

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

ANALÝZA FAKTORŮ OVLIVŇUJÍCÍCH AKTIVNÍ TRANSPORT ŽÁKŮ V PROJEKTU RIDE2SCOOL

Diplomová práce

Autor: Bc. Kateřina Macháčková

Vedoucí práce: Mgr. Luděk Šebek, PhD.

Studijní obor: Rekreologie

Olomouc 2015

Jméno a příjmení autora: Bc. Kateřina Macháčková

Název závěrečné písemné práce: Analýza faktorů ovlivňujících aktivní transport žáků
v projektu Ride2sCool

Pracoviště: Katedra Rekreologie

Vedoucí: Mgr. Luděk Šebek, PhD.

Rok obhajoby: 2015

Abstrakt:

Diplomová práce se věnuje faktorům, které ovlivňují využívání jízdního kola jako prostředku k aktivnímu transportu a především popisuje zkušenosti účastníků zapojených do projektu Ride2sCool. Účastníky výzkumu jsou zapojení žáci (3), instruktoři (4), rodiče žáků (5), ředitel školy (1) a účastníci nezapojení do projektu (32). Popis zkušeností a faktorů vychází z kvalitativního výzkumu, který proběhl na základě sběru dat prostřednictvím metod focus groups (8), individuálního rozhovoru (1) a pozorování. Ke zpracování dat byl využit program ATLAS.ti 7. Výsledkem jsou faktory ovlivňující aktivní transport žáků do školy, které jsou rozděleny do pěti kategorií: bezpečnost, infrastruktura, pohybová aktivita a zdraví, učení se a komunita. Výsledky výzkumu mají přispět k lepšímu pochopení okolností, které ovlivňují aktivní transport a projekt Ride2sCool, následně tyto znalosti využít ke zlepšení projektu.

Klíčová slova: Aktivní transport do školy, cyklistika, infrastruktura, zdraví, cool faktor, kvalitativní výzkum

Souhlasím s půjčováním závěrečné písemné práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Bc. Kateřina Macháčková

Title of the master thesis: Analysis of factors influencing active transport of students in the Ride2sCool project

Department: Department of recreology

Supervisor: Mgr. Luděk Šebek, PhD.

The year of presentation: 2015

Abstract:

This thesis is dedicated to the study of factors influencing the usage of bicycle as a mean of active transport and in particular describes experiences of participants of the Ride2sCool project. The participants are students (3), instructors (4), parents (5), school principal (1), who are all part of the project, and participants who are not (32). Description of experiences and factors is a result of the qualitative research which took place on the basis of data collecting via "focus groups" methods (8), individual interview (1) and observation. Program ATLAS.ti 7 was used for processing the data. The results are factors influencing active transport of students to school which are divided into five categories: safety, infrastructure, physical activity and healthy, learning and community. The results should serve for better understanding of circumstances that influence active transport and project Ride2sCool, and should eventually be used for improvement of the project.

Keywords: Active school transport, cycling, infrastructure, health, cool factor, qualitative research

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

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně pod vedením Mgr. Ludka Šebka, PhD., uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a dodržovala zásady vědecké etiky.

V Ústí nad Labem dne:

Děkuji Mgr. Luďkovi Šebkovi, PhD. za cenné odborné rady, velmi vstřícný a pozitivní přístup a ochotu spolupracovat na mé práci. Děkuji rodičům a svému příteli za trpělivost a starostlivost v průběhu mé práce. Děkuji také všem, co se podíleli na projektu Ride2sCool a bez kterých by jeho realizace nebyla možná.

Obsah

1	ÚVOD.....	8
2	PŘEHLED POZNATKŮ	9
2.1	Životní styl a zdraví.....	9
2.1.1	Rizika nedostatečné pohybové aktivity.....	10
2.1.2	Doporučení pro pohybovou aktivitu dětí.....	10
2.2	Bezpečnost v kontextu aktivního transportu.....	11
2.2.1	Sdílený prostor	12
2.3	Sociokulturní aspekty.....	13
2.3.1	Komunita	13
2.3.2	Dobrovolnictví.....	13
2.3.3	Agrese a šikana.....	14
3	CÍL PRÁCE	16
3.1	Cíle výzkumu	16
3.2	Výzkumné otázky	16
4	PROJEKT RIDE2SCOOL	17
4.1	Instruktoři.....	17
4.2	Trasy.....	18
4.3	Logistika.....	19
4.4	Financování	20
4.5	Bezpečnost	21
4.6	Propagace.....	22
5	METODIKA.....	23
5.1	Metody sběru kvalitativních dat	23
5.1.1	Focus groups	23
5.1.2	Polostrukturovaný rozhovor	24
5.1.3	Zúčastněné pozorování	25
5.2	Zpracování a analýza kvalitativních dat	25
5.2.1	Otevřené kódování.....	26
5.2.2	Axiální kódování	26
6	ZKOUMANÝ SOUBOR	28
6.1	Sběr dat	29
6.1.1	Polostrukturovaný rozhovor	29
6.1.2	První focus group	30
6.1.3	Druhá focus group.....	30

6.1.4	Třetí focus group	31
6.1.5	Čtvrtá focus group.....	32
6.1.6	Pátá focus group	32
6.1.7	Šestá focus group	32
6.1.8	Sedmá focus group.....	33
6.1.9	Osmá focus group	34
7	VÝSLEDKY.....	35
7.1	Kategorie bezpečnost.....	35
7.1.1	Hustota dopravy.....	37
7.1.2	Hrozba nehody	38
7.1.3	Doplňky	39
7.2	Kategorie infrastruktura.....	41
7.2.1	Cyklostezky.....	42
7.2.2	Zázemí	44
7.2.3	Krádež kola	46
7.3	Kategorie pohybová aktivita a zdraví	47
7.3.1	Kód zdraví.....	47
7.3.2	Vyhýbání se pohybové aktivitě	49
7.4	Kategorie učení se	50
7.4.1	Dovednosti	50
7.4.2	Dopravní výchova.....	52
7.5	Kategorie komunita a sociální kontakt.....	53
7.5.1	Cool faktor.....	55
7.5.2	Šikana	57
8	DISKUZE	59
9	ZÁVĚR	65
10	SOUHRN	67
11	SUMMARY	68
12	REFERENČNÍ SEZNAM.....	69
13	PŘÍLOHY.....	72

1 ÚVOD

Cyklistika má mnoho podob a jízdní kolo tak může mít pro různé lidi odlišný význam. Vztah ke kolu se u většiny z nich často v průběhu života mění a v různých životních etapách tak plní rozdílné funkce. Pro profesionálního cyklistu se kolo stává neodmyslitelnou součástí života a často i prostředkem k obživě. Profesionální cyklisté však tvoří naprostou menšinu v pomyslném pelotonu všech cyklistů. Pomineme tedy tuto úzkou skupinu a zaměříme se na to, co je pro náš kontext práce důležitější. Jízdní kolo představuje pro většinu lidí způsob trávení volného času, formu zábavy a odreagování nebo dopravní prostředek.

Jízdní kolo jako dopravní prostředek je formou aktivního transportu, který je spojován s pozitivním vlivem na zdraví člověka, ale i na okolní prostředí, ve kterém je provozován. Jeho důsledkem dochází k odlehčení automobilové dopravě a tím pádem ke snížení objemu výfukových plynů do ovzduší. Jízdní kolo často představuje nejrychlejší transport po městě, kde ho lidé také spojují s pocitem svobody. Především ve městech s rovinatějším profilem se stává ideálním dopravním prostředkem.

Výzkumy ukazují, že se u dětí rozmáhá trend sedavého chování na úkor pohybové aktivity. Dnešní české děti se tak hýbou o mnoho méně, než tomu bylo u předešlých generací a často tráví svůj volný čas u počítačů, tabletů a telefonů, což má negativní vliv na jejich zdraví. Takové chování má za následek zvyšující se procento dětí trpících civilizačními chorobami, kam řadíme např. obezitu, diabetes mellitus 2. typu a další. Pokud však chceme pomoci tento trend změnit, nemá tak veliký efekt dětem pouze říkat, co je a co není zdravé. Osvěta je v tomto ohledu jistě také důležitá, ale myslíme si, že nadšení pro věc, v tomto případě sportovní aktivitu, hraje v tomto věkovém období podstatnější roli.

Tato myšlenka vdechla život celému projektu Ride2sCool. Aktivní transport je doporučován jako ideální nástroj pro pravidelný přísun pohybové aktivity a krása jízdy na kole je v tom, že většinu dětí prostě baví. Přesto však kolem sebe nevidáme téměř žádné děti jezdit do školy na kole, což považujeme za negativní jev. Základem pro vznik projektu byly také výsledky výzkumů realizovaných na Fakultě tělesné kultury Univerzity Palackého v Olomouci, které popisují především faktory způsobující nízkou úroveň aktivního transportu u žáků základních škol. Inspirací nám v tomto ohledu byly dva zahraniční projekty v Nizozemí a Austrálii, které fungují na podobném principu.

Cílem práce je popsat zkušenosti účastníků zapojených do prvního ročníku projektu Ride2sCool a pokusit se najít odpověď, zda je projekt řešením překážek ovlivňujících aktivní transport žáků.

2 PŘEHLED POZNATKŮ

2.1 Životní styl a zdraví

Světová zdravotnická organizace uvádí, že životní styl je jednou ze základních determinant ovlivňujících celkové zdraví člověka (WHO in Kalman, Hamřík & Pavelka, 2009). Životní styl je ve vztahu ke zdraví charakterizován výběrem jídla a pití, kouřením, množstvím a využitím volného času. Pod pojmem životní styl je také označován způsob, jak se člověk vyjadřuje a chová a jak se aktivně chápe svých úkolů v životě (Hodaň & Dohnal, 2008).

Světová zdravotnická organizace definuje zdraví jako: „stav úplné tělesné, mentální a sociální pohody, nejen nepřítomnost nemoci“ (WHO, 1997). Hodaň a Dohnal (2008) uvádí, že stále však dochází k redukci jen na oblast fyzickou. Zdraví nepovažují za stav, ale za proces, tvorbu, boj, který nikdy nekončí, proto hovoří o tvorbě zdraví nebo podpoře zdraví. Člověk vnímá zdraví jako předpoklad existence, ale velká část společnosti ho však stále vnímá jako doménu medicíny. Medicína a zdravotnictví se věnuje především terapii a následkům, ale prevence, či tvorba zdraví je zodpovědnost člověka samotného, zde se poté naskýtá prostor pro vztah mezi pohybem a zdravím (Hodaň & Dohnal, 2008). V polovině devadesátých let byl přijat mezinárodní konsenzus o hodnotách pravidelně prováděné pohybové aktivity střední intenzity, který zní takto: „Denní pohybová aktivita by měla být přijímána jako základní kámen zdravého životního stylu.“(Kalman et al., 2009, p. 20)

Problémem moderní doby, se kterou je spojený vývoj nových technologií usnadňujících každodenní činnosti, je výrazná eliminace lidského pohybu. To je spolu se sedavým způsobem života příčinou zdravotních rizik a civilizačních chorob. Většina populace si však následků pohybové inaktivity není vědoma (Kohout & Mitáš, 2013). Podle Kohouta a Mitáše (2013) by tento fakt měl být hlavním impulzem pro změnu životního stylu spolu se specifikací podmínek prostředí.

Tvorba podmínek nemůže být záležitostí individuální, ale společenskou a politickou. Podle Hodaň a Dohnala (2008) je tvorba podmínek problémem státu, obce a zaměstnavatele. Příkladem uvádí západní státy, kde je, na rozdíl od České republiky, tělocvičná rekreace realizována z 60% ve státních, či obecních zařízeních.

2.1.1 Rizika nedostatečné pohybové aktivity

Vyspělé i rozvojové státy včetně České republiky čelí v současnosti výraznému nárůstu neinfekčních onemocnění, jako jsou kardiovaskulární onemocnění, rakovina, diabetes mellitus 2. typu a další (Kalman et al., 2009). Podle Kalmana et al. (2009) tato globální epidemie souvisí se změnou životního stylu v posledním století, především s nízkou úrovní pohybové aktivity, nezdravou výživou, vysokým energetickým příjmem a zvýšeným užíváním tabákových výrobků.

Fyzická inaktivita je momentálně označována za čtvrtý hlavní rizikový faktor pro celosvětovou úmrtnost (WHO, 2010). V souvislosti s fyzickou inaktivitou je také důležité zmínit problém nadváhy a obezity, který se v našich podmínkách stále častěji vyskytuje již v dětském věku. Kalman et al. (2010) uvádí, že nadváhou či obezitou trpí u nás přibližně pětina chlapců a desetina dívek ve věku 11, 13 a 15. Výskyt nadváhy a obezity má vážné a komplexní zdravotní následky na oblast fyzickou, ale i psychickou a sociální.

Dalším negativním trendem současnosti je u dětí tendence k sedavému chování, které také přispívá k výše zmíněným zdravotním problémům. Kalman et al. (2010) uvádí, že většina dětí v České republice tráví před televizí více než 2 hodiny denně a další 2 hodiny denně u počítače. Čas strávený u počítače se s rostoucím věkem ještě zvyšuje.

Winig, Spengler & Etow (2015) tvrdí, že velký vliv na prevenci obezity a zdraví mají v dnešní době školy, kde děti tráví většinu svého času. Školy tedy mohou zlepšovat zdraví studentů nejen vzděláváním o zdravé výživě a pohybové aktivitě, ale také realizováním programů, které pomohou k naplnění daných cílů.

2.1.2 Doporučení pro pohybovou aktivitu dětí

Doporučení pro pohybovou aktivitu, která ustanovila Světová zdravotnická organizace, jsou platná globálně pro celou populaci. Pohybová doporučení se dělí na tři skupiny podle věkové kategorie (5 až 17 let, 18 až 64 let a 65 a starší). V našem výzkumu jsou předmětem zájmu především žáci základní školy, kteří se řadí do první skupiny (5 až 17 let), a proto si přiblížíme tuto kategorii podrobněji.

WHO (2010) pro děti a mladistvé této věkové skupiny mezi pohybovou aktivitu zahrnuje hry, sporty, transport, rekreaci, pohybovou výuku nebo plánované cvičení v kontextu rodiny, školy a komunitních aktivit.

S cílem zlepšit kardiorespirační a svalovou zdatnost, sílu kostí, kardiovaskulární a metabolické faktory a redukovat symptomy úzkosti a depresi WHO (2010) doporučuje:

1. Děti a mladiství by měli naakumulovat alespoň 60 minut pohybové aktivity střední až vysoké intenzity denně.
2. Množství pohybové aktivity větší než 60 minut zajistí další zdravotní benefity.
3. Většina denní pohybové aktivity by měla být aerobního charakteru. Zahrnuty by měly být i aktivity dynamického charakteru alespoň třikrát týdně.

V České republice to jsou přibližně tři čtvrtiny dětí, které nesplňují doporučených 60 minut pohybové aktivity každý den (Kalman et al., 2010).

2.2 Bezpečnost v kontextu aktivního transportu

V souvislosti s propagací, se mnohem větší důležitost u jízdy na kole přikládá jeho výhodám, než nevýhodám. Za nejdůležitější výhody se považuje jeho efektivita a ekologický aspekt, mezi bariéry se řadí chybějící zázemí a vnímání nebezpečí (Fernández-Heredia, Monzón & Jara-Díaz (2014).

Cyklistika má rostoucí tendenci a je podporována veřejnou politikou. Výzkumy však ukazují, že cyklistika není tak bezpečná, jak prezentují oficiální údaje a že se nestává stejně bezpečnou jako jiné způsoby dopravy (Short & Caulfield, 2014). Short a Caulfield (2014) také uvádějí, že je jízda na kole v přepočtu na kilometr přibližně osmkrát nebezpečnější než jízda autem. Z čehož vyplývá, že výsledkem povzbuzování lidí, aby vyměnili jízdu autem za jízdu na kole, bude také zvýšení počtu nehod.

Jedno z největších rizik pro cyklisty představují křižovatky. Dozza a Werneke (2014) uvádí, že na křižovatkách dochází k největšímu počtu smrtelných nehod cyklistů a je názoru, že by se křižovatkám měla věnovat nejvyšší priorita s cílem úspěšnému snížení počtu nehod. S nebezpečností křižovatek souhlasí i Short a Caulfield (2014), kteří zmiňují, že na křižovatkách dochází k polovině všech cyklistických nehod. K častým konfliktům mezi cyklisty a automobily dochází také v situacích při odbočování, kdy automobily při zatáčení křížují trasu cyklistům, kteří jeli souběžně s automobily a řidiči automobilů cyklisty v dané chvíli přehlédnou (Lacherez, Wood, Marszalek & King, 2013).

V souvislosti s vážností nehod je také zmiňována rychlost jízdy. Short a Caulfield (2014) uvádí, že na úsecích s omezenou rychlostí na 30 km/h dochází pouze k minimálnímu počtu vážných nehod a se zvyšující se rychlostí se počet vážných nehod rapidně zvyšuje. Policejní

data také ukazují, že odpovědnost není pouze na straně řidičů, ale že přibližně za polovinu nehod jsou zodpovědní cyklisté sami (Short & Caulfield, 2014).

Na bezpečnosti cyklistů se také podílí jejich celková viditelnost. Cyklisté všeobecně důležitost své viditelnosti v souvislosti s nehodami podceňují a obvykle během jízdy nepoužívají doplňky ke zvýšení viditelnosti (Lacherez et al., 2013). Wood, Lacherez, Marszalek a King (2009) uvádí, že cyklisté věří, že je řidiči vozidel vidí a registrují již na vzdálenost 110 metrů, zatímco řidiči udávají vzdálenost poloviční a to pouhých 48 metrů, kdy jsou schopni cyklisty spatřit. Short a Caulfield (2014) tvrdí, že pokud má být politika cyklo dopravy úspěšná, musí být věnováno více pozornosti její bezpečnosti.

Bezpečnost cyklistů je také diskutována ve spojení s infrastrukturou. Chataway, Kaplan, Nielson a Prato (2014) uvádí, že cyklisté vnímají výrazné změny v bezpečnosti mezi různými druhy cyklistické infrastruktury. Infrastrukturu, kde je cyklotrasa vedena po víceproude silnici nebo mezi silnicí a zaparkovanými auty považují cyklisté za nebezpečnou. Naopak bezpečně se cítí na cyklostezkách, které jsou oddělené od provozu. Nevýhodou takové infrastruktury je, že cyklisté se mohou cítit příliš sebevědomě a bezpečně, mají poté tendence se nesoustředit na jízdu (Chataway et al., 2014). Jedním ze způsobů, jak je možné řešit bezpečnost cyklistů, ale i ostatních účastníků provozu v centru města je koncept sdíleného prostoru.

2.2.1 Sdílený prostor

Sdílený prostor je charakterizován jako prostor na ulici, kde byla odstraněna všechna zařízení kontrolující dopravu, kam patří semaforey, dopravní značky, značení přechodů, ale i obrubníky a pruhy na silnicích (Toth, n. d.). Cílem sdíleného prostoru je, že lidé přestanou koukat pouze po značkách, ale začnou se dívat na sebe a budou se spolu domlouvat prostřednictvím očního kontaktu a osobní komunikace. Sdílený prostor je tedy spíše způsob myšlení než designový koncept, jak uvádí Toth (n. d.).

Celý koncept sdíleného prostoru je založený na teorii „kompenzace rizika“. Lidé jsou nastavení brát na sebe určitou míru rizika, naše jednání tak přizpůsobujeme v závislosti na nebezpečí prostředí. V souvislosti se silnicemi to znamená, že v bezpečném prostředí řídíme rychleji a méně opatrně (Lidell, 2013).

Výzkumy ukazují, že na místech vytvoření sdíleného prostoru dochází ke snížení počtu nehod, především těch s vážnými následky (Toth, n.d.). Příkladem může být sdílený prostor v Británii, kde se po jeho vybudování snížil počet nehod o 41 % (Wilkinson, 2014). Koncept

celého prostoru umožňuje účastníkům provozu převzít zodpovědnost za jejich chování, což má dopad na zvýšení bezpečnosti (Toth, n.d.)

Centrum města se po zavedení sdíleného prostoru stává příjemnějším a vlídnějším místem a má také za následek zlepšení místní ekonomiky. Koncept má samozřejmě i svá rizika, kdy na příklad lidé se zrakovým postižením se v takovém prostředí stávají zranitelnější a na toto téma je zapotřebí provést více výzkumů (Senthilingam, 2014)

2.3 Sociokulturní aspekty

2.3.1 Komunita

Komunita se měnila od malých, striktně geograficky ohraničených a sociálně uzavřených vesnických kontejnerů, přes územně rozptýlené, ale organizované zájmové skupiny až ke globálním sítím založeným na elektronické formě komunikace (Frič & Vávra, 2012, p. 15).

Vývojové podoby uvádí Frič a Vávra (2012) jako ideální typy komunity:

1. *Lokální či sídelní komunita* je podle Phillipse (in Frič & Vávra, 2012, p. 16): „skupina lidí, kteří žijí na společném území, mají společnou historii, sdílejí společné hodnoty, společně se účastní různých aktivit a vyznačují se vysokým stupněm solidarity.“
2. *Zájmová komunita* je společenství lidí určité minority, kam řadíme komunitu profesní, pečující, politickou, duchovní a komunitu zabývající se zájmovou činností. Činnost členů je často organizovaná a navenek reprezentovaná spolkem, občanským sdružením atd.
3. *Virtuální komunita* můžeme definovat jako síť lidí sdílející podobné zájmy, ideály a pocity, a mezi nimiž vznikají sociální vazby v průběhu jejich komunikace v kyberprostoru (Frič & Vávra, 2012).

2.3.2 Dobrovolnictví

Komunita je v sociálním kontextu nejdůležitějším motivátorem dobrovolnické činnosti, generuje příležitosti pro dobrovolnictví, vytváří klima důvěry a produkuje kolektivní identitu stimující k obětování se ve prospěch celku (Frič & Vávra (2012).

Frič a Vávra (2012) rozdělují dobrovolnictví na neformální komunitní dobrovolnictví, formální komunitní dobrovolnictví a virtuální komunitní dobrovolnictví. Podrobněji si uvedeme první dva typy.

Neformální komunitní dobrovolnictví

Podle Rochestera (in Frič & Vávra, 2012) je neformální dobrovolnictví individuální poskytování neplacené pomoci mimo okruh příbuzných. Neformálnímu dobrovolnictví se věnuje více žen než mužů, z hlediska věku se jedná především o mládež a seniory. Míru dobrovolnictví pozitivně ovlivňuje vyšší vzdělání, ale na rozdíl od formálního dobrovolnictví, na neformální velký vliv nemá (Frič & Vávra, 2012).

Motivace dobrovolníků je kombinací vlastního zájmu (přínos pro dobrovolníka a rodinu) a altruismu (přínos pro druhé nebo prostředí). Lidé, kteří se věnují dobrovolnictví, jsou také společensky aktivnější a mají více přátel (Frič & Vávra, 2012).

Formální komunitní dobrovolnictví

Formální dobrovolnictví se liší pouze konáním pod hlavičkou formálně zaregistrované organizace. Na rozdíl od neformálního dobrovolnictví, zde nemá na účast žádný významný vliv sociálně demografické znaky, jsou to tedy stejně často muži, ženy, vysokoškoláci, mladí, staří, chudí, bohatí atd. (Frič & Vávra, 2012).

Nejdůležitější motivy jsou možnost dělat pro věc, která je pro ně důležitá nebo dělat dobrovolnickou práci, která je baví. Formální dobrovolníci mají významně rozsáhlejší sociální síť oproti zbytku populace a přikládají větší význam kontaktům s různými skupinami (Frič & Vávra, 2012).

2.3.3 Agrese a šikana

Šikana se vymezuje jako záměrná agrese, kterou realizuje jedna nebo více osob opakovaně vůči jiným jedincům a je nutné ji odlišit od jednorázové agrese a dalších forem chování např. šikádlení (Dařílek, 2013). Říčan a Janošová (2010) uvádí šikanu jako zvláštní druh agrese a ubližování někomu, kdo se nedovede bránit a ve velmi závažných případech za šikanu označuje i jednání jednorázové s hrozbou opakování.

K lepšímu pochopení šikany si uvedeme i vysvětlení pojmu agrese. Podle Dařílka (2013) je agrese záměrné chování s cílem poškodit jinou osobu. Za agresivní jednání se tedy

nepovažují myšlenky a představy. Agrese je chování naučené, osvojíme si ji tedy až na základě zkušeností (Říčan & Janošová, 2010).

Příčinou agresivního jednání může být jakýkoliv podnět pocházející z vnitřního i vnějšího prostředí jedince, může mít tedy více příčin. Příčiny můžeme rozdělit do skupin: ekonomické, politické, sociální a kulturní, vliv prostředí a individuální příčiny (Dařílek, 2013). Pro naše potřeby se jako důležité jeví příčiny sociální a kulturní, které si uvedeme podrobněji.

Sociální a kulturní příčiny:

- *Rodina* – příčinou agrese u dětí, pokud jsou její funkce narušeny.
- *Škola* – negativní vztahy ke škole může vyvolávat nevhodným systémem výuky, známkováním, tresty.
- *Skupina vrstevníků* – může mít již stanovené normy agrese (gangy), které pak členové realizují.
- *Média* – na rozvoj agresivního chování má především televize, internet a počítačové násilné hry.
- *Drogy a alkohol*
- *Vliv prostředí* – k vlivům prostředí se řadí také např. mnoho dětí ve třídě, úzké průchody, chodby apod. (Dařílek, 2013).

Šikaně a agresivnímu chování je ideální předcházet, a proto jako prevenci šikany na úrovni jednotlivců uvádí Říčan a Janošová (2010) individuální sledování potenciálních obětí a pravidelné individuální rozhovory se všemi žáky.

3 CÍL PRÁCE

3.1 Cíle výzkumu

Cílem práce je na základě kvalitativního přístupu popsat zkušenosti účastníků prvního ročníku projektu Ride2sCool a zjistit, zda by projekt mohl být odpovědí na faktory, které negativně ovlivňují aktivní transport žáků.

3.2 Výzkumné otázky

- Jak vnímají zúčastnění jedinci první ročník projektu Ride2sCool?
- Jaké faktory a jakým způsobem ovlivňují žáky během jízd do školy?
- Je projekt Ride2sCool potenciálním řešením překážek k aktivnímu využívání kol jako dopravního prostředku u žáků základních škol?

4 PROJEKT RIDE2SCOOL

Ride2sCool je neziskový projekt zaměřený na aktivní způsob dopravy do školy na kole dětí ve věkovém rozmezí od 10 do 15 let. Jednotlivé jízdy do školy a ze školy jsou koncipované tak, aby byly pro děti bezpečné, zároveň však zábavné i naučné a vytvářely prostor pro sociální kontakt mezi dětmi. Projekt zapojuje vysokoškolské studenty Univerzity Palackého jako instruktory a průvodce jízd do školy. Celý projekt funguje na principu, kdy se starší a zkušenější studenti starají o mladší žáky a rodiče tak nemusí mít strach o své děti. Cílem projektu Ride2sCool je utvářet ideální podmínky pro rozvoj cyklodopravy u dětí, které by se jinak na kole vydat samy nemohly. Děti se nejen bezpečně dostanou do školy, ale naučí se zásady a pravidla pohybu v provozu, na které budou moci navázat, až budou starší a na kolo vyrazí samy. K úspěšné realizaci cílů projektu je důležitá spolupráce s jednotlivými školami a dalšími orgány, jako je např. městská policie a samotné město Olomouc.

První ročník Ride2sCool probíhal od 16. do 26. června 2014, poslední dva týdny školního roku. V rámci projektu byla oslovena jedna základní škola v centru Olomouce, ze které se přihlásili tři žáci pátých tříd. Škola byla vybrána na základě svého umístění v blízkosti parku, a tudíž i cyklistických stezek. Oslovení žáků proběhlo prostřednictvím učitelů a rozdaných informativních letáčků jen v pátých třídách dané základní školy. Bohužel nám nebyl umožněn přístup do tříd a projekt dětem osobně prezentovat. Tento způsob předání informací měl pravděpodobně částečný vliv na menší zájem žáků při zapojení se do tohoto projektu.

4.1 Instruktoři

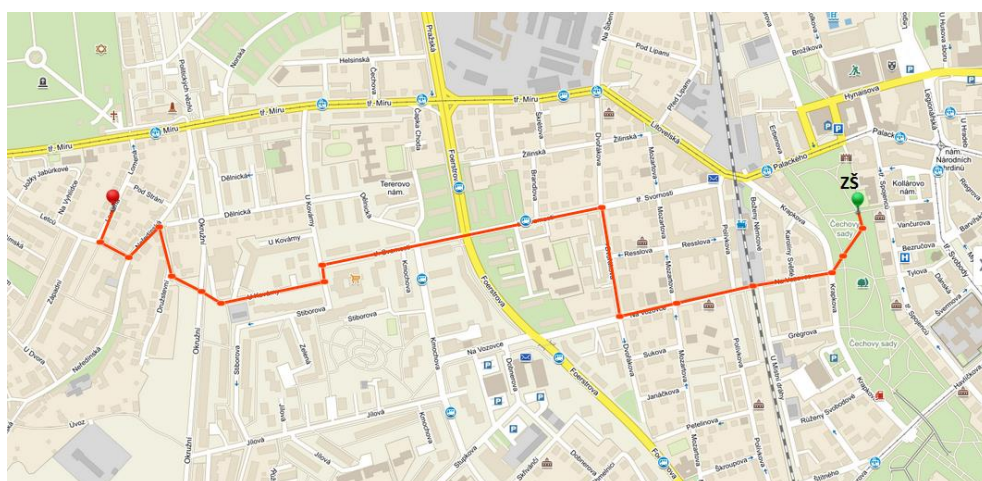
Instruktory tvořili čtyři studenti Fakulty tělesné kultury a Právnické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci. Oslovení studentů probíhalo rozesláním informativního emailu prostřednictvím univerzitní sítě a využitím sociální sítě facebook. Studentů, kteří projeví o projekt zájem, bylo mnohem více, nevyhovoval jim však termín projektu, kdy většina z nich měla zkouškové období nebo dokonce již prázdniny a jiné plány.

Před zahájením projektu prodělali instruktoři školení na dopravním hřišti v Olomouci ve spolupráci s organizací Semafor a také několik schůzek s organizátory projektu. Následovala prohlídka naplánovaných tras, které vedly od bydliště jednotlivých žáků ke škole. Každý z instruktorů absolvoval zkušební jízdu své trasy, kde měl za úkol vést ostatní instruktory a členy organizace, kteří představovali skupinku žáků. Při zkušební jízdě se soustředila pozornost

především na kritická místa na trase, přejezdy silnic, přechody, přiměřenou rychlost jízdy, schopnost zvládnout skupinu z organizačního hlediska, zafixování si správné trasy apod. V průběhu projektu se výzkumník několikrát sešel s instruktory, kdy účelem schůzek bylo zjistit dojmy z jízdy žáků i samotných instruktorů a připomínky k vylepšení projektu.

4.2 Trasy

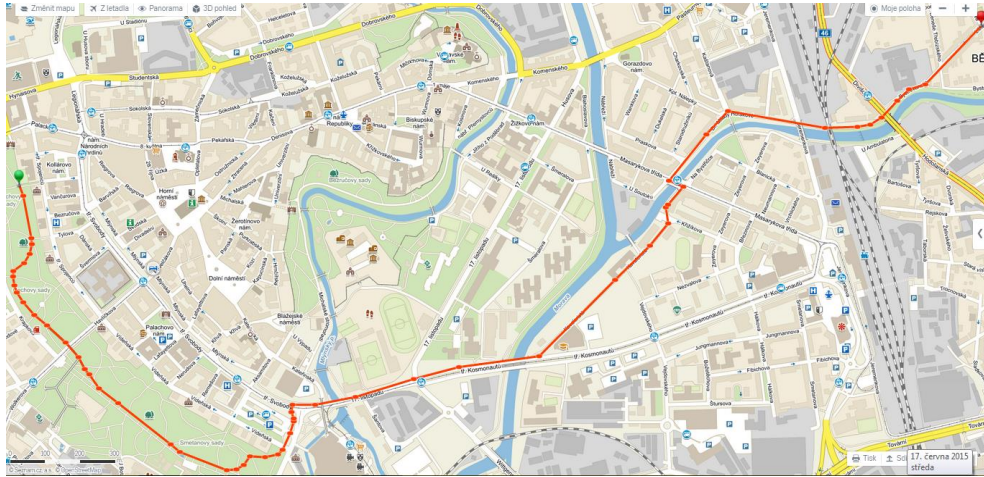
Plánování tras probíhalo na základě přihlášených dětí a jejich místa bydliště. Do projektu se přihlásili tři žáci z Olomouce a mohli jsme tedy přidělit ke každému žákovi jednoho instruktora a vytvořit tři samostatné trasy, které jsou znázorněny na obrázcích 1 až 3.



Obrázek 1. Aničky trasa - 2,3 km



Obrázek 2. Tomášova trasa - 2,9 km



Obrázek 3. Jirkova trasa - 4,1 km

Trasy byly vytvořené především s ohledem na bezpečnost a pohodlí žáků, tudíž vytvoří nejkratší možnou spojnici mezi místem bydliště žáků a základní školou. Zásadní prioritou při plánování tras byla snaha využít olomoucké cyklostezky a cyklotrasy, vyhnout se jízdě po silnicích první třídy a maximálně omezit nebezpečné přejezdy silnic. Na výše uvedených mapkách Olomouce nejsou cyklostezky sice označené a znatelné, tvoří však zhruba 90 % trasy Tomáše i Jirky (obrázek 2 a 3) a zbývající části těchto tras jsou vedeny postranními uličkami. Na celé trase kluci křižují jednu světelnou křižovatku, kterou přejíždí po vyznačeném pruhu cyklotrasy a další jednu až dvě větší křižovatky, kde jezdí i tramvajové spoje. Z Neředína, městské části Olomouce, bohužel žádná cyklotrasa do centra města nevede, tudíž trasa Aničky na obrázku 1 vede především postranními uličkami se dvěma přejezdy silnice první třídy.

4.3 Logistika

Snahou projektu Ride2sCool je propracovaný logistický systém, zajišťující dobrou organizaci a spolehlivé služby. Před zapojením do projektu se rodiče zaregistrují do online systému na webových stránkách Ride2sCool, čímž si vytvoří uživatelské účty pro své děti. Po přihlášení vyberou na základě svého bydliště trasu, po které budou děti jezdit do školy. Jelikož se do prvního ročníku přihlásili pouze tři žáci a každý měl svého instruktora a svou trasu, nebylo potřeba vytvářet složité rozřazování podle bydliště a sběrného místa, které najde své uplatnění při vyšší počtu dojíždějících žáků. Sběrná místa budou jasně definované body na trase, kde bude možné se bezpečně připojit do skupiny, včetně jejího začátku. Rodiče poté jen vyberou dny, ve kterých chtějí, aby jejich děti absolvovaly jízdy do školy s Ride2sCool, a ty v systému označí. Po uložení do systému mohou své trasy sledovat či editovat. Je na nich, zda

budou rezervovat jízdy každý den, nebo se zarezervují na týden dopředu. Díky tomu, že celý registrační systém funguje online, rodiče mohou jízdy zrušit kdykoliv, například v případě špatného počasí, nemoci a defektu kola, nejpozději však hodinu před jízdou.

Při samotných jízdách instruktor vyzvedl žáka u jeho bydliště. Žáci již většinou čekali připraveni před domem a vydali se společně na trasu, která jim od domova ke škole trvala zhruba mezi 15 a 20 minutami. Po příjezdu ke škole žáci zamkli svá kola do stojanů, rozloučili se s instruktorem a odešli na vyučování. Instruktoři po úspěšně absolvované jízdě poslali SMS zprávu rodičům žáka, kterého doprovázeli, že v pořádku dorazili do školy. Stejný postup probíhal i při odpolední cestě domů.

4.4 Financování

Ride2sCool je neziskový projekt a pro žáky bylo zapojení do prvního ročníku projektu zdarma. Potřebné materiální zajištění zakoupili organizátoři z vlastních prostředků. Jednalo se o reflexní vesty pro žáky, výrobu stojanu na kola, tisk propagačních letáků, nákup zámků na kola a symbolické finanční odměny instruktorům. Do nákladů je nutné započítat i roční pojištění organizace.

Žáci byli na konci projektu odměněni cenami od Specialized Concept Storu v Olomouci, který tak podpořil projekt sponzorskými dary. Kluci, Tomáš a Jirka, obdrželi cyklistické helmy Specialized a Anička, jelikož již vlastnila kvalitní a pěknou helmu, dostala cyklistický dres od stejné firmy. Projekt podpořil i rektor Univerzity Palackého v Olomouci, který se zúčastnil jedné jízdy s dětmi do školy. Ride2sCool navázal také spolupráci s místním cyklistickým obchodem Bajkazyl a projektem Rekola.cz. V obou případech se jedná o mladé lidi a studenty, kteří se snaží o zlepšení cyklo dopravy v Olomouci.

V případě pokračování projektu bude cílem zajistit financování z grantových dotací, ať už prostřednictvím města Olomouce či fondů Evropské unie. Účast v projektu by v budoucnu byla s největší pravděpodobností také zpoplatněna, cena by však byla spíše symbolická a pohybovala by se na úrovni cen městské hromadné dopravy v Olomouci, což znamená, že rodiče by zaplatili za jednu jízdu maximálně 10 Kč s možností nastavení cenově zvýhodněných měsíčních či čtvrtletních permanentek.

4.5 Bezpečnost

Bezpečnost dětí během jízdy ovlivňuje několik faktorů. V první řadě to jsou schopnosti a dovednosti dětí spojené s jízdou na kole. Nezanedbatelné jsou však i jejich znalosti dopravních pravidel a předpisů. Důležitou roli zde také hraje samotná infrastruktura, městská doprava a řidiči vozidel.

Zajištění bezpečnosti žáků během jízdy do školy a ze školy je jedním z hlavních důvodů vzniku a cílů projektu Ride2sCool. Během jízdy na děti dohlíží vyškolení instruktoři, nenásilnou a zábavnou formou jim předávají své zkušenosti a žáci se postupně v průběhu jízdy učí dopravním značkám, pravidlům silničního provozu a zlepšují své jízdní dovednosti. S ohledem na bezpečnost jsou pro jízdy vybrané trasy, které vedou převážně po cyklostezkách, cyklotrasách a postranními uličkami města Olomouce, kde dochází k minimálnímu kontaktu s hustým městským provozem. S bezpečností souvisí i založené roční pojištění organizace, ve kterém byly pojištěny třetí osoby v případě újmy na zdraví i na majetku do výše 5.000.000 Kč.

K docílení maximálního efektu od nás žáci obdrželi dětské reflexní vesty s logem projektu (viz. Obrázek 4), povinně vozili cyklistickou přilbu, pevnou obuv a další prvky na kole podporující bezpečnost. Pozornost také směřovala na technický stav kola žáků i instruktorů a jejich zabezpečení po dobu školní výuky.



Obrázek 4. Skupina žáků s instruktory

4.6 Propagace

K oslovení žáků i instruktorů jsme před zahájením projektu využili přímý marketing. Instruktorům jsme rozeslali email z univerzitního systému a žáky ve vybrané základní škole jsme oslovili přes učitele a připravené informativní letáčky. V průběhu projektu se nám podařilo domluvit rozhovory pro Olomoucký deník, Žurnál Univerzity Palackého v Olomouci a regionální televizi. Rozhovory se odehrávaly na konci jedné z ranních jízd do školy, které se účastnil i rektor Univerzity Palackého a podpořil tak samotný projekt.

5 METODIKA

S ohledem na náš řešený problém se jako nejlepší způsob výzkumu jeví kvalitativní přístup. Hendl (2008) uvádí, že někteří metodologové považují kvalitativní výzkum za pouhý doplněk kvantitativních výzkumných strategií, ten si však postupně získal v sociálních vědách rovnocenné postavení. Podle Strausse a Corbinové (1999) se kvalitativní typy výzkumu hodí pro případy, které se snaží odhalit podstatu něčích zkušeností s určitým jevem a také mohou být použity k získání nových názorů na jevy, o nichž už něco víme. Výrok Strausse a Corbinové plně koresponduje s naším cílem, kde se snažíme popsat zkušenosti s projektem Ride2sCool, a získat nový pohled na problematiku cyklo dopravy pro žáky základní školy.

Jak uvádí Hendl (2008), jednou z nevýhod kvalitativního výzkumu jsou obtíže se zobecňováním výsledků, naopak výhodou je získání hloubkového popisu případu, což je i snahou našeho výzkumu.

5.1 Metody sběru kvalitativních dat

Pro naši práci jsme se rozhodli ve sběru dat opřít především o metodu focus group, která byla použita při sběru většiny našich dat. Metodu focus group nebylo možné použít v jednom případě, kdy jsme pro daný individuální rozhovor využili metodu polostrukturovaného rozhovoru a po čas celého projektu probíhalo pozorování skupiny. Zmíněné metody pro sběr dat jsou podrobněji uvedeny v následujícím textu.

5.1.1 Focus groups

V literatuře, zabývající se kvalitativním výzkumem, se můžeme setkat s českým překladem metody focus group do několika variant, avšak pro naše potřeby jsme se rozhodli používat původní anglický termín focus group. Podle Miovského (2006) bývá metoda focus group uváděna jako jedna z nejvíce progresivních metod pro sběr dat v kvalitativním výzkumu. Morgan (in Miovský, 2006, p. 175) vnímá skupinový rozhovor jako výzkumnou metodu, při které, prostřednictvím skupinové interakce vzniklé v průběhu debaty a na téma zvolené badatelem, získává výzkumník kvalitativní data.

Při této metodě je důležité si rozmyslet celkový počet provedených focus groups a také počet účastníků v jednotlivých skupinách. Počet účastníků není přesně definovaný, je však doporučeno rozmezí, ve kterém je ideální sběr provádět. Miovský (2006) uvádí za minimální počet čtyři účastníky ve skupině. Za optimální velikost je poté označováno 6 až 10 účastníků. Na celkový počet focus groups se názory autorů také rozcházejí, za minimální počet nicméně uvádějí tři skupiny, záleží však na uvážení výzkumníka, který by měl rozhodnout, jestli již získal dostatečné množství potřebných dat.

V našem výzkumu pracujeme s osmi focus groups. První skupinu tvořili žáci, druhou instruktoři, třetí rodiče žáků, do čtvrté až osmé focus group byli zapojeni dospělí respondenti, kteří se projektu neúčastnili. Při rozhovorech s žáky, instruktory i rodiči žáků jsme byli odkázáni pouze na ty, kteří byli do projektu zapojeni, a proto jsme nemohli ovlivnit velikost skupiny, kde jsme se pohybovali spíše v menších číslech od tří do pěti účastníků ve skupině. V druhé fázi rozhovorů splňujeme optimální velikost pro metodu focus group.

5.1.2 Polostrukturovaný rozhovor

Polostrukturovaný rozhovor (interview) jsme si vybrali na základě rozdělení podle Miovského (2006, p. 157) na nestrukturované, polostrukturované (semistrukturované) a strukturované interview. Polostrukturované interview je zřejmě vůbec nejrozšířenější podobou metody interview, neboť dokáže řešit mnoho nevýhod jak nestrukturovaného, tak plně strukturovaného interview (Miovský, 2006, p. 159). Polostrukturovaný rozhovor jsme zařadili pouze v jednom případě, při rozhovoru s ředitelem základní školy, kdy nebylo možné využít metody focus group.

Miovský (2006) uvádí, že v tomto typu rozhovoru jsou dané okruhy rozhovoru neboli jádro rozhovoru. Otázky při rozhovoru nemusí být položeny v předem daném pořadí, ani nemusí být stejně formulovány. Vhodné jsou doplňující otázky, když si výzkumník potřebuje upřesnit například význam odpovědi. Výzkumník tedy může otázky upravovat na základě průběhu rozhovoru, v takovém případě je důležité, aby výzkumník dokázal improvizovat a nenarušil plynulost a atmosféru rozhovoru.

5.1.3 Zúčastněné pozorování

Pozorování je forma kvalitativního výzkumu, kterou jsme si zvolili jako ideální metodu doplňující hlavní sběr dat pomocí focus groups. Jorgensen (in Hendl, 2008, p. 193) tvrdí, že „zúčastněné pozorování patří mezi nejdůležitější metody kvalitativního výzkumu.“ My jsme ji však pro naše potřeby výzkumu zařadili spíše jako metodu doplňkovou, při které jsme se zajímali především o to, jak spolu účastníci vycházejí, jaká panuje ve skupině atmosféra a také jak se účastníci chovají jako jednotlivci.

Miovský (2006, p. 152) uvádí, že výhodou zúčastněného pozorování je „především to, že pozorovatel má bezprostřední zkušenost se situací a jevy, které pozoruje“. Výhodu vlastní zkušenosti a poznámek z průběhu projektu jsme ocenili především v pozdější fázi při formulování výsledků výzkumu. Zařazení zúčastněného pozorování jako metody výzkumu tudíž pokládáme za přínosné.

Hendl (2008) definuje několik rolí, které výzkumník během pozorování přijímá, a jsou to následné: úplný účastník, účastník jako pozorovatel, pozorovatel jako účastník a úplný pozorovatel. Pro naše potřeby výzkumu jsme zvolili formu úplného účastníka. Pozorování se odehrávalo v průběhu celého projektu, kdy jsme se snažili se skupinou trávit co nejvíce času. Účastníci o pozorování nevěděli, což nebylo těžké zajistit, jelikož jsme se podíleli na organizaci projektu. Nebylo možné se účastnit všech jízd, jelikož probíhaly ve stejnou dobu, ale myslím, že jsme s žáky a instruktory strávili dostatek cenného času, který byl později přínosem pro další výzkum. Pozorování tedy předcházelo ostatním metodám sběru dat.

5.2 Zpracování a analýza kvalitativních dat

Analýzu a zpracování dat jsme prováděli v rozhraní programu ATLAS.ti 7, který je pro kvalitativní výzkum navržen. Fázi analýzy jsme započali po přepsání všech zvukových záznamů s rozhovory. Pro výzkumníka to byla první zkušenost s prací v programu ATLAS.ti 7, což zapříčinilo náročnější začátek, ale úměrně strávenému času se postupně zlepšovalo i porozumění programu a práce v něm. Prostředí programu jsme využili především k analýze našich vlastních dat získaných výzkumem, ale zároveň jsme také analýzou podrobili další primární zdroje literatury. V analytickém procesu došlo tudíž k propojení našich získaných dat s vědeckými články na daná témata.

5.2.1 Otevřené kódování

Při otevřeném kódování na začátku analýzy jsme se drželi přístupu podle Strausse a Corbinové (1999), kteří tvrdí, že pokud se výzkumník teprve učí kódovací způsoby, je přínosné začít analýzou rozhovoru řádek za řádkem a pečlivě zkoumat jednotlivé větné úseky. Tento přístup byl velmi zdlouhavý a časově náročný, ale přínosem bylo zdokonalení kódovacích technik, celkově lepší orientace v programu a velmi podrobné obeznámení se se všemi získanými daty. V první fázi kódování vzniklo 180 kódů. Při následném procházení textu jsme zjistili, že jsme pro označení podobných jevů použili příbuzné, avšak odlišné kódy, což zapříčinilo nadbytečně velký počet kódů.

Ve druhé fázi bylo nutné počet kódů podstatně zredukovat. Tato část obnášela několikrát procházení citací, kódů a celých rozhovorů, kdy jsme se snažili sloučit významově podobné kódy, snížit jejich celkový počet a zpřehlednit tak celý proces analýzy. V průběhu této fáze byly také ke kódům přiřazeny nové citace. Druhá fáze otevřeného kódování byla časově mnohem náročnější, než jsme předpokládali. V konečné fázi se nám povedlo celkový počet kódů snížit na 103, ke kterým bylo současně přiřazeno 944 citací.

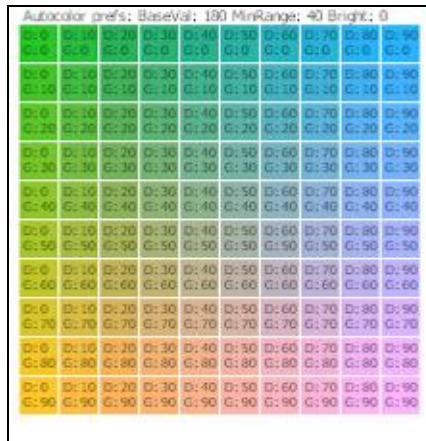
Strauss a Corbinová (1999, 71) tvrdí, že: „Ačkoliv otevřené a axiální kódování jsou odlišné analytické postupy, badatel se při reálné analýze neustále pohybuje mezi oběma typy kódování.“ Stejně tak i my jsme později zjistili, že otevřené kódování se prolínalo celým našim analytickým procesem a počet citací i kódů se v pozdějších fázích ještě změnilo.

5.2.2 Axiální kódování

Cílem axiálního kódování je vytvořit spojení mezi kategorií a jejími sub-kategoriemi (Strauss & Corbinová, 1999, 71). Jak jsme se zmínili již dříve, nelze zcela oddělit otevřené a axiální kódování jako dvě samostatné fáze. Otevřené kódování tedy prostupovalo i celou další fází až do samého ukončení analytického procesu.

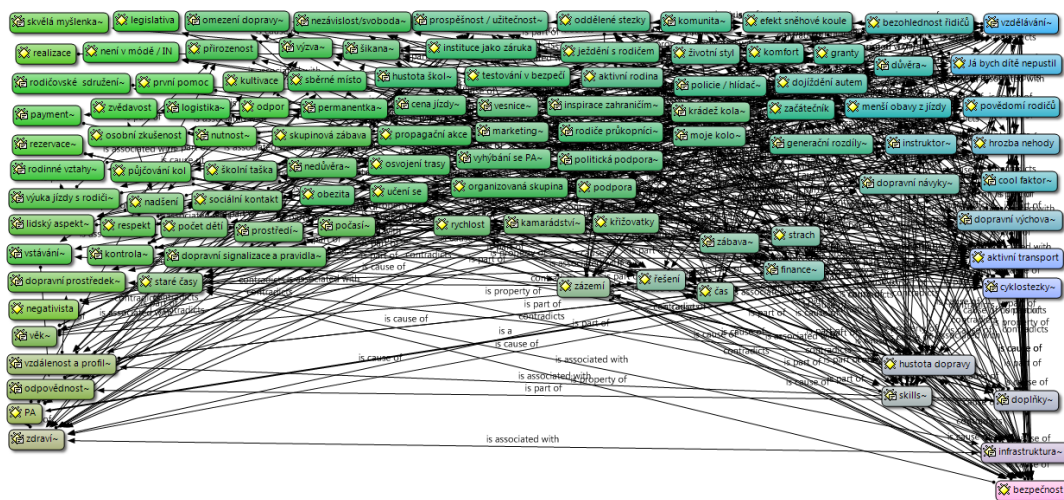
Fázi axiálního kódování jsme prováděli v síťovém náhledu programu ATLAS.ti7, kde jsme si zobrazili veškeré relevantní kódy a vytvářeli důležité spoje. Naši pozornost jsme zaměřovali především na kódy, které měly větší množství citací a spojení, jevíly se tedy jako důležitější. Ke konci našeho analytického procesu jsme použili funkci AUTO-COLOR MODE. Buhajová (2010) popisuje AUTO-COLOR MODE jako funkci, která obarví kódy na základě jejich zakotvenosti = počtu úryvků (GROUNDED) a podle hutnosti = počtu spojů s jinými kódy (DENSITY) na základě

uvedené škály na obrázku 5. Jak dále uvádí Buhajová (2010), čím má kód více datových úryvků, mění se jeho barva směrem ke žluté a čím je větší propojenost s ostatními kódy, jeho barva se mění do modré. Důležitou poznámkou k této funkci je skutečnost, že barvy kódů nevznikají na základě předem daných konkrétních čísel, ale dochází k automatickému propočítávání mezi ostatními kódy konkrétního výzkumu.



Obrázek 5. Barevné spektrum kódů (Buhajová, 2010)

Kódy, které se svou barvou blíží k růžové, směřují k teoretické nasycenosti (Buhajová, 2010). Na obrázku 6 je možné vidět schéma po užití funkce AUTO-COLOR MODE v našem výzkumu a ručně provedené uspořádání kódů podle barevného schématu z obrázku 5. V pravém dolním rohu se nacházejí kódy, které by měly být vyvážené a optimálně zakotvené. Tento přehled nám ulehčil práci při tvorbě kategorií, jak je můžeme vidět ve výsledkové části práce. Naším cílem nebylo vytvoření zakotvené teorie, a proto jsme v této fázi náš analytický proces ukončili. V průběhu zpracovávání dat v rozhraní programu ATLAS.ti7 se však naskytly další otázky, které nás zaujaly a mohly by mít potenciál k dalšímu výzkumu.



Obrázek 6. Funkce AUTO-COLOR MODE

6 ZKOUMANÝ SOUBOR

Výzkumný soubor byl vytvořen na základně metod totálního výběru a příležitostného výběru (Miovský, 2006). Metoda totálního výběru byla směřována na účastníky projektu, kde bylo cílem zjistit zkušenosti s projektem všech zapojených členů, od žáků, jejich rodičů, přes instruktory až po ředitele dané základní školy. Příležitostný výběr se poté týkal zbylých pěti focus groups s cílem zjistit obecnější a nezaujatý pohled na samotný projekt Ride2sCool.

Výzkumník byl součástí projektu, a tedy v pravidelném kontaktu s jeho účastníky. Domluvit s nimi rozhovory tudíž nebyl velký problém. Uskutečnit zbylých pět rozhovorů bylo již o něco časově náročnější, a proto sběr dat probíhal v delším časovém období. Potřebná data k našemu výzkumu jsme získali prostřednictvím devíti rozhovorů, z toho bylo osm skupinových rozhovorů a jeden polostrukturovaný rozhovor. V tabulce 1 uvádíme přehled realizovaných rozhovorů a základní údaje o účastnících výzkumu. V dalších kapitolách se k rozhovorům vrátíme a přiblížíme si jejich průběh.

Výzkumný soubor je tvořen poměrně velkým vzorkem respondentů. Data byla získána od 45 účastníků, jejichž demografický rámec je uveden níže v tabulce 1.

Rozhovor	Pohlaví		Věk průměr	Vzdělání			Povolání			
	Ženy	Muži		ZŠ	SŠ	VŠ	Student	OSVČ	Nezaměstnaný	Zaměstnaný
FG1	1	2	10	3			3			
FG2	2	2	23			4	4			
FG3	3	2	40		1	4		1		4
FG4	2	4	36,66	1	3	2		2	4	
FG5	4	3	36,25		2	5	1	2		4
FG6	5	1	45,6	2	4		1		5	
FG7	3	4	34,57		2	5		2		5
FG8	4	2	39		4	2				6
Neskupinový rozhovor		1	48			1				1

Tabulka 1. Charakteristika výzkumného souboru

6.1 Sběr dat

Pro náš výzkum jsme jako hlavní metodu sběru dat zvolili focus groups, které jsme doplnili o polostrukturovaný rozhovor a zúčastněné pozorování. Metodiku sběru dat jsme popsali již v předchozí části a zde si uvedeme konkrétní podmínky tvorby dat. Získávání dat pro naše výzkumné účely probíhalo v období od konce června do začátku listopadu 2014.

Data jsme získali v rámci osmi focus groups, kdy tři z nich se konaly s účastníky zapojenými do projektu Ride2sCool, a jednoho polostrukturovaného rozhovoru s ředitelem zapojené základní školy. S účastníky zapojenými do projektu jsme rozhovory domluvili osobně a zbylé účastníky pěti focus groups jsme kontaktovali prostřednictvím emailu, nebo také osobně. Okolnosti jednotlivých rozhovorů se lišily, a proto považujeme za důležité rozhovory podrobněji popsat v následující části.

Všechny rozhovory jsme nahrávali na diktafon Sony ICD P620 a současně na osobní mobilní telefon Nokia Lumia 530, z důvodu případné poruchy jednoho zařízení, nebo špatné srozumitelnosti při přepisování. Během rozhovorů bylo pořízeno 360 minut zvukového záznamu. Rozhovory byly následně přehrávány pomocí programu Windows Media Player a doslovně přepsány v programu Microsoft Office Word 2007. Některé části záznamů byly nutné kvůli špatné srozumitelnosti přehrávat mnohokrát a samotný přepis byl tak velmi časově náročný. Přepis jedné hodiny rozhovoru trval v průměru 15 hodin. Náročný přepis nám na druhé straně umožnil důkladně se seznámit se získanými daty, což se později ukázalo jako výhoda ve fázi kódování.

6.1.1 Polostrukturovaný rozhovor

Jediný neskupinový rozhovor byl polostrukturovaný rozhovor s ředitelem Základní školy v Olomouci, kde projekt probíhal. Vzhledem k ředitelově velké vytíženosti na konci školního roku byl problém najít volnou chvíli pro tento rozhovor. Měli jsme však štěstí a získali jsme zhruba 20 minut během dopoledne předposledního dne školního roku. V tento den jsme uskutečnili i rozhovory s žáky a instruktory. Pan ředitel s nahráváním svého rozhovoru nesouhlasil, výzkumník tedy odpovědi zapisoval na papír. Celý rozhovor byl poměrně krátký, odpovědi stručnější, nedocházelo k rozvinutějším úvahám, ale všechny otázky byly zodpovězeny.

6.1.2 První focus group

První skupinový rozhovor se uskutečnil s žáky základní školy, kteří byli zapojeni do projektu Ride2sCool a vypovídali tedy o vlastní zkušenosti s projektem. Rozhovor probíhal v neformálním a klidném prostředí olomoucké čajovny v odpoledních hodinách po skončení vyučování žáků. Rozhovor byl naplánován na poslední den celého projektu. Tento den byl zároveň předposlední den školního roku, kdy žáci neměli již mnoho školních povinností, a nebyl tedy problém domluvit schůzku pro skupinový rozhovor. Samotnému rozhovoru předcházela také ústní domluva s rodiči a jejich informovaný souhlas jako zákonných zástupců. Dále byli rodiče také seznámeni s místem konání rozhovoru, jeho průběhem a s dalším využitím dat pro diplomovou práci. Jelikož jsme našli čas, který vyhovoval dětem i rodičům, a nenarušoval jejich osobní plány, ochotně s rozhovorem souhlasili.

Několik prvních minut po příchodu bylo využito k neformálnímu rozhovoru mezi žáky a výzkumníkem. Následovalo přiblížení výzkumu, průběhu i časového rozvrhu diskuze. Otázky, které měl výzkumník připravené, sloužily jako osnova k diskuzi, která se v průběhu rozhovoru mírně pozměnila, jelikož např. některé otázky žáci samovolně zodpověděli již v otázkách předcházejících. Předpokládali jsme, že odpovědi žáků budou spíše stručnější a celková délka rozhovoru tedy kratší. Atmosféra ve skupině však byla velmi uvolněná a žáci se rozpovídali nad míru výzkumníkova očekávání. K příjemné atmosféře přispěla i skutečnost, že se žáci s výzkumníkem již poznali v průběhu celého projektu. Žákyně byla v odpovídání na dotazy o trochu zdrženlivější, na rozdíl od jednoho žáka, jenž ve svých odpovědích předváděl určitou triumfálnost. Domníváme se, že jeho způsob projevu mohla ovlivnit právě přítomnost opačného pohlaví, a snaha upoutat na sebe pozornost. V druhém případě zdrženlivost žákyně mohla znamenat ostych před žáky. Zaznamenali jsme také, že se žáci ve svých odpovědích občas shodují a opakují. Otázkou je, jestli žáky neovlivnil strach z „odlišení se“ od skupiny, nebo zda se jejich názory opravdu shodují.

6.1.3 Druhá focus group

Druhý skupinový rozhovor proběhl také v olomoucké čajovně a dotazovanými byli instruktoři projektu Ride2sCool. Po skončení prvního rozhovoru s žáky, byli přizváni i instruktoři, aby se připojili ke skupině a mohlo proběhnout oficiální rozloučení a ukončení projektu. Žákům byly za 100% účast v projektu předány ceny od firmy Specialized,

bezpečnostní doplňky na kola (odrazky, zvonky apod.) a také památeční společná fotka. Instruktoři naposledy rozvezli žáky do svých domovů a poté se opět vrátili do čajovny, aby se sami zúčastnili skupinového rozhovoru.

Jeden z instruktorů se při svém návratu opozdil, čímž vznikla menší časová tíseň a proběhlo také několik vtipů na účet opožděného. Pozdější příchod instruktora neměl však negativní vliv na průběh rozhovoru a zbývající vyhrazená hodina byla dostačující. Všichni zúčastnění se již poměrně dobře znali z průběhu projektu, nebylo tedy potřeba atmosféru uvolňovat. Po krátkém seznámení, jak bude rozhovor probíhat a podepsání informovaných souhlasů, se začalo s nahráváním. Průběh celé diskuze byl plynulý, instruktoři se ochotně zapojovali do diskuze, neodbíhali od tématu a nebylo tedy třeba do diskuze příliš zasahovat. Celé odpoledne se neslo v přátelské atmosféře, kdy oficiální rozloučení a oba rozhovory byly velmi příjemným zakončením projektu.

6.1.4 Třetí focus group

Třetí rozhovor se odehrál o týden později opět ve stejné olomoucké čajovně a byl určen pro rodiče zúčastněných žáků. V tomto případě bylo zajištění termínu, který by vyhovoval většině rodičů, poněkud složitější. Nakonec se však podařilo domluvit datum, kdy se až na jednoho rodiče sešel kompletní počet. Byl tedy zastoupen alespoň jeden z rodičů každého žáka. Rozhovor byl naplánován na podvečer ve všední pracovní den. Zúčastnění se scházeli před čajovnou a čekání na zbývající členy si i společně s výzkumníkem zpříjemňovali konverzací. Skupina se zdála být dobře naladěná bez zřetelné únavy z pracovního dne. Místo chybějícího rodiče nakonec dorazil s maminkou syn, který se účastnil projektu. Výzkumník se nejprve obával, že by přítomnost žáka mohla mít rušivý efekt a negativní vliv na odpovědi rodičů. Žák se však do diskuze rodičů téměř nezapojoval, a když tak učinil, všechny svou historkou z projektu rozesmál a přispěl tak k přátelské atmosféře.

Výzkumník opět zběžně vysvětlil výzkum a průběh rozhovoru, nechal zúčastněné podepsat informované souhlasy a přistoupilo se k samotnému nahrávání. Rodiče jednoho z žáků, respektive jeden z rodičů odpovídal mnohem obsáhleji než ostatní zúčastnění, své odpovědi hodně rozváděl a snažil se uvádět co nejvíce rad k zlepšení projektu. Naopak rodič od druhého žáka se vyjadřoval velmi stručně a několikrát tak učinil až na vyžádání výzkumníka. Tento rodič si také sedl poměrně daleko od nahrávacího zařízení a ani na požádání výzkumníka své místo nezměnil, což poté mírně zkomplikovalo srozumitelnost při přepisování rozhovoru.

6.1.5 Čtvrtá focus group

Schůzka ke čtvrté focus group se odehrávala v podvečer v domácím prostředí, kdy všichni měli za sebou pracovní den. Na schůzku se trochu opozdil jeden z účastníků, protože čekal, až se vrátí jeho žena domů z práce. Většina účastníků diskuze se již znala a kolo více či méně ve svém životě používá.

Atmosféra ve skupině byla od začátku příjemná a přátelská. Diskuzi předcházelo krátké povídání „o životě“. Po úvodním rozhovoru výzkumník vysvětlil průběh diskuze a nechal účastníky podepsat informovaný souhlas. Na některých účastnících byla na počátku patrná nervozita a únava z práce. Při začátku debaty někteří jedinci nechtěli odpovídat, ale postupně se všichni aktivně zapojili. Díky příjemné atmosféře se účastníci chvílemi bavili i mimo rámec diskuze. Z debaty vyplynulo, že se o své děti bojí mladší účastníci více než starší. Věk v diskuzi sehrál určitou roli, ale hlavním omezením byl spíše záporný vztah ke kolu. Překvapující však bylo, že účastník, který má ke kolu kladný vztah, proti projektu brojil nejvíce.

6.1.6 Pátá focus group

V rámci pátého skupinového rozhovoru byla pozvána skupina rodinných příslušníků napříč generacemi, kde se všichni navzájem znají a mají ke kolu kladný vztah. Využívají ho zejména k volnočasovým aktivitám, ale také jako dopravní prostředek. Rozhovor se opět odehrával v domácím prostředí, tentokrát v nedělní podvečer.

Po podepsání informovaných souhlasů a vysvětlení průběhu moderované diskuze byl na počátku rozhovoru mezi účastníky znatelný menší ostych, který ale rychle opadl a atmosféra rozhovoru se uvolnila. Od té doby se všichni velmi dobře bavili. Do diskuze se nejvíce zapojoval manželský pár, který má dvě děti, a toto téma se jich nejvíce dotýkalo. Ze začátku diskuze se zdálo, že se dva členové vůbec nezapojí, nakonec byli vyzváni a do diskuze se zapojili všichni. V rozhovoru projevil větší strach o děti spíše ženy.

6.1.7 Šestá focus group

Stejně jako dva předešlé rozhovory se i tento skupinový rozhovor uskutečnil v domácím prostředí. Po pracovní době v pozdních odpoledních hodinách se sešla věkově různorodá

skupina, kde všichni členové byli v příbuzenském vztahu. Ve skupině se nacházela část lidí s vytvořeným kladným vztahem ke kolu a druhá část, která tento vztah vytvořený nemá.

Rozhovoru předcházela atmosféra rodinného setkání, když se čekalo na zbývající účastníky, kteří dorazili zhruba po hodině. Před samotným začátkem nahrávání byl všem vysvětlen průběh nahrávání a podepsaly se souhlasy s výzkumem. Na začátku diskuze byla situace mírně napjatá, první otázka ale pomohla komunikaci dobře rozprodit a do rozhovoru se rychle zapojili všichni účastníci. Průběh diskuze byl klidný a uvolněný. Skupina respondentů, která měla ke kolu blízký vztah, se do diskuze zapojovala ochotněji a konstruktivněji. Naopak skupina, která žádný vztah nemá, nebo je negativní, rozhovor odváděla spíše na jiná témata a celkově se do diskuze zapojovala méně. Věk zúčastněných se zdál být méně důležitý u těch, kteří měli pozitivní vztah ke kolu. Mladší generace měla k tématu více nápadů a připomínek, u starších se zase projevovaly zkušenosti a příklady z praxe. Celý rozhovor probíhal v neformální atmosféře, i když byla cítit mírná tréma zúčastněných.

6.1.8 Sedmá focus group

Rozhovor sedmý se odehrál v příjemném prostředí olomouckého vinného sklípku, kde byla pro tyto účely uzavřená společnost. V sobotní podvečer se zde sešla skupina přátel, která se již mezi sebou znala, a s jízdou na kole má dlouholeté zkušenosti.

Diskuzi předcházelo přátelské povídání u dobrého vína a malého občerstvení. Všichni účastníci, včetně malého syna jedné rodiny, byli dobře naladěni. Výzkumník po příchodu vysvětlil průběh rozhovoru a nechal účastníky podepsat informované souhlasy. Atmosféra ve skupině byla od začátku přátelská. V průběhu se některým nechtělo vždy odpovídat na dané otázky. Postupně se však do debaty zapojili všichni aktéři a mnohokrát se stalo, že si skákali do řeči. Díky příjemné atmosféře se zúčastnění pobavili i mimo rámeček debaty. Zajímavé bylo, že na rozdíl od ostatních skupinových rozhovorů, se zde projevovaly větší obavy o bezpečnost dětí ze strany mužů. Na plynulost rozhovoru působila mírně negativně obsluha vinného sklípku, která však doplňováním jídla i pití zajišťovala příjemný komfort účastníkům. Všichni byli po dobu rozhovoru v dobré náladě a nakloněni debatě.

6.1.9 Osmá focus group

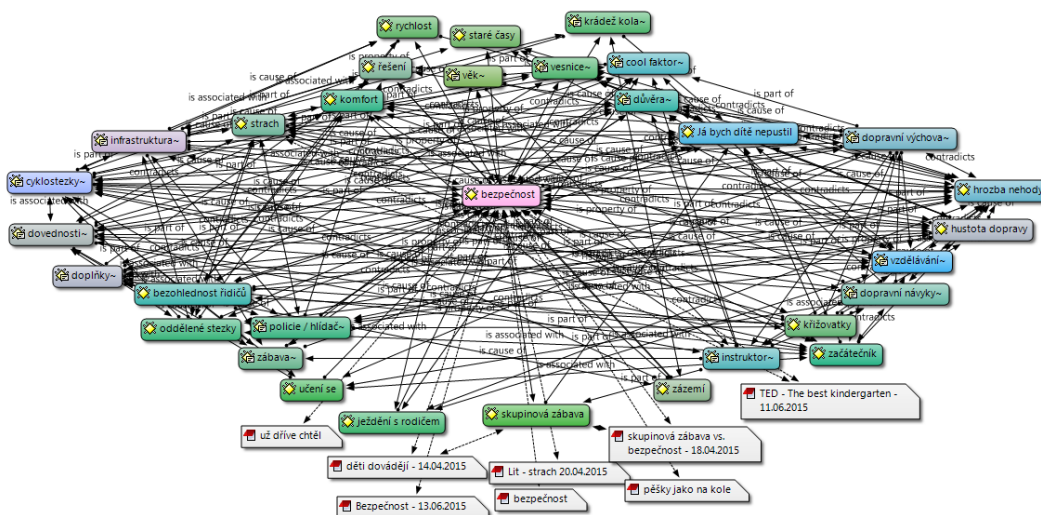
Poslední skupinový rozhovor probíhal v pracovní den v dopoledních hodinách v kanceláři v zaměstnání a zúčastnili se ho kolegové z práce, kteří se navzájem znali. Skupina se skládala z rodičů, kteří mají děti školního věku, a také ze starších kolegů. Všichni účastníci se ve svém volném čase věnují cyklistice.

Jedna z účastnic se telefonicky omluvila, že dorazí později, a rozhovor tedy začal bez ní. Po uvedení pravidel a podepsání informovaných souhlasů, diskusi zahájil muž, který je v práci zvyklý běžně prezentovat. Ženy byly při zapojování do diskuze trochu ostýchavější a trvalo jim to déle. V celém rozhovoru převažovaly odpovědi rodičů, kteří mají děti školního věku, a tudíž k tomuto tématu blízko. Atmosféra celé schůzky byla příjemná, mírně ji narušil pouze pozdní příchod jedné účastnice. Překvapením bylo, že i když všichni účastníci využívají kolo jako volnočasovou aktivitu, přesto mají tak záporný postoj k celému projektu.

7 VÝSLEDKY

Na základě výzkumných otázek jsme se při výzkumu soustředili na zkušenosti účastníků zapojených do projektu Ride2sCool a na faktory, které projekt ovlivňují. Výsledky naší práce uvádíme rozdělené do několika hlavních kategorií, ve kterých jsou podrobně popsány důležité kódy a faktory výzkumu, doložené názornými obrázky z programu ATLAS.ti7, kde jsme výzkum zpracovávali a analyzovali. Výsledky jsme také doplnili o datové citace z rozhovorů. Pro lepší přehlednost uvádíme hlavní kódy v textu kurzívou. Rozdělení kódů a faktorů do uvedených kategorií je nutné brát spíše orientačně a jako způsob zvýšení přehlednosti výsledků, mnoho kódů se totiž prolíná do více kategorií a nelze je chápat pouze jako součást jedné kategorie. Do výsledků jsme zařadili a věnujeme se jen těm nejdůležitějším konceptům a kategoriím.

7.1 Kategorie bezpečnost



Obrázek 7. Kategorie bezpečnost

Největší překážkou k aktivnímu transportu dětí na kole do školy je jednoznačně jejich *bezpečnost* a s tím spojený strach rodičů o své děti. Jak je možné vidět i z obrázku 7, na bezpečnost má vliv mnoho faktorů, které u nás v současné době přispívají k nízkému využívání kol jako dopravního prostředku. Bezpečnost je kvalitně zakotvený kód s nejvíce datovými citacemi (87) a 31 spoji s ostatními kódy. Z čehož vyplývá, že k samotné bezpečnosti či faktorům, které ji ovlivňují, se respondenti vyjadřovali ze všeho nejčastěji a uváděli ji jako hlavní důvod, proč by své děti nepustili samotné na kole do školy.

„Nebezpečné, jednoznačně.“ (FG4)

„Určitě nebezpečné.“(FG4)

S velmi podobnými názory jsme se setkali i u rodičů zapojených žáků, projekt Ride2sCool jim však umožnil, aby jejich děti mohly bezpečně dojíždět do školy.

Aničky taťka: *„Bezpečnost. A hlavně cyklotrasy, kdybychom bydleli někde na cyklotrase, že člověk má jistotu, že děcko jede celou cestu po nějakém vymezeném prostoru, tak by asi nebyl takový stres. Ale teďka vlastně musí jít do normálního provozu.“(FG3)*

Tomášova mamka: *„Tomášek přišel, že chce. On už chtěl dřív, ale já jsem mu to nechtěla dovolit. Říkali jsme, že je to nebezpečný. A teď, když chtěl, tak jsme mu to dovolili.“(FG3)*

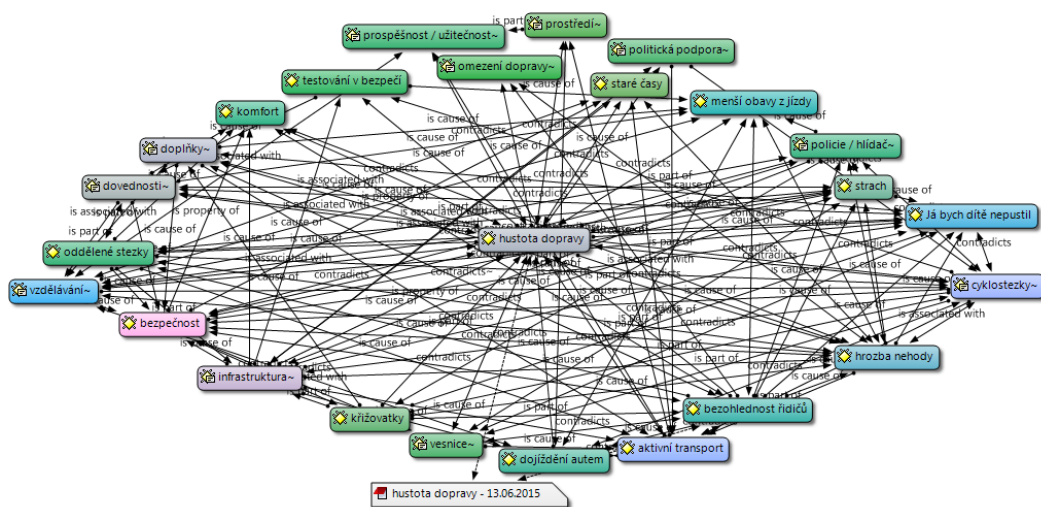
Tatínek Tomáše dodal, že bylo jejich přáním, aby mohl jízdu na kole do školy zažít vzhledem k tomu, že oni oba na kole jezdili po celou základní školu. Jirky maminka dokonce uvedla, že to byl její cíl, aby Jirka mohl jezdit na kole do školy. Strach rodičů o bezpečí jejich dětí pramení z několika faktorů, mezi které patří především *hrozba nehody, přílišná hustota dopravy, bezohlednost řidičů, nevyhovující infrastruktura, kde zmiňují nedostatek vhodných cyklostezek.* Odpovědi respondentů se také shodují na tom, že podstatný vliv na bezpečnost mají *jízdní dovednosti dětí a jejich věk.*

„Záleží asi na věku. Pokud je to malé dítě, první stupeň základní školy, tak určitě ne, protože jako rodič bych se o to dítě bál. I když to máme do školy asi 400 metrů, tak by se mi nelíbilo, kdyby dojížděl do školy. Pokud by šlo o 7., 8., 9. třídu, tak už to dítě má rozum, mají výcvik na dopravním hřišti, takže budiž, ale do sedmé třídy určitě ne.“(FG5)

„Ale myslím si, že od takové páté třídy by to děti zvládly. Kolikrát chodí i pěšky. Tak podle mě není problém to dítě pustit na kole. Když už může chodit pěšky v městském provozu. Teda já jsem chodil i možná dřív, jak od páté třídy.“(FG7)

Někteří účastníci zastávají názor, že děti od páté třídy by takový projekt zvládly, větší část dotazovaných by své děti pustila až od druhého stupně. Jako důvod také uváděli, že v tomto věku již budou mít absolvovanou dopravní výchovu. Dopravní výchova se na základních školách v Olomouci vyučuje ve čtvrtých třídách, což pozitivně přispívá k zapojení žáků již z pátých tříd. Avšak ne všechny základní školy se výuky na dopravním hřišti účastní, jelikož to pro školy není nijak povinné.

7.1.1 Hustota dopravy



Obrázek 8. Kód hustota dopravy

Dobře zakotveným kódem souvisejícím s bezpečností je *hustota dopravy* se 45 citacemi a 24 spoji. Hustý provoz na silnicích je v rozhovorech nejčastěji skloňovaným důvodem, proč rodiče nedovolí svým dětem využívat kolo jako aktivní transport do školy. V souvislosti s dopravou zmiňují i období (*staré časy*), kdy vzpomínají na jejich mládí, prázdné silnice a jak bylo bezpečné jezdit na kole na rozdíl od současné doby.

„No, protože děcko nemůžeš pustit do takového provozu.“(FG6)

„Nic, ten provoz je hustější. Ted' bych ty děcka nepustil.“(FG7)

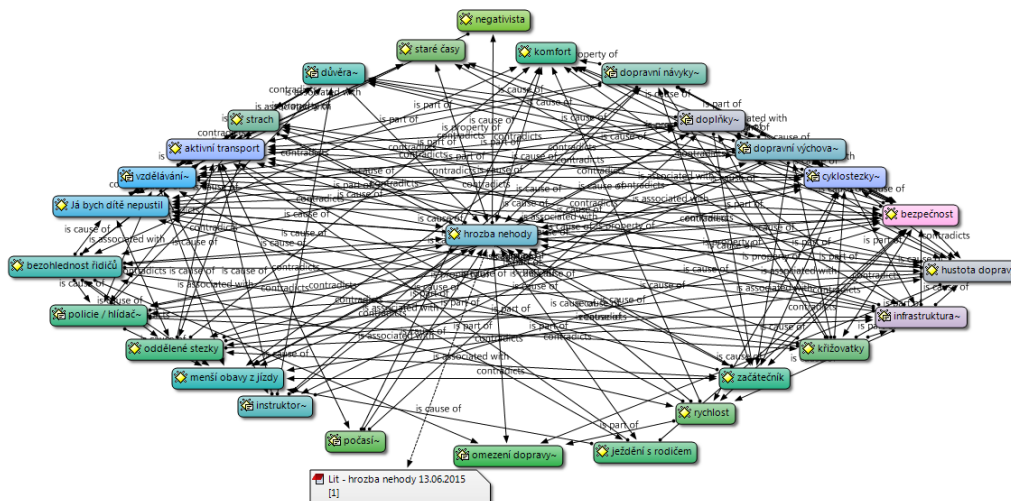
„V dětství byl menší provoz i ve městě v Olomouci, takže to nebylo tak nebezpečné. To trošku odbočuji. Jinak v dnešní době se nedá vůbec jezdit.“(FG7)

„...náš syn nepoužívá kolo, chodíme pěšky samozřejmě i za doprovodu, ale má spolužáky, kteří dojíždějí na kole, nedojíždí sami, za doprovodu rodičů a jak to vypadá? No nejedí po silnici, protože ráno je velký provoz, takže kvůli bezpečnosti jezdí na chodníku ty děti, protože by se mohlo stát, že by do té školy nedojely, a to jsme na vesnici a nebavíme se o městě.“(FG5)

Z důvodu velké hustoty dopravy se opakovaně objevuje myšlenka uzavření středu města pro auta, nebo alespoň zákaz vjezdu aut do určitých částí města, kde se děti pohybují. Setkáváme se s názorem, že kolem škol by auta neměla jezdit vůbec. Pro případnou realizaci projektu v diskuzích dochází k upřednostňování vesnic před městy. Hlavním důvodem je pocit větší bezpečnosti z menšího provozu a také větší spádová oblast škol, a tudíž delší vzdálenost vhodná k smysluplnému dojíždění na kole

Jak tvrdí někteří respondenti i ředitel školy, projekt sám o sobě by do budoucna mohl odlehčit dopravě i prostředí a to především, v okolí škol, kam se denně sjíždí a parkují desítky aut vezoucích děti do školy.

7.1.2 Hrozba nehody



Obrázek 9. Kód hrozba nehody

Hrozba nehody patří v našem výzkumu ke kvalitně zakotveným kódům s 21 datovými citacemi a 26 spoji. V souvislosti s bezpečností si respondenti také stěžují na *bezohlednost řidičů*, což spolu s *hustotou dopravy* nejvíce přispívá ke strachu o své děti. Strach rodičů pochází především z možné hrozící nehody dítěte, která by v případě střetu s motorovým vozidlem mohla mít fatální následky. Nemají až tolik obavy o menší zranění, kdy si děti například zlomí ruku, ale o vážné případy, ke kterým podle nich velmi přispívá již zmiňovaná hustota dopravy a bezohlednost řidičů.

„Lidi nebyli tak bezohlední, teď všichni spěchají. Řidiči nenávidí cyklisty.“(FG4)

„Blbej cyklisto, spadni z toho kola a nech mě projet. V zahraničí jsou prostě všeobecně ti lidi jako že tolerantnější k cyklistům a cyklistika je podporovaná v hodně státech. Mají ve městech větší daně na auta atd.“(FG5)

„Abych dokončil svoji myšlenku. Počet aut, těch jezdí mnohem víc a ohleduplnost řidičů, protože jak jsem říkal, že jsem narazil do toho nákladáku, najednou kolem mě bylo 10 dospělých lidí a snažili se mi pomoci, zvedali mě ze silnice, teďka v dnešní době bych se asi bál, že prostě no tak co, tak tam dítě narazilo do nákladáku, tak jedu dál, jako že dřív, je to nějakých 10-15 let zpátky, tak lidi byli víc ohleduplní a snažili se pomoci. Dneska bych měl opravdu strach, že to dítě spadne někde z kola a nikdo mu nepomůže.“(FG5)

„Určitě si myslím, že ty děcka by měly mít aspoň ty žlutý vesty, aby byly vidět. Myslím si, že to hodně pomůže, když třeba jedou ráno, nebo v podvečer, nebo je mlha. Nejsou vidět a u nás je ta doprava teda pořádná.“(FG6)

Stejně tak rodiče zapojených žáků jízdu na kole ve vestách uvítali z toho pohledu, že pokud je doprovází instruktoři, děti si na ně také zvyknou a bude jim připadat normální v nich jezdit. Děti v instruktořech vidí jakýsi vzor a chovají k nim respekt, nedovolí si tedy protestovat, že vesty či helmy nechťejí. Ze stejného důvodu byly tudíž jako sponzorské dary zvoleny cyklistické helmy.

Jirka: „No já jsem se naučil zvyknout na tu helmu, protože já když jsem jezdil na kole, tak jsem jezdil většinou bez helmy. Já jsem věděl samozřejmě, že budu mít helmu a ono je to takový divný, říct tomu, co mě bude doprovázet, já nechci mít helmu, to je takový divný, je to trapný.“(FG1)

Přínos reflexních vest během projektu zaznamenali i samotní žáci a instruktoři, což nás příjemně překvapilo. Během jízd do školy si všímali výrazných změn v chování řidičů, kteří byli ohleduplnější, dřív zastavovali před přechody a žáci se tak cítili bezpečněji, než když jezdí bez vest. Reflexní vesty zvyšují viditelnost cyklistů a zajišťují jim tak mnohem vyšší bezpečnost na silnicích, což je ještě mnohem důležitější v době snížené viditelnosti.

Jirka: „Super, jsou pěkné. Chrání, když jedu v noci. A taky je to super, když jedete třeba přes přechod, tak zastavují dřív. Když jsem jezdil bez vesty, tak brzdili těsně u toho přechodu.“(FG1)

Anička: „Mně se ty vestičky líbí, jsou i reflexní, že kdyby byla mlha. Je dobré, že ty řidiči mají větší respekt, když máme ty vestičky.“(FG1)

Tomáš: „Podle mě jsou ty vestičky taky dobré. Je to bezpečnější, když tam je třeba opilý řidič, tak si vás všimne na větší vzdálenost a ještě radši stihne zabrzdit.“(FG1)

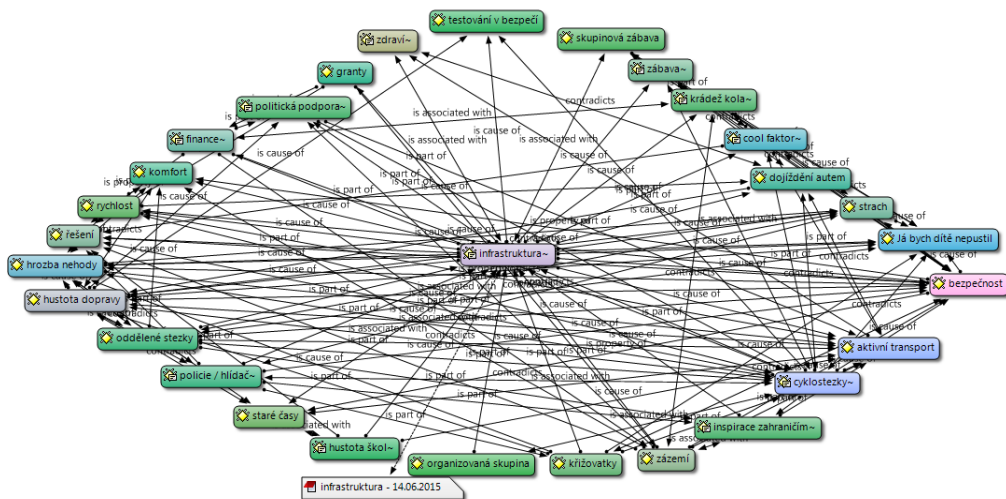
Zajímavý je i pohled na bezpečnostní doplňky z vizuálního hlediska a atraktivnosti. Žákům, kteří se projektu účastnili, se vesty líbily, neměli problém je vozit a nepřipadali si v nich nijak trapně ani takzvaně „cool“. Nošení vest komentovali slovy, že jim to přijde normální a v pohodě. V případě ochoty nosit během jízd vestu bude důležitým faktorem věk. Příchodem žáků do puberty se nošení vesty bude pravděpodobně zdát trapné a mohlo by to hrát podstatnou roli při jejich zapojování do projektu. Bude to výzva, zachovat „cool“ status projektu a jízdy na kole do školy pro náctileté žáky, u kterých je vzhled důležitým faktorem.

Instruktoři z vest už tak nadšení nebyli. Bohužel se jim nestihly vyrobit speciální vesty s potiskem jako žákům a v době projektu vozili klasické oranžové reflexní vesty bez jakéhokoliv označení projektu.

Lucka: „Já si připadám jako dělník. Já jsem jela kolem nějaké silnice, která se opravovala, a tam byly přesně ti dělníci, kteří měli úplně stejnou vestu jako já, a zrovna jsem jela v té vestě, tak jsem se trošku styděla. Měly by být nějaké reprezentativnější.“... „když máme na sobě tu vestu a potkáš člověka tohoto typu, tak už nás to trošku řadí, víš, jako že nevozíme děti do školy a máme být příkladem a pomáhat jim podporovat jejich zdravý životní styl, ale že nás trošku řadí do té skupiny dělníci a bezdáci.“(FG2)

Všichni instruktoři se shodli, že vesty by pro další pokračování projektu měly být reprezentativnější, aby bylo zřejmé, že jsou součástí projektu, který podporuje zdravý životní styl. U vest by zachovali reflexní barvu, kterou při jízdách s dětmi ocenili. Jeden z instruktorů by uvítal vestu sportovnějšího střihu, kterou může využít i ve svém volném čase při jízdě na kole.

7.2 Kategorie infrastruktura



Obrázek 11. Kategorie infrastruktura

Infrastruktura představuje v projektu důležitou oblast, má vliv na bezpečnost dětí i zabezpečení kol a v neposlední řadě může vytvářet podmínky pro zábavu během jízdy. V našem výzkumu se jedná o kvalitně zakotvený kód s 54 datovými citacemi a 28 spoji s ostatními kódy. Pokud se zaměříme na strach rodičů, který je v tomto výzkumu často skloňován a proces rozhodování, zda své dítě pustit na kole do školy nebo ne, infrastruktura v takovém případě hraje u rodičů podstatnou roli. Na koncept infrastruktury můžeme nahlížet z mnoha stran, jednou z nich je politická podpora a proces plánování. Z tohoto pohledu v rozhovorech zazněly příklady ze zahraničí a podnět k celkové změně přístupu k cyklistům.

„No hlavně, jak tady tohle to podpořit, měla by se asi změnit kompletně celá legislativa a v podstatě přístup k cyklistům v ČR, protože, když si vezmeš třeba Amsterdam, kde vyloženě cyklistů je mnohem víc, jak řidičů aut, mají tam prostě vyhrazený pruhy pro

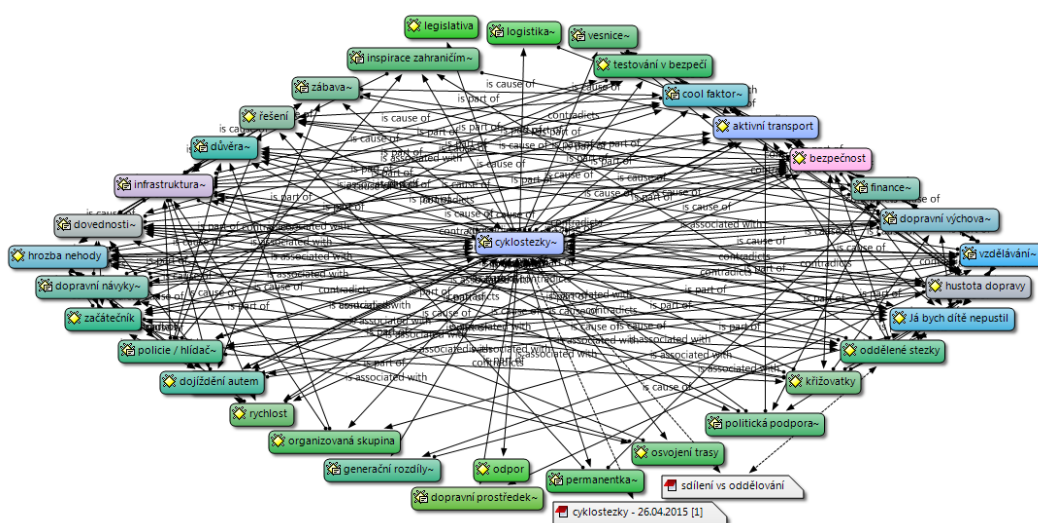
cyklisty. Tohle by muselo být jako celostátně podporovaný. I politici by se museli vložit.“(FG5)

Inspirace zahraničními koncepty je v diskuzích zmiňována poměrně hodně. Respondenti na jedné straně registrují růst počtu cyklostezek, na straně druhé současně označují cyklistickou infrastrukturu jako nedostačující, neschopnou zajistit bezpečnost cyklistů.

„Jako pokud by byly vyloženě udělaný, já nevím třeba fakt úzký pruhu v těch křižovatkách pro cyklisty, tak super, výborná věc. Navíc děti by byly prostě pod dohledem, naučí se v dopravním provozu, ale to jak je to prostě udělaný teďka, tak nevím no. Není to úplně ideální stav. Pokud by to bylo prostě podporovaný všeobecně ministerstvem dopravy a vyhrazený pohyb pro cyklisty v těch křižovatkách, kdekoliv v zahraničí jsou pruhy pro cyklisty, i na semaforech máš vyhrazenej 3m pruh, tam se prostě ti cyklisti naskládají před auta a auta prostě musí počkat, až cyklisti projedou křižovatkou. Tady v Čechách vůbec...“ (FG5)

Problém cyklistické infrastruktury v Čechách je poměrně komplexní a dosáhnout úrovně cyklistických sítí a lidského přístupu k cyklistům, jaké dosáhli v cyklistických velmocích typu Kodaň či Amsterdam, bude potřeba ještě spousty času a poměrně dlouhý vývoj. Nemůžeme to tvrdit s jistotou, ale projekt Ride2sCool by díky označeným skupinám dětí s instruktory, které přivádí na stezky, mohl pomoci prosadit proces změny. Svou roli zde sehrává finanční náročnost výstavby cyklostezek, ale i prostorové limity českých ulic a měst.

7.2.1 Cyklostezky



Obrázek 12. Kód cyklostezky

Cyklostezky představují komplexní problém. V našem výzkumu jsou cyklostezky dobře zakotveným kódem, který je propojen se 40 datovými citacemi a 34 dalšími kódy. Přesto, že cyklostezky stále přibývají, v mnoha případech nejsou vhodně postaveny. Respondenti zmiňují jejich nedostatečnou šířku, špatné situování, kdy problém nastává především v jejich propojení, nájezdech a sjezdech, nebo při přejíždění rušných křižovatek. Špatné napojování stezek na své trase do školy by vylepšil i jeden ze zúčastněných žáků. Cyklostezky se v našich podmínkách často postaví za velké finanční obnosy, ale s malým přínosem pro cyklisty.

„Jenže takhle se u nás budují ty cyklostezky. Prostě vyflákat nějaký peníze, který se získaly a jestli je to praktický, to už je druhá věc.“(FG5)

Špatnou zkušenost z neprakticky vedené cyklostezky přes křižovatku má i instruktor ze své trasy. Taktéž jeden z respondentů si stěžuje na nepraktičnost olomoucké cyklostezky a raději by v takovém případě zvolil přejezd po silnici.

„Ale zase pozor, třeba tady co je ta Olomoucká, tak ten kousíček, co je jako směr na Tesco, ta cyklostezka, tak to je tak strašně nepraktický, protože ty aby si na ni najel, tak musíš, když jedeš od města, tak musíš pustit auta a potom ty dojedeš na konec a musíš slézt z kola, protože zase musíš přejít na druhou stranu někde. Jakmile tam nejsou automaticky nějaký nájezdy, sjezdy z té cyklostezky, aby si pohodlně sjel, tak na to abych se projel 300 m někde po cyklostezce, to fakt pojedou po silnici.“(FG5)

Anička v rozhovoru vznesla prosbu, aby na její trase z Neředína do školy, která je v centru Olomouce, vznikla cyklostezka, a mohla jezdit bezpečněji do školy. Vystavění cyklostezky zmínila také jako jediný důvod na vylepšení projektu. Ve vnímání instruktorů se zdají být cyklostezky trochu upozaděné. Možná to je jízdami dovednostmi, získaným sebevědomím, nebo zkušeností s jízdou na stezkách i mimo ně. Oblíbená byla jízda parkem, kde jejich trasy s žáky vedly po cyklostezkách.

Na nejoblíbenější části trati se shodli žáci i instruktoři. Za nejzábavnější úsek považovali nadezd přes silnici, který propojuje dva městské parky v centru. Je to jediný kopeček a zábavné rozptýlení pro žáky na jejich trase.

Jirka: „Přes park, rozhodně přes ten park, protože je tam kopeček, je tam takových hodně kopečků, ale tam ten velký kopeček, který se strašně pěkně dá sjet, že si strašně dlouho ušetříte šlapání a síly. A to je asi ten můj nejoblíbenější a je to mnohem lepší, protože tam nejezdí žádná auta.“(FG1)

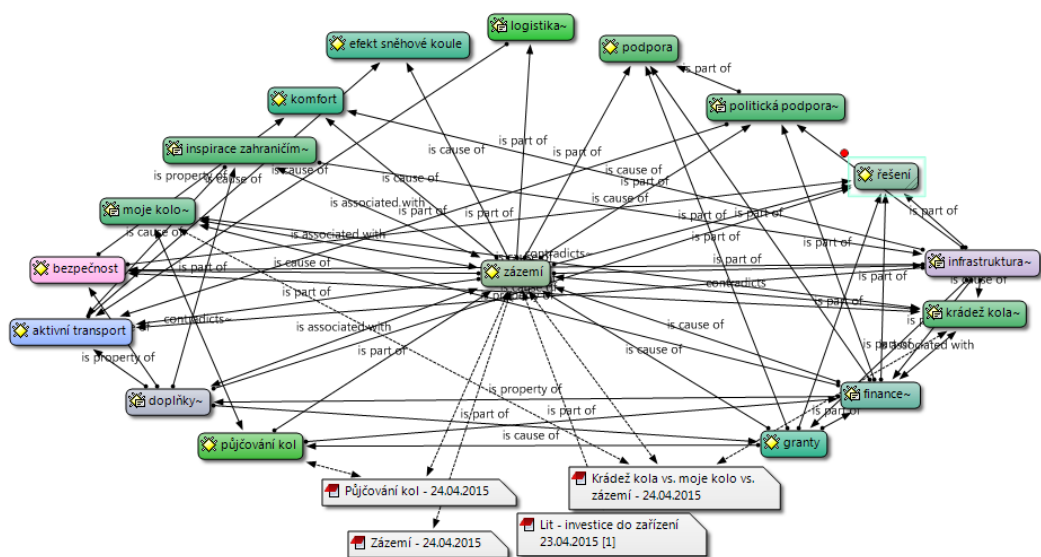
Charakter cyklotrasy, který se líbí dětem, se diametrálně liší od představy cyklostezky, které se budují. Pro děti a mladé cyklisty jsou lákavé hravé cestičky, které se různě vlní, a jízda po nich je zábavná. Zajímavá informace je, že žáci v průběhu projektu nepovažovali žádné úseky tras za

nebezpečné, neměli ani problém s přejezdy velkých křižovatek. S tím však oponuje názor dospělého respondenta, podle kterého jsou stezky vedoucí parkem příliš úzké a nebezpečné, a opakovaně zde zaznívá přesvědčení, že by byly vhodnější plnohodnotné a oddělené stezky, které například spojují obce.

„Když pominu město a ten provoz tam. Tak jsou i cyklostezky a cesty velmi pěkné např. vesnice. Ale v tom městě je to opravdu nebezpečné. I když mají ve městě cesty statut cyklostezek, když vzpomenu dva parky tady Smetanové sady a Bezručové a tak dále a když někdo jede i přes parky a je rozdělena, ten chodník je rozdělen na cyklostezku a pěší, tak je to všechno nebezpečné. Věřte tomu, že i dospěláci, kteří jdou, tak mají problém se vedle sebe minout nebo a tak dále. Ve městě v Olomouci, konkrétně v parcích, které jsou v Olomouci cyklostezky, nedělají ten statut bezpečnosti.“(FG7)

Jeden z respondentů vyjadřuje myšlenku, která dala vzniknout celému projektu, když říká, že je třeba někde začít s tím, že cyklostezky se následně dobudují. I podle něj by projekt mohl do budoucna odstartovat další změny v olomoucké cyklo dopravě k lepšímu.

7.2.2 Zázemí



Obrázek 13. Kód zázemí

K aktivnímu dojíždění žáků na kole chybí na školách potřebné zázemí. Zázemí je dobře zakotvený kód se 34 datovými citacemi a 16 spoji s ostatními kódy. Pod pojmem zázemí ve škole si dotazovaní účastníci představují místo na bezpečné ukládání a zamykání kol a skříňky na uložení cyklistických helem a ostatních potřebných věcí. V diskusi byla také zmiňovaná možnost osprchování se, což by byl pravděpodobně důležitý faktor spíše až pro starší žáky, než ty, co byli zapojeni do prvního ročníku projektu.

„Ne, já si dělám srandu. Jak už tady naznačil tak, nejsou ty školy prostě přizpůsobené tomu, aby měly prostory, kde děti si můžou bezpečně ty kola uložit. Ale to už je úplně to poslední si myslím, že tady to je prostě další zádrhel. Co se týče kriminality.“(FG5)

„Oni v tom vidí překážku a já je chápu. Já jsem přijel do práce, a kde to kolo mám skladovat, zamknout, vypustí mi ventilek, čekat, kdo mi co udělá. Lidí jsou zlí.“(FG4)

Problém v zázemí vidí i maminka zúčastněného Jirky, která uvádí chybějící zázemí na minulé škole jako důvod, proč Jirka nemohl již dříve jezdit na kole do školy. Stejně tak i pan ředitel základní školy na otázku, co by bylo potřeba změnit na jeho škole pro úspěšné pokračování projektu, odpovídá, že vytvoření zázemí. Pro první běh projektu byl na pozemku základní školy nainstalován malý stojan pro pár kol na náklady organizace Ride2sCool. Jeden z respondentů má obavy, jak by to vypadalo, kdyby se do projektu zapojil najednou velký počet žáků.

„Otázka potom možná další, u školy možná jsou parkovací místa pro kola, jakože pro pár kusů. S auty je to opravdu problém, že ty rodiče tam zastavují, blokují komunikaci, ale kdyby se nám najednou zbláznila celá škola, teď tam najednou přijelo 50 dětí na kolech, tak si myslím, že se dostanou do té samé situace, kdy ty kola tam najednou budou na jedné velké hromadě.“(FG8)

V případě rozrůstání projektu a více dojíždějících žáků bude zapotřebí zázemí pro kola rozšířit a to za souhlasu a spolupráce dané základní školy, jelikož se stojany nachází na pozemku školy. Ideálním zázemím by byl střežený, zamčený prostor a ne jen stojany na dvorku, jak uvádí jeden z respondentů. Důležitým, ne-li rozhodujícím faktorem ve výstavbě zázemí jsou finanční prostředky. V diskusi zazněly návrhy, že by se k výstavbě zázemí měl využít rozpočet základní školy, ale také drobné finanční příspěvky od samotných rodičů.

Ve spojitosti se zázemím se probíral také návrh na půjčování kol, což by mohlo být řešením pro žáky, kteří své vlastní kolo nemají, a rodiče jim ho nechtějí jen kvůli projektu kupovat. Obavy panovaly i ze špatného technického stavu kol žáků s následkem hrozící nehody.

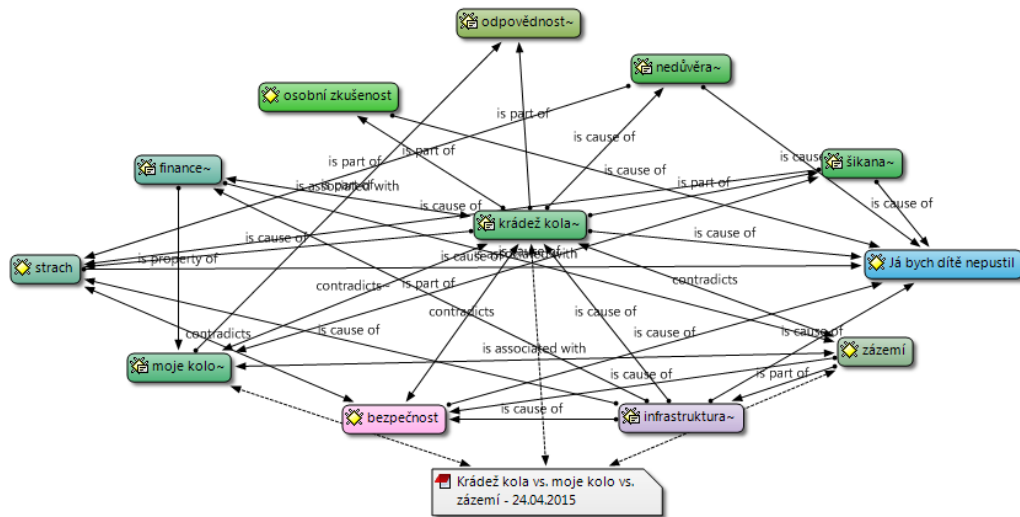
„Já bych navázala na předešlý příspěvek kolegy, že by se mohly půjčovat ty kola. Ne každý rodič má k dispozici tolik peněz, aby to kolo zajistil. Kdyby škola zajistila kola, tak by na něm mohli jezdit ze školy.“(FG4)

„Mě by zajímala spíš technická stránka věci. Může se velmi lišit výbava jednotlivých dětí a může tam přijet dítě, které bude mít evidentně v špatném stavu kolo a co s tím? Myslím si, že by bylo supr, kdyby ta škola měla 20 kol k dispozici. Předešlo by se dalším rizikům, jako je špatný technický stav a úraz dítěte na kole.“(FG6)

Návrh na půjčování kol je určitě dobrým nápadem, který by mohl být projektu přínosný. V rámci organizace bylo dokonce připraveno k zapůjčení několik dětských kol v případě, že by

se do projektu zapojili žáci bez svého kola. Pokud by se zavedlo půjčování kol, jak navrhuji někteří rodiče, vztah žáků ke kolům by v takovém případě byl pravděpodobně jiný než u kol vlastních. Někdo, by je mohl považovat jen za levnější variantu na dojíždění, jiní by si jich naopak vážili, protože své kolo nemají.

7.2.3 Krádež kola



Obrázek 14. Kód krádež kola

Požadavky rodičů na vybudování zázemí s možností bezpečného uložení kol je spojený se strachem o jejich odcizení. Vztah ke kolu se během života mění, často jde však o vztah osobní a poměrně silný. Krádež kola může být v takovém případě pro dítě psychická rána.

„Tak já bych možná teda taky přispěl tady kapkou do mlýna... ale také jakoby na tu materiální stránku, protože vlastně rok od roku je kriminalita čím dál vyšší. Tak vůbec jako dojíždět na tom kole do školy se může značně prodražit, viz. teďka třeba mám v živé paměti, když mi vykládala vlastní příběh kolegyně z práce, že své dceři nově pořídili kolo a vyjeli s ním, nebylo to teda do školy, ale do školky. Nicméně holčičina samozřejmě hrozně nadšená z nového kola no a odpoledne, když měli jet zpátky, tak o kolo přišla a to je pro to děcko strašná rána, že a teďka nehledě na to, že kolo není v dnešní době úplně levná záležitost. Rodiny s více dětmi, když každému dítěti pořídí to kolo, tak pokud se nějaké to kolo potom ztratí, tak je to celkem taková finanční zátěž pro tu rodinu.“(FG5)

Obavy z odcizení kol má více rodičů a možnost krádeže se stává jednou z překážek, proč rodiče své děti nepouští do školy na kole.

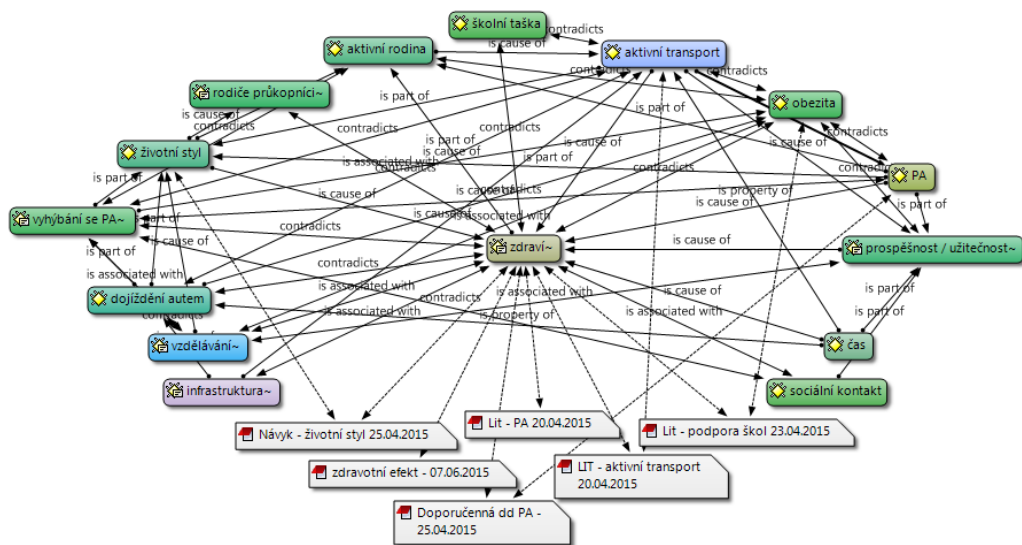
„Dcera se mě na to už jednou ptala, jestli může jet do školy na kole. Já jsem říkala, že ne, že jí ho někdo ukradne...“(FG8)

Jak i zmiňují respondenti, pořízení kola není zrovna levná záležitost. Především, má-li se jednat o kvalitní dětské kolo, jehož cena se pohybuje řádově v tisíci korunách. I přes tuto skutečnost je však postoj policie a politických činitelů k odcizení jízdního kola překvapivě lhostejný. Je tedy pochopitelné, že rodiče vyžadují vybudování dostatečně bezpečného a případně i strážného zázemí.

7.3 Kategorie pohybová aktivita a zdraví

Pozitivní vliv pohybové aktivity na zdraví člověka je vědecky ustálený fakt, který není nutné dlouze vysvětlovat. Aktivní pohyb je pro děti přirozený a měly by ho vykonávat minimálně hodinu každý den. Stále se zvyšující podíl sedavých aktivit (počítačů, telefonů, tabletů a dalších) na trávení volného času dětí a mladistvých má za následek úbytek denní dávky aktivního pohybu. Tento trend neprospívá zdraví ani sociálnímu životu dítěte.

7.3.1 Kód zdraví



Obrázek 15. Kód zdraví

Zdraví je jedním z kvalitně zakotveného kódu, který zahrnuje 46 datových úryvků a 14 spojů s dalšími kódy. Dotazovaní zmiňují, že by jízda na kole do školy přispěla k denní doporučené dávce pohybové aktivity žáků.

„Ve škole je tělocviku málo, takže se to dá s jízdou na kole sečíst. 10-15 minut ráno i odpoledne, tak to může být přínos, když se nehýbou tolik, kolik mají.“(FCG 4)

Žákům zapojeným do prvního ročníku projektu trvala jízda zhruba mezi 15 a 20 minutami ráno i odpoledne, což ve výsledku znamenalo 30 až 40 minut pohybové aktivity navíc každý den.

Pozitivní vliv na děti má ranní pohybová aktivita i v nabuzení organismu před školní výukou, jak uvádí jeden z respondentů.

„To určitě jo, prostě bavilo by je to. Nemusí jezdit s rodiči autem, ráno sednou na kolo, projedou se na kole. Jo, pro spoustu dětí je to přínos, sport, sportovní vyžití, prostě už od rána a hlavně na tom kole se nakopnou a probudí.“(FCG 5)

S tímto názorem souhlasí i všichni zapojení žáci, kteří si uvědomují zdravotní přínos aktivního transportu do školy, ale především uvádějí, že je jízdy bavily.

Tomáš: *„Mně se ten program taky líbí, je to zábavný, je to rychlejší a samozřejmě taky zdravější než jezdit tramvají a myslím, že to doporučuji každému.“(FG1)*

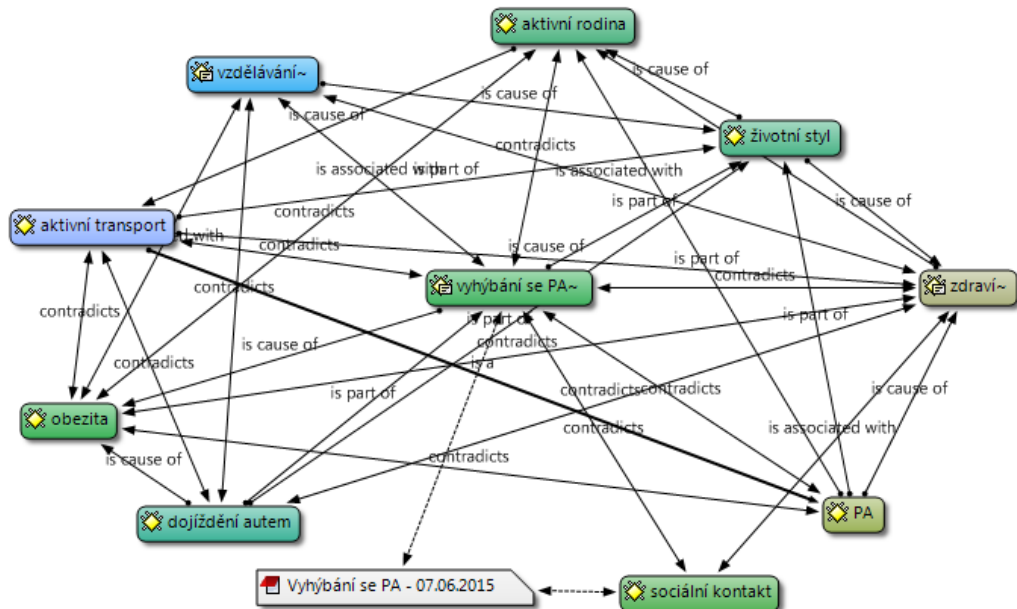
Jirka: *„Já vlastně úplně stejně jako ti dva. Je to zdravé, zábavné, bezpečné, rychlejší a doporučoval bych to teda každému. Pro mě žádná nevýhoda.“(FG1)*

Většina dotazovaných si uvědomuje zdravotní benefit pravidelné pohybové aktivity, ke kterému by mohl projekt nemalou mírou přispívat. Každodenní jízdy na kole zmiňují také jako prevenci narůstající obezity u dětí, která může mít za následek další civilizační choroby. Podle respondentů by projekt vedl děti k zdravému životnímu stylu a návykům, které si pak ponесou do dospělého života.

I přesto, že se většina respondentů přiklání k pozitivnímu dopadu na zdraví žáků, které by přinášely pravidelné jízdy na kole, setkáváme se také s pochybnostmi, zda je jízda na kole tím nejvhodnějším prostředkem pro transport dětí do školy. Někteří z respondentů se ze zdravotního hlediska přiklání spíše k rychlejší chůzi místo jízdy na kole. Jako překážku uvádí rodiče také školní tašku, ve které nosí žáci těžké učení a další pomůcky. V rámci prvního ročníku projektu vozili školní tašku místo žáků instruktoři, pomáhali tak především Aničce, kluci později odmítali a chtěli si tašky vozit sami. V případě budoucího pokračování projektu se počítá s obstaráním kol s velkým košem, který se nachází v přední části mezi řídítky a předním kolem a je dostatečně velký na několik školních tašek, které by instruktor vozil žákům. V otázce, zda je lepší volit chůzi nebo jízdu na kole pro cestu do školy, zastáváme názor, že jízda na kole je pro žáky mnohem atraktivnější a zábavnější než chůze, a tudíž i větší pravděpodobnost pro zapojení více žáků, kteří si vytvoří k pravidelné aktivitě pozitivní vztah. V tomto případě hraje samozřejmě velikou roli vzdálenost bydliště. Pro žáky, kteří bydlí příliš blízko škole, je mnohem výhodnější a jednodušší do školy dojít pěšky. Tito žáci se mohou v případě zájmu do projektu zapojit v rámci odpoledních výletů a aktivit, které by byly jeho pravidelnou součástí.

Zdraví a zdravotní problémy byly také udávány jako důvod, proč rodiče nevyužívají kolo jako dopravní prostředek po Olomouci. Zajímavé je, že nezazněla žádná zmínka o nachlazení a nemocech žáků.

7.3.2 Vyhýbání se pohybové aktivitě



Obrázek 16. Kód vyhýbání se pohybové aktivitě

Kód vyhýbání se pohybové aktivitě (*vyhýbání se PA*) je v našem případě spojován především se školní tělesnou výchovou, ale i pohybovou aktivitou ve volném čase dětí. Tělesná výchova je diskutována v několika rovinách. Za prvé ji účastníci zmiňují v souvislosti se zajištěním pohybové aktivity. Na druhé straně se objevují poznámky o nezájmu ze strany dětí a rozšířené praxi omluvenek.

„Já ti něco řeknu. Víš, kolik v ordinaci přijde rodičů samotných, abych jim dala omluvení na rok od dětí z tělesné výchovy? A když jim řekneš a proč? Vždyť to není důvod třeba já nevím... k tomu, aby to dítě nechodilo do tělocviku. Je to jen nějaká banální nemoc a chcou abych je omluvila, protože jsou ty děti líné.“ (FCG 7)

Nemáme však dostatek informací, proč k tomuto jevu dochází, a jedná-li se opravdu o lenost žáků, nebo se chtějí vyhnout činností, kde jim hrozí zesměšnění, neúspěch, nebo je důvodem zcela něco jiného. V souvislosti s nedostatkem pohybu účastníci zmiňují také vliv počítačů a virtuální komunity, která je typická pro sociální sítě. Odpovědnost za takové chování přikládají spíše rodičům než samotným dětem.

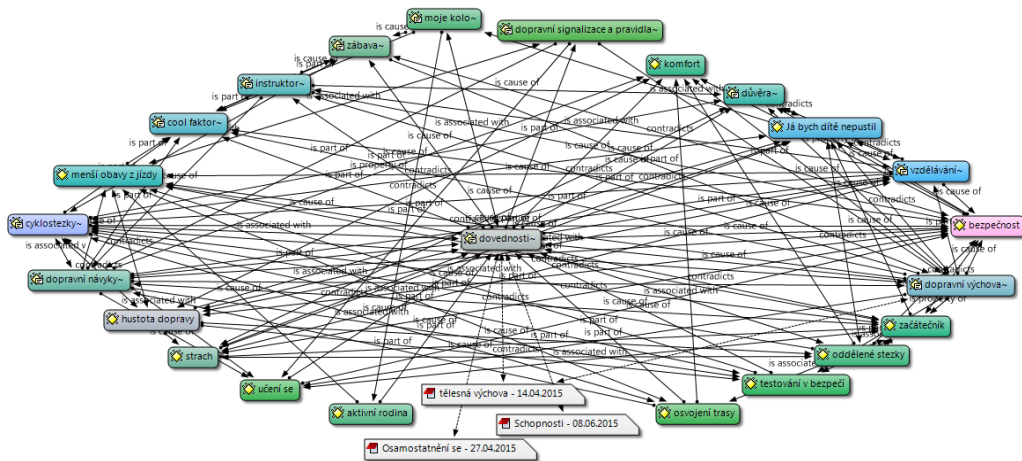
„To už je otázka rodičů, že jo teď myslím. Ty jsi to řekla jako, že děcka se v dnešní době nehýbou, ale když je necháš, když přijdou ze školy, ať sedí od jedné u počítače do osmi, a mezi tím mají večeri, tak jako... či to je potom vina, jako víš co.“(FCG 8)

Rodiče mají na své děti jistě veliký vliv a jsou jim jakýmsi vzorem. V našem výzkumu se setkáváme s označením *aktivní rodina* a *rodiče průkopníci*, kdy předpokládáme, že pokud jsou rodiče a celá rodina aktivní, má to pozitivní vliv na děti. Za průkopníky označujeme rodiče, kteří jsou aktivní, uvědomují si důležitost pravidelné pohybové aktivity a jsou ochotni zkoušet nové věci jako je např. projekt Ride2sCool. Dobrým příkladem jsou rodiče zapojených žáků, kteří kola ve svém volném čase využívají, své děti vedou k pohybu a uvědomují si potenciální přínos takového projektu. Jeden z respondentů naopak namítá, že dnes všechny děti tráví volný čas na sociálních sítích a pokud některé z nich nebude, stává se tak vyčleněné z komunity.

„Jenže to je ten faktor dnešní doby, prostě dítě se stává vyčleněné z kolektivu, protože u toho počítače nesedí. Jo, to znamená, že to dítě, které dneska jde ven, tak tam na nikoho nenarazí, protože ty ostatní opustily tu komunitu třídy a napíchly se na nějakou virtuální komunitu.“(FCG 8)

7.4 Kategorie učení se

7.4.1 Dovednosti



Obrázek 17. Kód dovednosti

Dovednosti (44 datových úryvků a 22 spojů s ostatními kódy) jsou většinou uvedené ve vztahu k získávání jízdních dovedností potřebných pro bezpečné zvládnutí komplexních situací při cestě do školy. Respondenti uvádí dostatečnou úroveň jízdních dovedností jako jeden z rozhodujících faktorů, aby své děti pustili na kole do školy. V této souvislosti uvádějí i věk žáků, podle respondentů jsou žáci prvního stupně příliš mladí a za ideální věk považují až druhý

stupeň základní školy. Rozvoj jízdních dovedností by mohla negativně ovlivnit špatná velikost kola nebo jeho technický stav. Je tedy nutné během projektu dbát i na tyto faktory.

„Je velký rozdíl, jak je které dítě natrénované. Ne každé má stejné nadání a tráví stejný čas na kole, aby bylo na něm bezpečný. Např. třináctiletý kluk, který je denně do večera na kole pro něj nebude problém se dopravit na vzdálenost 4-5 km mezi obcí. Oproti tomu někdo, kdo není tak zdatný, může jet po chodníku, který bude z obou stran zabezpečený a stejně si rozbije nos. Viděl bych to na uvážení rodičů.“(FG4)

„Já bych ctil to, co je normálně v těch regulích, že do 10 let musí mít dohled 15 letého. Já vím, že je rozdíl mezi dětma, někomu se to dovoluje, někdo na to nemá, ale já bych řekl, že pro děti až fakt později. Do těch 10 let by neměly samy jezdit, jen v doprovodu rodičů na tom kole do školy.“(FG5)

Rodiče vidí výhodu projektu v tom, že se žáci naučí pohybovat v městském provozu, zapamatují si ideální trasu do školy, získají znalost dopravních značek a podívají se po okolí. Maminka jednoho z žáků také očekávala, že mu projekt pomůže se více osamostatnit.

“Plus je každopádně, že pokud budou ty děti pod dohledem, takhle denně dojíždět do školy, tak naučí se prostě dopravní provoz, zvyknout si na to, co mají dělat na křižovatkách, jak se chovat, když budou prostě pod tím dohledem. Odpozorují to. Když už se to nenaučí, tak odpozorují, že na červené mají zastavit. Zvyknou si na ten provoz, že když jede kolona aut, tak mají jet na kraj atd. Zvyknou si na ten provoz, když budou takhle pod dohledem těch pedagogů.“(FG5)

„V neposlední řadě se podívají po té obci a orientace bude lepší, podívají se po okolí. Když se s instruktorem naučí křižovatky, pak se můžou i samy lépe orientovat v provozu.“(FG8)

Podle jednoho z respondentů by výhodou projektu bylo také zlepšení rovnováhy žáků a schopnost řešit různé krizové situace. Z odpovědí instruktorů i samotných žáků je zřejmé, že projekt tuto úlohu splňuje a že se žáci postupně nenucenou formou učí a své dovednosti zlepšují. Žáci se také chlubí dalšími dovednostmi, které se v průběhu projektu naučili.

Tomáš: „Je to trochu divné, ale když jezdíš často, tak se ti to trochu zvykne na to kolo a já jsem se třeba naučil jezdit chvíli bez ruk, bez držení. Naučili jsme se taky, že když jedeš pěšky, tak nemusíme držet řídítka a taky přehazovat před kopcem. Já jsem vždycky přehazoval až v tom kopci a blbě se mi šlapalo.“(FG1)

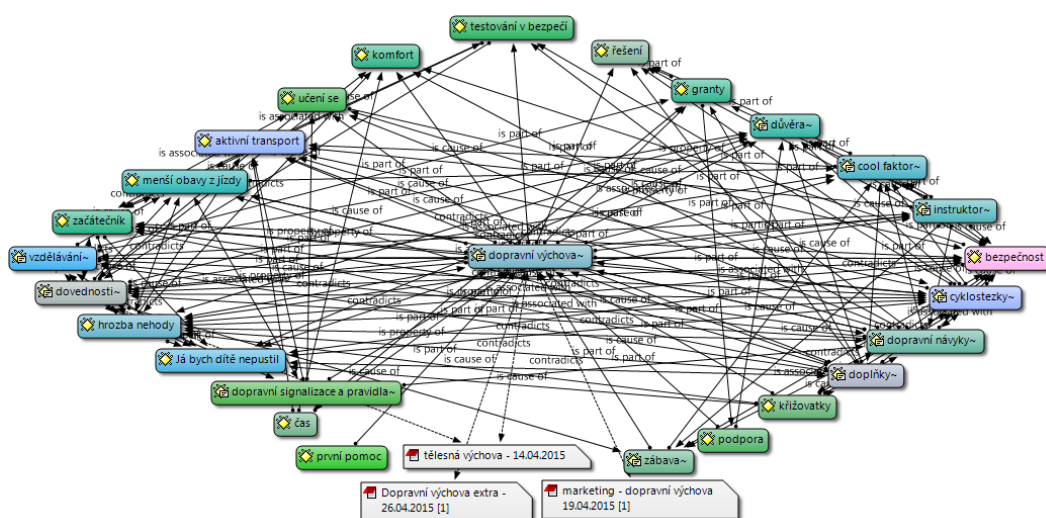
Anička: „No já jsem se podle mě trochu lépe naučila přehazovat, ještě bych to měla trochu dopilovat. No jako naučila jsem se lépe naskakovat na ten patník.“(FG1)

Jirka: „...Naučil jsem se teda přehazovat, protože já jsem vlastně neměl páru jako, k čemu to vlastně je, dalo by se říct. Nevěděl jsem třeba, když jedu do kopce, jestli to mám dát na

menší, nebo když jedu z kopce, že mám šlapat na tom největším, ať se mi uchová ta rychlost. A naučil jsem se pár nových triků, třeba naskakovat na ten patník lépe anebo třeba jak tomu říkám „super rychlé boty“, to je, že jedeš strašně velkou rychlostí, ndržíš se rukou a normálně nemáš nohy na těch šlapkách a jako, že takhle chodíš prostě.“(FG1)

Dále žáci uvádějí, že potřebují ještě vypilovat přehazování, naučit se lépe dopravní značení a zapamatovat si svoji trasu, aby se mohli vydat na cestu do školy samy bez instruktorů. Z jejich odpovědí je zřejmé, že si zodpovědně uvědomují své rezervy, které mají, stejně tak benefity jízdy s instruktorem.

7.4.2 Dopravní výchova



Obrázek 18. Kód dopravní výchova

Dopravní výchova (26 datových úryvků a 25 spojů s ostatními kódy) je v rozhovorech některými účastníky zmiňována jako nezbytná průprava pro žáky před jejich zapojením do projektu. Pod pojmem dopravní výchova si představují výcvik žáků na dopravním hřišti, kde se žáci v bezpečném prostředí naučí dopravní značky a pravidla, stejně tak lépe ovládat kolo.

„Dokud nebudou mít po nějakým výcviku na dopravním hřišti, jak říkal manžel, tak v žádným případě. Jo, protože je to nebezpečný a v dnešní době i když bydlíme na vesnici, kde ten provoz není takovej velkej, třeba jako ve městě, tak i takhle ne.“(FG5)

Jeden z účastníků by pro žáky zavedl přípravné kurzy na dopravním hřišti v Olomouci, které by se konaly v průběhu předešlého školního roku před jejich zapojením do projektu.

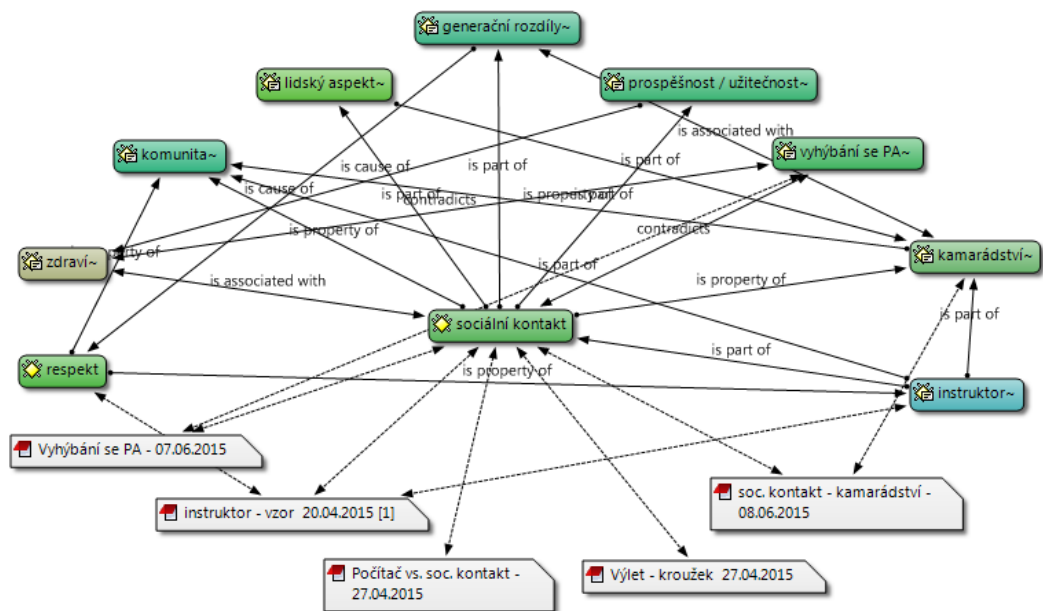
„Kdyby se to mělo rozšířit, tak by bylo ideální rok předem dělat nějaké školení těch tříd jako před přípravu. Když začnou děti chodit do té čtvrté třídy, tak aby už je na to připravili a byly na to podmínky, aby tam proběhl nějaký kurz. Aby každý věděl, jak se má chovat a co dělat v každém případě, aby to bylo bezpečné a směřovat to k tomu.“(FG7)

V současnosti již dopravní výchova ve čtvrtých třídách na olomouckých základních školách probíhá formou teoretických přednášek a praktických cvičení na dopravním hřišti. Avšak jeden výukový blok, o který se většinou jedná, nenabízí mnoho prostoru k upevnění nových znalostí. Dopravní výchova není povinná pro všechny základní školy, nenabízí tedy záruku, že přihlášené děti nějaký výcvik prodělaly. Jeden z účastníků navrhol zavedení dovednostní přípravy v rámci školní tělesné výchovy.

„V tělocviku zahrnout, aby i děti, které doma nejsou takto vedené, se projely na kole. Pro jejich vyzkoušení, a zjistily by, jestli jsou schopné dojíždět, to znamená přípravu. Netrénované, nepřipravené je nemůžou v žádném případě pustit. Když uvidím, že to zvládá v pohodě.... Samozřejmě, je rozdíl, jestli má 8 let nebo 10, 12 let...a vyhrazená cesta pro kolo, protože se děti nemůžou motat mezi auty.“(FG4)

Rodiče zapojených žáků dovednostní průpravu a dopravní výcvik očekávali od projektu Ride2sCool formou postupného učení během jízd. V rámci projektu by také uvítali zábavnou formou výcvik na dopravním hřišti a vysvětlení žákům základní opravy na kole. Zajímavý postoj uvedl jeden z účastníků, když řekl, že by nejprve všechny dopravní návyky své dítě naučil, než by ho do takového projektu pustil.

7.5 Kategorie komunita a sociální kontakt



Obrázek 19. Kód sociální kontakt

Jedním ze zamýšlených cílů a benefitů projektu je navázání nových *sociálních kontaktů* ve skupině mezi samotnými žáky, ale i mezi žáky a instruktory (*generační rozdíly*). Kódem, který má 17 datových úryvků a 8 spojů s jinými kódy, označujeme tedy zmínky o vztazích mezi

instruktory, žáky a o vlivu projektu na sociální život dětí. Rodiče Aničky také doufali ve vytvoření komunity dětí, se kterými bude zažívat nové zážitky.

Tatka Aničky: „Já jsem trošku očekával, že bude jezdit více děcek, takže se vytvoří určitá taková skupina a ty děcka by mohly společně něco zažívat, protože ta doba je teďka taková, že děcko jde do školy, tam si něco zažije, kroužek, přijde dom a děcka nežijí společně, takže mně se i líbil ten váš nápad na společný výlet, a kdyby to takhle bylo děláno, on by se z toho mohl stát v uvozovkách kroužek. Jo, jezdí se do školy tam a zpátky, plus mají nějaké společné aktivity a ty děcka začnou poznávat, že se dá žít i jinak než třeba jenom počítačem nebo zavření doma. Takže doprava a nějaké společenství lidí.“(FG3)

Lidé (*lidský aspekt*) a kontakty s nimi jsou v projektu velmi důležitým faktorem. Instruktóři uvádí příjemný a inspirativní kolektiv plný nadšených lidí jako jednoznačné plus celého projektu. Všichni si spolupráci velmi užívali.

Lucka: „Hodně pozitivní myšlení a to se mi líbí, že jsem si hned připadala jako mezi svými. Většinou, když se poprvé potkáš s lidmi, tak je to takový, že si drží odstup, kolikrát ti i vykájí a tady to bylo jiné, připadala jsem si jako mezi kámošema, úplně v pohodě. Ta první schůzka u mě udělala hodně.“(FG2)

Terka: „U mě taky udělala hodně. Tím, že ty lidi jsou super, ale kdyby nebyli super, tak bych v tom možná ani nepokračovala. Prostě je to o lidech.“(FG2)

David: „Tak mě se ta atmosféra taky líbila, a teda hlavně si myslím, že se to odvíjí od lidí a že to i přitáhlo ten projekt takový lidi. Něco, co je tak jako spojuje, teď myslím konkrétně nás všechny, jakoby fakt jako všichni mají podobnej nějaký životní postoj, a tak se člověk dozví zajímavý věci.“(FG2)

Petr: „Ale to co říkali tady přede mnou, jako takovej ten fajn kolektiv, tak já to vidím úplně nebe a dudy oproti nám od naší fakulty, protože u nás to takhle nefunguje. Takže to pro mě byl taky takovej šok.“(FG2)

Stejně tak považují instruktóři čas strávený s o generaci mladšími žáky během jízd za přínosný a velmi příjemný. Z odpovědí instruktorů i žáků je znát, že si jízdy užívali a že se mezi nimi vyvíjel kamarádský vztah (*kamarádství*), žáci potvrdili, že se i mezi sebou ve škole baví více než dříve. Velmi rádi vzpomínali na společný výlet, kdy vyrazili na Poděbrady za Olomouc, a kde se všichni ještě více spřátelili a dobře bavili.

Lucka: „Mně se to líbilo. Občas mi přišlo, že se Tomáš trošku styděl. Pak už to bylo v pohodě, vždycky přišel a začal mi povídat, co dělal, co rodiče.... Vždycky jsem se těšila, i když prostě ráno byla třeba zima nebo tak. Tomáš vždycky vyšel usměvavej, byl rád, že

mě vidí, vždycky mi řekl, jak se měl, když jsem ho vyzvedávala ze školy, tak co dělal ve škole a takový úplně v pohodě, že mě vždycky něčím potěšil a zvedl náladu. Já jsem se dřív tak neseťkávala s dětmi v tomto věku, tak bylo zajímavý vidět, jak komunikují, jak se baví mezi sebou, jak s nimi komunikovat. Jak jsme byli na výletě na těch Poděbradech, tak se mi hodně líbilo, že tam se kluci vlastně víc spřátelili i Anička byla taková usměvavá, že se jí to líbilo. Myslím, že všem se nám to líbilo, to bylo parádní.”(FG2)

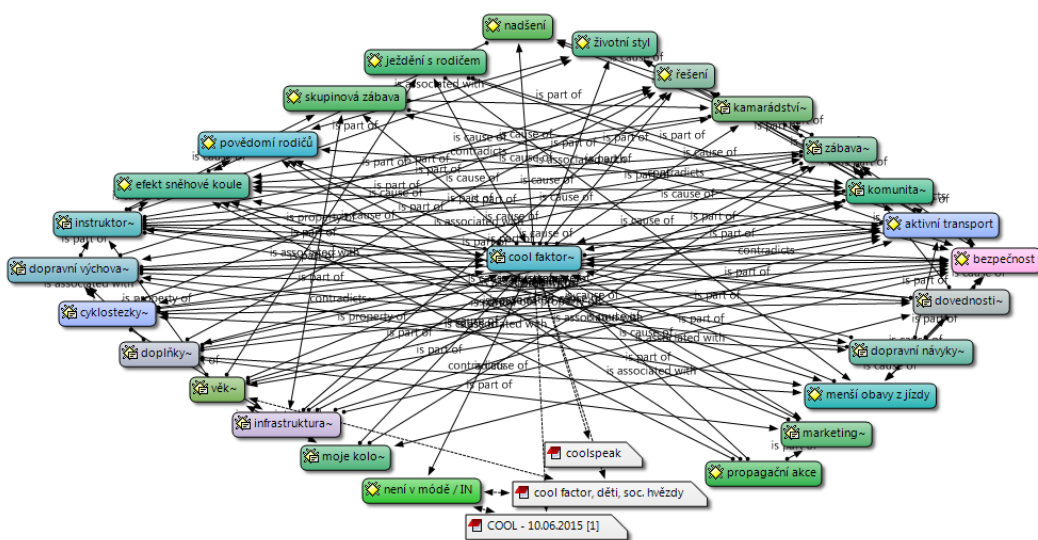
Instruktor hraje v projektu důležitou výchovnou roli. Cílem instruktorů je zajistit bezpečnou jízdu žáků do školy, v průběhu jízdy je upozorňovat na kritická místa a dopravní signalizaci, zároveň však navozovat přátelskou atmosféru a udělat jízdu zábavnou. I když jsme v průběhu projektu zaznamenali viditelnou změnu vztahu žáků k instruktorům, žáci k nim stále chovají respekt a vidí v nich jakýsi vzor či trenéry, jak je sami označují.

Tomáš: „Já jsem taky první bral instruktorku jako takového trenéra a potom mně řekla, že jí mám tykat, tak od té doby jí tykám, ale pořád ji беру jako takového trenéra.(FG1)

Jirka: „Mě bavilo to, že jsme si povídali jako a bylo to rychlý. A je to třeba dobrý s instruktorem, když jedeme s bráchou, tak ho třeba popohání, jako že je to taková opora a je to super.”(FG1)

Stejně tak jeden z respondentů tvrdí, že instruktoři budou mít u dětí větší autoritu než třeba vlastní rodiče, a tudíž je zde větší pravděpodobnost, že se něco naučí a budou více poslouchat.

7.5.1 Cool faktor



Obrázek 20. Kód cool faktor

V diskuzích spojujeme kód *cool faktor* (12 datových úryvků a 25 spojů s jinými kódy) především se zmínkami o atraktivnosti projektu, jízdy na kole, jiných aktivit v projektu apod.

V diskuzích se setkáváme s rozdílnými názory respondentů. Podle některých je jízda na kole atraktivní a děti by bavila.

„Kolo bude pro děti atraktivnější.“(FG4)

„Když mu to kolo vychytám, třeba třásně, zvonek hezký atd., můžu si jezdit a už chci jezdit na kole.“(FG4)

„Já si zas myslím, že by je to bavilo. Že by se těšily, jak se sejdou, a když by si na to zvykly. Jako třeba když začneš běhat každý den, tak se to stane takovou drogou, a těšíš se na to.“(FG6)

Ne všichni jsou však stejného názoru, někteří respondenti tvrdí, že jízda na kole není pro děti vůbec atraktivní (*není v módě/IN*) a že nebudou chtít jezdit.

„Nemotivuje je to, ukážou si, co mají modernějšího než to ježdění.“(FG4)

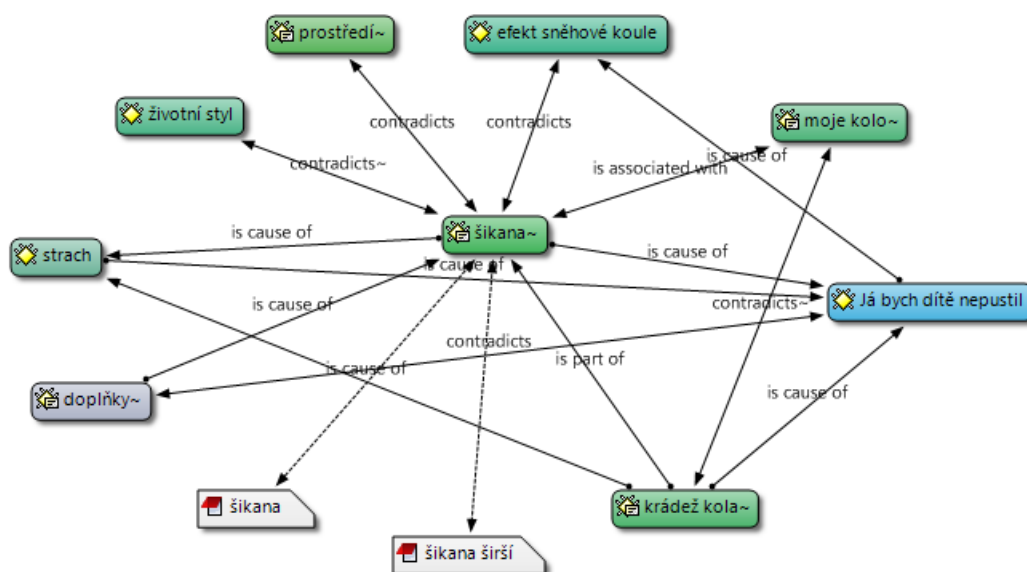
„Já myslím, že kdyby to bylo jednou za delší dobu, tak by je to bavilo, ale kdyby to bylo každý den, tak by je to tak nebavilo. Bylo by pro ně pohodlnější jet s rodiči autem.“(FG8)

Naši zkušeností z prvního ročníku jsou nadšení žáci i instruktoři. Žáci tvrdili, jak je projekt bavil, že by ho doporučovali každému a hlavně, že už nechtějí jezdit do školy tramvají, ale jen na kole. Stejně tak projekt chválili instruktoři.

Lucka: *„Úplně všecko i ty výlety byly super, jak jsme se s děčkama bavili, prostě byla sranda. Ze začátku to chvíli trvalo, ale pak, jak už se začali poznávat, tak to bylo super, byla spousta srandy. Ale tak mě se to celkově líbilo, šla bych do toho znovu určitě.“(FG2)*

Rodiče se také obávají, že děti budou díky jízdám terčem posměchu a že nebudou chtít jezdit s helmou. V tomto ohledu hraje jistě nezanedbatelnou roli věk žáků. V období dospívání je možná silnější potřeba nebýt terčem posměchu pro odlišnost. V mladším věku si kolo mohou spojovat s blízkou osobou a může převládat fakt, že mají kolo rádi a je to pro ně zábava.

7.5.2 Šikana



Obrázek 21. Kód šikana

V rozhovoru se objevují obavy a úvahy o případné šikaně (9 datových úryvků a 8 spojů s jinými kódy) dětí spojené s dojížděním na kole.

„Teď nevím, jestli to správně popíšu, ale nemohlo by to vést ke vzniku nějaké šikany a tak? Přece jenom všichni rodiče si třeba nemůžou dovolit koupit svému dítěti kolo. Jako asi se nestane, že by takhle dojížděla celá třída. Ale kdyby tam byla nějaká třída, kde většina těch žáků fakt jakože dojíždí na kole, a bude tam někdo, kdo to kolo nemá, nemá tu možnost, tak jestli si z něho ty děcka ostatní nebudou dělat srandu, jako haha ty nemáš kolo, ty nemůžeš jezdit do školy.“(FG5)

V tomto případě je myšlena šikana vůči dětem, které nejsou součástí projektu a do školy na kole nejezdí. Jiný účastník mu však oponuje a tvrdí, že spíše půjde o rozšíření již existujícího šikanování žáka, než že by se jednalo o izolovaný jev způsobený zapojením, nebo nezapojením se do projektu. Během rozhovoru s rodiči zapojených žáků jsme se dozvěděli, že Aničce se ve škole spolužačky posmívaly, právě proto, že začala jezdit do školy na kole.

Tatka Aničky: „Spíš z takového toho stresu, co to bude a vlastně něco nového, no těšila se. Vlastně jsme se předtím venku bavili, že měla problémy s dětma ve škole, taková trošku jakoby šikana. S tím že, ty jsi jiná než my ostatní, ty jezdíš na kole, ty jseš divná. Od holek hlavně, takže to bylo zvláštní, a právě jsme říkali proč, zkus jim to vysvětlit. Pak už si to sama byla schopná obhájit a říct, no to je jejich problém a byla ráda.“(FG3)

Mamka Aničky: „Jestli jim to rodiče třeba zakázali, nevíme jo, z jakého důvodu ty holky nejezdily, protože jinak to jsou všechno plavkyně, sportovkyně, ale byla z toho špatná a ony se do ní navážely.“(FG3)

Rodiče Tomáše a Jirky o zmiňovaném posměchu nic nevěděli a u svých kluků žádný problém nezaregistrovali. Ani sama Anička se o incidentu během rozhovoru nezmínila. V tomto případě je možné, že se styděla a o nepříjemné zkušenosti nechtěla mluvit před svými spolužáky, kteří jsou navíc opačného pohlaví. Naopak Jirka se pro pobavení ostatních svěřil se svou historkou, kdy se mu posmívali starší kluci z jiné školy za to, že vozí na kole vestičku.

Jirka: „Já bych k tomu teda chtěl ještě dodat, jak jsem jednou vyzvedával bráchu a pan instruktor Honza odjel a jel po svých. Tak tam přišli nějací kluci z té školy, když už končili. Nějací namachrovaní, měli hára všechno, tipuju nějací osmáci a prostě šli a jeden si mě všiml, ukázal na mě a řekl: „Hele koukněte, on nosí vestu, on je buzík.“ Vadilo mi to, tak když se otočili, tak jsem na ně ukázal prostředníčka a potom jsem za ním na tom kole přijel, poklepal jsem mu na rameno a řekl jsem mu: „Podle tebe, já jsem buzík, podle mě, ty jsi buzerant.“ Pak se mu začali jeho kámoši smát, že jsem ho pěkně setřel.“(FG1)

Na tomto příkladu je dobře znatelné, jak se každé dítě vypořádává s kritikou a případnou šikanou jinak. Jirka po dobu rozhovoru celého projektu měl největší sklony k triumfálním odpovědím a i během projektu se nejvíce projevoval, byl to takový „srandista“ skupiny. V obou případech se však žáci s nepříjemnými situacemi vypořádali a o projektu mluvili velmi kladně, jak se jim líbil a jak si ho všichni užili.

8 DISKUZE

Předmětem našeho zkoumání byl první ročník projektu Ride2sCool a zkušenosti jedinců, kteří do něj byli zapojeni. Také nás zajímala otázka, jestli je projekt potenciálním přínosem a možným řešením překážek k aktivnímu využívání kol jako dopravního prostředku u žáků základních škol. Projekt Ride2sCool je založený na aktivním transportu žáků na kole do školy za doprovodu vysokoškolských instruktorů. V této části bude naši snahou diskutovat nad výsledky našeho výzkumu v kontextu odborné literatury.

Projekt Ride2sCool a s ním související výzkum má komplexní charakter. Komplexním v tomto případě máme na mysli, co vše pozitivního může zapojeným žákům, instruktorům i danému prostředí projekt přinést, ale na druhé straně také komplexnost organizační, rizika a logistické překážky. Výsledky výzkumu nám potvrdily, že aktivní transport žáků ovlivňuje mnoho faktorů, kam mezi hlavní a nejčastěji zmiňovaný faktor patří strach rodičů o bezpečnost svých dětí. S tím souvisí i nedostatečná cyklistická infrastruktura a zázemí na školách. Naopak přínosem jízdy na kole do školy a celého projektu je pravidelná pohybová aktivita a pozitivní vliv na zdraví žáků, získání a upevnění znalostí dopravních pravidel a jízdních dovedností, jako přínos vidí účastníci také sociální aspekt projektu. Podle Fernández-Heredia et al. (2014) převyšují výhody jízdy na kole, kde za nejdůležitější považuje efektivitu jízdního kola a jeho ekologický aspekt, nad bariérami, kam řadí zázemí a vnímání nebezpečí. V průběhu analýzy a zpracování výzkumu se tyto zmíněné oblasti jevily jako nejdůležitější pro samotné účastníky a fungování projektu, daly tudíž základ pěti kategoriím, které jsou podrobně popsány v předchozí kapitole. V každé kategorii se nachází několik důležitých faktorů (kódů), které rozvádějí a specifikují problematiku dané oblasti.

Zásadní překážku pro využívání kola k aktivnímu transportu žáků představuje bez pochyby strach rodičů o bezpečnost svých dětí. Jejich strach ovlivňuje hned řada faktorů, ale mezi ty nejdůležitější můžeme zařadit strach z nehody a z toho plynoucí vážné zranění dětí. V podstatě většina zmiňovaných důvodů, proč své děti nechtějí, nebo dříve nechtěli rodiče pouštět do školy na kole, je spojena se strachem o zdraví a životy svých dětí. Na bezpečné dojíždění dětí nejsou v Olomouci ideální podmínky, což je důsledek hustého městského provozu a bezohledných řidičů, kteří jezdí příliš rychle a chybí jim ohleduplnost vůči cyklistům. V souvislosti s rychlostí na silnicích uvádí Short a Caulfield (2014), že v zónách se sníženou rychlostí na 30 km/h dochází jen k minimálnímu množství nehod a se zvyšující se rychlostí narůstá počet i závažnost nehod. A proto rozšíření těchto zón by mělo za následek především snížení počtu vážných úrazů. Snížení rychlosti je jistě vhodné opatření, které přispívá k zvýšení

bezpečnosti v daném místě. Tento trend se hojněji vyskytuje především v zemích západní Evropy a v našich podmínkách je možné jej spatřit na příklad v Praze v městské části Žižkov, kde v posledních letech vzniklo několik ulic se sníženou rychlostí s cílem vytvořit příjemnější a bezpečnější prostor pro cyklisty.

Pokud se na problematiku „strach z nehody“ podíváme z hlediska místa, je zmiňován hlavně v souvislosti s přejezdy křižovatek. Obavy z nebezpečí na křižovatkách vyjadřovali především rodiče, ale také instruktoři uváděli přejezdy silnic na svých trasách jako nepříjemné části a podněty na zlepšení do budoucna. Vysoké riziko nehody spojují s křižovatkami ve svých výzkumech i Short a Caulfield (2014). Dozza a Werneke (2014) dokonce zmiňují křižovatky jako místo nejvyšších úmrtí cyklistů. Bezpečné místo na přejití silnice uvádí jako důležitý faktor i většina českých žáků ve věku 11, 13 a 15 (Pavelka, Sigmundová, Hamřík & Kalman, 2012). Je však zajímavé, že zapojeným žákům do projektu se přejezdy křižovatek na trasách zdály v pohodě a neměli s nimi žádný problém. V tomto kontextu je spíše lehce úsměvné, že jako jediné nepříjemné místo uváděli žáci příliš dlouhý interval na semaforu u přechodu pro chodce u Galerie Šantovka. Řešením v tomto případě může být spolupráce se strážníky městské policie, kteří by v době ranních a odpoledních jízd žáků zabezpečovali přejezd krizových míst na jejich trasách do školy a ze školy.

Během jízd do školy si žáci uvědomili vliv a důležitou roli reflexních vest, které v projektu vozili. Žáci i instruktoři díky reflexním vestám registrovali během jízd do školy pozitivní změny v chování řidičů. Řidiči se k nim chovali ohleduplněji, což se projevilo na příklad včasným brzděním u přechodů pro chodce. Používání reflexních vest a doplňků je možné u cyklistů vidět jen velmi zřídka a téměř vůbec v denních hodinách. Cyklisté obecně podceňují roli prvků, které zlepšují jejich viditelnost (Lacherez et al., 2013). Podle Wood et al. (2009) si cyklisté myslí, že je řidiči vidí již na vzdálenost 110 m, ti však udávají poloviční vzdálenost, kdy cyklisty zaregistrují. V tomto ohledu působí projekt nenásilnou formou na edukaci žáků. Žáci považují instruktora jako takovou obdobu trenéra, který jim jde příkladem, a oni k němu chovají přirozený respekt, z toho důvodu považují pak jízdu s vestami jako normální a přirozenou věc. Tento postoj se pravděpodobně mění s příchodem do puberty, kdy se pro ně stává důležitější to, jak vypadají a nechtějí být terčem posměchu svých spolužáků.

Reflexní vesty se tak mohou v tomto věku stát překážkou pro zapojení žáka do projektu. Snahou celého projektu je, aby se jízdy do školy na kole staly „cool“ záležitostmi, aby lákaly žáky svou atraktivitou. I tak zde přichází otázka, zda budou vesty pro žáky v pubertě zásadní překážkou? Pokud ano, měla by se viditelnost řešit jinými reflexními doplňky, nikoliv vestami? Nebo nechat reflexní vesty vyrobit v zajímavém, moderním a „cool“ provedení? Dnešní trh

v současné době nabízí spoustu zajímavých a zábavných reflexních doplňků speciálně na kolo. Na tomto místě se otevírá spousta možností, jak z jízdy na kole udělat „cool“ aktivitu a nezanedbat zároveň bezpečnostní faktor. Bezpečnost žáků jistě není dobré podceňovat a snahou projektu Ride2sCool je zajistit možnost bezpečného aktivního transportu žáků do školy. Rodiče zapojených žáků se také shodli na tom, že až díky projektu pustili děti do školy na kole, do té doby to ze strachu o bezpečnost nedovolili. Na toto téma vyslovil zajímavou myšlenku v rámci vystoupení na TED konferenci Tezuka (2015):

Dnešní děti potřebují malou dávku nebezpečí a při této příležitosti se učí si navzájem pomáhat. Toto je společnost, to je to, co nám v těchto dnech chybí. Chci tím říct, nekontrolujme je, neochraňujme je příliš, oni se občas potřebují zranit a to je naučí, jak žít v tomto světě.

Cyklistická infrastruktura je jedním z hlavních faktorů ovlivňující aktivní transport. Je kritizována především nedostatečná bezpečnost cyklotras v Olomouci, jejich nepraktické napojování a přejezdy křižovatek. Ideálem pro většinu by zřejmě byla síť zcela oddělených cyklostezek, jak je známe na příklad z cyklisticky vyspělé Kodaně. V takovém případě by rodiče své děti na kolo pouštěli ochotněji. Ke stejnému závěru došli i Chataway et al. (2014) tvrdí, že široké a oddělené stezky kodaňského stylu jsou mnohem efektivnější ve snižování strachu z dopravy. Cyklisté si také užívají vlastní infrastrukturu, kde se nemusí mačkat mezi proudem dopravy a zaparkovanými auty. Upínání se k době, kdy budou v našich podmínkách vybudované sítě oddělených stezek, vyvolává otázku, zda je to v našich podmínkách vůbec reálné, už jen z hlediska prostorových limitů městské zástavby. S tím souvisí otázka, zda by naopak nebylo možné prosadit na určitých místech opačný přístup a to formu sdíleného prostoru, které se prosadily a slaví úspěch již na několika místech v Nizozemí nebo třeba Londýně. Sdílený prostor přivádí chodce, cyklisty i auta do jednoho společného prostoru s žádným nebo minimem dopravního značení. Účastníci provozu jsou tak nuceni dávat větší pozor, komunikovat spolu a být vůči ostatním ohleduplnější. Nemůžeme zatím sice nic takového tvrdit s jistotou, ale projekt Ride2sCool by mohl mít potenciál v tom, že na silnice přivádí označené skupiny dětí s průvodci, a tím pomáhá prosadit změnu přístupu chování řidičů k cyklistům. Nenápadný obrat k lepšímu již způsobuje rostoucí popularita cyklo dopravy a růst počtu cyklistických průkopníků.

V našem případě je ještě důležitý odlišný pohled na infrastrukturu dětí a dospělých. Charakter cyklotrasy, který se líbí dětem, je diametrálně odlišný od širokých a rovných cyklo dálnic, za které bojují dospělí. Takové cyklostezky jsou sice účelné pro rychlou přepravu, ale samy o sobě nelákají děti k vyjíždě. Jedním z ideálních cílů projektu Ride2sCool by bylo do

budoucná vytvořit úzké a hravé cestičky, inspirované pump tracky, které se budou vlnit podél cyklostezek v parcích. Pump track je souvislý kruh z hupů, klopenek a skoků, které tvoří smyčku umožňující cyklistům jezdit nepřetržitě bez zastavení (Heil, 2012). Cesta do školy by se tak stala zábavnou a „cool“ aktivitou, na kterou se děti budou těšit a bude zároveň lákat a motivovat mnohem více žáků k aktivnímu transportu nebo odpolední jízdě na kole. Myšlenkou projektu je i aktivní zapojování žáků do plánovacího procesu a podílení se na budoucí infrastrukturu. Čím by byli žáci zapojeni do projektu déle, měli více zkušeností, získali by také možnost větší zodpovědnosti při plánování změn infrastruktury i zlepšení organizace projektu. Doufáme, že zapojení žáků na takové úrovni a svěřením odpovědnosti by bylo pro ně motivací i výbornou zkušeností, na kterou by byli pyšní.

Pro úspěšnost projektu a zapojení co nejvíce žáků se jako jeden z hlavních úkolů jeví vytvoření zázemí ve škole na bezpečné ukládání kol a případně i skříňky na věci. Chybějící zázemí pro zabezpečení kol je slabina většiny základních škol v Olomouci a také odrazující faktor pro rodiče, aby nechali jezdit děti do školy na kole. Problém a obavy pramení především z rizika případného odcizení kol, které nejsou v dnešní době levnou záležitostí a pro většinu dětí může taková ztráta i znamenat psychologickou ránu. Ke stejnému závěru dospěl i Pavelka et al. (2012) uvádí, že pro většinu žáků ve věku 11, 13 a 15 let je jedním z hlavních faktorů aktivního transportu případné místo, kde si mohou bezpečně nechat své kolo. Řešení potřebného zázemí vyžaduje především spolupráci s konkrétní základní školou, jelikož se jedná o pozemky škol, a obstarání potřebných financí. Školy však mají obavy ze zodpovědnosti, která by plynula z hlídání většího množství kol, a tudíž případného rizika krádeže. Základní školy řeší ohledně zázemí také problém diskriminace. V nedávné době na toto téma probíhaly diskuze ředitelů Základních škol v Olomouci, kde byl zmiňován problém, že školy nebudou schopné zajistit zázemí pro všechny své žáky, a tudíž by mohlo docházet k případné diskriminaci těch žáků, kteří jezdit chtějí, ale už pro ně nebude místo.

Jednoznačným přínosem projektu je aktivní transport jako zajištění každodenní dávky pohybové aktivity a s tím spojený kladný vliv na zdraví a kondici žáků. Jízda na kole do školy a ze školy má pozitivní vliv na zvýšení úrovně kardiovaskulární kondice (Larouche, Saunders, Faulkner, Colley & Tremblay, 2014). Světová zdravotnická organizace uvádí v pohybovém doporučení pro děti ve věku mezi 5 až 17 lety naakumulovat alespoň 60 minut pohybové aktivity střední až vysoké intenzity denně (WHO, 2010). Přibližně tři čtvrtiny dětí v České republice doporučených 60 minut pohybové aktivity denně nesplňují (Kalman et al., 2010). Jízda do školy i ze školy trvala žákům mezi 15 až 20 minutami, za každý den tedy nashromáždili mezi 30 až 40 minutami pohybové aktivity. Pouze jízdou do školy splnili minimálně polovinu

denní doporučené dávky. Aktivní transport nepůsobí pozitivně pouze na samotné žáky, ale pokud je následkem aktivního transportu omezení automobilové dopravy, můžeme mluvit i o pozitivním vlivu na jeho bezprostřední okolí a ovzduší. Maibach, Steg a Anable (2009) uvádí, že velké množství cest vykonaných auty jsou na krátké vzdálenosti a mohly by být jednoduše vyměněny za aktivní transport. Žáci tak díky projektu získávají zdravé pohybové návyky, které si s sebou ponесou dál do dospělého života. Zapojení žáků do projektu působí i na sociální stránku. Zkušenost z prvního ročníku je taková, že mezi žáky navzájem i mezi žáky a instruktory vznikaly kamarádské vztahy, které se postupem času vyvíjely a zlepšovaly. Pozitivním přínosem byl společný odpolední výlet, kde byla změna vzájemných vztahů asi nejvíce znatelná. Žáci potvrdili, že se díky projektu baví spolu více i ve škole. Stinnou stránkou, která může takový projekt a zapojení v něm provázet, je šikana. Oběťmi posměchu se mohou stát žáci, kteří jezdí na kole do školy a to především v počátcích projektu, kdy je zapojená jen menšina žáků. Zkušenost s formou posměchu mají i naši žáci, kteří si však dokázali se situací poradit. Jednalo se spíše o jednorázové záležitosti, nelze tedy říct, že se jednalo přímo o šikanu. Je však zapotřebí, abychom si takového aspektu byli vědomi při dalším pokračování projektu. Případně se snažit rozpoznat příznaky takového chování a žákům se pak snažit pomoci situaci vyřešit.

Benefitem jízd s instruktorem a celého projektu je také zlepšení jízdních dovedností žáků a výuka dopravních značek a pravidel během jízd. Žáci se svými novými dovednostmi až téměř chlubil a měli z nich evidentní radost. S ohledem na bezpečnost byla rodiči často zmiňována prvotní výuka v bezpečném prostředí, za které považují dopravní hřiště. Výuka, která na dopravním hřišti v Olomouci probíhá ve spolupráci se základními školami pro žáky čtvrtých tříd, se koná většinou jen v rámci jednoho výukového bloku a ten se zdá být nedostatečný pro upevnění znalostí. V tomto ohledu se ze strany projektu nabízí více možností, jak výuku na dopravním hřišti zapojit. Jednou z možností, která byla organizátory projektu zamýšlená, jsou občasná odpolední návštěvy dopravního hřiště, kde by výuka probíhala zábavnou formou. Další nabízenou variantou je zavést výuku na hřišti jako vstupní krok před zapojením žáků do projektu. Mohli bychom si tak vyzkoušet dovednosti žáků a naučit je potřebné základy v bezpečném prostředí. Zajímavou myšlenkou bylo zavedení dopravní výchovy v rámci školní výuky po celý školní rok. Realnost této varianty by bylo nutné prodiskutovat se zástupci dané základní školy.

Projekt má a do budoucna může mít nepochybně mnoho pozitivních přínosů, na druhé straně se také potýká s několika nelehkými překážkami a hrozbami. V diskuzi se jeden z účastníků zeptal, jestli má takový projekt vůbec smysl. Otázka vycházela spíše z vysoké hustoty škol, a tudíž malé pravděpodobnosti, že bude dostatek žáků, kteří mají základní školu

v takové vzdálenosti, aby se jim vyplatilo jezdit na kole. Tohoto aspektu jsme si vědomi a je to jedna z překážek, se kterou se projekt potýká. Stejnou otázku je možná vhodné si položit i teď. Má projekt Ride2sCool smysl? Stojí za investování spousty času do příprav, organizace a lobbingu za věc, kterou sice považujeme za správnou a přínosnou, ale nevíme, zda by se jí reálně mohlo účastnit větší množství dětí? Když jste součástí takového projektu a vidíte radost a nadšení, kterou projekt přináší nejen dětem, ale i instruktorům a rodičům, máte pocit, že všechna ta námaha za to stojí a že má smysl bojovat za změnu k lepšímu. Na jedné straně můžeme tedy říct, že projekt jistě smysl má, i kdyby jezdilo jen minimum žáků. Nicméně k zodpovězení otázky, zda má reálný smysl v projektu pokračovat, nám chybí plošnější informace o případném zájmu žáků z jiných škol a informace, zda by hustota škol měla při rozhodování vliv. Z tohoto hlediska zde vzniká prostor pro další výzkum.

9 ZÁVĚR

Hlavním cílem práce bylo popsat zkušenosti účastníků projektu Ride2sCool. Na začátku výzkumu jsme si definovali tři výzkumné otázky (Jak vnímají zúčastnění jedinci první ročník projektu Ride2sCool? Jaké faktory ovlivňují žáky během jízd do školy? Je projekt Ride2sCool potenciálním řešením překážek k aktivnímu využívání kol jako dopravního prostředku u žáků základních škol?). Výzkumný soubor tvořilo 45 respondentů, z toho bylo 13 účastníků projektu (žáci, instruktoři, rodiče žáků a ředitel základní školy) a 32 nezapojených respondentů. Na základě sesbíraných dat kvalitativního charakteru a jejich zpracování v programu ATLAS.ti 7 jsme vytvořili pět kategorií.

Kategorie popisující zkušenosti účastníků a faktory ovlivňující aktivní transport žáků do školy jsou následovné:

1. Bezpečnost
2. Infrastruktura
3. Pohybová aktivita a zdraví
4. Učení se
5. Komunita

Problematika projektu má komplexní charakter, ale mohli bychom ji také rozdělit na dvě nadřazené kategorie: překážky aktivního transportu a přínosy projektu. Hlavní překážkou, která brání žákům v aktivním transportu, je strach rodičů o jejich bezpečnost. Strach je zapříčiněn především hustotou dopravy, bezohlednými řidiči a nedostatečnou cyklistickou infrastrukturou. Důležitým nedostatkem je chybějící zázemí na školách, kde je možné uschovat kola a další potřebné věci k jízdě na kole. Rodiče uváděli jako překážku také nedostatečnou znalost trasy, neznalost dopravních předpisů a nedostatečné jízdní dovednosti, které souvisí s věkem dítěte.

Přínosem projektu pro samotné žáky je pravidelná pohybová aktivita, zajištění bezpečného a zároveň zábavného transportu do školy v doprovodu vyškoleného instruktora, osvojení si ideální trasy pro jízdu na kole do školy, výuka dopravních značek a pravidel silničního provozu, osamostatnění se, sociální kontakt a vznik nových přátelství.

Zúčastněné žáky i instruktory projekt velmi zaujal a z jeho průběhu byli nadšeni. Pozitivní ohlasy byly i ze strany rodičů, kteří tvrdili, že až díky projektu Ride2sCool mohli pustit své děti na kole do školy. Z výpovědí účastníků projektu je patrné, že projekt má potenciál na vyřešení většiny překážek, které brání aktivnímu transportu žáků do školy. Výzvou do budoucna

zůstává, zajistit lepší zázemí, než které bylo nainstalováno pro první ročník a celková spolupráce se základními školami a městem Olomouc pro další rozvoj projektu.

Prostor pro vylepšení výzkumu shledává výzkumník v délce celého projektu a částečně v nízkém počtu žáků. V případě delšího trvání projektu by bylo možné aplikovat již v průběhu určité změny a podněty na jeho vylepšení. Nižší počet žáků byl však na druhou stranu výhodou pro bezpečnější průběh prvního ročníku projektu a umožnil prostor pro doladění určitých organizačních detailů. Výsledky práce jsou přínosem pro pokračování projektu a výzkum zároveň nabídl nové otázky, které mohou dát podnět k dalším výzkumům.

10 SOUHRN

Diplomová práce se zabývá aktivním transportem žáků v projektu Ride2sCool a faktorům, které ho ovlivňují. Cílem práce je popsat zkušenosti účastníků prvního ročníku projektu Ride2sCool a zjistit, zda by projekt mohl být odpovědí na faktory, které negativně ovlivňují aktivní transport žáků.

První část práce je zaměřena na teoretické poznatky o zdravím a životním stylu. Popsána je zde infrastruktura, bezpečnost a další faktory ovlivňující aktivní transport. Zmíněné jsou také sociokulturní aspekty projektu.

Výzkumná část práce vychází z kvalitativního přístupu. V průběhu projektu jsme výzkum započali pozorováním, na které navázal sběr dat metodou focus group a individuálního rozhovoru. Pro zpracování dat a následnou analýzu jsme využili softwarový program ATLAS.ti 7. V tomto programu jsme prováděli kódování textů a pozdější formování vztahů.

Výsledky jsou definované v pěti kategoriích na základě položených výzkumných otázek a doplněné výzkumnými schémata z programu ATLAS.ti 7. V diskuzi konfrontujeme výsledky našeho výzkumu s odbornou literaturou. Závěr práce odpovídá na výzkumné otázky a poskytuje shrnutí výsledků výzkumu.

11 SUMMARY

This thesis focuses on active transport of students in the Ride2sCool project and the factors influencing it. The goal of the thesis is to describe experiences of people participating in the first year of the Ride2sCool project and to find out if the project could be the answer to the factors, which influence the project in a negative way.

First part of the thesis is focused on the theoretical findings regarding health and lifestyle. This part describes infrastructure, safety and other factors influencing active transport. Sociocultural aspects of the project are mentioned here as well.

Research part of the thesis is based on a qualitative approach. In the course of the project we started the research by observation, which was followed by data collecting using the “focus group” method and an individual interview. For data processing and consecutive analysis we took advantage of the ATLAS.ti 7 program. In this program, we did text coding and later relationships forming.

Results are defined in five categories based on the research questions given, and research schematics from ATLAS.ti 7 were added. We confront the results of our research with the professional literature in the discussion. The end of the thesis answers the research questions and provides summary of the research results.

12 REFERENČNÍ SEZNAM

- Buhajová, L. (2010). *Ověření využitelnosti softwaru ATLAS.ti pro literární vědu*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Filozofická fakulta, Olomouc.
- Dařílek, P. (2013). *Agrese a šikana u dětí a možnosti jejich zvládnutí*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Dozza, M., & Werneke, J. (2014). Introducing naturalistic cycling data: What factors influence bicyclists' safety in the real world?. *Transportation Research Part F: Psychology And Behaviour*, 24, 83-91. doi:10.1016/j.trf.2014.04.001
- Fernández-Heredia, Á., Monzón, A., & Jara-Díaz, S. (2014). Understanding cyclists' perceptions, keys for a successful bicycle promotion. *Transportation Research Part A*, 63, 1-11. doi:10.1016/j.tra.2014.02.013
- Frič, P. & Vávra, M. (2012). *Tři tváře komunitního dobrovolnictví: neformální pomoc, organizovaná práce a virtuální aktivismus*. Praha: AGNES.
- Heil, G. (2012). How to Ride a Pump Track. *Singltracks*.
<http://www.singletracks.com/blog/mtb-training/how-to-ride-a-pump-track/>
- Hendl, J. (2008). *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. Praha: Portál.
- Hodaň, B., & Dohnal, T. (2008). *Rekreologie*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Chataway, E. S., Kaplan, S., Nielsen, T. S., & Prato, C. G. (2014). Safety perceptions and reported behavior related to cycling in mixed traffic: A comparison between Brisbane and Copenhagen. *Transportation Research Part F: Psychology And Behaviour*, 23, 32-43. doi:10.1016/j.trf.2013.12.021
- Kalman, M., Hamřík, Z., & Pavelka, J. (2009). *Podpora pohybové aktivity pro odbornou veřejnost*. Olomouc: ORE Institut.
- Kalman, M., Sigmund, E., Sigmundová, D., Hamřík, Z., Beneš, L., Benešová, D., & Csémy, L. (2010). *Národní zpráva o zdraví a životním stylu dětí a školáků*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Kohout, M. & Mitáš, P. (2013). *Vliv podmínek prostředí na pohybovou aktivitu obyvatel Olomouce a přilehlých obcí*. Institut aktivního životního stylu, Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Lacherez, P., Wood, J. M., Marszalek, R. P., & King, M. J. (2013). Visibility-related characteristics of crashes involving bicyclists and motor vehicles – Responses from an online questionnaire study. *Transportation Research Part F: Psychology And Behaviour*, 20, 52-58. doi:10.1016/j.trf.2013.04.003

- Larouche, R., Saunders, T. J., Faulkner, G. E. J., Colley, R., & Tremblay, M. (2014). Associations Between Active School Transport and Physical Activity, Body Composition, and Cardiovascular Fitness: A Systematic Review of 68 Studies. *Physical Activity & Health, 11*, 206-227. doi:10.1123/jpah.2011-0345
- Liddell, M. (2013). Is „Shared Space“ the future for city centre roads? *The Information Daily Metropolis Programme*. Retrieved from: <http://www.theinformationdaily.com/2013/04/09/is-shared-space-the-future-for-city-centre-roads>
- Maibach, E., Steg, L., & Anable, J. (2009). Promoting physical activity and reducing climate change: Opportunities to replace short car trips with active transportation. *Preventive Medicine, 49*, 326-327. doi:10.1016/j.ypmed.2009.06.028
- Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada.
- Pavelka, J., Sigmundová, D., Hamřík, Z., & Kalman, M. (2012). Active transport among Czech school-aged children. *Acta Gymnica, 42*(3), 17-26. doi:10.5507/ag.2012.014
- Říčan, P., & Janošová, P. (2010). *Jak na šikanu*. Praha: Grada.
- Senthilingam, M. (2014). Shared space, where the streets have no rules. *CNN*. Retrieved from: <http://edition.cnn.com/2014/09/22/living/shared-spaces/>
- Short, J., & Caulfield, B. (2014). The safety challenge of increased cycling. *Transport Policy, 33*, 154-165. doi:10.1016/j.tranpol.2014.03.003
- Strauss, A., & Corbinová, J. (1999). *Základy kvalitativního výzkumu. Postupy a techniky metody zakotvené teorie*. Boskovice: Albert.
- Tezuka, T. [TED]. (2014, Duben 14). *The best kindergarten you've ever seen* [Video file]. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=J5jwEyDaR-0>
- Toth, G. (n. d.). Where the Sidewalk Doesn't End: What Shared Space has to Share. *Project for Public Spaces*. Retrieved from: <http://www.pps.org/reference/shared-space/>
- Wilkinson, M. (2014). Britain's town centre roads need more shared spaces, expert says. *The Telegraph*. Retrieved from: <http://www.telegraph.co.uk/motoring/road-safety/11072664/Britains-town-centre-roads-need-more-shared-spaces-expert-says.html>
- Winig, B. D., Spengler, J. O. & Etow, A. M. (2015), Shared Use and Safe Routes to School: Managing the Fear of Liability. *The Journal of Law, Medicine & Ethics, 43*, 36-39. doi: 10.1111/jlme.12212

- Wood, J. M., Lacherez, P. F., Marszalek, R. P., & King, M. J. (2009). Drivers' and cyclists' experiences of sharing the road: Incidents, attitudes and perceptions of visibility. *Accident Analysis And Prevention*, *41*, 772-776. doi:10.1016/j.aap.2009.03.014
- World Health Organization. (1997). *WHOQOL Measuring Quality of Life*. Geneva: World Health Organizations.
- World Health Organization. (2010). *Global Recommendations on Physical Activity for Health*. Geneva: World Health Organization.

Příloha 1. Ukázka novinového článku o projektu v Žurnálu UP

Rektor doprovodil děti, které s Ride2sCool jezdí do školy na kole



středa 25. června 2014, 09:53 - Text: Martina Šaradínová

Bezpečnou cestu na kole (nejen) do školy chce olomouckým dětem umožnit průkopnický projekt Ride2sCool, na němž se podílejí studenti i pedagogové z univerzity. Dnes ho podpořil rektor Jaroslav Miller, který se připojil k doprovodu několika žáků. K rozvoji cyklistiky ve městě přispívá i univerzitní kampaň UP Bike.

Twitter

Rektor Jaroslav Miller (uprostřed) doprovodil školáky na cestě do školy.
Foto: Martina Šaradínová

Do školy na kole. Instruktor provede děti bezpečně městem

PETRA PÁŠOVÁ

Olomouc – Obvykle jezdí do školy Vojta Kazinota z Olomouce tramvají. Tento týden však hromadnou dopravu vyměnil za bicykl a moc se na to těšil. Jeho rodina se zapojila do akce sdružení Ride2sCool ve spolupráci s Univerzitou Palackého v Olomouci. Zkušební instruktoři doprovázejí děti do vyučování a po skončení je opět bezpečně dopraví domů. „Je to zpestření, těšil jsem se. Po městě jezdím spíš výji-

mečně,“ konstatuje páfák základní školy na třídě Spojenců Vojta Kazinota.

Chvilí po sedmé hodině si obléká reflexní vestu, připíná helmu a spolu se dvěma instruktory se vydává na ranní cestu. „Syn vždycky chtěl jezdit do školy na kole, ale nechtěla jsem ho samotného pustit, takže jsme tenhle projekt uvítali. Mám pocit, že pro děti to není po Olomouci příliš bezpečné, provoz je na ně moc velký,“ míní jeho maminka Pavlina Kazinotová. Doplnu-

je, že Vojta bude na kole jezdit do školy celý týden.

Se zatím zkušebním projektem, který potrvá do poloviny příštího týdne, přišli členové občanského sdružení Ride2sCool. Zatím se do něj zapojila škola na třídě Spojenců. „Myšlenka je to skvělá a jako aktivitu to určitě vítám. Ke kolům mám blízko. Projekt se ale ještě musí dotáhnout do konce, třeba vyřešit zázemí,“ říká ředitel školy Peter Bazger.

Pokračování na straně 8

Do školy na kole. Instruktor provede děti bezpečně městem



NA KOLE. Jak bez úhony projet městem? O malé cyklisty se v Olomouci postará instruktor. Foto: Derák/Petra Pášová

Dokončení ze strany 1

Celý systém je snadný. Rodiče si po přihlášení na webových stránkách mohou jízdy rezervovat dopředu. Když bude ráno bouřka, stejně rychle mohou dítě odhlásit. „Rezervaci mohou udělat třeba v neděli večer nebo kdykoli jindy. Instruktor zprávu objeví ve své elektronické poště nebo v telefonu, a když dítě ráno převezme, rodiči odešle textovou zprávu, že jej převzal, stejně tak, že dítě dorazilo do školy a je ve vyučování. Podobné je to i při cestě domů,“ vysvětluje princip projektu jeho spoluautor.

O prázdninách chtějí organizátoři akce oslovovat další školy, naplno by mělo bezpeč-

né dojíždění do škol na kolech odstartovat s prvním dnem nového školního roku. „Ke konci prázdnin budeme pořádat dětské akce, kde nebudou chybět kola. Chtěli bychom, aby tam rodiče přišli, popovídali si s námi a viděli, jak vše funguje,“ doplňuje Luděk Šebek.

Cyklo akce, která by měla žáky školou povinné naučit jezdit v městské dopravě, je určena především dětem ve třetí, čtvrté a páté třídě. Do konce školního roku děti jezdí zdarma, od září by jízdy měly být zpoplatněné. Jedna by měla rodiče vyjít asi na deset korun.

Více informací na www.ride2school.com. (paš)

Příloha 3. Informovaný souhlas

Informovaný souhlas

Jméno:

Datum narození:

Účastník byl do studie zařazen pod fiktivním jménem:

1. Já, níže podepsaný(á) souhlasím s mou účastí ve studii. Je mi více než 18 let.
2. Byl(a) jsem podrobně informován(a) o cíli studie, o jejích postupech, a o tom, co se ode mě očekává. Beru na vědomí, že prováděná studie je výzkumnou činností.
3. Porozuměl(a) jsem tomu, že svou účast ve studii mohu kdykoliv přerušit či odstoupit. Moje účast ve studii je dobrovolná.
4. Při zařazení do studie budou moje osobní data uchována s plnou ochranou důvěrnosti dle platných zákonů ČR. Je zaručena ochrana důvěrnosti mých osobních dat. Při vlastním provádění studie mohou být osobní údaje poskytnuty jiným než výše uvedeným subjektům pouze bez identifikačních údajů, tzn. anonymní data pod číselným kódem. Rovněž pro výzkumné a vědecké účely mohou být moje osobní údaje poskytnuty pouze bez identifikačních údajů (anonymní data) nebo s mým výslovným souhlasem.
5. Porozuměl jsem tomu, že mé jméno se nebude nikdy vyskytovat v referátech o této studii. Já naopak nebudu proti použití výsledků z této studie.

Podpis účastníka:

Podpis pověřeného touto studií:

Datum:

Datum:

Příloha 4. Informovaný souhlas pro nezletilé

Informovaný souhlas

Jméno:

Datum narození:

Účastník byl do studie zařazen pod fiktivním jménem:

1. Já, níže podepsaný(á) zákonný zástupce, souhlasím s účastí mého dítěte ve studii. Je mi více než 18 let.
2. Byl(a) jsem podrobně informován(a) o cíli studie, o jejích postupech, a o tom, co se od dítěte očekává. Beru na vědomí, že prováděná studie je výzkumnou činností.
3. Porozuměl(a) jsem tomu, že dítě může svou účast ve studii kdykoliv přerušit či odstoupit. Účast dítěte ve studii je dobrovolná.
4. Při zařazení do studie budou osobní data mého dítěte uchována s plnou ochranou důvěrnosti dle platných zákonů ČR. Je zaručena ochrana důvěrnosti osobních dat dítěte. Při vlastním provádění studie mohou být osobní údaje poskytnuty jiným než výše uvedeným subjektům pouze bez identifikačních údajů, tzn. anonymní data pod číselným kódem. Rovněž pro výzkumné a vědecké účely mohou být osobní údaje dítěte poskytnuty pouze bez identifikačních údajů (anonymní data) nebo s mým výslovným souhlasem.
5. Porozuměl jsem tomu, že jméno mého dítěte se nebude nikdy vyskytovat v referátech o této studii. Já naopak nebudu proti použití výsledků z této studie.

Podpis zákonného zástupce účastníka:

Podpis pověřeného touto studií:

Datum:

Datum:

Příloha 5. Otázky k rozhovoru s žáky

Otázky pro žáky

1. Kdo vás učil jezdit na kole?
2. Jezdíte s rodiči o víkendech na kole?
3. Máte nějakou zajímavou příhodu s kolem?
4. Proč jste začali s námi jezdit do školy na kole?
5. Co říkáte na celý projekt? Bavilo vás jezdit na kole do školy?
6. Co se vám na jízdách na kole do školy líbilo?
Co naopak nebylo na této akci dobré?
7. Museli jste vstávat dříve, než když jedete tramvají?
8. Jaká je vaše oblíbená část trasy? / Kudy rádi jezdíte a proč?
9. Jaká je naopak neoblíbená část trasy?
10. Jak byste vylepšili trasu, aby se vám jelo lépe a bylo to pro vás zábavnější?
11. Co myslíte, že musí jakékoliv dítě umět a znát, aby mohlo jezdit na kole do školy?
12. Co myslíte, že se musíte naučit ještě vy, abyste mohli jezdit sami do školy?
13. Co jste se naučili nového během jízdy na kole do školy s instruktorem?
14. Co vás bavilo na ježdění s instruktorem? Co se vám naopak nelíbilo?
15. Jezdili byste raději ve větší skupince s dalšími dětmi? Proč?
16. Co si myslíte o žlutých vestách, které vozíte na kole do školy?
17. Všimli si spolužáci, že s námi jezdíte do školy? Co vám říkali spolužáci, když jste s námi začali jezdit na kole do školy?
18. Bavili jste se o Ride2sCool s kamarády mimo školu? Co říkali?
19. Kamarádíte se spolu více než dřív díky jízdám na kole do školy?
20. Co bylo na projektu pro vás nejlepší?
21. Co bylo na projektu nejhorší a co byste chtěli změnit/zlepšit, aby vás to více bavilo?

Příloha 6. Otázky k rozhovoru s instruktory

Otázky pro instruktory

1. Vzpomenete si, kdo vás učil na kole?
2. Co pro vás kolo znamená?
3. Jezdíte na kole do školy? Proč?
4. Co vás vedlo k tomu, abyste se zapojili do projektu? Jaký byl váš důvod a motiv?
5. Jaký byl pro vás čas strávený s dětmi?
6. Vnímali jste nějaký rozdíl mezi ranní a odpolední jízdou?
7. Jaká je vaše oblíbená část trasy? Proč?
8. Jaká je naopak neoblíbená část trasy?
9. Co si myslíte o oranžových vestách, které vozíte při jízdě na kole do školy?
10. Bavili jste se o Ride2sCool i s kamarády? Co říkali?
11. Reflektujete poznání s ostatními členy v týmu?
12. Jaká panuje atmosféra v týmu?
13. Co si myslíte o organizaci projektu?
14. Co se vám na projektu líbilo?
15. Co byste udělali jinak? Co byste vylepšili?
16. Kdybyste se rozhodovali teď, zapojili byste se do projektu znovu? Proč?

Příloha 7. Otázky k rozhovoru s ředitelem

Otázky pro ředitele

1. Jezdíte na kole do práce?
2. Jezdíváte na kole do školy? Jakou úlohu hrálo jízdní kolo ve vašem životě?
3. Jak se mění role jízdního kola ve vašem životě?
4. Jaký spatřujete potenciál v jízdě dětí na kole do školy a projektu Ride2sCool?
5. Co vy jako ředitel školy můžete udělat pro to, abyste podpořil aktivní transport dětí do školy?
6. Co z vašeho pohledu takovému projektu brání?
7. Co konkrétního by bylo potřeba na vaší škole změnit, aby projekt mohl úspěšně fungovat?
8. Vyplynávají pro vás nějaká rizika díky zavedení projektu?
9. Co říkáte na představu, kdyby např. ½ žáků jezdila do vaší školy na kole?
10. Myslíte, že by to mělo nějaké výhody? Pozitivní dopad na žáky a jejich výchovu?

Příloha 6. Otázky k rozhovoru s rodiči žáků

Otázky pro rodiče žáků

1. Co pro vás znamená jízdní kolo? Jakou roli hraje ve vašem životě?
2. Jezdíte do práce na kole?
3. Kdo naučil děti jezdit na kole?
4. Proč jste zapojili děti do projektu Ride2sCool, jaký jste měli důvod?
5. Čí to byl nápad?
6. Proč jste nepouštěli děti na kole do školy i předtím?
7. Co musí takový projekt splňovat, abyste pustili děti na kole do školy?
8. Co jste si na začátku o projektu zjišťovali?
9. Co jste od projektu Ride2sCool očekávali?
10. Jaké jste pozorovali změny u dětí v průběhu projektu?
11. Jaké jsou výhody jízdy dětí na kole do školy pro vás a pro děti?
12. Co si myslíte, že musí dítě umět a znát, aby mohlo jezdit na kole do školy?
13. Co byste hledali, nebo by vás zajímalo na webu projektu Ride2sCool?
14. Co si myslíte o bookovacím systému, který je na webu projektu?
15. Jaký jiný způsob rezervace byste preferovali?
16. Jaké doplňkové a dobrovolné programy navíc byste uvítali?
17. Mluvili jste o projektu se svými známými?
18. Jaká je podle vás adekvátní cena za jednu jízdu dítěte do školy?
19. Co myslíte, že bylo na projektu nejlepší?
20. Co byste naopak vylepšili?

Příloha 7. Otázky ke čtvrté až sedmé focus group

1. Co si myslíte o dojíždění dětí na kole do školy?
2. Jaká je situace ve vašem městě?
3. Znáte někoho ve vašem okolí, jehož dítě používá kolo jako dopravní prostředek do školy?
4. Co si myslíte, že by se mělo stát, aby děti začaly více jezdit na kole do školy?
5. Když jste chodili do školy, jezdili jste vy nebo někdo jiný na kole do školy?
Ukázka videa projektu Ride2sCool
6. Co je pro Vás na této myšlence lákové ?
7. Co spatřujete jako hlavní omezení?
8. Myslíte, že dojíždět s průvodci do školy může být pro děti atraktivní?
9. Čím myslíte, že můžete přispět Vy v podpoře dojíždění na kole do školy?
10. Jak se dá taková myšlenka podpořit?
11. Kde spatřujete Vaše možnosti případně se zapojit do projektu?
12. Znáte nějaké organizace, projekty, akce apod., které dopravu na kole do školy podporují?