnichově Hradišti.....	43
Obrázek 9: Budova s uloženými koly na dopravním hřišti v Mnichově Hradišti	44
Obrázek 10: Stanice a sdílené kolo v Mnichově Hradišti.....	46

Seznam tabulek

Tabulka 1: Výběr kola podle výšky dítěte	22
Tabulka 2: Doporučená velikost rámu vzhledem k výšce jezdce	24
Tabulka 3: Počet žáků v ZŠ Sokolovská a ZŠ Švermova	47
Tabulka 4: Vyjádření v % kolik dětí vlastní jízdní kolo z celkového počtu	49
Tabulka 5: Vyjádření v % kolik dětí vlastní jízdní kolo podle pohlaví	49
Tabulka 6: Vyjádření v % kolik dětí umí jezdit na jízdním kole.....	49

Seznam grafů

Graf 1: Na jakém typu kola nejčastěji děti jezdí.....	50
Graf 2: Jak často na kole jezdí děti ze ZŠ Sokolovská a ZŠ Švermova	50
Graf 3: Jak často jezdí děti dle pohlaví.....	51
Graf 4: Důvod využití kola	52
Graf 5: S kým na kole žáci jezdí.....	53
Graf 6: Jak se žáci cítí při pohybu na kole v Mnichově Hradišti.....	53
Graf 7: Použití bezpečnostních prvků.....	54
Graf 8: Využití skate parku v Mnichově Hradišti.....	55
Graf 9: Využití dopravního hřiště v Mnichově Hradišti	55
Graf 10: Procenta žáků, kteří by chtěli dojíždět do školy na jízdním kole.....	56
Graf 11: Žáci, kteří by chtěli kolo.....	57
Graf 12: O jaké jízdní kolo by měli děti zájem.....	57
Graf 13: Zda by děti používali bezpečnostní prvky	58
Graf 14: Následky rychlosti vozidla při srážce.....	60

Seznam zkratek

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

BMX – Bicycle motocross

MTB – Mountain bike

QR – Quick Response

RVP – Rámcový vzdělávací program

Úvod

Pod pojmem cyklistika si každý z nás představí jízdu na jízdním kole. V současné době se jízda na kole stává stále populárnější ať již z hlediska zdravotně orientované zdatnosti nebo z hlediska ekologického zatížení naší planety. Jízdní kolo můžou lidé využívat jako dopravní prostředek nebo jako prostředek ke sportovní činnosti. Cyklistice se věnuje velká část populace napříč věkem, pohlavím nebo sociálním postavením.

Pocházím z Mnichova Hradiště a rodiče mě na kole učili jezdit již v útlém věku, poté se se semnou vydávali na krátké i vícedenní výlety a budovali u mě vztah ke sportu a k cyklistice. Později jsem začal jezdit na kole sám a cyklistika je stále mým velkým koníčkem. Pomohla mi i s rehabilitací po operaci kolene.

Díky studiu rekreologie jsem si mohl vyzkoušet mnoho dalších sportovních aktivit včetně mé oblíbené cyklistiky. Velkým přínosem studia pro mě byla možnost práce s dětmi téměř všech věkových kategorií. Během svého studia jsem pracoval 3 roky jako vedoucí oddělení cyklistiky v jednom z největších sportovních obchodů v České republice – Decathlon. Díky tomu si troufám tvrdit, že obliba cyklistiky roste a stále více lidí má o ní zájem.

Z těchto výše uvedených důvodů mě napadlo téma bakalářské práce o možnostech využití kola u dětí ve věku 10-12 let v Mnichově Hradišti.

1 Cíl práce

Cíl:

- Vypracování doporučení pro zlepšení využití kol u dětí ve věku 10-12 let v Mnichově Hradišti

Dílčí úkoly:

- Shrnutí teoretických poznatků o jízdě na kole a vývoji jízdních kol
- Popis Mnichova Hradiště a jeho okolí
- Zpracování specifík vývoje dětí ve věku 10-12 let
- Provést anketní šetření na vybraných základních školách v Mnichově Hradišti u dětí ve věku 10-12 let a zpracovat vyhodnocení ankety
- Vypracování doporučení pro zlepšení využití kol u dětí ve věku 10-12 let v Mnichově Hradišti

2 Cyklistika

Cyklistiku můžeme charakterizovat jako jízdu na jízdním kole. K jeho rozpohybování slouží lidská síla, konkrétněji síla dolních končetin. Souhra několika komponentů, ze kterých se jízdní kolo skládá, provádí rotaci zadního kola a tím i samotný pohyb vpřed. Přední kolo má především funkci zatačení a udržování správného směru. Postupem času se jízdní kolo vyvíjelo a zdokonalovalo, zlepšovaly se jeho jízdní vlastnosti a také materiály, ze kterých se jízdní kola vyráběla a vyrábí.

Cyklistika je v této době velice rozmanitým odvětvím. Můžeme ho dělit jak na amatérskou, tak profesionální úroveň, podle zaměření na rekreační a závodní nebo pouze jako dopravní prostředek. Kolo plní důležitou roli ve zlepšování dopravní situace ve městech a jeho využívání jako dopravního prostředku je bezesporu ekologicky nezávadné oproti motorovým prostředkům. Cyklistika má pozitivní vliv na zdravotně orientovanou zdatnost, a i díky tomu se stále více budují nové cyklotrasy, stezky pro cyklisty a dopravní hřiště, aby byl pohyb na jízdním kole pro jezdce co nejbezpečnější.

3 Historie

3.1 Počátky cyklistiky ve světě

Historické počátky kola sahají až do roku 1818, kdy si nechal patentovat Karl Fiedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn své říditelné kolo neboli „drezínu“, které se uvádělo do pohybu během. Jízdní kolo složené z dřevěného rámu s pevným kolem vzadu se dávalo do pohybu odražením od země a inspirovalo tak řadu dalších podobných strojů, které se nazývaly „kostitřasy“. (Konopka, 2007)

Roku 1861 připevnil Francouz Pierre Michaux pedály a kliky k přednímu kolu a vznikl tak stroj s názvem velociped. O sedm let později se v Parc de St-Cloud konal první závod těchto velocipedů. O další rok později, konkrétně 7. listopadu 1869, se konal další závod z Paříže do Rouenu, zajímavostí toho závodu je, že se koná dodnes. Konkurenčním bojem o rychlejší a lepší velociped došlo k vývoji většího předního kola a malého zadního. Jezdec seděl nad velkým předním kolem a dolními končetinami roztáčel kliky upevněné na středu předního kola. Díky velikosti předního kola bylo samotné kolo velmi nestabilní a jakákoliv nerovnost způsobila pád a řadu zranění. Další nevýhodou velkého předního kola bylo, že jeho rychlost se odvíjela také od délky dolních

končetin jezdce. Tento problém a značný počet zranění vedl k vývoji kola Rover. Změnou bylo zmenšení předního kola z 1,2-1,5 metru na 76 centimetrů v průměru. Tento vynález uvedl na trh Angličan John Kemp Starley v roce 1888. (Sidwells, 2004)

Na začátku 20. století, v roce 1903 uspořádal redaktor závod kolem Francie, aby udělal reklamu svému časopisu, který psal o silničních závodech po celé Evropě. Závod byl dlouhý 2428 kilometrů a byl historicky prvním závodem světoznámé Tour de France. (Sidwells, 2004)

Ve 20. a 30. letech 20. století se udála řada velkých věcí z pohledu cyklistiky. V roce 1911 zkonstruoval Joanny Panel první měnič převodů a deset let po něm založil Shozaburo Shumano v Japonsku světoznámou firmu na výrobu komponentů kol. Díky vylepšování komponentů a samotného jízdního kola se stávalo dostupnější pro všechny vrstvy veřejnosti a získávalo tak na popularitě po celém světě, což vedlo ke vzniku mnoha odvětvím cyklistiky. (Makeš, 2002)

3.2 Počátky cyklistiky a cykloturistiky u nás

Cyklistika má v Česku velice dlouhou historii, dokonce je Český svaz cyklistiky nejstarším sportovním svazem u nás, založen byl v listopadu, roku 1883 v Brejkově restauraci v Praze. Předchůdcem Českého svazu cyklistiky byl nejstarší sportovní organizace v našich zemích, a to Česká ústřední jednota velocipedistů. (Český svaz cyklistiky, 2020)

Historie české cyklistiky je protkána mnoha úspěchy, ať již pořadatelskými nebo soutěžními. Z pořadatelského hlediska jsou to například světový šampionát na silnici a dráze v Praze a Brně, určitě bychom neměli zapomínat na mistrovství světa v cyklokrosu v Praze, Mladé Boleslavi a Táboře. V neposlední řadě také Závod míru. (Český svaz cyklistiky, 2020)

Pokud bychom měli vyjmenovat některé soutěžní úspěchy napříč cyklistickými disciplínami, povedlo se našim sportovcům získat celkem 79 medailí ze světových šampionátů a 8 olympijských medailí, přičemž Jiřimi Dalerovi, Antonu Tkáčovi a Jaroslavu Kulhavému se povedlo obsadit příčku nejvyšší. Dále se do světové historie kolové zapsali tučným písmem bratři Jan a Jindřich Pospíšilovi, kteří získali dvacet světových titulů mistrů světa. Nakonec bychom také měli zmínit Jiřího Ježka,

paralympijského zlatého medailistu, který získal 6 zlatých paralympijských medailí a je dokonce nejúspěšnějším paralympijským medailistou všech dob. (Český svaz cyklistiky)

Cykloturistika u nás začala být populární především s rozšířením horských a trekingových kol jako volnočasová aktivita i proto, že se cykloturistice může jedinec věnovat samostatně nebo s celou rodinou, zůstává však spjat s přírodou a dokáže překonat větší vzdálenosti než při klasické turistice. Závisí pouze na jezdcovi, zda se bude pohybovat v rozmezí několika kilometrů, až po desítky nebo stovky kilometrů. Narůstající množství tras pro cyklisty napomáhá stále větší popularitě cykloturistiky u nás. (Ondráček, 2006)

V této době existuje již řada skvěle zpracovaných orientačních map nebo dokonce aplikací, ve kterých je zpracováno mnoho památek, kempů nebo koupališť. Zkrátka všeho, co by člověk potřeboval v jakémkoliv případě. (Soulek, 2000)

4 Infrastruktura pro cyklisty

S postupným rozvojem cyklistiky a cykloturistiky je nutné rozvíjet také cyklistickou infrastrukturu, tak, aby splňovala nároky všech cyklistů. V České republice mohou cyklisté využívat k pohybu značené cyklotrasy nebo cyklostezky. Postupný rozvoj je důležitý také z hlediska bezpečnosti. (Marešová, 2012)

Definice **cyklostezky** je „*pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena.*“ Mohou ji však využívat jak lidé na kolečkových bruslích, koloběžkách, lyžích či chodci. (Marešová, 2012, s. 21)

Druhou možnou cestou je **cyklotrasa**, která je definována jako „*dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena dopravními značkami pro cyklisty.*“ (Marešová, 2012, s. 21)

5 Typy jízdnicích kol

Od dob velocipedů, kdy se na jednom kole zdolávaly všechny možné cesty a povrchy, se toho mnoho změnilo. Pokud se podíváme na trh s jízdnicími koly nyní, najdeme různé kategorie, podle kterých můžeme jízdnicí kola rozdělovat, níže si ukážeme jednoduché rozdělení typů kol.

Pohlaví

- Dětská kola
- Kola pro ženy
- Kola pro muže

Typu

- Dětská kola
- Horská kola
- Silniční kola
- Treková kola
- BMX

5.1.1 Horská kola

Horská kola jsou již na první pohled odlišná od kol silničních. Vyznačují se širším pláštěm s hrubým vzorkem, který pomáhá jezdcům zdolávat náročnější a techničtější terén. Dalším na první pohled viditelným komponentem je odpružená vidlice, která je společně s velmi účinnými brzdami nezbytnou součástí tohoto typu kol. Postupným vývojem a zaměřením na různé jízdnicí způsoby se horská kola začala dělit na kola na cross country a sjezdová kola. (Hrubíšek, 1999)

5.1.2 Silniční kola

Díky svému rámu, nízké hmotnosti, úzkým a hladkým pláštům je silniční kolo ideální variantou pro překonávání velmi dlouhých vzdáleností na silnicích. Stavba kola umožňuje jezdcům zaujmout ideální aerodynamickou pozici, díky které může jezdec dosahovat vysokých rychlostí. (Gerig, 2004)

Závody na silničních kolech se nejčastěji jezdí, jak už název napovídá, na silnici. Vzdálenosti závodů se pohybují v rozmezí od 50-200 km, ale můžeme se setkat i se závody na více než 200 km. Na celém světě se jezdí závody na jeden nebo i více dní, tzv. etapové závody, mezi ty nejznámější můžeme zařadit Tour de France či Giro d'Italia. (Šimůnek, 2011)

5.1.3 Treková kola

Trekové kolo je odvozené od kol horkých. Jeho odlišností je především větší průměr kol, které umožňuje jezdcům pohodlněji překonávat delší vzdálenosti. Pláště u tohoto typu kol jsou užší než u horských kol, ale stále se na nich nachází hrubý vzorek. Kolo je díky většímu rozchodu a velikosti rámu hůře ovladatelné, ale je ideálnější variantou na pohyb v terénu i na silnici a zejména na výše zmíněné delší výlety. (Gerig, 2004)

5.1.4 BMX

BMX kola jsou stavěná speciálně na provádění triků při závodech, soutěžích nebo pouze pro zábavu. U tohoto typu kola se setkáme s gyroskopickým hlavovým složením, které umožňuje jezdcům otočit řídítka a přední kolo o 360 stupňů, aniž by se brzdová lanka zamotala. Kola jsou opatřena tzv. „pegy“, díky kterým může jezdec předvádět „grindy“, během kterých jezdec vyskočí na zábradlí a sklouzne se po něm. Svým tvarem je kolo menší, díky tomu lépe ovladatelné. BMX kolo je konstruováno tak, aby vydrželo pády a otřesy, které kolo nezničí. (Sidwells, 2004)

5.1.5 Dětská kola

Stejně jako je na trhu několik typů kol, setkáme se zde také s nepřeberným množstvím výrobců, kteří se zabývají prodejem kol pro děti. Z důvodů rychlého růstu dětí, se většina výrobců snaží tlačit ceny co nejnižší, aby se nákup kola dotkl rodinného rozpočtu co nejméně. Tento fakt, má za následek sestavení jízdního kola z levných a těžkých materiálů, které mohou dítě dovést do nepříjemných situací a může i to být následkem oddálení vztahu k cyklistice.

Vzorem pro univerzální dětská kola je kolo horské. Váha kol, i když se jedná o kola pro děti, dosahuje vyšší hmotnosti, přibližně 10–15 kg a komponenty, kterými se stroj

osazuje, vycházejí z komponentů dospělých. Ty nejsou vždy přizpůsobené dětské síle a velikosti a děti s nimi mohou mít problémy. Samozřejmě, že najdeme i kola, která jsou přímo navržena a sestrojena pro děti, ty jsou však v jiné cenové kategorii. (Gerig, 2004)

Dětská kola se dělí podle průměru kol, tzv. palců. Vše závisí na výšce dítěte, podle tohoto parametru bychom měli volit správnou velikost kola, jak odpovídá velikost dítěte velikosti kola ukazuje tabulka 1.

Velikosti dětských kol

Výška dítěte (cm)	Průměr kola (palec)
90-105	10-12
105-120	14-16
120-140	20
140-155	24

Tabulka 1: Výběr kola podle výšky dítěte

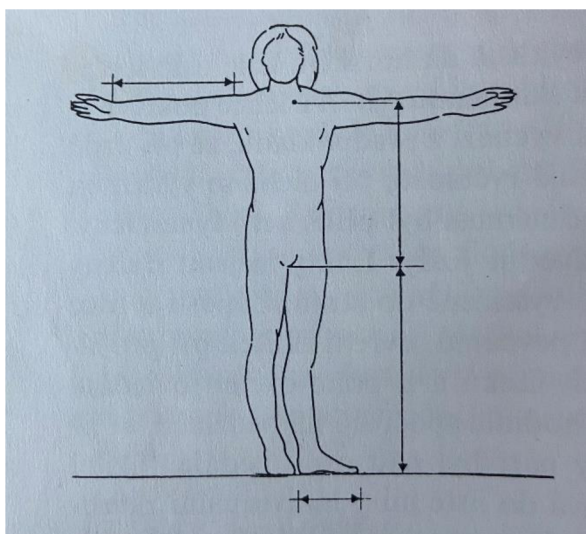
zdroj: Šafránek, 2000, str. 28

6 Pozice cyklisty na jízdním kole

Pro pohodlnou a přirozenou jízdu na kole je důležité udržovat správnou polohu těla. Cyklista v optimální pozici drží trub v přirozené poloze, s dopředu skloněnou a uvolněnou páteří a lehce pokrčenými pažemi držící řídítka. Čím je poloha těla vzpřímenější, tím je méně aerodynamická a zvyšuje se tak odpor vzduchu a snižuje se rychlost, kterou se na kole můžeme pohybovat. Lokty nemusí mít jezdec přesně v linii těla, ale většinou jsou vystrčené mírně do stran. Zápěstí a ruce nejsou křečovité, ale uvolněné a připravené k pevnému uchopení řídítek při přejíždění nerovností nebo úseků se zvýšeným nebezpečím a k pohodlnému ovládní brzd a přehazování převodů. Chodidla leží na pedálech buď běžných, nebo nášlapných tak, aby poloha nártu byla nad osou pedálu. Pozice těla při jízdě na kole je však značně individuální. Polohy se mohou lišit podle typu jízdního kola. (Hrubíšek, 1999)

6.1 Správný posed

Správná poloha (někdy označovaná jako posaz nebo posez) se hlavně u dětí neustále mění především z důvodu měnících se proporcí těla. U dospělých je to snazší, protože ti už svoje proporce tolik nemění. Správný posed je však nutno najít, a proto s ním souvisí mnoho pokusů a omylů. Optimální posed kromě pohodlí musí umožňovat efektivní přenos vynaložených sil do pedálů kola. Se volbou správného posedu také úzce souvisí i možnost správného dýchání. Poseď je daný vzájemnou polohou styčných míst jezdce a kola – sedla, řídicích a pedálů. Na správném posedu závisí jízdní poloha a velikost únavy při šlapání. Pro získání vyhovujícího posedu je nezbytný výběr ideální velikosti rámu jízdního kola podle proporcí těla jezdce a na něm správné nastavení výšky řídicích a sedla. Tělesné míry, které jsou nejdůležitější pro správné seřízení posedu, jsou na obrázku č. 1. U horských a jim podobných kol je většinou posed vzpřímenější se širším úchopem řídicích než u kol silničních. U horských kol je normální, že si jezdec upravuje výšku sedla a častěji přenáší hmotnost těla pro snadnější zdolávání nerovného terénu. Mění svou polohu na sedle, posouvá se dopředu a dozadu, naklání trub vpřed a vzad a mění tlak na paže podle potřeby, aby omezil vibrace vznikající při volném držení. I proto je při pozici cyklisty na horském kole značná benevolence k odchylkám od všeobecně stanovených zásad. Poloha rukou na řídicích horského kola je poměrně stála, pouze pokud jsou řídicí opatřeny tzv. rohy, nemůže cyklista položit ruce jinak. Na rozdíl od kol silničních, které jsou vybaveny tzv. berany a jezdec má větší prostor pro změnu polohy rukou. (Hrubíšek, 1999)



Obrázek 1: Důležité tělesné míry pro správné seřízení posedu

Zdroj: (Hrubíšek, 1999, s. 220)

6.2 Velikost rámu

Pro správný posed je základním předpokladem výběr správné velikosti rámu. Bylo by chybou říct, že pro různé typy kol platí stejné velikosti rámu. Všeobecným doporučením je, že rám silničního kola by měl být přibližně o 5-10 cm větší než rám u horského kola při stejné výšce jezdce, jak nám ukazuje tabulka č. 1. (Hrubíšek, 1999)

Výška postavy jezdce (cm)	Velikost rámu (cm)	
	Silniční kolo	Horské kolo
160–165	51–53	42-47
166-170	53-55	44-49
171-175	55-57	46-51
176-180	57-59	48-53
181-185	59-61	50-55
186-190	61-63	52-57

Tabulka 2: Doporučená velikost rámu vzhledem k výšce jezdce

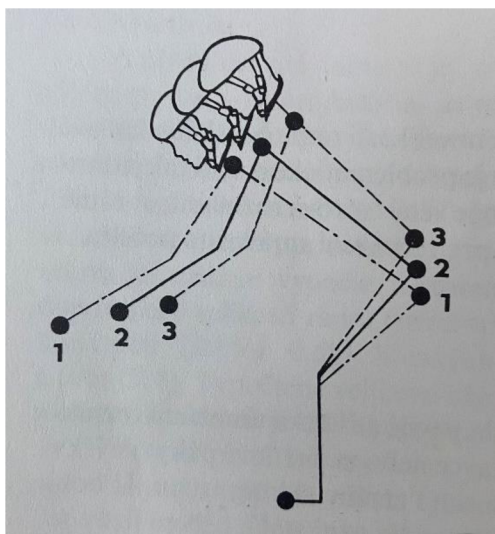
Zdroj: (Hrubíšek, 1999, s. 221)

6.3 Poloha řídítek a sedla

Opět je rozdíl mezi nastavení řídítek a sedla u silničního a horského kola. U silničního kola je sedlo nastaveno pevně a řídítka umožňují jezdci různé způsoby úchyty, jak v držení do šířky (u představce nebo za brzdové páky), tak do výšky (horní nebo spodní část oblouku) a tím jezdec mění skol trupu při jízdě. Čím je trub níže rámu, tím je poloha více aerodynamická. U horského kola je situace kolem řídítek a sedla opačná. Během jízdy se může výška sedla měnit, řídítka však jezdec drží pouze jedním způsobem. Brzdové páky a řazení převodů má tak vždy blízko dosahu prstů.

Pro správné nastavení sedla a řídítek jsou nejdůležitější délky končetin. Ty závisí na typu postavy tzv. somatotypu. Podle toho se poté individuálně upravuje nastavení, jak sedla, tak řídítek. Na obrázku č. 2 je posed tří cyklistů stejné výšky, ale rozdílných somatotypů. (Hrubíšek, 1999)

1. Krátké nohy, dlouhý trub, dlouhé paže
2. Proporce jsou vyvážené
3. Dlouhé nohy, krátký trub, krátké paže

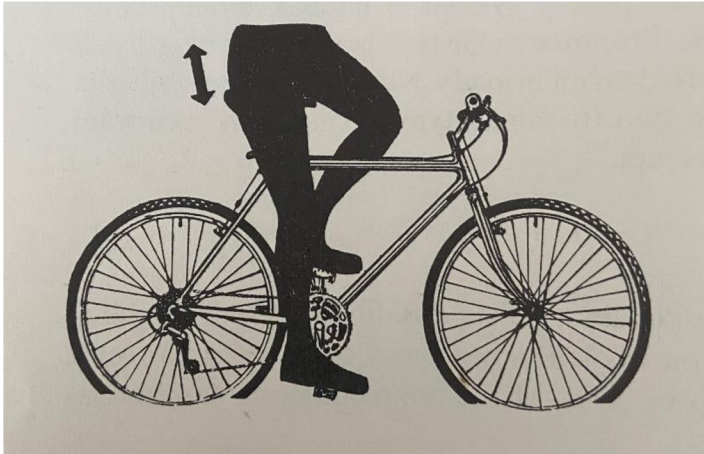


Obrázek 2: Posedy tří jezdců různého somatotypu

Zdroj: (Hrubíšek, 1999, s. 224)

6.3.1 Nastavení sedla

Sedlo by mělo být umístěno tak vysoko, aby jezdec dosáhl chodidlem na pedál a měl nohu lehce pokrčenou v koleni bez vychýlení v bocích a tak, že je pedál nejnižší v poloze (obr. 3.) Nastavení sedla je stejné u horského i silničního kola. Pokrčená noha dokáže vytvářet větší svalovou práci než noha napnutá. Sedlu, kromě polohy nahoru a dolů, můžeme nastavit také sklon a předozadní směr. Sklon sedla je opět velice individuální záležitostí. Připouští se všechny možné varianty jak vodorovná poloha, tak mírný sklon nahoru či dolů. U horských kol se nejčastěji setkáme se sklonem mírně dolů, tento sklon dokáže zmírnit přenášení otřesů z rámu kola na tělo jezdce. Nastavením sedla příliš dopředu či dozadu ovlivňujeme hlavně samotné šlapání (obr. 4). (Hrubíšek, 1999)



Obrázek 3: Nastavení výšky sedla

Zdroj: (Hrubíšek, 1999, s. 224)



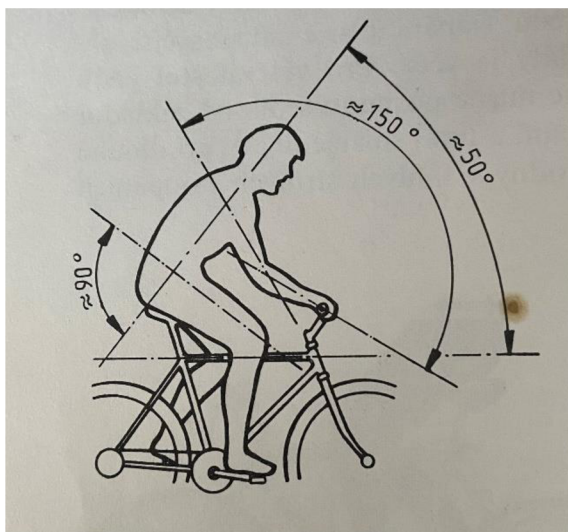
Obrázek 4: Předozadní nastavení sedla

Zdroj: (Hrubíšek, 1999, s. 225)

6.3.2 Nastavení řídítek

Výška řídítek je závislá na výšce a délce představce. Výšku představce je možné upravovat zasouváním nebo vysouváním do hlavové trubky rámu. Vyložení představce nelze měnit ani jinak upravovat. Výška řídítek se nastavuje tak, aby vrchní plocha řídítek byla o 2-5 cm níže, než je horní plocha sedla v horizontální poloze, jehož výška je již přednastavena na jízdu po rovině. Řídítka můžeme samozřejmě položit i níže, což je charakteristické spíše pro MTB kola a výše nastavená řídítka zvyšují komfort jízdy.

Vzdálenost řídítek od sedla závisí na vyložení představce a hlavní roli pro ni hraje délka horních končetin a trupu. Měla by odpovídat sklonu trupu při lehce pokrčených pažích (přibližně 150°) k vodorovné rovině zhruba 50° (obr. 5). Větší sklon dopředu není pro jezdce tak pohodlný, podporuje však zvýšení výkonosti nohou. (Hrubíšek, 1999)



Obrázek 5: Nastavení úhlů při sklonu trupu pro optimální pozici jezdce na kole

Zdroj: (Hrubíšek, 1999, s. 226)

6.4 Poloha pedálů

Posledním místem dotyku cyklisty s kolem jsou pedály. Jejich polohu můžeme ovlivnit pouze délkou klik. Délku klik určuje především délka nohou. U horských kol se používají většinou kliky delší než u kol silničních. U horských kol se však ustálila univerzální délka klik na 175 mm. (Hrubíšek, 1999)

7 Údržba a oprava kola

Stejně jako je tomu u všech strojů, i kolo se může porouchat. Předcházet tomu můžeme však pravidelnou údržbou, kontrolou stavu a čištěním kola. Tyto procesy nám mohou počet oprav razantně snížit. Opravy, které jsou na kole nutné provádět, můžeme zvládnout sami, nebo můžeme dát kolo do specializovaného servisu, kde provedou opravu za nás. Pozor si však musíme dávat na kvalitu servisů, jejichž množství se zvyšuje a kvalita je samozřejmě různá. Do jednoduchých oprav a údržby je možné zapojit i děti, které tím vedeme k vážení si věcí, pravidelné péči a technické zručnosti. (Šafránek, 2000)

Rychlou kontrolu bychom měli provést před každou jízdou. Jedná se o soubor kroků, které předejdou nepříjemnému zjištění mimo domov.

Než vyjedeme, měli bychom zkontrolovat nahuštění pneumatik zmáčknutím shora. Neměli bychom kolo promáčknout palcem do hloubky, ale pouze na povrchu. Málo

nahuštěná pneumatika lépe tlumí nárazy, ale zároveň se také snadněji prorazí o kámen nebo ostrý předmět. Na boku pneumatik je vyražené doporučené nahuštění, kterého bychom se měli držet. (Šafránek, 2000)

Brzdy jsou základním bezpečnostním prvkem, proto je důležité je před každou jízdou zkontrolovat. Brzdy kontrolujeme tahem za páky tak, aby zabíraly včas. Brzdová páka se nesmí dotýkat řídítek a brzdové špalky musí doléhat přesně na ráfky kola. (Šafránek, 2000)

Nakonec kontrolujeme dostatečné utažení upevňovacích matic nebo rychloupínacího mechanismu. Ten slouží k jednoduchému způsobu, a to jak vyjmout kolo z vidlice bez nutnosti použití klíče. Páku mechanismu neutahujeme maximální silou, ale s citem a proti směru jízdy. Kontrolujeme také správné usazení mechanismu uchycení, ten musí celou plochou padnout na koncovky vidlice.

Podle Šafránka (2000) bychom měli provádět větší měsíční kontroly nebo kontroly před delší jízdou. Tato kontrola by se měla týkat větších součástí, které jsou dobře viditelné. Na první pohled je dobré zkontrolovat spoje trubek, které nalezneme na rámu, vidlici, představci a řídítkách. Další částí jsou ložiska a kontrola jejich vůle, pneumatiky, u kterých nás zajímá kvalita a stav dezénů a boků. Pro správné fungování kola je nutné zkontrolovat ráfky, jejich vycentrování a místa, kde doléhají špalky brzd. Dále také paprsky, lanka a bovdeny především jejich pevnost a neporušenost. Poté se přesuneme na kontrolu správného utažení sedla, představce a řídítek.

U kol střední a vyšší třídy se můžeme setkat s hlavovým složením AHEAD.

Vynechat bychom neměli brzdy, kde provedeme dotažení upevňovacích šroubů a správný chod brzdové páky. U špalíkových brzd kontrolujeme opotřebení špalíku, v případě velkého opotřebení je třeba špalíky vyměnit. Následuje přehazovačka, přesmykač, s citem dotáhneme šrouby upevňující převodníky a poté opotřebení řetězu.

Nakonec kliky a pedály, které dotahujeme s citem v klíce, tak aby při nesprávné manipulaci nedošlo ke znehodnocení závitu na klíce.

Jednou do roka bychom měli kolo podrobit důkladné kontrole a rozebrat ho úplně, vyměnit vadné a použitím opotřeбенé součástky a vyměnit je za nové. Kolo bychom měli ošetřit vhodnými prostředky a uložit ho do suchého prostředí nejlépe tak, aby nestálo na pneumatikách. (Šafránek, 2000)

8 Povinná výbava kola

Stejně jako motorová vozidla (např.: auta, motorky) mají definovanou povinnou výbavu, je tomu tak i u kol nemotorových. Povinnou výbavou by mělo disponovat každé jízdní kolo hlavně pro bezpečný a viditelný pohyb cyklisty na pozemní komunikaci. Tuto povinnost ukládá vyhláška č. 341/2014 Sb.

Podle zákona musí být kolo vybavené:

- Dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami (přední a zadní brzda)
- Přední odrazkou bílé barvy
- Zadní odrazkou červené barvy
- Na pedálech kola vybavené oranžovými odrazkami z obou stran
- Minimálně v jednom z výpletu kol oranžové nebo reflexní odrazky

Pokud se cyklista rozhodne vyjet za snížené viditelnosti, musíme do povinné výbavy přidat ještě několik dalších prvků.

- Přední bílé světlo nebo bílá blikáčka
- Zadní červené světlo nebo červená blikáčka
- Zdroj energie pro účinné svícení alespoň hodinu a půl

Helma

Helma sice nepatří mezi povinnou výbavu dospělých, pouze pro děti do 15 let. Ty mají povinnost helmu používat, ale rozhodně nám dokáže zachránit život stejně jako povinné prvky, které by na kole neměly chybět. V posledních letech prošly helmy řadou inovací a dnes se setkáme s neuvěřitelnou nabídkou všech možných stylů nebo barev a každý si vybere, co mu nejlépe sedí. Dobrá helma je nezbytností, kterou by měl používat každý jezdec, který na jízdní kolo nasedne. Správná helma dokáže náraz utlumit svým rozpadnutím a rozbitím. Proto je nutné po jakémkoliv velkém nárazu helmu vyměnit. (Sidwells, 2004)

9 Cyklistika dětí

Dítě si budu vztah k cyklistice již od útlého věku. Kolo je pro dítě prostředníkem nových zážitků, pocitů a objevů, které díky kolu zažívá. Čím lépe se dítě na kole pohybuje, tím více testuje své vlastní hranice. Dítěti ve věku 2-4 roky, kdy už může probíhat období učení se jízdě na kole, je dobré určit bezpečný prostor, ukázat mu, kde končí bezpečné hranice a také kde se nachází místa, kde si může dítě ublížit. (Sekera, 2008) uvádí, že existují dva směry, kterými můžeme na dítě působit.

Prvním je raná specializace, během které dítě tvrdým tréninkem dostaneme na špičkovou úroveň, bude ve svých věkových kategoriích úspěšné a nebude mít konkurenci. To většinou skončí velmi krátkou vrcholovou kariérou a následně drastickým poklesem výkonosti. Tento náročný směr bohužel končí zdravotními problémy vzhledem k jednostrannému přetížení velkých svalových skupin a ochabování ostatních. Tvrdým tréninkem dochází k nerovnoměrnému vývoji kosterního svalstva, což může vést až k patologickým poškozením.

Druhým směrem je respektování individuálního vývoje dětí. Sportovní trénink by měl mít za cíl především budování kvalitních základů pro budoucí výkonnost nejen v cyklistice. Nespecifický trénink mládeže s velkým podílem her by měl být základem všech sportovních odvětví a následně specifický trénink by měl být postupný tak, aby dítěti umožňoval především radost z pohybu. Správné zatížení dítě je však úkol především jeho trenéra nebo rodičů, kteří dokážou kvůli svému nepřiměřenému tlaku a netrpělivosti dítěti sport také znepríjemnit. (Sekera, 2008)

Dětský věk do 10 let, je věkem tzv. „konkretismu“. Děti ještě nedokážou rozeznat v rychlosti např.: kde je pravá a levá, a proto se špatně rozhodují. Dospělí musí používat správné výrazy tak, aby i dítě porozumělo všemu, co po něm dospělí požaduje. Další chybou, kterou se dospělí při učení dopouštějí, je vytváření atmosféry, při které dětem jejich chyby vyčítají a děti tak deprimují. V takové situaci je lepší s dítětem z kola sestoupit, situaci vysvětlit, popřípadě situaci řešit jako chodci.

Dle statistik, je věková skupina dětí v rozmezí 6-14 let nejnáchylnější na vážné úrazy na kole. Koncem tohoto období, které je obdobím puberty, roste nebezpečí úrazu z důvodu snížení pudu sebezáchovy i v době, kdy se dítě dostane do nebezpečné situace. Příliš velké sebevědomí a snaha o osamostatnění mohou vést k nebezpečnému řízení kola a následným úrazům. Ne však každá negativní nebo bolestivá zkušenost je špatná. Vlastní zkušenost je pro děti nenahraditelnou lekcí do budoucího života, je ale třeba zajistit

takové podmínky, aby úrazy byly co nejmenší. Proto je nutné jít dětem již od raného dětství příkladem, nošení helmy by mělo být samozřejmostí. Dále můžeme u dětí využít ochranných prvků jako jsou rukavice na dlaně a chrániče na lokty a kolena. (Šafránek, 2000)

9.1 Postup při výuce dítěte

Výuku jízdy na kole můžeme začít v době, kdy dítě jistě chodí. Věk dítěte se v té době pohybuje kolem 2 let. Začátek nácviku dítě provádí na čtyřkolovém odrážedle na rovince. Postupně může dítě přecházet v jízdu na mírném svahu, kde se naučí zatáčet, vyzkouší si rychlejší jízdu a jízdu se zvednutýma nohama. Poté můžeme dítěti pořídit dvoukolové odrážedlo nebo kolo s odmontovanými klikami, podmínkou však je, že dítě musí dosáhnout nohama na zem.

Následuje nácvik šlapání, které se nejlépe učí na tříkolce. Opěrná kolečka jsou krokem zpět a ve většině případů oddalují samostatnou jízdu. Celý proces učení by měl být řízený dítětem, nikoliv rodičem. Je důležité ho do ničeho nenutit a netlačit na přehnaně rychlý přechod z jednoho stroje na druhý. Dospělý by měl v tuto chvíli především zajistit dobré podmínky pro učení a kontrolu nastavení výšky sedla, která by měla být o něco níže, než by měl mít jedinec, který jízdu již bez problémů zvládá.

Pokud učíme jízdu na kole děti staršího věku, musí stejně jako ty mladší vždy dosáhnout chodily na zem pro jejich pocit bezpečí. Učení jízdy na kole dětí ve starším věku probíhá rychleji a děti si jízdu na kole osvojují svižněji.

Jedním z nejdůležitějších prvků na kole jsou brzdy, pokud chceme, aby se dítě zlepšovalo a podnikalo delší jízdu, je nutné mít brzdy kvalitní. Problémem dětských kol je množství neuzpůsobených brzd pro velikost a sílu dětských rukou. Pokud se má dítě pustit do větších a prudších klesání, je nutné mít brzdy, které zaručí bezpečnou jízdu. U dětí je řešením protišlapací brzda, která se nachází v torpédu zadního kola a umožňuje tak dítěti použít jeho větší sílu nohou.

Dětské kolo by mělo být dobře viditelné. Váha kola by měla být uzpůsobena věku a výšce dítěte tak, aby bylo pro dítě co nejsnáze ovladatelné. Poloha těla při jízdě na kole by měla být pro dítě pohodlná, přirozená a v mírném předklonu. Jízdu velmi usnadňuje také správné nastavení výšky řídítek. Ideální výška je v úrovni pasu dítěte sedícího na jízdním kole. (Šafránek, 2000)

Cyklistika je jedním z mála sportů, kterému se mohou věnovat rodiče společně s dětmi tak, že z toho mají oba jedinci radost. Rozdílů v tom, jak je možné se cyklistice společně věnovat je mnoho, záleží především na technických a ekonomických podmínkách rodiny. V dnešní době existuje mnoho možností, jak dítě vzít na rodinný výlet již od útlého věku. Pokud je dítě opravdu malé, většinou do 10 měsíců, můžeme pro jeho převoz použít přívěsný vozík. Vozíky jsou však relativně finančně náročné a většina rodin tuto možnost jízdy nevyužívá. Kolem prvního roku života dítě již dokáže udržet hlavu zpříma a můžeme ho vozit v sedačce na kole. Dospělí může s dítětem lépe komunikovat a jízda je pro něj více záživná. Tyto výhody stojí však naproti nevýhodě horší ovladatelnosti kola, díky které roste riziko nehody.

Pokud je dítě kolem 3. roku života už schopné samostatné jízdy, můžeme mu připravit program výletu, který vzhledem k jeho schopnostem zvládne.

Čím je dítě starší a zkušenější, můžeme výlety prodlužovat a zvyšovat jejich náročnost. Při jízdě do kopce může zkušený a zdatný cyklista pomoci dítěti tlačení nebo tažením. Možností je ještě použít závěsné kolo, které však dítě nerozvíjí v samostatnosti.

Nejlepším možným řešením je snažit se dítě naučit jezdit na vlastním kole i za cenu vlastního dočasného omezení. Pokud se již s dítětem pohybujeme po pozemní komunikaci, měl by jet jeden dospělý před ním a druhý za ním, pokud není možné toto pravidlo dodržet, měl by jet dospělí vzadu a usměrňovat jízdu. (Šafránek, 2000)

10 Věková charakteristika

Věk 10-12 let je přelomem mezi mladším školním věkem a starším školním věkem, podle kterých charakterizujeme děti na základních školách. Dále se toto rozhraní pojmenovává jako zlatý věk motoriky. Během těchto období jedinec prochází mnoha změnami – fyzickými, psychickými a sociálními. Všechny tyto faktory ovlivňují jeho osobnost a také jeho budoucí vývoj. (Vágnerová, 2002)

Můžeme se setkat také s názvem období středního dětství, které se dále dělí na rané střední dětství a pozdní střední dětství. Rané střední dětství je období od šesti do devíti let a pozdní od deseti do jedenácti, popřípadě dvanácti let. Pozdní období můžeme také znát pod názvem prepubescence. Během středního dětství prochází dítě důležitou vývojovou fází, ve které se setkává s mnoha úkoly. Na dítě působí mnoho vlivů, které ovlivňuje jeho postoje a formuluje vlastní sebepojetí. (Thorová, 2015)

10.1 Mladší školní věk

Mladší školní věk charakterizujeme období mezi 6.–11. rokem dítěte. Tento věk je spojován s nástupem do prvních tříd základních škol. Ve třídách si jedinci navazují nová přátelství a vztahy a setkávají se s pravidelným režimem, během kterého musí svoje soustředění věnovat konkrétním věcem, které po nich učitel požaduje. Během tohoto období jsou největším vzorem rodiče, učitelé, vedoucí kroužků nebo trenéři. (Vágnerová, 2002)

Toto období je ideální dobou pro rozvoj rychlostních a koordinačních schopností spojených s vysokou flexibilitou a pohyblivostí, na druhou stranu není vhodné děti zatěžovat rozvojem vytrvalostních a silových schopností. Typicky se u dětí setkáváme s pozvolným a rovnoměrným nárůstem tělesné hmotnosti a výšky, stejně tak osifikací kostí, která probíhá pozvolna. Pro dítě je velkým pokrokem vstup do školy, který můžeme přirovnat ke vstupu do společnosti. Najednou se dítěti rozšiřuje množství lidí, se kterými přichází do kontaktu, vytváří nové kontakty a vznikají nové autority v podobě učitelů, vychovatelů nebo trenérů. Dítě musí najednou věnovat čas školním povinnostem a nemá již tolik času na hraní. Nicméně pro správný vývoj dítěte je hra stále velmi důležitá. (Jansa, 2018)

Dětem se zlepšuje paměť a jejich nácvik nových pohybových dovedností probíhá nejlépe nápodobou. Koncentrace a soustředění u jedinců mladšího školního věku není na vysoké úrovni, a proto je dětí nutné zaujmout něčím novým, zajímavým a pestrým. (Dovalil, 2002)

10.1.1 Fyzický vývoj

Během období mladšího školního věku dochází k plynulému vývoji, který se zrychluje až ke konci tohoto období. U dětí se zlepšuje především hrubá a jemná motorika. Tělesné pohyby jsou rychlejší, svalová síla větší a zlepšuje se také koordinace celého těla. Během této etapy roste zájem o pohybové hry a výkony, ve kterých záleží na obratnosti, vytrvalosti a síle. Na dětskou mysl mají kromě věku vliv také vnější podmínky. Dále záleží, zda je dítě pozitivně podporováno a povzbuzováno, nebo příliš usměrňováno a potlačováno kvůli strachu z jeho zranění. (Langmeier, 2006)

10.1.2 Psychický vývoj

U dětí mladšího školního věku nejprve převládá naivní realismus, která je závislý na informacích od autorit (trenéři, učitelé, vychovatelé), později se jedinec stává kritičtějším a podle toho nazýváme realismus kritický. Dítě má touhou po nových věcech, snaží se pochopit fungování světa.

U dítěte můžeme vidět znaky zvýšené pozornosti a vytrvalosti než u mladších dětí. Díky nabitým zkušenostem roste úroveň slovní zásoby, zlepšuje se vyjadřovací schopnost a tím i složitost vět. Dítě začíná chápat věci v souvislostech a dokáže si zapamatovat více informací s rozvojem paměti, která se stává stabilnější. (Langmeier, 2006)

10.1.3 Sociální vývoj

Jak již bylo uvedeno, mladší školní věk je období od šesti až sedmi let, kdy dítěti začíná povinná školní docházka, do jedenácti až dvanácti let, kdy se u dětí objevují první známky pohlavního dospívání. Pro dítě jsou významné autority, kterými nemusí být pouze rodiče, ale také učitelé a spolužáci. Děti se snaží napodobovat jejich chování.

K sociálním interakcím dochází především ve skupině vrstevníků. Již v tomto věku můžeme na dětském chování pozorovat vůdčí osobnosti a osobnosti, které se nechají raději vést. V tomto období je již na vysoké úrovni seberegulace, díky které dokáže jedinec vyjádřit nebo naopak potlačit své pocity, dokáže také s jistotou rozlišit, co je špatné a co je správné. Dítě reaguje nejlépe na konkrétní pokyny a hodnoty, ty abstraktní bude dokázat identifikovat až v následujícím vývojovém stupni.

S kognitivním vývojem souvisí vývoj morální jednání a vědomí. Úroveň morálky se mění přibližně kolem sedmi až osmi let a stává se autonomní. V předchozím období byla morálka utvářena především příkazy z jejich okolí. Později se mění a dítě už začíná mít svůj vlastní názor. (Langmeier, 2006)

10.2 Starší školní věk

Po mladším školním věku následuje starší školní věk, nazývaný též pubescence, který je v rozmezí 11–15 let. Toto období je charakteristické nástupem puberty, díky které dochází v těle dospívajících v relativně krátké době k velkým hormonálním a růstovým změnám – nárůst hmotnosti a výšky. Tyto změny vedou k nekoordinovaným a disharmonickým pohybům. Dále během puberty dochází k počátkům

objevování sekundárních pohlavních znaků. Často vídaným jevem jsou velké rozdíly mezi jedinci stejného věku, které se srovnávají na konci staršího školního věku nebo až v období postpubescence.

Dítě se v tomto věku osamostatňuje, což vede i k vytváření svých názorů a jejich projevům, a proto je důležité formulovat v jedinci správný vztah ke sportu. Relativně klesá zájem o autority a začíná převládat vliv sociální skupiny a kolektivu, ve kterém se dítě nachází. Jeho snahou je zapadnout do společnosti a snaží se o to, aby byl chápán jako její plnohodnotný člen.

Z hlediska sportu dochází k nárůstu výkonnosti, která je však působením hormonů značně nevyrovnaná. (Dovalil, 2002)

V období staršího školního věku dítě zdokonaluje nabitě dovednosti a dochází k selekci oblastí, o které se dítě zajímá. Jedinec se snaží o to vynikat ve všem, co dělá, jak ve školních aktivitách, tak v těch mimoškolních. Častá je zvýšená soutěživost mezi dětmi, a hlavně chlapci s oblibou poměřují velikost svých fyzických sil. Výsledky, jichž dosahují, odráží jejich sebedůvěru a jistotu v sebe sama. Proto je velmi důležité pracovat s psychikou dítěte v pozitivním smyslu, a i přes neúspěch dítě motivovat pozitivně, aby docházelo k jeho zlepšování. (Kučera, 2011)

10.2.4 Fyzický vývoj

V etapě staršího školního věku dochází k nejznatelnějším tělesným změnám. Nadále probíhá zlepšení jemné a hrubé motoriky. Dochází ke zlepšení nervosvalové koordinace a tím i ke zlepšení provedení pohybů. Sport již dítě nedělá pouze pro zábavu a hru, ale jako uvědomělou cílevědomou činnost. (Perič, 2004)

V častých případech může docházet k narušení koordinace z důvodu nečekaného zrychlení růstu. Ve sportovních aktivitách se děti věnují specifickému tréninku. Kromě dovednostního tréninku děti připravujeme i po taktické stránce. (Vágnerová, 2005)

10.2.5 Psychický vývoj

Období pubescence znamená období značné psychické lability. Dochází k ní z důvodu hormonálních změn, které v těle jedince probíhají. Změna se projevuje především v sociálních vztazích a týká se také uvažování. Pocity, které se u dětí projevují,

jsou podrážděnost, přecitlivělost a rychlé změny nálad, což je také spojeno s kolísáním důvěry v sebe sama. (Vágnerová, 2010)

Pro jedince v období toho života bývá velice důležitá podpora od svého okolí, v začátcích to zpravidla bývá rodina, postupem času přechází pozornost na okruh lidí ze sociální skupiny, ve které se jedinec pohybuje, se kterými sdílí své negativní a pozitivní pocity. Pro mladého člověka je velice důležité ovládnout své emoční a citové projevy, což mu umožní dosáhnout emoční zralosti. (Vágnerová, 2005)

10.2.6 Sociální vývoj

Období povinné školní docházky je období, během které se dítě postupem času odpoutává od rodičů a začíná se osamostatňovat. Roky strávené ve školních lavicích ovlivní vývoj dítěte i jeho osobnost.

Velice důležité je navazování dlouhodobých i krátkodobých vztahů. Dítě má potřebu cítit podporu a porozumění od svých vrstevníků a občas se již cítí na úrovni dospělého. Každý jedinec hraje svou sociální roli ve společnosti, jeho role se mohou během vývoje měnit a tím i jeho postavení ve skupině. Kooperace s vrstevníky dává dítěti určitou citovou jistotu, která pomáhá dospívajícímu toto labilní období lépe zvládat. U dětí dochází k porovnávání, soutěžení a vzhledem k individuálnímu průběhu puberty se často stává, že slabší a méně vyspělí jedinci zůstávají na okraji společnosti. (Vágnerová, 2005)

10.3 Volný čas dětí a mládeže

Volný čas pro žáka základní školy znamená dobu, kterou tráví mimo školu. Jedná se o čas, během kterého se může věnovat různým dalším činnostem a aktivitám, které ho baví. Je velmi důležité, aby je rodiče vedli od začátku správným směrem a umožnili dítěti sportovní aktivitu, která pro ně bude zábavná, pestrá a bude se jí chtít dítě věnovat samo. (Pávková, 2002)

Výběr dítěti silně ovlivňuje působení rodiny, kamarádů a školy. Většina dětí se ve svém volném čase věnuje nějakému koníčku. Ne však ve všech případech je aktivita vybrána pro formování osobnosti dítěte, ale pouze pro vyplnění času, což si rodiče leckdy neuvědomují. Aktivity jsou většinou také vybírány podle socioekonomické situace rodiny, a i proto se dítě ne vždy věnuje tomu, co ho baví nebo na co má vrozený talent.

Jak bylo již uvedeno, na dítě má vliv také škola. Ve škole děti získávají hlavně znalosti, kolikrát ne tak důležité jako sociální a pohybové dovednosti, které jsou k životu důležitější než množství nabitých informací. Zde přichází řada na mimoškolní aktivity, během kterých mohou děti získat další důležité dovednosti. (Charvát, 2002)

10.3.7 Pohybové aktivity

Pohyb je pro dítě přirozenou součástí života a jednou ze základních biologických potřeb. Je proto třeba tuto potřebu systematicky rozvíjet a posilovat. Díky dostatečné pohybové aktivitě dochází k optimálnímu růstu a správnému vývoji nervového systému, dále má také kladný vliv, snižuje riziko kardiovaskulárních onemocnění a pozitivně podporuje vývoj pohybového ústrojí, především tak, že působí na zvyšování svalové hmoty, předchází vadnému držení těla a posiluje kostru.

Pohyb kromě fyzické zdatnosti podporuje také tu psychickou, především psychické vlastnosti, které se dokáží projevit ve všech ostatních aktivitách, nejen těch pohybových (odvaha, pevná vůle, soustředěnost). Díky pohybové aktivitě jsme schopni snižovat stres a vyplavované hormony nám navozují pocit pohody, štěstí a uspokojení. Při kolektivních sportech se děti učí vzájemné toleranci, spolupráci a zodpovědnosti. Navazují nové kontakty, vznikají nová přátelství. Prostřednictvím pohybových aktivit si děti mohou zvýšit sebedůvěru. (Charvát, 2002)

10.3.8 Sportovní aktivity

Pro dítě je nejlepší věnovat se různým sportům tak, aby docházelo k optimálnímu a všeobecnému rozvoji jedince. Pro menší děti je velice důležitá všestrannost, a protože ještě neví, co je pro ně dobré nebo ne, je tato volba především na rodičích, aby dítěti umožnili všeobecný rozvoj ve správném oddílu nebo kroužku. Vše tedy záleží na obětavosti rodičů, na jejich časových možnostech a samozřejmě finančních prostředcích, které mohou do rozvoje svého dítěte investovat. (Slepičková, 2000).

(Král, 2007) provedl výzkum, ve kterém prokázal, že pokud se aktivně věnují rodiče nějaké sportovní aktivitě, věnují se mu také jejich děti. Rodiče, kteří nesportují, volí raději jednodušší způsob, jak dítě zabavit a zajistit mu pohybovou aktivitu. Využijí tak služeb některého ze sportovních klubů nebo oddílů. Výběr je podmíněn vzdáleností od místa bydliště.

11 Vzdělávací program základních škol

11.1 Jízda na kole na základních školách z hlediska výuky

Kolo je zařazeno v rámcovém vzdělávacím programu (dále jen RVP) do tematického celku Turistika a pobyt v přírodě. Z RVP vychází výuka pro základní školy a určuje tak, kde by se děti měly s jízdním kolem setkat. V 1. a 2. ročníku základní školy by se měli žáci setkat pouze s jízdou na koloběžce. Následuje potom rozmezí 3. a 5. ročníku, kde by se měly děti již setkat s učivem jízdy na kole. V osnovách pro druhý stupeň základní školy je stanoveno, že by se měly setkat se samotnou jízdou na kole a jízdou mimo i v silničním provozu. Cyklistikou můžeme propojit i školní předměty, jako například tělocvik, zeměpis nebo přírodopis. (Šafránek, 2000)

Zákonem daná hranice pro pohyb dítěte na kole bez dozoru je 10 let. V tomto věku chodí většina desetiletých žáků do čtvrtých tříd základní školy a učí se teoretickým znalostem pro bezpečný pohyb na jízdním kole. Mohou také absolvovat praktickou výuku, která se v ideálních případech odehrává na dopravních hřištích, určených speciálně pro tuto výuku. Úspěšný absolvent praktické a teoretické výuky získává průkaz mladého cyklisty. (Vegricht, 2006)

11.2 BESIP

Dle (BESIP, 2022), je funkce BESIPU rozdělena:

- „*BESIP je hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR,*
- *expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele,*
- *samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR.*

BESIP je garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2021–2030, která si stanovila:

- *snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu v roce 2030 vůči výchozímu stavu, který je průměr let 2017-2019.“*

BESIP se zajímá o několik dalších důležitých témat. V této práci bych ale rád uvedl především ty, které jsou směřované pro žáky základních škol.

Dle (BESIP, 2022) jsou dalšími tématy tyto:

- „*budování hodnotového systému,*
- *výuka dopravní výchovy na základních školách,*
- *více než 150 dopravních hřišť po celé ČR,*
- *metodická a didaktická podpora výuky dopravní výchovy,*
- *sytém dopravní soutěže mladých cyklistů“*

I. stupeň základní školy

BESIP připravil mnoho výukových plánů pro žáky prvního stupně ZŠ. Tyto učebnice můžeme najít v tištěné podobě nebo jako interaktivní učebnice. Na jejich webových stránkách nalezneme také pracovní listy pro žáky se speciálními vzdělávacími potřebami pro výuku dopravní výchovy a mnoho dalších studentských materiálů.

II. stupeň základní školy

Stejně jako pro první stupeň základní školy připravil BESIP nové materiály pro výuku dopravní výchovy od 6. do 9. třídy. Jedná se o interaktivní učebnici, ve které je učivo rozděleno podle ročníku. Učebnice volně navazuje na učivo z prvního stupně ZŠ. Na stránkách BESIP.cz nalezneme také mnoho výukových videí.

Výuková aplikace DoprApka

Jedná se o aplikaci, vytvořenou BESIPem pro výuku dopravní výchovy na ZŠ. Aplikace DOPRAPKA je vzdělávacím nástrojem pro všechny žáky základních škol. Žáci se v ní mohou setkat s různými situacemi z dopravního prostředí, se kterými se mohou setkat v reálném provozu. V aplikaci najdeme 16 misí, 28 výukových videí a mnoho dalších otázek a kvízů. Otázky a kvízy jsou rozděleny podle obtížnosti. Záleží pouze na žácích, zda se chtějí do hry zapojit ze školy nebo z pohodlí domova. Aplikace je zcela zdarma a je volně ke stažení v google play nebo na appstore. (BESIP, 2022)

Dopravní soutěže

BESIP je pořadatelem dopravní soutěže mladých cyklistů, vzhledem ke covid opatřením v posledních dvou letech se ročník 2021 uskutečnil on-line.

V klasickém formátu se pořádá dopravní soutěž mladých cyklistů prezenční formou. Žáci musí absolvovat nejprve základní (školní) kolo, následuje okresní (oblastní kolo), poté krajské kolo (14 krajských kol), a nakonec celostátní finále. Vítězové státního finále postupují dokonce až do evropského finále. V každém kole žáci soutěží v několika teoretických a praktických částech, které mají prověřit jejich všeobecné znalosti a dovednosti. V teoretické fázi se soutěžící setkají s otázkami týkající se pravidel provozu na pozemních komunikacích a testem labyrintu, kde musí vyplnit správnou cestu do cíle. V následující praktické fázi mají za úkol splnit jízdu zručnosti, po dopravním hřišti a první pomoc. (BESIP, 2022)

Soutěže se každoročně mohou zúčastnit žáci základních škol a gymnázií odpovídajícího věku. Soutěží se ve čtyřčlenných smíšených týmech ve dvou věkových kategoriích:

- 1. kategorie – věk soutěžících 10-12 let
- 2. kategorie – věk soutěžících 12-16 let (BESIP, 2022)

12 Mnichovo Hradiště

Mnichovo Hradiště je město ležící ve středočeském kraji severovýchodně od Prahy a 14 km severně od Mladé Boleslavi. V tomto nevelkém městě žije přibližně 8500 lidí. (Wikipedie, 2022) V Mnichově Hradišti je ze sportovních zařízení pouze sportovní hala a atletický stadion, jinak je ze sportovní vyžití zajišťováno především díky zájmovým spolkům a pohybu v přírodě. Obyvatelé města využívají sportovní zařízení a služby ve městech Turnov a Mladá Boleslav, jejichž dojezdová vzdálenost je relativně nízká. (Město Mnichovo Hradiště, 2021)

12.1.1 Plán rozvoje sportu v Mnichově Hradišti do roku 2030

V roce 2016 došlo ke schválení strategického plánu rozvoje města na období 2016–2026, ve kterém bylo jedním z hlavních bodů zlepšení infrastruktury pro cyklisty:

„V Mnichově Hradišti zcela chybí infrastruktura pro cyklistickou dopravu, a to jak pro každodenní cesty do škol, zaměstnání a obchodů, tak pro rekreační cyklistiku. Ve městě nejsou vybudované cyklostezky, chybí vyhrazené pruhy pro cyklisty, bezpečnostní prvky pro pohyb cyklistů na komunikacích a zázemí pro cyklisty.“ (Město Mnichovo Hradiště, 2021) Bohužel se městu zatím nepodařilo naplnit plány týkající se cyklistiky z roku 2016.

Z něj se také vycházelo pro vytvoření nového strategického plánu pro rozvoj **sportu** do roku 2030, který vznikl v roce 2020. Do jeho vytvoření se mohli zapojit všichni obyvatelé města prostřednictvím dotazníku. Celkem se jich zapojilo 751.

Dotazníkové šetření probíhalo také na základních a středních školách v Mnichově Hradišti, děti byly rozděleny do dvou kategorií - na děti do 15 let a od 15 let. V obou kategoriích se umístila cyklistika na prvním místě. Ke stejnému zjištění došlo i v případě dospělých, mezi kterými je také nepopulárnějším sportem cyklistika.

V návaznosti na odpovědi vznikla vize rozvoje sportu v Mnichově Hradišti, která vychází nejen z výsledků analýz, ale také z budoucího demografického vývoje a specifík města.

Vzhledem k vizi byly vytvořeny dvě hlavní oblasti, v jejich obsahu jsou popsány konkrétní priority.

- 1) Prioritní oblast A – organizovaný sport
- 2) Prioritní oblast B – neformální sportovní aktivity a rekreace

V oblasti B se objevují dvě priority, které se týkají jízdy na kole. První z nich je vznik celobetonového skate parku hlavně proto, že jeho dosavadní stav je nevyhovující (obr. 6). Cílem je také zvýšení bezpečnosti a rozšíření na úroveň zájmu většího počtu dětí. Výstavba je naplánovaná na rok 2023 a město na něj plánuje vyčlenit 5 000 000 Kč. Druhou je rozvoj cyklostezek a in-line dráhy. Vzhledem k vysoké popularitě cyklistiky, a především ve spojitosti se Strategickým plánem rozvoje města. Stavba cyklostezek by měla probíhat ve třech etapách, a to v letech 2024, 2026 a 2028. Finanční náročnost – město počítá na 40 000 000 Kč při 10 km cyklostezky. (Město Mnichovo Hradiště, 2021)



Obrázek 6: Momentální stav skate parku v Mníchově Hradišti

Zdroj: vlastní zpracování

V Mníchově Hradišti se také nachází dopravní hřiště, které prošlo rekonstrukcí a bylo nově otevřeno 29.9.2020. Je kompletně vybaveno dopravními značkami, jak je vidět na obrázku č. 7, v areálu se také nachází volný prostor pro učení jízdy na kole (obr. 8) a budovou, která je využívána jako sklad kol pro děti, které nemají kolo vlastní (obr. 9). Dopravní hřiště je využíváno hlavně základními školami v Mníchově Hradišti, ale využít ho mohou také školy z okolních měst a vesnic. Žáci zde mohou absolvovat cyklistický kurz a při jeho úspěšném zakončení získávají průkaz mladého cyklisty (Město Mnichovo Hradiště, 2020)



Obrázek 7: Dopravní hřiště v Mnichově Hradišti

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 8: Dopravní hřiště v Mnichově Hradišti

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 9: Budova s uloženými koly na dopravním hřišti v Mnichově Hradišti

Zdroj: vlastní zpracování

V Mnichově Hradišti se nachází 3 základní školy, které využívají dopravní hřiště k praktické výuce bezpečného pohybu na jízdním kole. Jedná se o:

- Základní škola Mnichovo Hradiště, Sokolovská 254, příspěvková organizace
- Základní škola Mnichovo Hradiště, Studentská 895, příspěvková organizace
- Základní škola Mnichovo Hradiště, Švermova 380, speciálně pedagogické centrum

12.1.2 Český ráj

Český ráj patří mezi chráněné krajinné oblasti v České republice. Oblast, kde se Český ráj rozprostírá, je mezi městy Mnichovo Hradiště, Železný Brod a Jičín. Je to dokonce nejstarší chráněná krajinná oblast na našem území, k vyhlášení došlo již roku 1955. Pro cyklistu je Český ráj doslova rájem všech možných tras, krásné přírody, hradů a zámků. Některé části jsou vyhlášené národními přírodními památkami, které každý rok navštěvuje velké množství turistů. Jedním z hlavních lákadel v Českém ráji jsou pískovcové skály, které tvoří skalní města. Nejznámějšími jsou skály Hruboskalské

a Prachovské. Na několika místech dokonce postavili tehdejší panovníci své hrady – Valdštejn, Hrubá Skála nebo Valečov. V oblasti této chráněné krajinné oblasti najdeme také mnoho vrcholů např.: Trosky, Kozákov, nebo Mužský.

V Českém ráji najdeme mnoho značených cyklotras, vybrat si může úplně každý podle fyzické obtížnosti nebo časové náročnosti. Také zde najdeme ideální trasy pro rodiny s dětmi nebo pro jednotlivce. I přes to, že tuto oblast ročně navštíví mnoho turistů, uchovává si Český ráj své kouzlo. Své lze naleznou také cyklisti, kteří preferují silniční cyklistu. Ti zde najdou mnoho silnic s kvalitním povrchem a mírným provozem.

Výhodou Českého ráje je jeho dostupnost. Jednou jeho hranicí je dálnice trasy z Prahy do Liberce a nachází se na jeho území několik železničních stanic. V sezóně je zde posílená autobusová doprava právě pro turisty a cykloturisty. Města, které se primárně starají o cestovní ruch v této oblasti jsou Turnov, Jičín a Mnichovo Hradiště, kde se můžeme setkat s nejvíce informacemi právě o Českém ráji.

Také zde nalezneme velké množství kempů a tábořišť, kde jsou za menší poplatek k dispozici všechny sociální služby, které jsou důležité pro vícedenní výlety. Český ráj se stává stále častěji vyhledávanou turistickou a cykloturistickou atrakcí. (Paulík, 2006)

12.1.3 Sdílená kola

V Mnichově Hradiště je od jara do podzimu spuštěna služba „Sdílená kola v Mnichově Hradišti“. Pro pohyb po městě je k dispozici 43 jízdních kol, které se můžou zaparkovat u 16 stanic různě rozmístěných po městě. Kolo si lze jednoduše vypůjčit přes mobilní aplikaci. Proces probíhá díky elektronickému zámku pouze několik málo vteřin. Platba je zprostředkovávána pomocí platební karty přes QR kód. Po vypůjčení má jezdec 15 minut jízdy zdarma, za každých dalších započatých 30 minut jízdy je účtováno 16 Kč. Kolo si lze také vypůjčit za 150 Kč na 24 hodin. Velikou výhodou je propojení se systémem sdílených kol v Mladé Boleslavi, kdy mohou lidé využívat sdílená kola k pohybu mezi těmito dvěma městy. Děti mohou kola využívat, pokud mají mobilní zařízení s nainstalovanou aplikací s přidanou platební kartou. Sdílená kola jsou ale primárně určité pro dospělé obyvatele města i vzhledem k velikosti kola. (Turnovskovakci.cz, 2021)



Obrázek 10: Stanice a sdílené kolo v Mníchově Hradišti

Zdroj: vlastní zpracování

13 Metodologie

Vlastní výzkum byl proveden 7.4.2022 v Mníchově Hradišti anketním šetřením mezi žáky ve věku 10-12 let, což odpovídá žákům 5. a 6. třídy základní školy. Celkem se jedná o 16 otázek, z nichž prvních 10 míří na žáky, kteří jízdní kolo vlastní, zbytek otázek je směřován na ty, kteří jízdní kolo nevlastní. Z ankety nebyli však úplně vyloučeni, odpovídali na otázky, zda by jízdní kolo chtěli, popřípadě jaké a zda by i oni chtěli do školy dojíždět na kole.

13.1 Výzkumný soubor

Se souhlasem vedení škol bylo anketní šetření provedeno vždy na začátku hodiny v písemné podobě ve dvou základních školách v Mníchově Hradišti. Za bezproblémové asistence pedagogů žáci anketu vyplnili vždy do 20 minut. Základní škola Sokolovská a Základní škola Švermova byly vybrány záměrně. ZŠ Švermova je základní škola zřízená podle §16 odstavec 9 školského zákona a byla vybrána z důvodu porovnání výsledků se ZŠ Sokolovskou, která je běžnou.

ZŠ Švermova je zřízena dle §16 odst. 9 zákona č. 561/2004 Sb. o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školný zákon) pro: „*děti, žáky a studenty s mentálním, tělesným, zrakovým nebo sluchovým postižením, závažnými vadami řeči, závažnými vývojovými poruchami učení, závažnými vývojovými poruchami chování, souběžným postižením více vadami nebo autismem.*“

Anketu vyplnilo celkem 220 žáků, v tabulce jsou uvedeny pouze počty validních anket. Počet žáků ukazuje tabulka 3.

	Chlapci	Dívky	Celkem
ZŠ Sokolovská	85	94	179
ZŠ Švermova	19	15	34
Celkem	104	109	213

Tabulka 3: Počet žáků v ZŠ Sokolovská a ZŠ Švermova

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

13.2 Metoda získávání dat

Jako způsob získání odpovědí byla pro bakalářskou práci použita metoda ankety. Vhodnost otázek byla volena s ohledem na věk dotazovaných osob. Důležité bylo, aby byly otázky pro děti jednoduché a srozumitelné. Anketa se skládá z 16 otázek, ze kterých je první otázka směřována na pohlaví dítěte a druhá na jeho věk. Otázka týkající se věku je nutná pro šetření, především z důvodu zajištění věkového rozmezí 10-12 let, tento věk je horní hranicí mladšího školního věku a dolní hranicí staršího školního věku. V tomto věku je už reálné, aby děti mohli sami do školy dojíždět a samostatně se pohybovat po městě i mimo město na jízdním kole. Následuje 10 otázek mířených na děti, které jízdní kolo vlastní, poté jedna společná bez ohledu na to, zda dítě kolo vlastní a na konec 3 otázky pro děti, které kolo nemají.

Odpovědi na otázky jsou buď uzavřené s možností výběru z několika nabízených možností, nebo pouze ze dvou (ano / ne). Vhodnost otázek byla konzultovaná s vedoucím bakalářské práce Mgr. Radimem Antošem a také s ředitelkou ZŠ Švermova Mgr. Soňou Razákovou, kvůli jednoduchosti otázek, aby i žáci na její základní školy otázkám porozuměli.

13.3 Organizace výzkumu

Nejdříve byly elektronicky kontaktovány ředitelky škol, zda je možné u nich v 5. a 6. třídách provádět šetření pro bakalářskou práci a byly seznámeny s cíli práce. Po jejich souhlasu bylo uskutečněno samotné šetření, které probíhalo 7.4.2022 na obou vybraných školách. Pořadatel výzkumu byl po celou dobu přítomen při vyplňování. Dětem byly ankety rozdány na začátku vyučovací hodiny, bylo provedeno zaškolení, které trvalo 5 minut. Na ZŠ Sokolovské trvalo vyplnění 20 minut. Na ZŠ Švermova byla s dětmi interakce větší, anketa byla vyplňována společně. Dětem byly otázky předčítány a odpovědi vyplňovaly postupně. Vyplnění trvalo přibližně 30 minut.

13.4 Analýza dat

Na začátku musel být každý dotazník zkontrolován, zda je validní a věk dětí odpovídá požadovanému rozmezí 10-12 let a může být do šetření zahrnut. Kvůli nesplnění požadovaného věku byli vyloučeni 3 děti ze ZŠ Švermova a 4 ze ZŠ Sokolovská. Dále byl ke zpracování dat z anket použit program Microsoft Excel, ve kterém byly prováděny jednotlivé výpočty. Vypočítáván byl výskyt odpovědí v každé otázce tak, abych došlo k získání jak absolutní, tak relativní hodnoty, které byly zaneseny do grafické podoby.

14 Výsledky

Pro prezentaci zjištěných výsledků byly zvoleny grafy a tabulky, pro lepší přehlednost a odlišení použité různé barvy. Zpracované odpovědi jsou rozdělené do samostatných kapitol podle otázek. V každé kapitole jsou okomentované zjištěné výsledky a porovnané odpovědi dětí z jednotlivých ZŠ mezi sebou.

První otázka, která nám rozděluje testovanou skupinu do 2 kategorií, je pohlaví, zda je žák chlapec nebo dívka. Další otázka je na datum narození žáků, tato otázka je důležitá z hlediska validity ankety, jak bylo uvedeno výše. Poté následují již otázky, směřující na jízdní kola.

14.1.1 Otázka č. 1 – „Máš jízdní kolo?“

Zpracované odpovědi na otázku č. 1, zda žáci vlastní jízdní kolo.

	ANO	NE
ZŠ Sokolovská	100 %	0 %
ZŠ Švermova	62,5 %	37,5 %

Tabulka 4: Vyjádření v % kolik dětí vlastní jízdní kolo z celkového počtu

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Z tabulky je viditelné, že vlastní kolo má více žáků ze ZŠ Sokolovské, konkrétně 100 % oproti ZŠ Švermova, kde kolo disponuje pouze 62,5 % žáků. Informace, že každý žák v ZŠ Sokolovská má své vlastní kolo, byla překvapením. Více o tom, jak často kolo používají v následujících otázkách.

	Chlapci	Dívky
ZŠ Sokolovská	100 %	100 %
ZŠ Švermova	55,6 %	71,4 %

Tabulka 5: Vyjádření v % kolik dětí vlastní jízdní kolo podle pohlaví

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

V tabulce 5 není překvapením, že 100 % dotazovaných chlapců a dívek vlastní jízdní kolo, což bylo zřetelné již z tabulky 4. Celkem překvapující je, že v ZŠ Švermova má vlastní jízdní kolo vyšší procento dívek (71,4 %) než chlapců (55,6 %), což znamená, že téměř každý druhý chlapec své vlastní kolo nemá.

14.1.2 Otázka č. 2 – „Umíš jezdit na jízdním kole?“

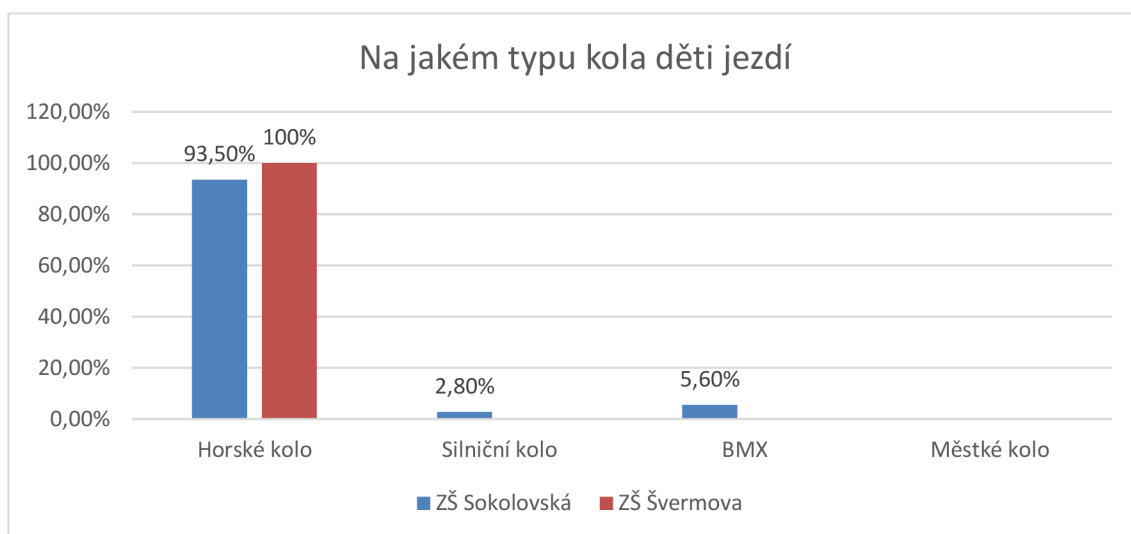
	ANO	NE
ZŠ Sokolovská	100 %	0 %
ZŠ Švermova	100 %	0 %

Tabulka 6: Vyjádření v % kolik dětí umí jezdit na jízdním kole

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Na otázku, zda žáci ovládají jízdu na jízdním kole odpověděly všechny dotazovaní, že ano. K umění jízdy na kole určitě přispívá i výuka dopravní výchovy, které se věnují jak ZŠ Sokolovská, tak ZŠ Švermova ve 4. třídách.

14.1.3 Otázka č. 3 – „Na jakém typu kola jezdíš?“

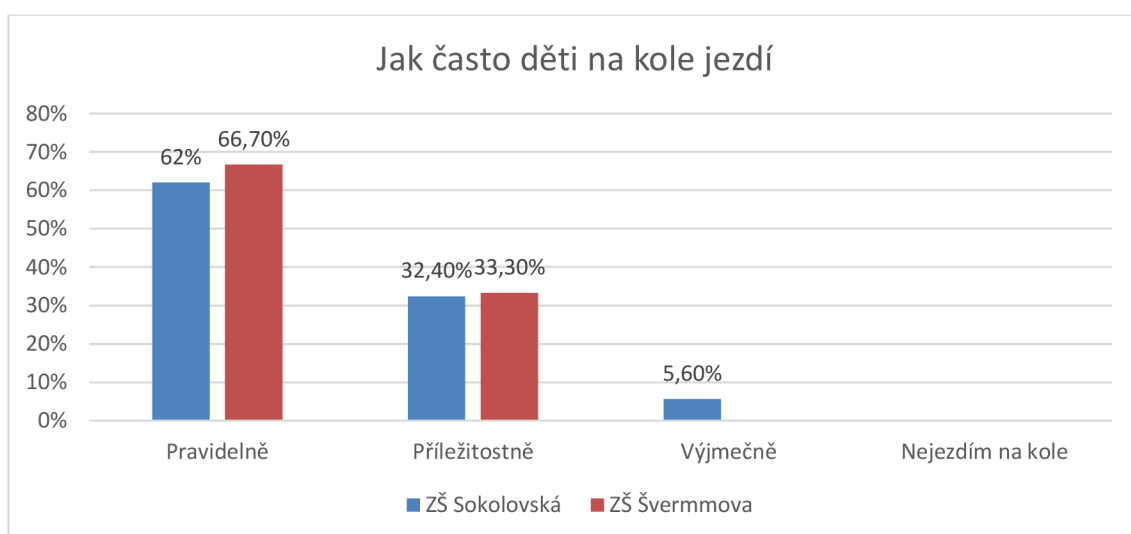


Graf 1: Na jakém typu kola nejčastěji děti jezdí

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Z grafu 1 je patrné, že nejoblíbenějším typem kola je jak v ZŠ Sokolovská, tak v ZŠ Švermova kolo horské. Pravděpodobně z důvodu jeho univerzality. V 5,60 % odpovědí ze ZŠ Sokolovské žáci uvedli, že mají BMX kola nebo kolo silniční (2,80 %). Kolem městského typu nikdo nedisponuje, tento typ je pravděpodobně rozšíření až mezi staršími dětmi nebo dospělými.

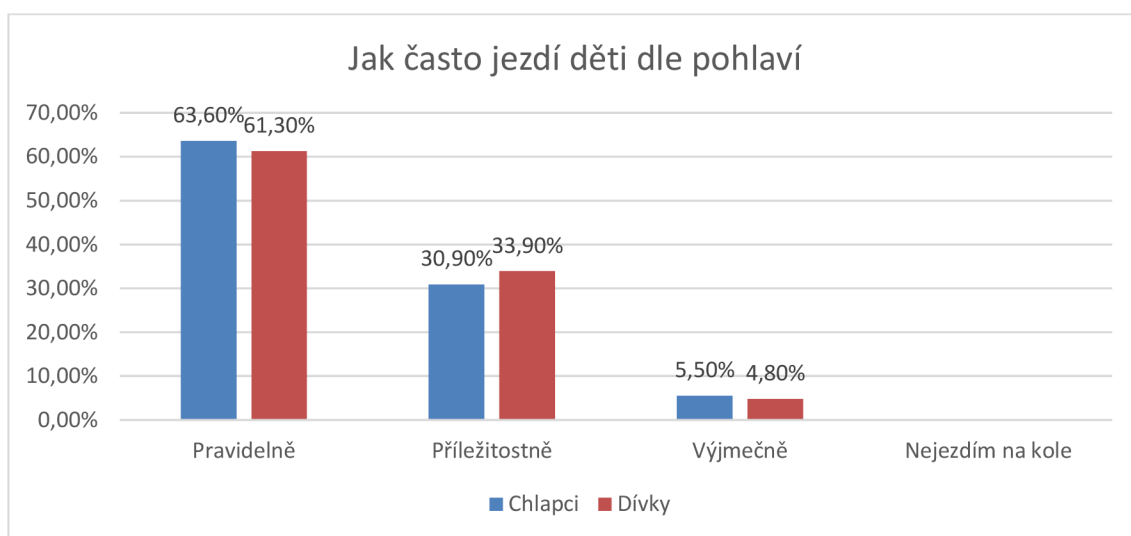
14.1.4 Otázka č. 4 – „Jak často na jízdním kole jezdíš (v období od jara do podzimu)?“



Graf 2: Jak často na kole jezdí děti ze ZŠ Sokolovská a ZŠ Švermova

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Z grafu 2 vyplývá, že o něco častěji jezdí na kole děti ze ZŠ Švermova, konkrétně v 66,7 % jezdí děti pravidelně (alespoň jednou za týden), naproti tomu žáci ze ZŠ Sokolovská v 62 %. Příležitostně (jednou za měsíc) jezdí na kole žáci ze ZŠ Švermova ve 33,3 % případech a ze ZŠ Sokolovská v 32,4 % případů, tedy opět s minimálním rozdílem. Odpověď výjimečně se objevila pouze v odpovědích žáků ZŠ Švermova a to v 5,5 %.

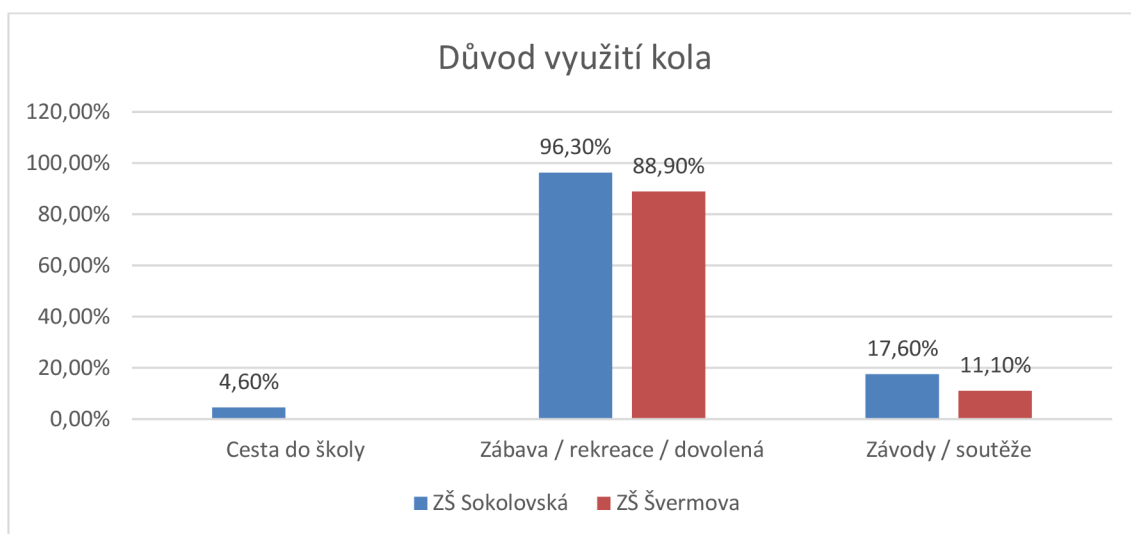


Graf 3: Jak často jezdí děti dle pohlaví

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Graf 3 ukazuje rozdělení podle pohlaví. Výsledky jsou opět dosti podobné, pravidelně jezdí na kole 63,6 % chlapců a 61,3 % dívek. Minimální rozdíl je také u příležitostného využití kola a to v 30,9 % případů u chlapců a 33,9 % u dívek. Nejméně odpovědí bylo na jízdu na kole pouze výjimečně (jednou za rok) kde se odpověď objevila v 5,5 % u chlapců a 4,8 % u dívek.

14.1.5 Otázka č. 5 – „Důvod využití jízdního kola?“

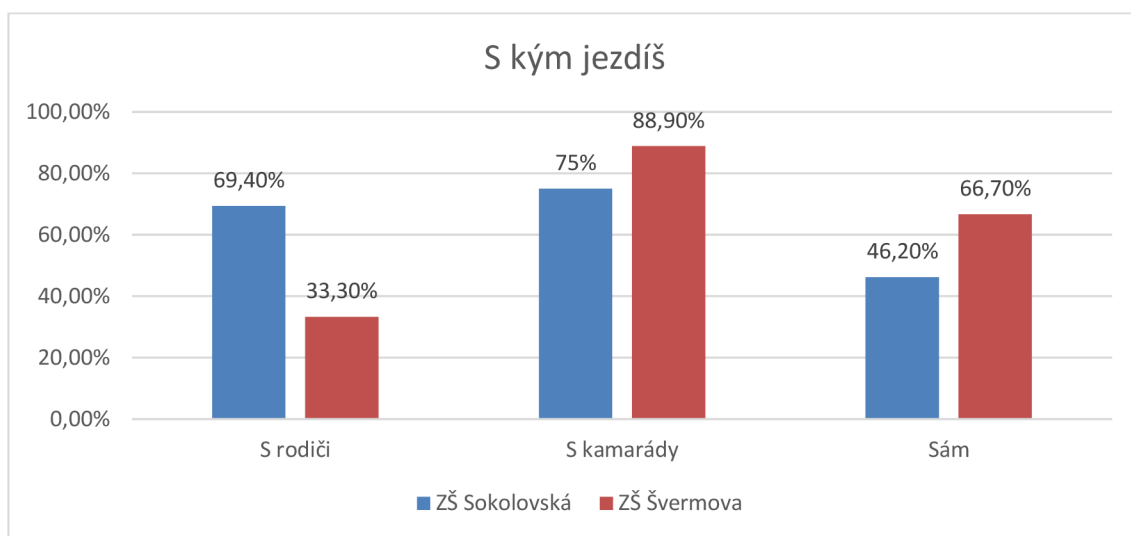


Graf 4: Důvod využití kola

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Z grafu číslo 4, který ukazuje důvod využití jízdního kola, je patrné, že žádný žák ze školy ZŠ Švermova nevyužívá tento prostředek na dopravu do školy. Tento zjištěný výsledek může být způsoben větší spádovou oblastí tohoto typu školy. Ve 4,6 % využívají ze ZŠ Sokolovská jízdní kolo pro cestu do školy. Nejvíce žáci využívají kolo za účelem zábavy, rekreace nebo na dovolené a to v 96,3 % případů na ZŠ Sokolovská a v 88,6 % na ZŠ Švermova. Závodění v jízdě na kole se na ZŠ Sokolovská věnuje více žáků než na ZŠ Švermova.

14.1.6 Otázka č. 6 – „Jezdíš společně s rodiči, kamarády nebo sám?“

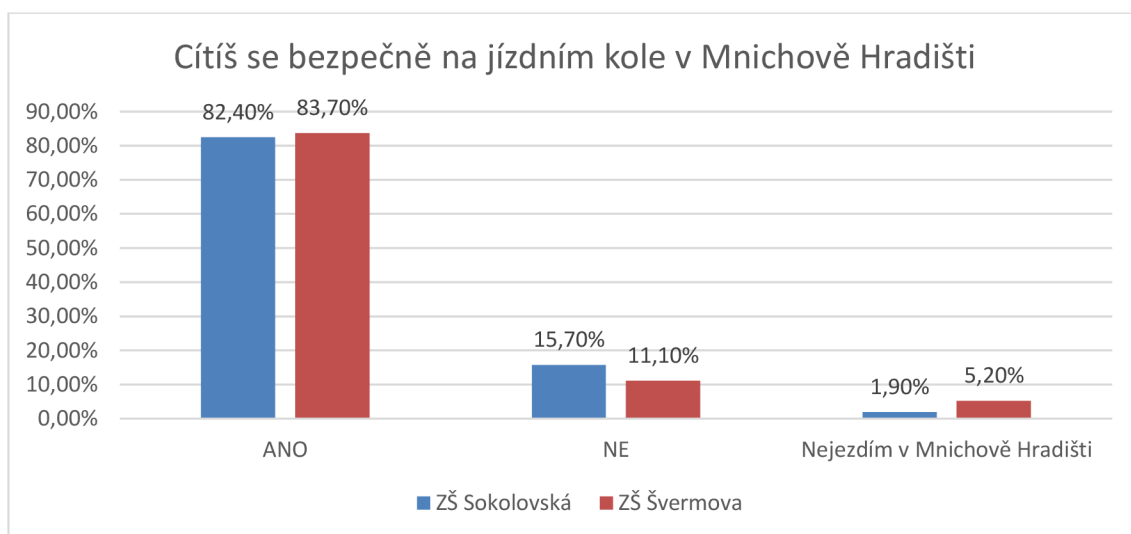


Graf 5: S kým na kole žáci jezdí

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Žáci ZŠ Sokolovské nejčastěji jezdí na kole se svými kamarády (75 %), následuje poté jízda s rodiči (69,4 %) a nakonec jízda sami (46,2 %). U dětí ze ZŠ Švermova je také nejčastější jízda s kamarády (88,9 %), následuje ale na rozdíl od ZŠ Sokolovská jízda o samotě, a nakonec jízda s rodiči, se kterými jezdí 33,3 % žáků. Z grafu 5 je patrné, že mezi dětmi je nejoblíbenější jízda s kamarády.

14.1.7 Otázka č. 7 – „Pokud jezdíš na jízdním kole v Mnichově Hradišti, cítíš se bezpečně?“

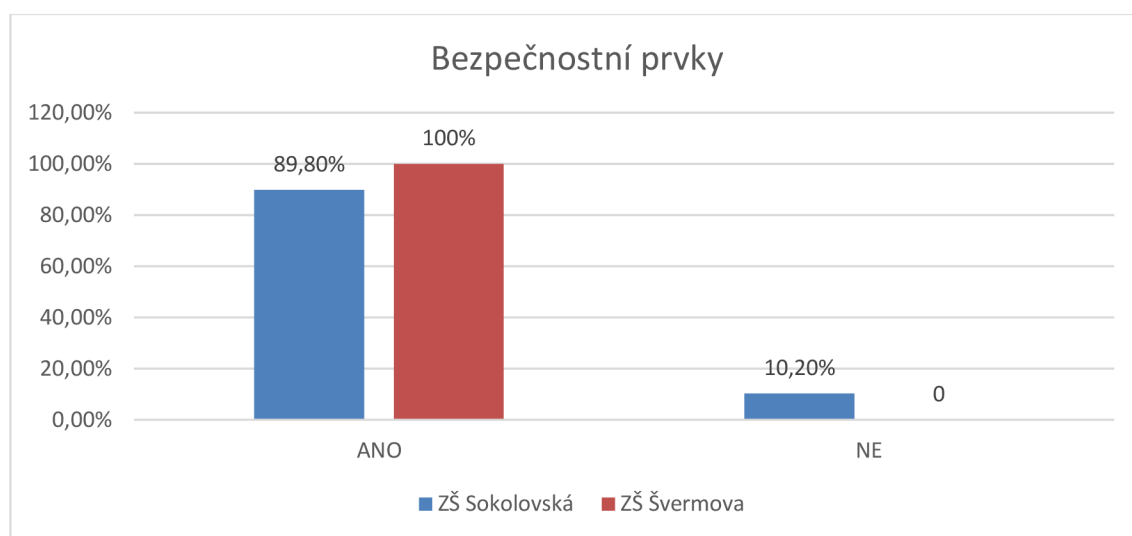


Graf 6: Jak se žáci cítí při pohybu na kole v Mnichově Hradišti

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

V grafu číslo 6 je viditelné, že určité procento dětí nejezdí na kole v Mnichově Hradišti, konkrétně 5,2 % dětí ze ZŠ Švermova, což je způsobeno větší spádovou oblastí, kterou tato škola se speciálním zaměřením má. Pouze 1,9 % žáků ze ZŠ Sokolovská uvedlo, že v Mnichově Hradišti nejezdí. V 82,4 % na ZŠ Sokolovské a 83,7 % na ZŠ Švermova žáci uvedli, že se cítí na kole při pohybu po Mnichově Hradišti bezpečně. Naproti tomu 15,7 % žáků ze ZŠ Sokolovská a 11,1 % ze ZŠ Švermova uvedlo, že se při pohybu bezpečně necítí.

14.1.8 Otázka č. 8 – „Používáš při jízdě na jízdním kole bezpečnostní prvky (např. chrániče / helma)?“

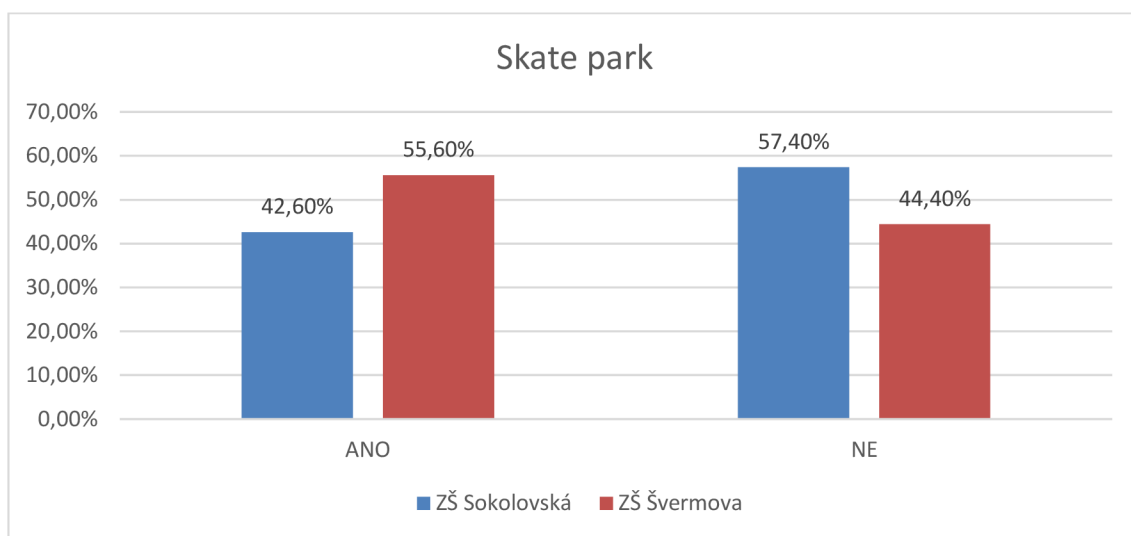


Graf 7: Použití bezpečnostních prvků

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Bezpečnostní prvky patří k základním pomůckám, které by měl každý cyklista používat pro své vlastní bezpečí. Z dotazníku vyplynulo, že pouze na ZŠ Švermova všichni žáci bezpečnostní prvky používají, na ZŠ Sokolovská používá bezpečnostní prvky pouze 89,9 % žáků.

14.1.9 Otázka č. 9 – „Navštěvuješ skate park v Mnichově Hradišti?“

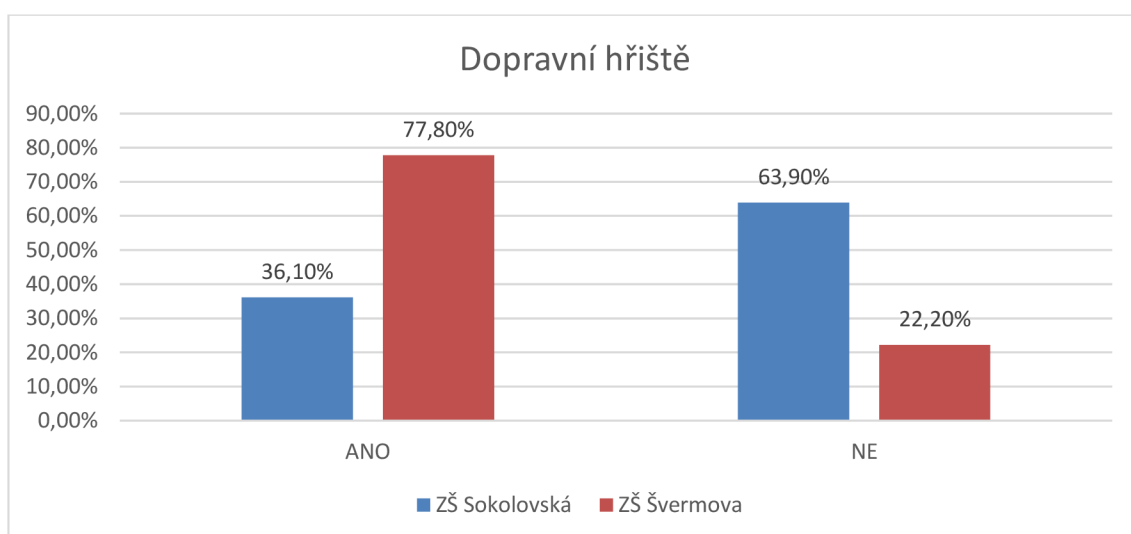


Graf 8: Využití skate parku v Mnichově Hradišti

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Skate park v Mnichově Hradišti navštěvuje dle výsledků grafu číslo 8 větší procento žáků ze ZŠ Švermova (55,6 %). Na základě informací od vedení školy je tento výsledek podmíněný tím, že žáci chodí s družinou do skate parku pravidelně na rozdíl od žáků ze ZŠ Sokolovská.

14.1.10 Otázka č. 10 – „Navštěvuješ dopravní hřiště v Mnichově Hradišti?“

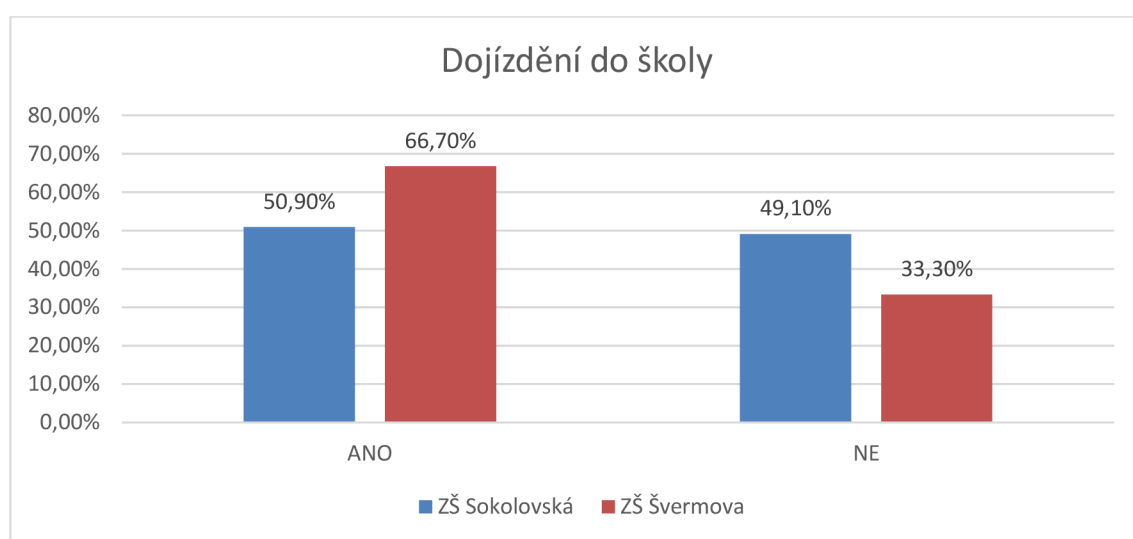


Graf 9: Využití dopravního hřiště v Mnichově Hradišti

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Dopravní hřiště navštěvuje dle výsledků grafu č. 9 o více jak ½ více žáků ze ZŠ Švermova než ze ZŠ Sokolovské. Tento výsledek je zapříčiněn tím, že žáci ze ZŠ Švermova navštěvují dopravní hřiště pravidelně s družinou. Žáci ze ZŠ Sokolovská využívají aktivity na dopravním hřišti v rámci školní výuky pouze ve 4. třídě základní školy.

14.1.11 Otázka č. 11 – „Kdyby si mohl/a dojíždět do školy na jízdním kole, jezdil/a bys?“



Graf 10: Procenta žáků, kteří by chtěli dojíždět do školy na jízdním kole

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

V otázce dojíždění do školy jsou výsledky v ZŠ Sokolovská téměř vyrovnané, do školy by chtělo dojíždět 50,9 % žáků. Tato otázka může být spjata s pocitem bezpečí při jízdě na kole v Mnichově Hradišti, na které také mířila jedna z otázek v dotazníku.

U odpovědí žáků ZŠ Švermova byly rozdíly větší, do školy by chtělo dojíždět 66,7 % žáků.

Na následující tři otázky odpovídali pouze žáci, kteří v první otázce uvedli, že vlastní kolo nemají. Jedná se tedy pouze o žáky ze ZŠ Švermova. Z dotazníku nebyli úplně vyškrtnuti a poskytli odpovědi alespoň na to, jaké kolo by chtěli využívat a na jejich povědomí o bezpečnosti.

14.1.12 Otázka č. 12 – „Chtěl/a bys jízdní kolo?“

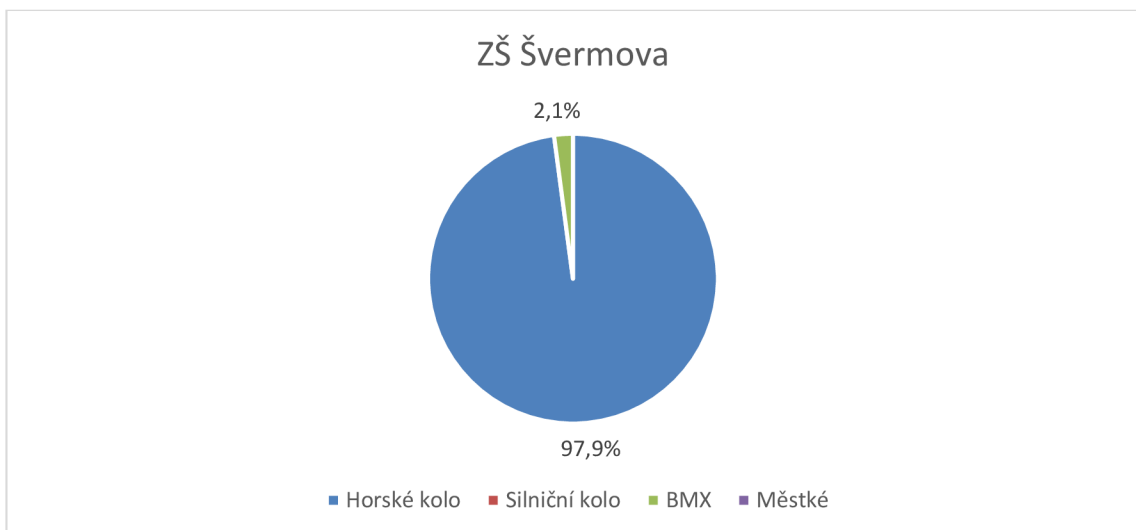


Graf 11: Žáci, kteří by chtěli kolo

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Jak je uvedeno výše, odpovědi jsou pouze od žáků ZŠ Švermova. Z grafu č. 11 je patrné, že by kolo chtělo 98,6 % z nich a pouze 1,4 % by nemělo o jízdní kolo zájem.

14.1.13 Otázka č. 13 – „Jaké jízdní kolo bys chtěl/a?“

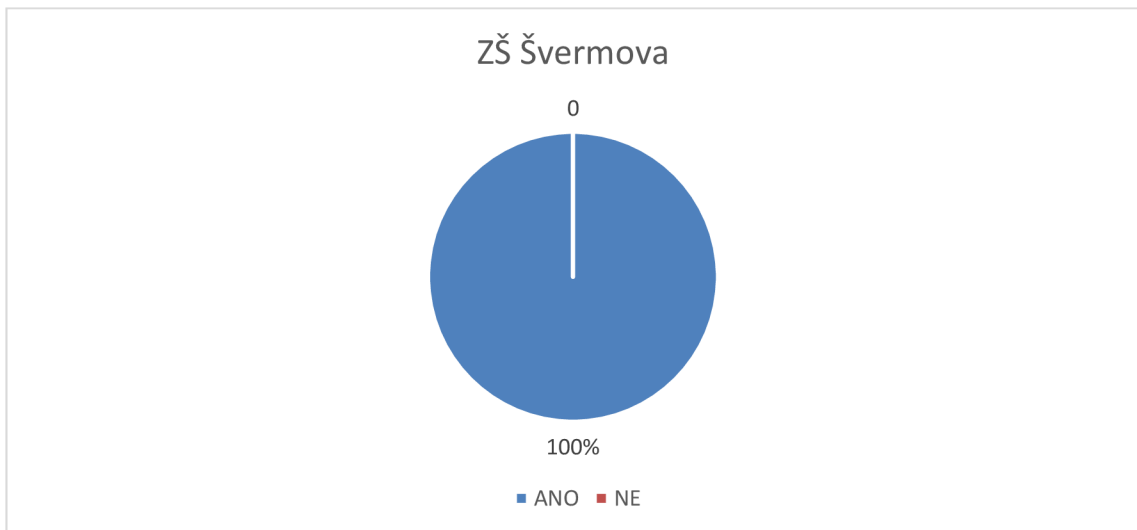


Graf 12: O jaké jízdní kolo by měly děti zájem

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Podle grafu č. 12 by téměř všichni žáci chtěli horské kolo, celkem 97,9 %, na druhém místě potom skončila kola BMX, které by chtělo 2,1 % z nich. O žádný další typ kola by žáci zájem neměli.

14.1.14 Otázka č. 14 – „Používal bys při jízdě na jízdním kole bezpečnostní prvky (helma / chrániče / rukavice)?“



Graf 13: Zda by děti používali bezpečnostní prvky

Zdroj: vlastní zpracování dle zjištěných údajů

Poslední otázka se týká bezpečnosti. Žáci uvedli ve 100 % případů, že by bezpečnostní prvky používali.

15 Doporučení pro zlepšení využití kol

V této kapitole jsou shrnuty doporučení, které by mohly zlepšit zájem a bezpečnost při jízdě na jízdním kole dětí ve věku 10-12 let. Strategii zlepšení infrastruktury si stanovilo i vedení města Mnichova Hradiště v plánu rozvoje města do roku 2030, což je prvním krokem pro zlepšení dopravní situace. Důležité však je, aby si strategii jízdy dětí do školy stanovily i zdejší základní školy, které mají největší vliv na své žáky.

15.1.1 Zvýšení návštěvnosti dopravního hřiště

V tuto chvíli je dopravní hřiště využíváno především základními školami v Mnichově Hradišti, oproti dopravními hřišti v Mladé Boleslavi, které je značně přetížené, ať již školami z Mladé Boleslavi nebo jejího okolí, a je problém uspokojit celkovou poptávku. Cestou ke zvýšení návštěvnosti žáků na dopravním hřišti je zapojení i škol, které se nachází v okolí města (např.: Bělá pod Bezdězem, Bakov nad Jizerou, Kněžmost). Řešením může být zlepšení a zvýšení nabídky výukových programů pro děti od 3. do 5. třídy pořádaných městskou policií. Městská policie by nabídla školám dny, na které by se mohly přihlásit během jara a podzimu a vyzkoušet si jak praktické znalosti, tak ty teoretické. Tímto by se mohlo zvýšit povědomí dětí o jízdě na pozemních komunikacích a děti by si začaly být jistější při jízdě na kole.

Ideálním nástrojem pro dopravní hřiště by byl rezervační systém na jeho obsazení. Díky němu by se dala snadno sledovat návštěvnost s možností vyhodnocení za určité období. Pro zvýšení návštěvnosti by bylo možné vytvořit nabídky dopravní výuky na dopravním hřišti pro školy nebo i zájmové kroužky v okolí Mnichova Hradiště.

Na samotných základních školách v Mnichově Hradišti by bylo možné, aby děti mohly dopravní hřiště navštěvovat při dvou hodinách tělesné výchovy za sebou. Na dopravní hřiště trvá cesta ze všech tří základních škol, které v Mnichově Hradišti jsou, přibližně 20 minut. I tak by žáci zjistili, kdy mohou na dopravní hřiště přijít také s rodiči, s jejich vlastními jízdními koly.

15.1.2 Dohlížení při příjezdu žáků do škol

Dalším doporučením je zvýšení bezpečnosti žáků při docházení nebo dojíždění do školy na jízdním kole prostřednictvím dohledu městské policie. Hlavně z důvodu zvýšeného průjezdu motorových vozidel v ulici Sokolovská a Švermova. Řešením je

pomoc členů městské policie ke korigování dopravy především v oblastech přechodů. U každé školy se nachází 2 kritické přechody.

15.1.3 Vytvoření cykloulic

Pro zlepšení dopravní situace jízdních kol není vždy nutná drastická úprava silniční komunikace. V ulicích, kde se nachází školy, je možnost zřídit tzv. cykloulice, ve kterých je snižena rychlost na 30 km/h. Tím by se snížilo riziko nehod cyklistů s motorovým vozidlem. Zároveň by se však neomezila automobilová doprava v ulici úplně.

Cykloulice znamená, že cyklisté mohou jezdit kdekoliv po silniční komunikaci a motoristé je nemohou předjíždět. Rozdíly mezi nárazem ve 30 km rychlosti anebo 50 km rychlosti jsou pro jezdce nepopsatelné a většinou rozhodují o životě a smrti. Rozdíly v % ukazuje graf č. 14. Důležitá je kvalitní propagace především pro širokou veřejnost, u které je nutné, aby změnu nevnímala negativně, ale aby lidé pochopili, z jakých důvodů se tato změna provádí. (Paul, 2018)



Graf 14: Následky rychlosti vozidla při srážce

Zdroj: (Paul, 2018, s. 58)

Výhody cykloulic:

- Jezdci na kole se nemusí držet vpravo
- Motorová vozidla nemohou předjíždět cyklisty
- Motorová vozidla mohou stále ulicí projíždět
- Motorová vozidla mají omezenou rychlost na 30 km/h
- Parkování v ulici není nijak omezeno

Oproti obytné zóně je výhoda zvýšení rychlosti z 20 km/h na 30 km/h a není dovoleno předjíždění cyklistů motorovými vozidly, které může vést k nehodám. (Filler, 2021)

15.1.4 Zřízení cyklostezek

Vybudování cyklostezek a vyznačení nejbezpečnější trasy do školy by rozhodně pomohlo snížit jak strach dětí, tak rodičů z cesty do školy na kole.

Vzhledem k tomu, že se Mnichovo Hradiště nachází na rovině, je kolo ideálním dopravním prostředkem pro pohyb po městě během takřka celého roku. Proto by bylo vhodné ve městě vybudovat cyklostezky pro bezpečný pohyb všech obyvatel města na jízdním kole. Je skvělé, že si tento fakt uvědomuje i vedení města a vybudování cyklostezek je naplánované do příštích let.

15.1.5 Ježdění učitelů do škol

Jak bylo uvedeno ve věkové charakteristice, žáci ve zkoumaném věku vzhlížejí k autoritám, proto by skvělým příkladem bylo, kdyby i jejich učitelé dojížděli do práce na kole. Žáci mohou soutěžit s učiteli, kdo najezdí více km za určité časové období nebo kdo využije jízdní kolo více dní v týdnu, měsíci nebo roce pro cestu do školy.

15.1.6 Zřízení úschovny nebo stojanů na kola

Jak z výsledků vyplývá, minimálně polovina všech žáků by do školy chtěla dojíždět na jízdním kole. V tuto chvíli však nejsou školy připravené na tak velké množství kol, tudíž je třeba vybudovat úschovny kol nebo stojany se zámkem, kde by si mohli žáci pohodlně odložit svá kola před výukou. Pokud by množství žáků, kteří v anketě uvedli, že by měli zájem o dojíždění do školy, opravdu do školy dojíždět začalo, vedlo by to ke zvýšení pohybové aktivity u dětí, což by mělo být cílem všech škol po době pandemie, kde se jejich pohybová aktivita opět snížila.

15.1.7 Vytvoření bazaru nevyužitých kol

Pro lepší cenovou dostupnost kol všem rodinám je řešením uspořádat bazar použitých kol nebo vytvořit on-line stránku na portálu školy, kde by mohli rodiče nabídnout k prodeji kola, ze kterých jejich děti vyrostly.

Jak z tabulky 2 vyplývá, kolo nevlastní především žáci ze ZŠ Švermova. Důvodem může být horší socioekonomická situace rodin dětí navštěvující tuto školu. Rodiče těchto dětí nepovažují za důležitou pohybovou aktivitu dětí a většinou hledají možnost levnějšího sportu, než je cyklistika. Prostřednictvím bazaru nevyužitých kol by tak bylo umožněno pořídit vlastní kolo i rodinám se slabším zázemím. Tato akce by mohla přimět koupit kolo i ty rodiče, které od pořízení odrazuje rychlý růst dětí.

15.1.8 Zavedení pohybové aktivity „do školy na kole“

Na celostátní úrovni existuje pro zaměstnance firem soutěž „do práce na kole“. Pro děti proběhla v roce 2019 také soutěž „do školy na kole“ ale pouze pro děti od 13 let, bohužel se po pandemii znovu nenastartovala. Podobnou akci by tedy bylo možné uspořádat i pro děti na základních školách nehledě na věk na městské úrovni. V dětech je zakořeněná soutěživost a tímto způsobem by jim bylo možné ukázat, že mohou do školy dojíždět jinak než pouze autem s rodiči. Do průběhu akce by bylo ideální zapojit i státní a městskou policii, která by mohla dohlížet, popřípadě i organizovat dopravu na nejnebezpečnějších místech města. Z vyhodnocení akce by mohla vzniknout struktura cykloulic po městě. Akce by také mohla sloužit pro zjištění počtu dětí, které by o dojíždění do školy měly zájem a kolik stojanů by bylo přibližně potřeba na zaparkování kol. Zároveň by akce poskytla informace o tom, které děti do školy nepřijely a z vyhodnocení by bylo možné zjistit z jakých důvodů. Pokud měly cyklo obchody zájem bylo by možné zapůjčit kola na tuto akci pro děti s nižším sociálním statutem.

Po skončení soutěže by už dětem nepřišlo divné do školy dojíždět na kole a zvykly by si na to. Tuto akci by bylo ideální organizovat minimálně 2x ročně. Nejdříve na jaře, kdy začíná být optimální počasí pro jízdu na kole, aby si děti po zimě na jízdu na kole zvykly a podruhé po letních prázdninách, aby si děti opět osvěžily, že mohou jezdit do školy na kole. Je však nutné mít pro tuto soutěž vhodnou městskou infrastrukturu, aby dětem na kole nehrozilo nebezpečí.

Motivací může být pro děti hmotná cena v podobě poháru pro nejlepšího jezdce a pro ostatní menší ceny v podobě diplomu, trička nebo něčeho malého. Základní školy mohou soutěžit mezi sebou o nejlepší cyklo školu ve městě. Ceny jak pro jednotlivce, tak pro školy by mohla předávat známá osobnost české cyklistiky.

16 Závěr

Díličními úkoly bylo provést rešerši literatury a nastudovat specifika dětí ve věku 10–12 let. Podobnou problematikou se zabývaly Lucie Nováková v bakalářské práci „Využití cyklistiky dětmi na základní škole“ v roce 2008 v Praze a Petra Marešová v diplomové práci „Rekreační cyklistika a její rozvoj pro posílení cestovního ruchu v regionu severovýchodní Čechy“ v roce 2012 v Praze. Tyto práce mi sloužily jako inspirace.

Z teoretických poznatků vyplynulo, že je cyklistika stále se vyvíjejícím sportem. Kolo nevyužívají lidé pouze ke sportovnímu využití, ale také jako dopravní prostředek. Jízdní kolo je možné využít na mnoho různých povrchů a při různých příležitostech.

Při zpracování popisu Mnichova Hradiště a jeho okolí bylo zjištěno, že je jízdní kolo ideálním prostředkem pro pohyb ve městě. Stejně tak po okolí Mnichova Hradiště, které nabízí mnoho možností, kde se může jedinec pohybovat v přírodě na cyklotrasách.

U dětí podporuje jízda na kole jejich zručnost, ale také jejich pohybovou aktivitu. Děti mladšího školního věku, bychom měli připravovat ve všestranně, především v oblasti rychlostních a koordinačních schopností. Období staršího školního věku je charakteristické nástupem puberty, během které dochází v těle dítěte k velkým hormonálním a fyzickým změnám. V tomto období jsou u dětí znatelné rozdíly mezi jedince stejného věku. Přelom mladšího školního věku a staršího školního věku je nazýván také jako zlatý věk motoriky.

Anketní šetření proběhlo na dvou základních školách v Mnichově Hradišti dne 7.4.2022 a vyplnilo ho 220 žáků, z nichž bylo 7 vyloučeno kvůli věku. Jedna základní škola byla běžná a druhá byla škola zřízená podle §16 odstavce 9 školského zákona.

Z výsledků vyšlo, že hlavním rozdílem mezi těmito dvěma školami je ve vlastnictví kol. Všichni žáci na ZŠ Sokolovská, která je běžnou, mají vlastní kolo, naproti tomu na ZŠ Švermova, která je paragrafovou, má vlastní kolo pouze 2/3 žáků. Shodné výsledky se ukázaly u pravidelného využití jízdního kola. Děti využívají kolo téměř shodně alespoň jednou za týden, žáci na ZŠ Sokolovské v 62 % a žáci na ZŠ Švermova v 66,7 %. Další shodou byl důvod využití kola, kdy shodně tráví nejvíce času pro zábavu, rekreaci nebo na dovolené. Žáci z obou základních škol také tráví čas na kole především s kamarády.

Díky splnění těchto dílčích úkolů, bylo možné splnit cíl práce, kterým bylo vypracovat doporučení pro zlepšení využití kol u dětí 10-12 let v Mnichově Hradišti.

Ze zjištěných údajů bylo vypracováno doporučení pro zlepšení využití kol u dětí ve věku 10-12 let v Mnichově Hradišti.

Pro zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích je důležitá znalost předpisů a značek, které děti mohou získat pravidelnou návštěvou dopravního hřiště, kde by městská policie pořádala výukové programy nejen pro základní školy z Mnichova Hradiště, ale také z jeho okolí.

Pro vyšší bezpečnost dětí by bylo dobré zajistit dohled městskou policií nad nebezpečnými úseky v ranních hodinách, především v okolí školy.

Pokud by nebylo možné v okolí škol vybudovat cyklostezky, je možným řešením zřídit cykloulice, které téměř žádným zásadním způsobem neomezují automobilovou dopravu. Sníží především maximální povolenou rychlost, která je důležitým prvkem při nehodě cyklisty a motorového vozidla.

Pro dopravu skrz město, by bylo dobré vybudovat cyklostezky, které by umožnily pohodlnější pohyb na kolech nejen pro děti.

Podle charakteristiky věku dětí, které byly v této bakalářské práci oslovené, mají tendenci vzhlížet k autoritám, bylo by skvělé, kdyby do školy jezdili na kole také učitelé.

Pokud chceme docílit zvýšení počtu dětí, dojíždějících do školy na kole, je nejprve nutné upravit prostory pro odložení kol ve školách prostřednictvím úschoven nebo pomocí stojanů.

Pro umožnění jízdy na vlastním kole všem žákům na základních školách, včetně dětí ze sociálně slabších rodin je možným řešením uspořádání akce prodeje použitých kol nebo on-line portálu na stránkách škol, kde by se kola prodávala. Kola by nabízeli rodiny dětí, které již z kol vyrostly a rodiny pro ně nemají využití. Posloužily by však právě těmto dětem, z rodin, které by si úplně nové kolo nemohli pořídit.

Motivovat děti prostřednictvím soutěže do školy na kole, která by je mohla přimět do školy na kole opravdu jezdit. Motivací dětem by mohla být materiální cena, kterou získá vítěz nebo motivace být lepší než spolužák.

Navrhovaná doporučení přijali ředitelé ZŠ v Mnichově Hradišti s kladnou odezvou. Dle jejich mínění jim poskytnou podklad pro jednání s vedením města v problematice využití jízdních kol při dopravě dětí do školy.

Seznam použitých zdrojů

- BESIP, 2022. In: *Dopravní soutěž mladých cyklistů - 2022* [online]. [cit. 2022-07-11]. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu-2022>
- BESIP, 2022. In: *Kdo jsme* [online]. [cit. 2022-07-11]. Dostupné z: <https://besip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>
- Český svaz cyklistiky, 2020. In: *Historie* [online]. [cit. 2022-07-11]. Dostupné z: <https://www.czechcyclingfederation.com/svaz/historie/>.
- DOVALIL, Josef, 2002. *Výkon a trénink ve sportu*. 1. vyd. Praha: Olympia. ISBN 80-7033-760-5.
- FILLER, Vrastislav, 2021. Městem na kole. In: *Cyklistické ulice* [online]. [cit. 2022-07-12]. Dostupné z: <https://mestemnakole.cz/2014/02/cyklisticke-ulice/>
- GERIG, Urs a Thomas FRISCHKNECHT, 2004. *Jezdíme na horském kole*. 1. vyd. České Budějovice: Kopp. Průvodce sportem. ISBN 80-7232-227-3.
- HRUBÍŠEK, Ivo, 1999. *Horské kolo od A do Z*. 1. aktualiz. vyd. Praha: Sobotáles. ISBN 80-85920-55-7.
- CHARVÁT, Michal, 2002. *Sociální aspekty sportovních aktivit*. Brno: Paido. Edice pedagogické literatury. ISBN 80-7315-029-8.
- JANSA, Petr, 2018. *Pedagogika sportu*. 2. vyd. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum. ISBN 978-80-246-3986-4.
- KONOPKA, Peter, 2007. *Cyklistika: rádce pro vybavení, techniku, trénink, výživu, závody a medicínu*. Jablonec nad Nisou: Jana Hájková. ISBN 978-80-254-0258-0.
- KRÁL, Jakub, 2007. *Motivace ke sportovním pohybovým aktivitám v období adolescence* [online]. Brno [cit. 2022-07-14]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/pir185/>. Bakalářská práce. Fakulta sportovních studií Masarykovi univerzity v Brně.
- KUČERA, Miroslav, Pavel KOLÁŘ a Ivan DYLEVSKÝ, 2011. *Dítě, sport a zdraví*. 1. vyd. Praha: Galén. ISBN 978-80-7262-712-7.
- LANGMEIER, Josef a Dana KREJČÍŘOVÁ, 2006. *Vývojová psychologie*. 2. aktualiz. vyd. Praha: Grada. Psyché (Grada). ISBN 80-247-1284-9.
- MAKEŠ, Pavel a Luboš KRÁL, 2002. *Velká kniha cyklistiky*. 1. vyd. Praha: Computer Press. ISBN 80-7226-815-5.
- MAREŠOVÁ, Petra, 2012. *Rekreační cyklistika a její rozvoj pro posílení cestovního ruchu v regionu severovýchodní Čechy* [online]. Praha [cit. 2022-07-14]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/z6nwmf/>. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.

Město Mnichovo Hradiště, 2020. In: *Dopravní hřiště je téměř hotové. Přijďte jej v úterý 29. září vyzkoušet a dozvědět se více o dopravní bezpečnosti* [online]. [cit. 2022-07-11]. Dostupné z: <https://www.mnhradiste.cz/radnice/mestsky-urad/organizacni-struktura/oikh/dopravni-hriste-je-temer-hotove-prijdte-jej-v-utery-29-zari-vyzkouset-a-dozvedet-se-vice-o-dopravni-bezopečnosti>

Město Mnichovo Hradiště, 2021. In: *Plán rozvoje sportu* [online]. [cit. 2022-07-11]. Dostupné z: <https://www.mnhradiste.cz/zivot-ve-meste/sport/plan-rozvoje-sportu/mesto-ma-plan-jak-rozvijet-sport-v-pristi-dekade>

PAULÍK, Ivo, 2006. *Český ráj*. 1. vyd. Praha: Freytag & Berndt. Cykloprůvodce - Česká republika. ISBN 80-7316-255-5.

PAUL, Radek, 2018. *Dopady zavádění cykloopatření ve městech* [online]. Praha [cit. 2022-07-12]. Dostupné z: https://is.ambis.cz/th/z7p0a/Bakalarska_prace.pdf. Bakalářská práce. Vysoká škola regionálního rozvoje a Bankovní institut - AMBIS, a.s.

PÁVKOVÁ, Jiřina, 2002. *Pedagogika volného času*. 3. aktualiz. vyd. Praha: Portál. ISBN 80-7178-711-6.

PERIČ, Tomáš, 2004. *Sportovní příprava dětí*. 1. vyd. Praha: Grada. Děti a sport. ISBN 80-247-0683-0.

SEKERA, Jiří a Ondřej VOJTĚCHOVSKÝ, 2008. *Cyklistika: průvodce tréninkem*. 1. vyd. Praha: Grada. Sport extra. ISBN 978-80-247-2911-4.

SIDWELLS, Chris, 2004. *Velká kniha o cyklistice*. 1. vyd. Praha: Slovart. ISBN 80-7209-585-4.

SLEPIČKOVÁ, Irena, 2000. *Sport a volný čas*. 1. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-0044-7.

SOULEK, Ivan a Karel MARTINEK, 2000. *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 80-7169-951-9.

ŠAFRÁNEK, Jiří, 2000. *Kolo pro děti i jejich rodiče*. 1. vyd. Praha: Portál. ISBN 80-7178-438-9.

ŠIMŮNEK, Jan, 2011. *Vliv cyklistiky na vybrané somatické charakteristiky* [online]. Olomouc [cit. 2022-07-11]. Dostupné z: [://theses.cz/id/wro5fb/](https://theses.cz/id/wro5fb/). Bakalářská práce. Fakulta tělesné kultury Univerzity Palackého v Olomouci.

THOROVÁ, Kateřina, 2015. *Vývojová psychologie: proměny lidské psychiky od početí po smrt*. 1. vyd. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0714-6.

Turnovskovakci.cz, 2021. In: *V Mnichově Hradišti začali s úspěchem provozovat sdílená kola, zájem je veliký. A co Turnov?* [online]. [cit. 2022-07-11]. Dostupné z: <https://www.turnovskovakci.cz/obce-skoly/v-mnichove-hradisti-zacali-s-uspechem-provozovat-sdilenajizdni-kola-zajem-je-velky-a-co-turnov/>

VÁGNEROVÁ, Marie, 2002. *Kognitivní a sociální psychologie žáka základní školy*. 1. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-0181-8.

VÁGNEROVÁ, Marie, 2005. *Vývojová psychologie I.: dětství a dospívání*. 1. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-0956-8.

VÁGNEROVÁ, Marie, 2010. *Psychologie osobnosti*. 1. vyd. V Praze: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum. ISBN 978-80-246-1832-6.

VEGRICHT, Václav, 2006. *Tematická plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy - BESIP [cit. 2022-07-14]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/662c7bff-ca69-488c-86de-cd77413232d9/attachment.aspx>

Wikipedie, 2022. In: *Mnichovo Hradiště* [online]. [cit. 2022-07-14]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Mnichovo_Hradi%C5%A1t%C4%9B

Seznam příloh

Str. 69 – Anketa využitá pro děti na základních školách

Bakalářská práce
Filip Razák
Cyklistika dětí 10-12 let v Mnichově Hradišti

Pohlaví

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

Chlapec Dívka

Datum tvého narození.

1 Máš jízdní kolo?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

Ano Ne

2 Umíš jezdit na jízdním kole?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

Ano Ne

3 Na jakém typu jízdního kola jezdíš?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu nebo více odpovědí

horské kolo silniční kolo BMX městské kolo

4 Jak často na jízdním kole jezdíš (v období od jara do podzimu)?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

Pravidelně (každý den / jednou za týden) Příležitostně (1 za měsíc) Vyjimečně (jednou za rok) Nejezdím na kole

5 Důvod využití jízdního kola

Nápověda k otázce: Vyberte jednu nebo více odpovědí

- Cesta do školy Zábava / rekreace / dovolená Závodů / soutěže

6 Jezdíš společně s rodiči, kamarády nebo sám?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu nebo více odpovědí

- S rodiči S kamarády Sám

7 Pokud jezdíš na jízdním kole v Mnichově Hradišti, cítíš se bezpečně?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Ano Ne Nejezdím v Mnichově Hradišti

8 Používáš při jízdě na jízdním kole bezpečnostní prvky (chrániče/helma)?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Ano Ne

9 Navštěvuješ skate park v Mnichově Hradišti?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Ano Ne

10 Navštěvuješ dopravní hřiště v Mnichově Hradišti?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Ano Ne

11 Kdybys mohl/a dojíždět do školy na jízdním kole, jezdil/a bys?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Ano Ne

12 Chtěl bys jízdní kolo?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Ano Ne

13 Jaké jízdní kolo bys chtěl/a?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Horské Silniční BMX Městské

14 Používal bys při jízdě na jízdním kole bezpečnostní prvky (helma, chrániče, rukavice)?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Ano Ne