

Univerzita Palackého v Olomouci  
Fakulta tělesné kultury

**PARTICIPACE STUDENTŮ UNIVERZITY PALACKÉHO NA PROJEKTECH  
PODPORUJÍCÍ CYKLODOPRAVU V OLOMOUCI**

Diplomová práce  
(bakalářská)

Autor: Denisa Mayerová

Vedoucí práce: PhDr. Jana Hoffmannová, Ph.D.

Olomouc 2014

**Jméno a příjmení autora:** Denisa Mayerová

**Název bakalářské práce:** Participace studentů Univerzity Palackého na projektech podporující cyklodopravu v Olomouci

**Pracoviště:** Katedra rekreologie

**Vedoucí bakalářské práce:** PhDr. Jana Hoffmannová, Ph.D.

**Rok obhajoby bakalářské práce:** 2014

**Abstrakt:**

Práce je zaměřena na participaci studentů Univerzity Palackého na projektech podporující cyklodopravu v Olomouci. Infrastruktura města Olomouce plně nabízí svůj potenciál pro mobilitu lidí, především studentů, na kole. Problematice stálého ježdění autem či jiným motorovým prostředkem i na krátké vzdálenosti se snaží vyhnout projekty neziskových organizací, které podporují městskou cyklistiku, tj. Do práce na kole, Rekola a Ride2sCool. Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit míru zaangažovanosti a zájmu studentů Univerzity Palackého o projekty podporující cyklodopravu v Olomouci ve smyslu jakým způsobem a za jakých podmínek. Sběr dat probíhal on-line, metodou dotazníkového šetření pomocí formuláře Google. Počet dotazovaných respondentů byl 132. Analýzou dat byly zpracovány výsečové a jeden sloupcový graf. Výsledky výzkumu ukázaly, že více než jedna třetina dotazovaných studentů Univerzity Palackého má zájem o aktivní zapojení se do realizací projektů podporující cyklodopravu v Olomouci. V největší míře by se angažovali pro finanční odměnu z 53% nebo dobrovolně z 35%. Těchto zjištění může být dále využito pro podobné studie nebo jako podklad pro organizace, které realizují zmíněné projekty.

**Klíčová slova:** cyklodoprava, cyklistika, jízdní kolo, student, mobilita, infrastruktura, projekt, cyklostezka, zdravý životní styl, dopravní výchova, dobrovolník, dobrovolnictví

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

**Author's first name and surname:** Denisa Mayerová

**Title of the bachelor thesis:** Participation of students of Palacky University in projects supporting cycle transportation in Olomouc

**Department:** Department of Recreationology

**Supervisor:** PhDr. Jana Hoffmannová, Ph.D.

**The year of presentation:** 2014

**Abstract:**

This study is focused on the students at 'Palackeho University Olomouc' and their level of involvement in the promotion of cycling in Olomouc area. The city infrastructure is fully capable of accommodating a movement of people, and cyclists especially. Reduction of the extensive use of cars and other motor means, often used to facilitate short distance trips, is the main focus of several non-profit organisations in the area such as 'Do Prace Na Kole', 'Rekola' and 'Ride2sCool. The main aim of this dissertation is to assess the connection between students and cycling projects; the level of involvement and interest and the circumstances under which such conditions apply. Furthermore, it assesses the percentages and the levels of interest in student-voluntary sector and volunteering itself. The data collection was undertaken through the 'Google Template' online based questionnaires (N=132). Results were analysed through the pie charts and a table. The conclusions suggest that over a third of the respondents would be actively interested to participate in bicycle initiatives in Olomouc, either voluntarily or as a part-time employees. The findings of this study can be used as a supporting materials for mentioned non-profit organisations in the area, and their future further development.

**Keywords:** cycle transportation, cycling, bicycle, student, mobility, infrastructure, project, cycle trail, healthy, healthy life style, traffic education, volunteer , voluntariness

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

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně pod vedením PhDr. Jany Hoffmannové, Ph. D., uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a dodržovala zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 30. dubna 2014

.....

Děkuji PhDr. Janě Hoffmannové, Ph. D. za vedení mé bakalářské práce, všem, kteří mi ochotně vyplnili dotazníkové šetření, dále pak děkuji mému kamarádovi Tomášovi za podporu a pomoc.

## OBSAH

1	ÚVOD .....	7
2	PŘEHLED POZNATKŮ .....	9
2.1	Cyklistika.....	9
2.1.1	Cyklistika obecně .....	10
2.1.2	Cykloturistika .....	10
2.1.3	Cyklodoprava .....	11
2.1.4	Situace cyklodopravy v ČR a v Olomouci .....	12
2.1.5	Dopravní výchova .....	12
2.1.6	Komunikace pro cyklisty .....	13
2.2	Pozitivní dopady cyklistiky .....	13
2.3	Projekty na podporu cyklodopravy v Olomouci.....	14
2.3.1	KAMPAŇ DO PRÁCE NA KOLE (DPNK).....	15
2.3.2	REKOLA.....	18
2.3.3	RIDE2SCOOL (R2S).....	21
2.4	Dobrovolnictví.....	23
2.4.1	Dobrovolnictví jako činnost .....	24
2.4.2	Formy dobrovolnictví podle Matouška (2003) .....	24
2.4.3	Motivace dobrovolníka .....	25
2.4.4	Konkrétní body motivace dobrovolníků .....	26
2.4.5	Klíčové dovednosti.....	27
3	CÍLE VÝZKUMU.....	28
3.1	Cíle práce .....	28
3.2	Výzkumné otázky .....	28
4	METODIKA.....	29
4.1	Sběr dat .....	29
4.2	Analýza dat .....	31

4.3	Polostrukturovaný rozhovor .....	31
5	VÝSELEDKY .....	33
6	DISKUZE.....	39
7	ZÁVĚR.....	40
8	SOUHRN .....	41
9	SUMMARY .....	42
10	REFERENČNÍ SEZNAM.....	43
11	PŘÍLOHY.....	46

# 1 ÚVOD

Oblast šetření popularity cyklistiky, ale především cyklo dopravy v Olomouci je velice zajímavé téma, obzvláště proto, jak dokonalá je Olomouc z pohledu infrastruktury města. Ať už místním reliéfem, cyklistickou sezónou nebo nově a v budoucnu vybudovanými cyklostezkami. Fascinující je pozorovat občany Olomouce a vůbec lidi, které, v koloně aut stojící na červenou, vesele předjedou jezdci na kole. Ti bezstarostně pokračují do zaměstnání, do škol nebo za svými koníčky. V České republice, přímo i v Olomouci se konečně začíná apelovat na podporu cyklo dopravy. Projekty v bakalářské práci ukazují několik variant, jak lze Olomoucké občany oslovit. Cyklo doprava by měla být pro všechny lidi bez rozdílu věku především zábavou, kterou také přispívají svému životnímu stylu a zdravějšímu prostředí městu.

Nejen, že cyklistika podporuje zdravý životní styl a pohybovou aktivitu nejrůznějších věkových kategorií, ale také šetří životní prostředí města a v neposlední řadě je kolo opravdu jedním z nejméně náročných a nejjednodušších dopravních prostředků. Jistě rok od roku se kolo stává populárnějším a lidé v něm nachází zálibu především jako v koníčku, díky finanční dostupnosti, cyklistickým podmínkám jak v zahraničí tak i u nás, ale také pro jednoduchost získání fyzické kondice.

V Olomouci se o této problematice hovoří čím dál více a každým rokem tomuto tématu přidává několik projektů či kampaní cyklistické povahy. Několik malých subjektů bojuje za výrazné zviditelnění cyklo dopravy a změnu motorových dopravních prostředků spojenou se škodlivými výpary aut a zacpaných silnic za bezmotorové dojíždění podporované psychickou i fyzickou spokojeností. Specifikou města Olomouce je také vysoký počet studentů vysokých škol. Vůbec se nejedná o malé procento, a proto by bylo vhodné oslovit studenty Univerzity Palackého, jako poměrně dostupnou a lehce ovlivnitelnou skupinu, za účelem primárního zájmu a využití kol.

Mně osobně tato změna dopravy, mohu snad říci i „myšlení“ velice zajímá. Sama se angažuji do těchto aktivit a také jako studentka Univerzity Palackého bych se ráda dozvěděla, co vyvolá otázka snahy zpopularizovat kolo u mých spolužáků a dalších studentů na jiných fakultách.

V bakalářské práci se snažím najít důvody a faktory, které by přiměly studenty participovat se do některých z projektů a obecně šířit idey cyklo dopravy pro dobrou věc. I samotný rektor Univerzity jeví zájem o toto téma, je si vědom nevyužitého bohatství, které Olomouc vlastní - perfektní infrastrukturu, stvořenou pro dopravu na jízdním kole. Univerzita



společně s menšími subjekty tedy bere „cyklosvět“ do vlastních rukou. Část mé práce se také bude zabývat dobrovolnictvím v souladu se zájmem studentů o podporu aktivního dojíždění.

## 2 PŘEHLED POZNATKŮ

### 2.1 Cyklistika

Cyklistika je ve společnosti vnímána jako jeden z více dostupnějších sportů. Dominuje svojí nenáročností pohybu, finanční loajalitou i rozmanitostí prostředí. Nejviditelnějším znakem cyklistického sportu je dostupnost hned několika věkovým kategoriím, jak již bylo řečeno, pro jednoduchost pohybu a jeho kladným zdravotním dopadům. Vyskytuje se v několika nejrůznějších odnožích. Díky neuvěřitelnému nárůstu výroby kol rozdílných a stále inovovaných druhů, následného zdražení a pestrosti využití, se představuje v mnoha kategoriích. Různorodost využití jízdního kola nám přináší odlišné chápání kola. Pro závodníka znamená nespočet tvrdých tréninků, „běžný uživatel“ jízdní kolo vlastní a je pro něj občasným koníčkem a pro někoho je cyklistická mobilita prioritou, nejefektivnějším druhem dopravy po městě.

Podle Landy (2005, 10) rozdělujeme cyklisty do těchto kategorií:

- Cyklista-rekreant
- Cyklista-hobík
- Cyklista-profesionál

Práce je zaměřena výhradně na první kategorii, tj. cyklista-rekreant. Stěžejní je, že tento člověk kolo vlastní a využívá ho. Kolo je pro něj spíše dopravním prostředkem na cestě do práce, do školy či na nákupy, anebo občasným odreagováním, kdy si vyjede s partou přátel na výlet. Nemá speciální vybavení pro jízdu na kole ani se o cyklistiku záměrně nezajímá.

Rekreační cyklistika v České republice je téma velmi přitažlivé a aktuální. V dnešní době jsou lidé hnáni neodolatelnou touhou po co nejširším poznání, co v nejkratším možném časovém úseku a co nejlevnějším způsobem. Jízdní kolo se pro splnění těchto cílů stává univerzálním a přitom dostupným prostředkem...veškerá naše konání, záměry, touhy, vysněné mety neodvisí pouze od našich finančních možností, ale i času, který jim ze svých rozhodnutí věnujeme. Rekreační cyklistika je z hlediska obou citovaných hodnot – času i peněz – příjemným, zdraví prospěšným a úsporným řešením. Na kole jsme bytostně spjati s prostředím, kterým projíždíme. Ať s městskou aglomerací nebo volnou přírodou. Přesouváme se mnohem rychleji než chůzí a přesto plně vnímáme lokalitu, již jsme si určili za cíl poznání...rekreační cyklistika má potenciál obohatit naše zážitky v krátkém časovém úseku a k životnímu prostředí zůstává přátelská. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turisticky zajímavým

místům v České republice a přispívá i k rozvoji zaostalejších regionů (Copyrights, 2011).

Cyklista-hobík natož pak profesionál do uvedených projektů nespádají, jedná se o závodní cyklisty s vysokými nároky na vybavení. Jejich doménou jsou tvrdá práce na tréninku, absolutní výkonnost, sport jako profese.

### 2.1.1 Cyklistika obecně

Jedním z nejpoblárnějších a nejsnadnějších sportů na Zemi se zdá být právě cyklistika. Do dění ve světě patří již dvě století a mnoho z nás by si dnes nedokázalo život bez kola ani představit. Kde že se bere tato „závislost“?

Už jsme poznali neopakovatelnost prožitku jízdy v terénu, na osamělé lesní cestě, na silnicích vedoucích zalesněným údolím podél řeky, ale taky utrpení při stoupaní na vrchol vybraného kopce a potom nádherný pocit, že vše skončilo a teď pojedeme nějakou chvíli zadarmo (Landa, 2005, 8).

Kolo je v našich životech již od pradávna, jeho vynález je datován již k roku 1815 či 1817. „K všeobecnému rozšíření cyklistiky došlo od osmdesátých let 19. Století, kdy se po Evropě rozšířil onen známý typ bicyklu s velkým předním kolem...“ (Sommer, 2003, 222). Tento prvotní výtvar se neustále přetvářel po několik desítek let v nesčetně zemích, a dnešní prototyp kola vlastní téměř každý. Ve světě je cyklistika čím dál více popularizovaná, sám Cox et al. (2007) tvrdí, že severní Evropa je obecně považována za nejprátelštější region pro cyklistiku. Česká republika do této části Evropy nepatří, ale rozhodně se jí může inspirovat. Téměř dokonalé podmínky pro cyklistiku jako v horní části Evropy v České republice také máme.

### 2.1.2 Cykloturistika

Laicky můžeme říci, cykloturistika představuje turistiku na jízdním kole. Poznávání přírody, krajin, památek v trochu rychlejším tempu – a to na kole.

Cykloturistika – jízda na trekkingových, městských a horských, méně již na silničních kolech především za cíli mimo zastavěná území. Využívá jak komunikace se zpevněným, tak i přírodním povrchem. Této skupině cyklistů nevádí menší zajížďka. Požadavkem je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost. Skupina cykloturistů je velmi rozmanitá věkově i výkonnostně (Mourek et al., 2011, 11).

Podle Hřebíčkové a Ondráčka (2007, 12): „Cykloturistiku z širšího hlediska chápeme jako pohyb v přírodě (ale i v městských podmínkách), se stanovaným cílem a odůvodněním,

bez soutěžních ambicí, vykonávaný prostřednictvím jízdy na kole“. Je to skvělá příležitost poznat se svojí rodinou nebo přáteli mnoho nepoznaných zákoutí České republiky, ale i jiných zemí, společně se sportovním vyžitím a zdravým duchem. Pro cykloturistiku máme obvykle speciální cykloturistické značení, které téměř nikdy nevedou po hlavní ani vedlejší komunikaci. Tyto trasy se přes mapu většinou táhnou skrz zelená nebo jinak barevná políčka doplněná vrstevnicemi. Proto je cykloturistika tak oblíbená mezi všemi věkovými kategoriemi, s ohledem na počasí samozřejmě v letních měsících. „Cykloturistika splňuje jako jedna z mála lidských činností starořeckou myšlenku ‘kalokaghatia’, protože cykloturistikou rozvíjíte nejen svou fyzickou zdatnost, ale i ‘duši’ (příroda, pamětihodnosti, duševní relaxace)“ (Čegan & Skeřil, 2003, 5).

Cykloturistika je to harmonie neporušené přírody a jedinečných památek. Poznání měst i zapadlých vesniček v malebné přírodě kolem řek nebo v dlouhých horských údolích, tak provázejí zcela nevšední zážitky. Cykloturisté vědí, že takovéto prožitky se jízdou na kole mnohonásobně umocňují. Vůně a barvy, šumění řek, ticho i křik ptáků. Cesty vás dovedou na místa, kam je to pěšky daleko, a jinak se tam nedostanete (Copyrights, 2011).

### 2.1.3 Cyklodoprava

Cyklistickou dopravou Žáková (2012) rozumí zdravé, efektivní dopravování na menší vzdálenosti spojená s ekologickou stránkou měst nebo obcí ČR. Jednoduše jde o vícedenní aktivní transport na nemotorovém dopravním prostředku – v našem případě na kole, poháněným vlastní svalovou silou. Cyklodoprava, vzhledem ke svému poměrně vysokému růstu a zájmu, vyžaduje některé vlastní prostředky. Počínaje cyklostezkami, semaforem, výjimečnými povolenými vjezdy do jednosměrek, konče právy a povinnostmi cyklisty a bezpečnosti. Rozvoj cyklodopravy v celé ČR spadá pod správu Ministerstva dopravy ČR a Centra dopravního výzkumu (<http://www.cdv.cz/>). Již existuje mnoho portálů, jež se dominantně věnují cyklodopravě a jejímu rozvoji na krajské, republikové i evropské úrovni. Například [cyklostrategie.cz](http://cyklostrategie.cz), [cyklodoprava.cz](http://cyklodoprava.cz), [cyklokonference.cz](http://cyklokonference.cz).

Cyklodopravu je potřeba stále vyvíjet a zvyšovat, a to opravdu reálným aktivním ježděním a dojížděním na jízdním kole jak v České republice, tak i ve světě. Horten et. al. (2007) se diví, že je ve světě sice více a více lidí, kteří jsou stále více a více mobilní, a celkový zájem o cyklistiku pravděpodobně stoupá, ale podíl všech cest uskutečněných na jízdním kole téměř jistě upadá.

#### 2.1.4 Situace cyklodopravy v ČR a v Olomouci

V České republice se o cyklistické dopravě taktéž začíná mluvit na vysokých pozicích, a konečně se začalo vnímat jako jedno z nejdůležitějších. Platformou pro odborné informace a dění v oblasti cyklistiky je rozhodně internetový portál [cyklostrategie.cz](http://cyklostrategie.cz) (2013). Cyklostrategie ČR je určena především odborníkům, ale i veřejnosti zajímající se o cyklistiku. Jejím cílem je pomoci zlepšit podmínky pro cyklisty v ČR. Do popředí dostává myšlenku, že jízda na kole nemusí být výhradně sportovní aktivitou, ale může se stát i plnohodnotnou součástí dopravy ve městě, či součástí životního stylu všech společenských vrstev. Pozitivem cyklodopravy je, že aktivní pohyb lidí na jízdním kole již funguje v menších městech, kde si to místní infrastruktura rozhodně vyžaduje. Jsou potřeba postupné změny i větších měst s vysokou automobilizací se zacílením zviditelnění tohoto způsobu dopravy v celé České republice.

Olomouc je město pro cyklistiku, výhradně cyklistickou dopravu jako stvořené. Prozkoumáme-li infrastrukturu a reliéf jejího okolí, není se nad čím pozastavovat. Můžeme jen polemizovat nad tím, proč v Olomouci nejezdí na kole více lidí, když by se tak lehce mohla vyrovnat zahraničním městům jako je třeba Amsterdam, Vídeň nebo Sevilla. Olomouc ovšem nechce být pozadu a s velkým zájmem začíná přijímat veškeré „cyklodění“, které by mohlo změnit postoje jejích občanů a obyvatel. Pro možnou inspiraci olomoucké centrum dopravního výzkumu vzhlíží na příklad k některým českým městům, která intenzivně mění svoji tvář. Jsou to Kadaň, Uherské Hradiště, Pardubice a Jihlava.

#### 2.1.5 Dopravní výchova

Dopravní výchova je prvkem osnov vzdělání na základní škole. Již na prvním stupni se žáci čtvrtých tříd učí silničnímu provozu a dopravním předpisům. Skládají zkoušku jak teoretickou, tak praktickou, kde dokazují zvládnutí běžných situací na dopravním hřišti. Pokud člověk nezná pravidla na silnici a neumí se chovat na komunikacích, neměl by se ve frekventovaném provozu vůbec objevit. Mohl by tak ostatní účastníky nejen omezit, ale i ohrozit. Mezi základní vzdělání pro fungování v silničním provozu patří: práva a povinnosti cyklisty, dopravní značení, směr a způsob jízdy, odbočování a otáčení, jízda křižovatkou a vjíždění na silnici, zastavení a stání, objíždění, předjíždění a vyhýbání (Cach et al., 2013).

### 2.1.6 Komunikace pro cyklisty

Podle Boháče (2006) se cyklisté pohybují po pozemní komunikaci anebo její části, kde není zákaz provozu cyklistů. Věnuje se pozemním komunikacím od silnic prvních tříd, přes vedlejší komunikaci, až po speciální „dráhy“ pouze pro cyklisty. A to jsou:

- a) Pruh pro cyklisty - je část pozemní komunikace určená pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou.
- b) Cyklostezka – Pojem cyklostezka není jednoduše definovatelný, protože se zde rozchází terminologie zákona...
  - Stezka pro cyklisty – jízdní pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru
  - Stezka pro chodce a cyklisty (oddělený provoz) – jízdní pruh/pás pro cyklisty vedle pruhu/pásu pro chodce
  - Stezka pro chodce a cyklisty (společný provoz) – společný pruh/pás pro chodce a cyklisty
- c) Cyklotrasa/cykloturistická trasa - označeny orientačním dopravním značením (Boháč, 2006).

Ovšem (Klub českých turistů, 2007) dokáže rozlišit:

- Cyklotrasa - Vede po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích. Jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla,
- Cykloturistická trasa - vede většinou po horších polních či lesních cestách nebo terénem.

## 2.2 Pozitivní dopady cyklistiky

Jedním ze zásadních hledisek, které doprovází cyklistiku a její dobré jméno je zdravotní dopad. „Vztah pohybové (tělocvičné) aktivity a zdraví vyplývá ze skutečnosti, že pohyb patří mezi nejzákladnější potřeby člověka“ (Hodaň & Dohnal, 2005, 104). Specificky jízda na kole má ohromný vliv na fyzickou kondici. Nejen, že za pravidelného ježdění udrží naše tělo pevné a bude zřejmý nárůst svalové hmoty zejména dolních končetin, ale také nás zbavuje stresu a dodává nám duševní klid. „Naše pocity, tedy 'vnitřní pohyb' způsobený emocemi a náladami se zdá být v tak velké míře závislý na pohybu svalů, že je účinek sportovní aktivity srovnáván s působením zázračné drogy“ (Gerig & Frischknecht, 2004, 46). Tím rozhodně předcházíme civilizačním chorobám. Ani obezita jistě nepatří do slovníku cyklistů. Podle Landy a Liškové (2004, 10): „Jízda na kole je ideálním způsobem snižování

tělesné hmotnosti, zejména proto, že můžeme konat tělesný pohyb mírné intenzity po relativně dlouhou dobu bez neúměrného zatěžování kloubů“.

Do celkového zdraví člověka rozhodně patří i psychika. Dalším pozitivním bodem je tedy psychologický dopad. Ježdění na bicyklu celkově zpřijemňuje život. Aktivní jezdci srší radostí z jejich aktivity, cítí se lépe a problémy nebo stres, které obvykle lidé „dusí“ v autech, ze sebe mohou vyšlapat do pedálů. „Psychologická antistresová sportu spočívá v odvedení pozornosti z existenční pracovní roviny do nevážné roviny zábavy a hry. Jde o mechanismus emočního přeladění s dobrými psychohygienickými důsledky“ (Slepička, Hošek & Hátlová, 2006, 218).

Vzhledem k dostupnosti aktivity a vzhledem k počtu lidí, kteří ji využívají, nebo je jejich koníčkem, se cyklistika sama stává tématem pro diskuzi a hromadnou zábavou. Proto ve spojení s cyklistikou Cox et al. (2007) hovoří i o kladném sociálním dopadu. Dodá odvahu zapojit se do kolektivu, tvoří přátele, partnery.

V neposlední řadě se hovoří také o ekonomickém dopadu cyklistiky (Žáková R. , 2008). Jízdní kolo jako dopravní prostředek je šetrný jak k lidem, tak i jejich financím. Na kole nejsou nuceni utrácet za benzín, parkování a další náklady s autem spojené, dojížděním na kole pomůžou i svému účtu. Zaměstnavatelé některých firem již apelují na své zaměstnance tímto způsobem a snaží se jménem své společnosti zviditelnit aktivní formou dojíždění do práce (auto\*mat, podrobná pravidla soutěže, 2014).

Se zdravým životním stylem se nese poslední hledisko, a to ekologické (Cach et al., 2013, 2). Postupným zvyšováním náhrad motorových vozidel za nemotorovou mobilitu napomáháme životnímu prostředí. Výpary, špinavé město a emise na úkor čistějšího ovzduší, lepších podmínek pro cyklistiku a zelenější přírody.

### **2.3 Projekty na podporu cyklodopravy v Olomouci**

Cyklodoprava je tématem, o kterém se každoročně mluví a na městě je jistě výrazně diskutované. V radě měst za cyklistiku ve spolupráci s centrem dopravního výzkumu se lobbuje za výstavbu nových cyklostezek, nových cyklostanů, všeobecně o prostředcích, využitelné pro ježdění na kole (Cach et al., 2013, 28). Ale to, jakou formou občany zaujmout, aby tyto prostředky začali využívat nebo se jich cíleně ptát na jejich potřeby a názory, kde jsou prostředky reálně nepostradatelné, už město mnohdy nezajímá. Zde se projevuje iniciativa různých menších subjektů, jež se věnuje právě zmíněným vztahům. Představím celkem tři nejzajímavější projekty, které by se měly spustit začátkem května pro veliký start

cyklistické sezóny. Každý z projektů se věnuje odlišným věkovým skupinám, ale dohromady by mohly dokázat oslovit velké procento všech obyvatel v Olomouci.

### 2.3.1 KAMPAŇ DO PRÁCE NA KOLE (DPNK)

Problematika stálého využívání aut oproti zdravější dopravě je velkým otazníkem v mnoha zemích světa. Toto téma zvedá ze židlí nemalé množství koordinátorů lobbujících za cyklodopravu. Můžeme si vzít příklad, jak a čím motivují pracující lidi v zahraničí. V knize Andyho Clarka (2011) se dočteme o vyzdvihování flexibility jízdy na kole. Kdekoli je možno zastavit, zaparkovat, objet hned několik oblíbených míst (např. pro nakupování), které nejsou v jednom nákupním centru. Líbí se mu nápad, kdy pracující přijede v pondělí do svého zaměstnání autem, které zde však ponechá zaparkované až do konce týdne. Během pracovních dnů bude využívat pro dopravu jízdní kolo. Motivaci tohoto typu je zajisté možné aplikovat i v kampani Do práce na kole u nás v ČR.

#### a) OBECNĚ O KAMPANI

Kampaň Do práce na kole (<http://www.dopracenakole.net>) je soutěž mezi olomouckými firmami v dojíždění do práce na kole v měsíci květnu. Tento projekt září v máji v ulicích Olomouce, ale zároveň v dalších sedmnácti městech a každým rokem stoupá na popularitě. Je to způsob, jak mohou pracující občané se začátkem cyklistické sezóny jednorázově zvýraznit aktivní dojíždění nejen do zaměstnání, třebaže jen pro motivaci věcných cen nebo pestrého doprovodného programu.

#### b) CÍLOVÁ SKUPINA

Věková kategorie, na kterou se tato kampaň vztahuje, není nijak omezená. Už podle názvu je zřejmé, že se jej může zúčastnit každý, kdo má pracovní místo, kam může dojíždět - třebaže ne každý den. V největší míře se rozmezí věku účastněných pohybuje mezi 25-60 let, tj. období dospělosti, které se kolem 30. roku projevuje dosažením zdravotního a silového maxima. Pravidelná pohybová aktivita u dospělých je důležitá pro udržení zdravotního stavu i psychické rovnováhy. Kampaň Do práce na kole je po zimě skvělým rozjezdem pro dodržování pohybové aktivity hned dvakrát denně – do zaměstnání a zpět domů. Motivace soutěžením a výhrou cen v různých disciplínách je pro start začít šlapat do práce ještě více povzbuzující.

#### c) CÍLE KAMPANĚ

Cílem projektu je zvyšovat podíl městské cyklistiky na přepravním výkonu ve městech, a tím redukovat negativní externalitu plynoucí ze současné skladby dopravního mixu, kterému v individuální dopravě dominuje přeprava auty.



Tohoto cíle je dosahováno opakovaným vyhlášením atraktivní kampaně Do práce na kole v Praze a v dalších velkých městech České republiky a výhledově na celém jejím území. Navrhovaný projekt Do práce na kole 2013 byl třetím ročníkem soutěže, která opakovaně zaznamenala nečekaný úspěch.

Z pohledu zaměstnavatele, dále pak všech zapojených měst jde o:

- využití pozitivního sociálního efektu koležičtví a soutěživosti k tomu, aby na kole začalo dojíždět do práce více lidí,
- krátkodobé zvýšení podílu cest vykonaných na kole na cestě do a ze zaměstnání (každodenní dojíždka na kole),
- vytváření pozitivní image dojíždky na kole do práce (posun sociálního statutu a atraktivnosti městské cyklistiky pro nerozhodnuté),
- do veřejného prostoru komunikace faktů a překonávání předsudků týkající se dojíždky do práce na kole,
- změna dopravních návyků účastníků soutěže tak, aby jezdili na kole dlouhodobě.

Dílní cíle projektu jsou dosáhnout příjemnějšího a zdravějšího města a života v něm, přimět co nejvíce zaměstnavatelů, aby podporovali šetrný způsob svých zaměstnanců a tím získat co největší počet lidí dojíždějících do zaměstnání na kole. Chce ukázat lidem, že kolo je zábava, a že má pozitivní zdravotní i psychický účinek. Dokazuje nenákladnost dojíždění do práce, a přesvědčuje lidi, že zbytečně utrácí peníze. Ať už jezdí tyto každodenní vzdálenosti automobilem, kde vkládají nemalé částky do paliva, parkování a, nedej bože, do poškozených aut, či městskou hromadnou dopravou, jež taktéž není nejlevnější. Navíc pak tito lidé dohání naběhané kilometry a trochu toho pohybu za den v předražených posilovnách a jiných sportovních zařízeních. Organizátoři akce vidí prosperitu v tom, že se z počátku dne nestresujete v uzavřené karoserii uprostřed dopravní zácpy, čímž normálně prospíváte zvýšené náladovosti a negativnímu myšlení. Projet se hned z rána na kole, lehce se vybýt před první sprchou e-mailů v práci a zkusit se naladit na pozitivní vlnu, to jsou dílní cíle kampaně Do práce na kole (auto\*mat, 2011). V popředí celého projektu ovšem stojí velká otázka dlouhodobého zlepšení životního prostředí a prosazení zdravé Olomouce. Koho by nenadchl ani tento důvod, může se nechat motivovat samotnou soutěží, ve které se letos bude bojovat ve čtyřech základních kategoriích, a ty budou jistě vyhlášeny a oceněny hodnotnými dary.

#### d) PŘEDPOKLÁDANÝ PŘÍNOS A DOPAD ŘEŠENÍ, SOULAD SE STRATEGICKÝMI DOKUMENTY

Se zvýšením počtu obyvatel měst dojíždějících do práce na kole se zvýší podíl cyklodopravy na dopravním výkonu ve městech. S tím dojde k pozvolnému zlepšování

kvality životního prostředí města, zejména skrze redukci negativních externalit plynoucích z motorizované přepravy – emisí, polétavého prachu a hluku. Bezprostředním dopadem projektu bude zvýšení počtu osob dojíždějících v roce 2013 do práce na kole, které povede k pozvolnému růstu počtu cest vykonaných na kole nejen letos, ale i v budoucích letech. Dlouhodobým přínosem projektu bude zlepšené zdraví obyvatel ČR nejen lepšími rozptylovými podmínkami, ale i zdravým životním stylem spojeným s cyklistikou.

Řešení popsaného problému je v souladu s evropskou politikou definovanou v Zelené knize městské mobility a Akčním plánem pro městskou mobilitu, s krajskou koncepcí EVVO a je jednou z doporučených akcí Národní cyklostrategie. Praha i další města přijala koncepcie předpokládající rozvoj cyklistické dopravy, protože jde o nejlevnější cestu ke splnění zákonných limitů pro znečištění ovzduší a hluk, ale i pro celkové zvýšení kvality života ve městě. Jde o Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšování kvality ovzduší a koncepci rozvoje cyklistické dopravy do roku 2020. Některá z měst jsou signatáři tzv. Uherskohradištské charty cyklistické dopravy.

#### e) REALIZACE

V měsíci dubnu obvykle probíhá on-line registrace dvou až pětičlenných týmů z jedné firmy nebo společnosti. Účastnický poplatek dělá 180,- Kč za osobu, který je obratem potvrzen e-mailem a zasláním balíčku s „cyklonovinami“ a trikem s logem kampaně. Právě kvůli této nedílné součásti pro účast v podobě zmíněné částky, organizátoři apelují na všechny zaměstnavatele, aby podpořili své zaměstnance zaplacením poplatku za každého z nich a tím je motivovali zviditelnit jméno „zdravé“ firmy a změnil náladu na pracovišti. Jakmile se týmy zaregistrují a obdrží svůj balíček, čekají na první máj, na zahájení samotné soutěže. Letošní rok jsou na pořadu tyto soutěžní kategorie: výkonnost dojíždění, pravidelnost dojíždění, „cyklozaměstnavatel“ roku a „cyklofoto“. Od tohoto dne již můžou šlapat do práce na kole pro co nejlepší výsledek. Účastníci si do systému na internetu zapisují jak často a kolik kilometrů denně urazí do svého zaměstnání. Zde se čísla sčítají společně s dalšími členy týmu a poslední den v květnu se rozpočítávají data zastaví. Během následujících sedmi dnů proběhne vyhlášení kategorií, udělení cen a zpětnovazebné poděkování všem zúčastněným s přáním udržení aktivního nasazení v dopravování se do zaměstnání.

#### f) DOPROVODNÝ PROGRAM

Souběžně s kampaní probíhají různorodé akce, na některých z nich jsou účastníci zvýhodněni, jinde je mohou stejně tak využít i lidé, kteří zaregistrovaní nejsou. Veškerý program má samozřejmě zviditelnit tento projekt, a snaží se zasáhnout co největší počet občanů různých věkových skupin. Dává najevo, že Olomouc jezdí ve velké většině do práce

na kole, čímž přispívá ke zdravému městu, a pomáhá zaplnit cyklostezky, které z rána dopravují zaměstnance do práce. Prvotní akcí, která ještě v dubnu navodí cyklistickou povahu města a povědomí o kampani, je velká jarní cyklojízda. Ta vedla v čele s nadšenci cyklistiky z centra města přes cyklostezky olomouckých parků, skrz Hejčín až k jezeru Poděbrady, kde následoval program v podobě sportovních aktivit pro malé i velké. Další akcí, která tradičně doprovází kampaň do práce na kole, je „kafe na triko“ (connect o.s., 2014). Ta nabízí možnost každému zaregistrovanému členu letos navštívit šest předjednaných kaváren v určitých dnech, a vychutnat si zde kávu zdarma. Jedinou podmínkou je přijet do kavárny na kole v triku s naším logem. Obdobnou náplň vytváří „párek na triko“, jež může účastník využít poslední víkend v květnu také na Poděbradech. Nedílnou součástí květnové soutěže je také závěrečný večírek a vyhlášení výsledků všech kategorií společně s předáním věcných cen. Ten je naplánovaný začátkem června opět u přírodního koupaliště Poděbrady.

### 2.3.2 REKOLA

#### a) OBECNĚ

Projekt rekola Olomouc (<http://www.rekola.cz>) představuje veřejné a bezstarostné sdílení kol pomocí internetové aplikace do mobilu či SMS zpráv. Nabízí dostupná kola pro každého občana Olomouce, který chce využít bicykl, jako způsob městské dopravy. Uživatel „chytrého“ mobilního telefonu tak vidí, kde v jeho okolí jsou kola. Tyto kola jsou připoutána klasickým číselníkovým zámekem ve městě - většina jich bude u stojanů, které jsou již v metropoli, pokud však stojan bude daleko tak je možné kolo připevnit i k jiným objektům. V případě zájmu o půjčení, uživatel přes mobilní aplikaci získá kód zámku daného kola. Následně může uživatel s kolem manipulovat. Až jej bude chtít vrátit, tak kolo zamkne zámekem a nahlásí mobilní aplikaci zamčení na aktuálním místě. Kolo je pak připraveno pro použití dalším zájemcům. Vše paralelně funguje i bez „chytrého“ telefonu, a to velice jednoduše pomocí SMS zpráv.

Účelem projektu je zasvětit co nejvíce občanů k využívání kola jako prioritního dopravního prostředku pro jeho pohodlnost, rychlost, šetrnost, radost a zdravý pohyb. Kola jsou určena pro všechny, kdo chce být v největší míře mobilní bez jakékoli péče o kolo.

#### b) CÍLOVÁ SKUPINA

Projekt nabízí jeho využitelnost pro lidi, kteří kolo nevlastní, nemají ho jak uskladnit nebo se o něj nechtějí starat, a jsou ochotní za tuto službu zaplatit malý poplatek. Pro ty, kteří se potřebují přesunout po vlastní ose, chtějí udělat něco pro svoje tělo a navíc se pobavit nebo se stát jedním z těch, kdo využívají růžových kol. Největší cílovou skupinou jsou ovšem

studenti vysokých škol, ti se na akademické půdě přesouvají v malých vzdálenostech velice často a městská hromadná doprava už je z jara taktéž přestává bavit. Vzhledem ke zlevněnému příspěvku pro studenty poskytovatelé věří, že je tento bezstarostný způsob mobility za doprovodu využití dnešních vymožeností v podobě chytrých telefonů, zaujme a sami ho budou propagovat. Jedná se o kategorii spadající mezi období adolescence a dospělosti, což odpovídá věkovému rozmezí 19-26 let. Dle mých zkušeností, tito mladí lidé jsou často vystavováni aktuálnímu dění kolem nich díky každodennímu online připojení na různých portálech. Proto je pak snadné šířit mezi ně novinky, které sami na internetu sdílejí.

### c) CÍLE PROJEKTU

Veřejně prospěšný systém sdílení kol v Olomouci dává možnost bezstarostného využití kol pro všechny. Projekt podporuje zdravý životní styl, rozvíjí a zviditelňuje cyklo dopravu v Olomouci. S heslem 'Kola do ulic, kola pro všechny' zviditelňuje nejjednodušší způsob mobilní dopravy v Olomouci, a to na kole.

Účelem projektu je zasvětit co nejvíce občanů k využívání kola jako prioritního dopravního prostředku pro jeho pohodlnost, rychlost, radost a zdravý pohyb. Forma tohoto projektu vybízí a vychovává lidi všech věkových skupin ke zdravému životnímu stylu, který je s jízdou na kole spojen. Jde tedy především o:

- změnu dopravních návyků občanů a studentů Olomouce
- dlouhodobé výhledy využití kola jako dopravního prostředku
- výchovu ke zdravému životnímu stylu
- prevenci civilizačních chorob
- zviditelňování cyklo dopravy ve městě
- „zelenou“ cestu ekologického města

### d) PODROBNĚ O REKOLECH

Uživatel díky aplikaci, kterou získá po zaplacení měsíčního či sezónního příspěvku, vidí, kde v jeho okolí jsou růžová kola (rekola). Tato kola jsou připoutána číselníkovým zámekem kdekoli ve městě (v „zóně“). Apelovat se však bude na připoutání k cyklostanům, které jsou již v metropoli, pokud však stojan bude daleko, je možné kolo připevnit i k jiným objektům. V případě zájmu o půjčení jednoho z kol uživatel přes mobilní aplikaci či díky SMS zprávě získá kód zámku daného kola. Následně se může uživatel kamkoli transportovat. Až bude chtít kolo vrátit, kolo zamkne zámekem a zpět do aplikace vloží aktuální polohu kola. Kolo je pak připraveno na použití dalším zájemcem. Nastane-li jakýkoli problém s kolem, stačí do aplikace zapsat, které kolo je nefunkční či jaký má defekt, a technici projektu se co nejdříve pokusí o servis daného bicyklu.

Dobu výpůjčky kola, výši poplatku, reklamu, a další skryté otázky „co se stane, když...“, to vše je důkladně promyšlené a prvotní spuštění sharingu proběhne bez rizik. Na druhé straně rekola jsou totální novinkou města a stoprocentně jistí si nemohou být ani zakladatelé. Každé město má své specifikum vyváženou funkčnost projektu, poskytovatelé rekol v Olomouci tvrdí, že specifikum Olomouce je její dokonalost pro využití cyklodopravy v centru a jeho blízkém okolí, kterou při největší míře využití studenti vysokých škol. Určité inovace systému jistě jsou a budou stále v řešení i v průběhu sdílení kol, bude stále na čem pracovat, co vylepšovat.

#### e) MĚSÍČNÍ/ROČNÍ PAUŠÁL

Kvůli české nátuře lidí není možné kola půjčovat, nechávat je v ulicích zdarma. Startovní vlně by takové zainvestování nijak výrazně nepohoršilo, ovšem dát lidem něco zcela neomezeně nelze. Oni si toho neváží. Pro každého, kdo chce bikesharing kol využívat, je zde pravidlo paušálního poplatku. Projekt je neziskový, částku tedy přizpůsobil samo-udržitelnosti služby v podobě růžových kol, a to velice nízko vzhledem k vysokým nákladům a to 200,- Kč za 1 měsíc užívání. Sezónní předplatné (1.května-30.listopadu) vyjde jedna registrace na 1000,- Kč. Výše poplatku se může časem hýbat, budoucí výsledky a statistiky rekol nám přinesou informace o četnosti krádeží, vandalizaci a dalších faktorů ovlivňujících náklady na opravu. A další možnosti, jako například slevy, akce, body z ramifikace, mohou konečné číslo taktéž změnit.

Finance vybrané od uživatelů se využijí na:

- nákup dalších kol (nárůst uživatelů, ztráta kol)
- servis, který nemohou zvládnout samotní uživatelé
- nákup náhradních dílů a materiálu na opravy
- postupný rozvoj mobilní aplikace a celkové sítě

#### f) PROČ RŮŽOVÁ?

Růžovou barvu kol, které si lze zapůjčit a vrátit s dnešními moderními přístroji nejsou růžová jenom tak. Tato barva má samozřejmě svůj význam. Obecně mezi cyklisty platí, je-li kolo růžové – je znehodnocené, chcete-li – staré. Tudíž bicykl tohoto zbarvení „není možno“ prodat ani koupit. Příznivcům cyklistiky by se jistě zamlouvalo ještě třetí pravidlo a to, „není možno“ ukrást. Ovšem o tom už rozhodnou sami uživatelé, nebo i ostatní kolemjdoucí. Věříme, že poselství růžové barvy se bude šířit dál, a ve výsledku nás všechny zaplaví desítky a desítky růžových kol, jejichž uživatelé jim nedají pokoje.

#### g) NOVINKY

Sít' mobilních kol udržují v provozu sami uživatelé, kteří kola opravují, případně - pokud se kolo dostalo mimo "zónu bikesharingu" - je přesouvají zpět do zóny. Uživatelé si touto pomocí snižují cenu svého tarifu, takže ti aktivní jezdí zadarmo. Zmíněné fungování rekol se stále vylepšuje. Novinkou sdílení kol bude tzv. gamifikace, která přidá tomuto ochraňování našich pojízdných růžovek diametrální posun. Gamifikace označuje užívání herních prvků v normálním světě – v neherním prostředí. Motivace se pro uživatele v podobě slevy na poplatku změní v platonický chtíč ve výhru virtuální hry. Ta bude zakomponovaná do mobilní aplikace. Pro naši cílovou skupinu věříme, že tato maličkost zaujme a přiláká nové uživatele.

#### h) VIZE DO BUDOUCNA

Za předpokladu úspěšné realizace projektu jsou velmi důležitá data, která se budou moci čerpat z aplikace. Například kde se kolo nechává nejčastěji, frekvence jednotlivých ulic atd. Na základě těchto dat bude možnost požadovat konstruktivní zásahy do infrastruktury města a tím podporovat cyklodopravu ve městě. Pro lepší podmínky a prostředky k cyklistice bychom mohli očekávat velikou popularitu aktivní dopravy.

Jedním z největších ukazatelů se ovšem stane zlepšení zdravého životního stylu olomouckých občanů, zlepšení životního prostředí, zviditelnění Olomouce jako „zeleného“ města, kterého mohou využít jistě i turisté, návštěvníci města. V neposlední řadě jde o zvýšení cyklodopravy v Olomouci, rozzáření města díky růžové barvě, nová témata na komunikaci mezi lidmi i s médii.

### 2.3.3 RIDE2SCOOL (R2S)

#### a) OBECNĚ

Ride2sCool, anglicky ride to school, ve volném překladu také na kole do školy (<http://ride2scool.cz>). To všechno jsou propagující hesla dalšího subjektu, který se ovšem zaměřil na děti ve věku 10-15 let, žáky základních škol. Představuje vizi nadchnout co největší počet rodičů, jež mají ke kolu a k cyklodopravě blízko, a ti by potom bez problému pouštěli svoje ratolesti na bicyklu, bezpečně a pod dohledem do škol. Princip Ride2sCool je téměř srovnatelný s již zažitým žlutým školním autobusem třeba v USA. V podání Ride2sCool vyzvednou děti instruktoři před jejich domem. Na cestě z okraje města směrem cílové základní školy tito instruktoři vyzvednou pár dětí, jejichž adresa bydliště víceméně zapadá do plánované trasy, a za doprovodu v čele s jedním a na konci s druhým průvodcem bezpečně doprovodí své svěřence do školy.

## b) CÍLOVÁ SKUPINA

Cílovou skupinou, kterou zasáhne projekt R2S, jsou žáci základních škol, zpočátku věková kategorie od 10 do 15 let. Některé literatury již mluví o starším školním věku, jiné odkazy tyto děti řadí do středního školního věku. Jde o děti, jež už prošli školou dopravního hřiště, tedy základy pohybování se po komunikacích by měli umět. Na to ovšem průvodci dětí nemohou v žádném případě spoléhat. Tato věková skupina už je schopna lépe se soustředit, nadchnout se pro nějakou věc, koníček, ovšem se také snadno nechá zmanipulovat okolím, svými kamarády. Pohybují se v období začátku a největšího rozvoje puberty a často se pohybují na tenkém ledě v jakýchkoli odvětvích, proto se označuje za kritické. Na druhou stranu v tomto období se vytvářejí, a upevňují zájmy například o přírodu a hlavně o aktivní sport. Ke svému okolí jsou velice kritičtí, obecně jejich rozhodnutí jsou buď černé, nebo bílé. Dospívajícím pro srovnání s dospělými ještě chybí zkušenosti, jak v konání, tak v názorech a myšlení (Dytrych & Matějček, 1994). Proto podaří-li se zaujmout je neobvyklým aktivním dojížděním do školy, nejprve za doprovodu zkušeného instruktora, jistě si na tento způsob dopravy zvyknou a budou ji využívat i nadále.

Hlavním cílem pro zmíněnou věkovou kategorii by mělo být poznání vlastní osobnosti, vlastního těla, které se začíná měnit díky nastupujícím sekundárním pohlavním znakům, být soběstačný a vybudovat si svou sociální pozici v reálném světě. Zařazením do skupiny, do které chce dospívající patřit, si také upevní své postoje. Společně s tím je také velice důležité v tomto věku navazování pozitivních vztahů s přáteli, rodinou a lidmi v jejich okolí (Nakonečný, 2005).

Jízdní kolo hraje u dětí a mládeže důležitější roli než u dospělých, protože jim podstatně rozšiřuje akční rádius pro jejich pohyb. Dopravní výchova dětí a mládeže by proto měla daleko přesahovat povinnou jednorázovou výuku na dopravním hřišti mimo reálný dopravní prostor (Martínek, 2014, 42).

## c) CÍLE PROJEKTU

Celý projekt je neziskový a v dohledné době jistě ani zdaleka nesměruje cestou k businessu. Zároveň ale také je velice atraktivní, protože se snaží probudit aktivního ducha každé bytosti již v raném věku dětí. A aby dojíždění, v budoucnu, kamkoliv se pro žáky základních škol stalo zábavou a ne povinností, poněvadž tento způsob dopravy je rychlý, šetrný a rozhodně zdravý. Dalším cílem je ve veliké míře dostat děti do povědomí světa na silnici. Provéřit je v silničních pravidlech, vnořit je do každodenního dění ulicích.

Uvedený projekt krásně koreluje s kampaní Do práce na kole, když rodiny spojí své síly a ráno se vydají na cestu za povinnostmi společně na kole. Ve spojitosti s dopravní

výchovou cyklokoordinátor ČR Jaroslav Martínek (2014, 42) ve svém strategickém plánu rozvoje cyklistické dopravy měst je přesvědčen, že „cílem je motivovat děti a mladistvé, jakož i jejich rodiče a vychovatele“.

#### d) SYSTÉM R2S

Projekt funguje na jednoduchém principu pomocí logistického online systému. Ten eviduje a spravuje trasy, na kterých je možné doprovod poskytnout a proti tomu stejně tak řídí uživatelské účty rodičů a dětí, kteří si na daných trasách rezervují místa pro jízdu. Počet dětí na dva průvodce je ovšem omezený.

Se zpáteční cestou ze školy domů se v projektu také počítá. Vždy bude zřejmý přesný čas odjezdu od školy a ve stejném složení, pokud si to rodiče přes internetový portál vyžádají, průvodci doprovodí děti k jejich bydlišti. Do odpoledních hodin budou žáci moci využít školní družiny nebo jiných kroužků ve škole a tak aktivně vyčkat na příjezd instruktorů.

Národní cyklokoordinátor (Martínek, 2014) v rozhovoru rozmýšlel nad funkčností R2S vzhledem k drtivému počtu škol s docházkovou vzdáleností pěšky (např. sídlištní školy). Dojíždět do školy na kole se tedy bude moci pouze do škol, kde je to možné. „Je to město od města jinačí...“ Ovšem jako nejvýraznější problematiku vnímá dopravní výchovu vyučovanou na základních školách a s ní spojenou bezpečnost dětí při aktivním dojíždění do škol. „Tam musí být bezpečná infrastruktura...to město není přizpůsobeno na to, abychom pouštěli své děti sami“ a zde právě mluví o Olomouci. „...dostat to do té pozitivní zvěsti, že jezdit na kole je něco úžasného perfektního...kde se rodí ty dopravní návyky, tak se rodí právě v dětství, a toto je třeba podchytit v tom projektu...má to dalekosáhlé důsledky.“

#### e) VIZE DO BUDOUCNA

Rozhodně se bude lobovat za město i kraj pro podporu tohoto projektu. S přiměřenými dotacemi je možné navýšit počet základních škol, kam žáci jezdí na kole, tím navýšit počet průvodců a zaujmout tak plno vytížených rodičů.

Dlouhodobým efektem, který by byl projekt schopen přinést, je zvýšení popularity cyklodopravy v Olomouci, zkvalitnění života v něm. Podaří-li se přimět děti k pravidelnému dojíždění z vlastní vůle téměř za každého počasí, budou-li si jisti svoji jízdou na kole, mohli by tento trend zviditelňovat i s přibývajícím věkem. Později na kolo „nedat dopustit“.

## 2.4 Dobrovolnictví

Již v názvu své bakalářské práce uvádím dobrovolnou participaci studentů. V kapitole se zabývám motivací stát se dobrovolníkem, kde vlastně tkví motivace každého dobrovolníka, který pracuje pro nepeněžní zisk. Učitel národů měl pro dobrovolníky své motto: „Těm, kteří



se nechali získat dobrovolně, můžeme důvěřovat, ale nikdy těm, kteří byli mocí donuceni nebo lstí získáni“ (Sozanská & Tošner, 2002, 8).

#### 2.4.1 Dobrovolnictví jako činnost

„Dobrovolnictví je vědomá, svobodně zvolená činnost ve prospěch druhých, kterou poskytují občané bezplatně. Dobrovolník dává vědomě část svého času, energie a schopností ve prospěch činnosti, která je časově i obsahově vymezena“ (Culture, 2011, 10).

Dobrovolnictví je neplacená a nekariéerní činnost, kterou lidé provádějí proto, aby pomohli svým bližním, komunitě nebo společnosti. Dobrovolnictví lze rozlišit na vzájemně prospěšné a veřejně prospěšné...V Evropě převládá komunitní model dobrovolnictví, dobrovolníci pracují v rámci církví, ekologických sdružení, organizací mládeže, vypomáhají místní škole, domovu pro seniory apod.: jejich vztah k organizátorovi činnosti je často neformální, spočívá v osobních kontaktech a osobních domluvách...V ČR jsou dobrovolníky především studenti. Klima pro dobrovolnickou práci je u nás málo příznivé kvůli tomu, že v desetiletích před rokem 1989 státní a stranické orgány organizovaly tzv. dobrovolné aktivity, jež však byly téměř povinné, pokud se občan nechtěl vystavovat znevýhodňování, případně sankcím ze strany státu (Matoušek, 2003, 49).

Znamená to, že typickou skupinou, která se věnuje dobrovolnictví v České republice, jsou studenti. Můžeme touto citací jasně deklarovat, že naše cílová skupina pro rozvoj cyklodopravy v Olomouci je správná.

#### 2.4.2 Formy dobrovolnictví podle Matouška (2003)

Stejnou váhu jako to, kdo je dobrovolník, přikládáme i tomu v jakých oblastech se dobrovolníci můžou angažovat, kde je jejich místo.

##### a) Dobrovolnictví veřejně prospěšné

Tato forma se užívá od roku 1990, jedná se o dobrovolnictví prospěšné pro širokou veřejnost. Vychází z ochoty lidu nominovat se do projektů, které mají primárně za cíl být užitečný svému okolí a své komunitě. Typickou právní formou toho typu jsou nestátní neziskové organizace. Dobrovolníky se snaží získat z řad veřejnosti.

##### b) Dobrovolnictví vzájemně prospěšné

Již z názvu lze odvodit cíl tohoto typu dobrovolnictví. Jedná se o dobrovolnickou činnost spolků, sdružení, klubů, které realizují především své vlastní nápady. Tato forma také vznikla po roce 1989. Během krátké doby se ovšem stala velice populární a její obrovský

průlom a nárůst můžeme nalézt zejména v kulturním, dětském či sportovním odvětví. Ve všech těchto spolcích je každoročně odvedeno tisíce hodin práce. Finanční příspěvky lze získat veřejnými sbírkami, granty či jinou podporou z fondů nebo státních rezerv.

#### c) Dobrovolná služba

Dobrovolná služba je specifická svou časovou stopou, která může být dlouhodobá i krátkodobá. Činnost se často vykonává mimo Českou republiku. Dobrovolníci se vysílají například na „workcamps“, kde vykonávají různorodou dobrovolnickou činnost. Ta obsahuje například stavbu školy v Africe, rekultivaci chráněné přírodní krajiny, práce na bio-farmě atd. Možnosti výjezdu jsou v dnešní době velice rozsáhlé. S nárůstem organizací nabízející tento typ výjezdu vydalo ministerstvo v roce 2003 zákon o dobrovolnické službě. To znamená, že každá organizace musí podléhat akreditačnímu systému, pokud chce vysílat dobrovolníky do zahraničí.

#### d) Dobrovolná občanská výpomoc

„Tato forma dobrovolné pomoci se vyznačuje znaky jako samozřejmost, spontánnost a neočekávání odměny. Motivací k dobrovolnictví je předpoklad reciproční pomoci. Lidé se v této situaci necítí jako dobrovolníci a nechtěli by být s tímto slovem označováni. Tato forma je tradiční součástí jakékoli společnosti již od prvopočátku její existence“ (Culture, 2011, 11).

Ve všech uvedených kampaních se jedná o formu „dobrovolnictví vzájemně prospěšné“. V anotaci, čím se tato forma dobrovolnictví vyznačuje, jsme uvedli tisíce hodin práce zadarmo. Další část své bakalářské práce bych se ráda věnovala motivaci dobrovolníků, kteří rádi a s chutí věnují svůj volný čas dobrovolným aktivitám v organizacích, kde působí.

### 2.4.3 Motivace dobrovolníka

„Motivace je v podstatě a zásadně vždy sebemotivací osobnosti jako celku. Motivační proces je jako rozhodovací proces vždy procesem výběru z daných alternativ – motivů (stimulů). Osobnost vždy vybírá: musí, protože se rozhodla – a tím je zodpovědná“ (Geist, 2000, 153).

V našem případě se zcela určitě jedná o motivaci psychickou, tj. touha uspět, někam patřit. Tuto potřebu ve vývoji studentů naplňuje právě zapojení se do dobrovolnické činnosti právě ve svém volném čase. Toto tvrzení ve své knize *Volunteering as leisure/leisure as volunteering* podkládají Stebbins & Graham (2004) odkazy na několik teoretiků a výzkumníků rekreační studie a studie dobrovolnictví a participace občanů. Ti v posledních desetiletích argumentují, že dobrovolnictví je často, ne-li vždy, forma trávení volného času. Za předpokladu, že dohlédneme dál, můžeme si klást otázku, zda jde o motivaci vnější či

o motivaci vnitřní. Podle mého názoru jde jednoznačně o vnitřní motivaci, protože dobrovolník není “krmen penězi“, ale jinými reáliemi. Mohli bychom přejít již ke konkrétním poznatkům, co dobrovolníka motivuje k dobrovolné činnosti. „Dobrovolníky se často stávají lidé, kteří mají zájem o vlastní rozvoj, lidé, kteří chtějí poznat něco nového. Dobrovolníky je proto dobré informovat a vzdělávat, můžeme jim poskytnout školení či semináře pro získání speciálních schopností apod.“ (Culture, 2011, 25).

#### 2.4.4 Konkrétní body motivace dobrovolníků

„Dobrovolná pomoc nemůže být vnucena, nařízena, musí vyvěrat z potřeb a motivace dobrovolníků...“ (Sozanská & Tošner, 2002, 41).

Jak již bylo zmíněno, dobrovolná činnost je jistě otázkou motivace. O dobrovolné participaci na projektech, podporující cyklo dopravu může rozhodovat hned několik motivů. Studenti by mohli pomáhat dobré věci zadarmo pro svoje přesvědčení, vnitřní hodnotové naplnění, kvůli seberealizaci, poznání, zájmu o danou problematiku anebo pro budoucí využití. Každý student, každý člověk má svoji motivaci, se kterou si dojde do svého cíle. Nelze kohokoli nuceně přesvědčovat o důvodu, proč se do projektů zapojit.

Stebbins & Graham (2004) taktéž poukazují na odlišnost motivací dobrovolníků s ohledem na různorodost demografických kategorií lidí. Vždy závisí na sociálních, ekonomických a osobnostních aspektech každého z dobrovolníků.

Mrkvička (1971, 102) se ve své literatuře zmiňuje o tzv. sekundárních motivech, které by mohly přimět studenty UP k dobrovolné angažovanosti do projektů, jsou to motivy:

- a) Sociálního kontaktu, determinovaný nesexuálními stimuly z jiných lidských bytostí.
- b) Prestiže, determinovaný situacemi soutěže. Někdy bývá pokládán za motiv primární a Adler jej povýšil na nejdůležitější lidský motiv. Není však univerzální a v některých kulturách neexistuje.
- c) Vlastnictví, které rovněž bývá někdy pokládáno za vrozené. Bývá poukazováno na „instinkt získávání“ u některých živočichů. V některých kulturách však neexistuje.

Náplň dobrovolnické práce v projektech mi nabízí širokou paletu socializace. Nejen že se učím pracovat, tvořit a realizovat se v týmu, ale dostávám se do kontaktu s různými typy lidí v různých typech postavení. Při této příležitosti mě napadá nejedna důležitá prezentace našeho projektu Do práce na kole, například před veliteli posádek Olomouce v armádě ČR nebo na zasedání nejmenované politické strany.

Budování postavení je jednou ze základních lidských potřeb. V mé činnosti pro neziskový sektor se jistě odráží v mém osobním růstu. Samotný proces realizace mě vystavuje nepředvídatelným situacím, které musíme společně řešit. Tím roste mé postavení v týmu i mé sebevědomí jako takové.

Každý dobrovolník ví, že ve všech projektech se skýtá velké bohatství, které může vlastnit každý, kdo není krátkozraký a k pokladu dohlédne. Bohužel podle mého názoru, dnešní společnost vnímá vlastnictví pouze jako peněžní či majetkové. Pravdou je, že tento druh vlastnictví v dobrovolnictví není. Je zde však obrovský potenciál k rozvoji člověka. Jde o ideální, a svým způsobem ojedinělou, „půdu“, kde se člověk může perfektně seberealizovat a naučit se novým komunikacím, postojům a klíčovým dovednostím.

„Univerzální rada pro všechny organizace: Nikdy nezapomenout děkovat dobrovolníkům za jejich pomoc!“ (dobrovolnik.cz, 2014).

#### 2.4.5 Klíčové dovednosti

Od jednotlivců jsou vyžadovány schopnosti, které se dají souhrnně označit jako týmová kompetence. Patří sem všechny „skupinové“ vlastnosti, jako je empatie, upřímnost, uznání platnost lepšího argumentu, schopnost kompromisu, ochota vést, ale i poslouchat, schopnost změnit roli, zejména když je to spojeno se snížením sociálního uznání (Belz & Siegrist, 2001, 29).

Rozvojem klíčových kompetencí v dobrovolnické organizaci člověk roste v sociálním seberozvoji.

Chování, které jedinec přijme za své, můžeme nazvat reflexivním. Jako reflexivita je označována klíčová kompetence, která činí člověka schopným hodnotit po kritickém porovnání vlastní výkon podle dosažených výsledků. Pochopit subjektivní ustálené způsoby reakcí a rutin, ujasnit si vlastní pohnutky a měřítko hodnot (Belz & Siegrist, 2001, 29).

### **3 CÍLE VÝZKUMU**

#### **3.1 Cíle práce**

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit míru zaangažovanosti a zájmu studentů Univerzity Palackého o projekty podporující cyklodopravu v Olomouci ve smyslu jakým způsobem a za jakých podmínek.

Díličními cíli jsou zmapování širšího vlastnictví a využívání kola jako dopravního prostředku v Olomouci. Nedílnou součástí je také otázka povědomí o těchto projektech v řadách vysokoškoláků, nebo na druhou stranu jejich zviditelnění díky analytickému šetření.

#### **3.2 Výzkumné otázky**

Výzkumná otázka č. 1: Mají studenti Univerzity Palackého zájem angažovat se do realizace kampaní/projektů, které se snaží rozvíjet cyklodopravu v Olomouci?

Výzkumná otázka č. 2: Chtějí se studenti UP zapojit do příprav kampaně Do práce na kole a jejího doprovodného programu, a za jakých podmínek?

Výzkumná otázka č. 3: Chtějí se studenti UP zapojit do realizace projektu Rekola, „servisování“ kol nebo PR marketingu, a za jakých podmínek?

Výzkumná otázka č. 4: Chtějí se studenti UP, bez ohledu na to, jestli vlastní kolo, zapojit do projektu Ride2sCool jako instruktor/průvodce, a za jakých podmínek?

Doplňující otázka č. 1: Za jakým účelem budou studenti UP využívat projekt rekola?

Doplňující otázka č. 2: Za jakým účelem se studenti UP chtějí realizovat v projektu Ride2sCool jako instruktoři?

## 4 METODIKA

Ve své práci používám několik sociologických metod. Jsou to dotazníkové šetření a následnou analýzu dat. Jde o typické metody výzkumu bakalářských prací. Správné využití těchto metod vede k zajímavým výsledkům, které by měli odpovídat na otázky uvedené v kapitole cílů bakalářské práce. Další metodou, kterou jsem do práce zahrнула je polostrukturovaný rozhovor s odborníkem přes cyklodopravu v České republice.

### 4.1 Sběr dat

Nejprve jsem provedla sociologické měření dotazníkovou formou, tato metoda je velice blízká standardizovanému dotazníku. Značný rozdíl mezi metodami je, že standardizovaný dotazník vyplňuje respondent spolu s dotazovaným, dotazník se vyplňuje bez účasti dotazovaného. Výhodou dotazníkového šetření je ušetření času při sběru dat, nevýhodou je záruka doručení vyplněného dotazníku zpět. S nástupem internetu je aktuální dotazníkové šetření, protože dostupnost respondentů na sociálních sítích je několikanásobně vyšší než u fyzického kontaktu dotazovaného s respondentem.

Podle Ryšavého (2002, 46) existují tyto zásady tvorby dotazníku:

- Úspornost dotazníku
- Snadnost orientace v dotazníku a jeho vyplňování
- Promyšlená koncepce dotazníku
- Vzbuzení zájmu respondenta, příjemné působení dotazníku.

Dotazníkové šetření jsem připravovala podle knihy *Metody a techniky sociálního výzkumu*, držela jsem se zásad, aby šetření proběhlo co nejlépe. Dotazník jsem strukturovala, aby byl přehledný, jednoduchý a směřoval k cílům mé bakalářské práce. Zvolila jsem prostředí „blešího trhu“, kde jsme prezentovali kampaň Do práce na kole a projekt Rekola. Skupina lidí přišla na prezentaci dobrovolně, z čehož jsem usoudila zájem a zvědavost především ze strany studentů. Po prezentaci jsem nabídla všem zúčastněným dotazník, který mi vyplnilo 33 respondentů na místě. Zbýlých 99 jsem získala na sociálních sítích, například na facebooku, kde jsem vložila žádost o vyplnění dotazníku na různé skupiny studentů studujících na Univerzitě Palackého.

Dotazníkové šetření probíhalo on-line pomocí formuláře Google. Po zvážení cílové skupiny šetření jsem zvolila sdílení na internetových portálech, především facebook. Na facebookových skupinách fakult i dílčích oborů jsem nechala zavěsit tento odkaz. On-line verzi ovšem předcházelo zkušební šetření, to probíhalo v tištěné podobě pouze pro zjištění

možných chyb a eliminaci nesrozumitelností dotazování. Link dotazníkového šetření se tedy nenásilnou formou dostal mezi většinu studentů. Pro dobrovolnost jeho vyplnění se k samotnému dotazování dostalo v konečném výsledku adekvátních 132 respondentů, tzn. 132 studentů Univerzity Palackého z různých fakult. Šetření bylo anonymní, obsahovalo 20 otázek, které byly použity jak pro výzkum bakalářské práce, tak pro účely zmíněných projektů, s čímž byli respondenti seznámeni.

Formulář začínal 7 uzavřenými otázkami, které byly v konečném důsledku pouze informativní, doplňující výzkumu. Dotazovaly se na studium, pohlaví, věk a dále vlastnictví a využití kola v Olomouci. Dále bylo dotazníkové šetření strukturováno do 3 oddílů, v každém z nich byl stručně představen jeden projekt, ke kterému se vázalo následujících pár otázek ohledně zájmu zapojení se do jejich realizace. Odpovědi se lišily svojí formou: více možností (možnost výběru jedné odpovědi), zaškrtačací políčka (možnost výběru více odpovědí), textová odpověď – v tomto případě číselná (pro dotazování částky). Pro zpracování šetření byly důležité vždy 2 otázky z každého oddílu, ostatní byly pro výzkum spíše doplňkové anebo se využily pro účely samotných projektů. V zápatí stránky byly zviditelněny webové odkazy projektů a pro akutní zájem studentů odpovědné e-mailové adresy. (viz Příloha 1) Pro výzkum dané problematiky jsem zvolila metodu dotazníkového šetření, které probíhalo on-line pomocí formuláře Google. Po zvážení cílové skupiny šetření jsem zvolila sdílení na internetových portálech, především facebook. Na facebookových skupinách fakult i dílčích oborů jsem nechala zavěsit tento odkaz. On-line verzi ovšem předcházelo zkušební šetření, to probíhalo v tištěné podobě pouze pro zjištění možných chyb a eliminaci nesrozumitelností dotazování. Link dotazníkového šetření se tedy nenásilnou formou dostal mezi většinu studentů. Pro dobrovolnost jeho vyplnění se k samotnému dotazování dostalo v konečném výsledku adekvátních 132 respondentů, tzn. 132 studentů Univerzity Palackého z různých fakult. Šetření bylo anonymní, obsahovalo 20 otázek, které byly použity jak pro výzkum bakalářské práce, tak pro účely zmíněných projektů, s čímž byli respondenti seznámeni.

Formulář začínal 7 uzavřenými otázkami, které byly v konečném důsledku pouze informativní, doplňující výzkumu. Dotazovaly se na studium, pohlaví, věk a dále vlastnictví a využití kola v Olomouci. Dále bylo dotazníkové šetření strukturováno do 3 oddílů, v každém z nich byl stručně představen jeden projekt, ke kterému se vázalo následujících pár otázek ohledně zájmu zapojení se do jejich realizace. Odpovědi se lišily svojí formou: více možností (možnost výběru jedné odpovědi), zaškrtačací políčka (možnost výběru více odpovědí), textová odpověď – v tomto případě číselná (pro dotazování částky). Pro

zpracování šetření byly důležité vždy 2 otázky z každého oddílu, ostatní byly pro výzkum spíše doplňkové anebo se využily pro účely samotných projektů. V zápatí stránky byly zviditelněny webové odkazy projektů a pro akutní zájem studentů odpovědné e-mailové adresy. (viz Příloha 1)

Z dotazníkového šetření jsem vyselekovala potřebná data, a po grafickém zpracování jsem začala analyzovat kvantitativní data. „V dnešní době jsou prakticky všechna data z kvalitativních výzkumů zpracovávána s pomocí počítačů. Pro analýzu dat byly vyvinuty speciální programové balíky, ale pro základní operace je možné použít běžné programy jako EXCEL atd. Počítač však většinou nepracuje se slovy, ale čísly, proto je třeba jednotlivým odpovědím na položené otázky přiřadit číselné kódy“ (Ryšavý, 2002, 65).

## **4.2 Analýza dat**

„Analýza je metoda umožňující poznání podstatných dat o zkoumaném jevu, odkrytí struktury jevů, které fungují jako celky a jejich vztahů (závislostí) k jiným jevům (celkům). Je založena na celostním strukturálně funkčním přístupu a pojetí objektů jako celků s vnitřními a vnějšími vztahy“ (Geist, 1992, 22).

“Podstatou analýzy dat se tak stává výběr adekvátních metod analýzy, vstup dat a výstup výsledků v pojmech odpovídajících zadávanému úkolu” (Loučková, 1997, 7).

Po vyplnění adekvátního počtu (132) dotazníkových šetření bylo přijímání odpovědí zastaveno a začala jsem se věnovat procentuálním odpovědím. Pomocí grafických znázornění jsem zaznamenala výsledky a následně z nich vytvořila závěry.

## **4.3 Polostrukturovaný rozhovor**

Rozhovor se v různých formách objevuje v běžném životě. Prakticky vždy jde o to, aby tazající získal od dotazovaného požadované informace. V sociálním výzkumu označujeme dotazovaného za respondenta, který odpovídá na otázky týkající se názorů, postojů, přesvědčení, hodnot, chování respondenta i jiných osob (Ryšavý, 2002, 41).

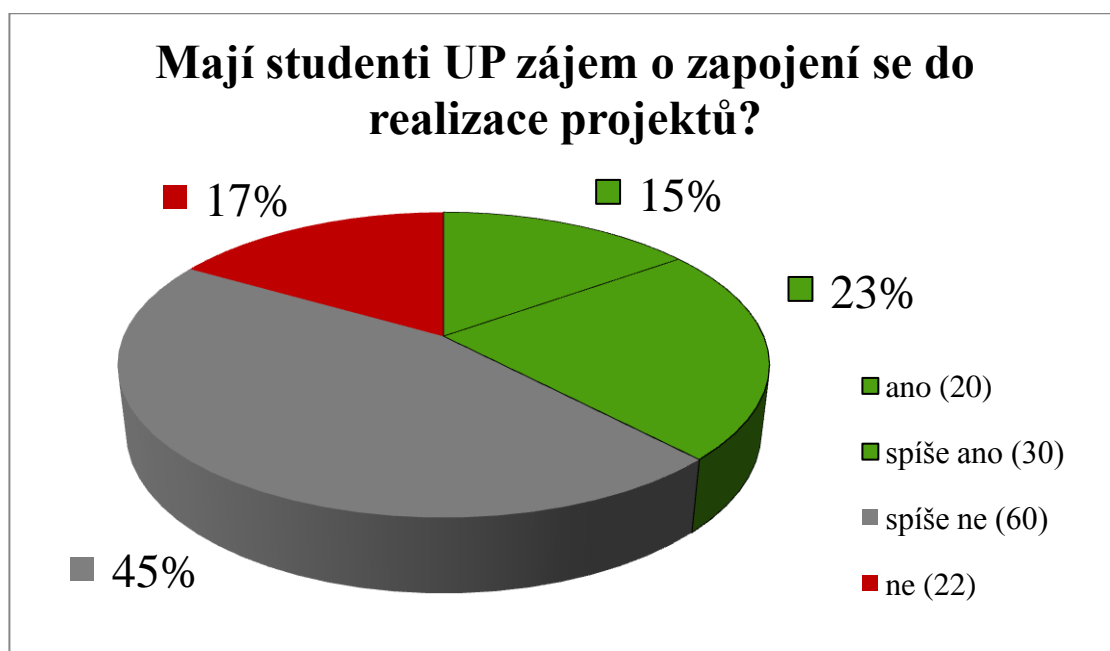
Rozhovor jsem vedla 23.4:2014 s národním cyklokoordinátorem České republiky, panem Jaroslavem Martínkem v jeho kanceláři, v centru dopravního výzkumu a trval asi 30 minut. Příprava obsahovala 7 klíčových otevřených otázek doplněných improvizovanými dotazy na danou problematiku. Sezení jsem musela často směřovat k výsledné odpovědi na určitou otázku, někdy jsem se jí ani nedočkala podle svých představ. Na druhou stranu jsem



byla obohacena o další cenné informace o něčem, co mě velice zajímá, přímo z úst člověka tak vysoko postaveného v českém dopravním výzkumu. Taktéž jsem získala jiný pohled a nový názor na dění v „cyklosvětě“ jak v ČR, tak i v Olomouci. Metodu polostrukturovaného rozhovoru právě s národním koordinátorem za cyklistickou dopravu jsem zvolila pro záměr vyšší odbornosti práce. Setkání a rozhovor byly velice příjemné v doprovodu přátelské atmosféry, velice jsem si cenila, že si na mě expert pro cyklodopravu udělal čas ve své dokonale nabitě vytíženosti. Rozhodně mě překvapila zapálenost, s jakou odborník přes cyklistiku dokáže mluvit právě o kolu a jeho bezkonkurenčním využití. Rozhovor nijak neovlivnil výsledky ani nepřispěl šetření. Pouze zvýšil odbornost práce a zajímavě obměnil citace z knih a webu.

## 5 VÝSELEDKY

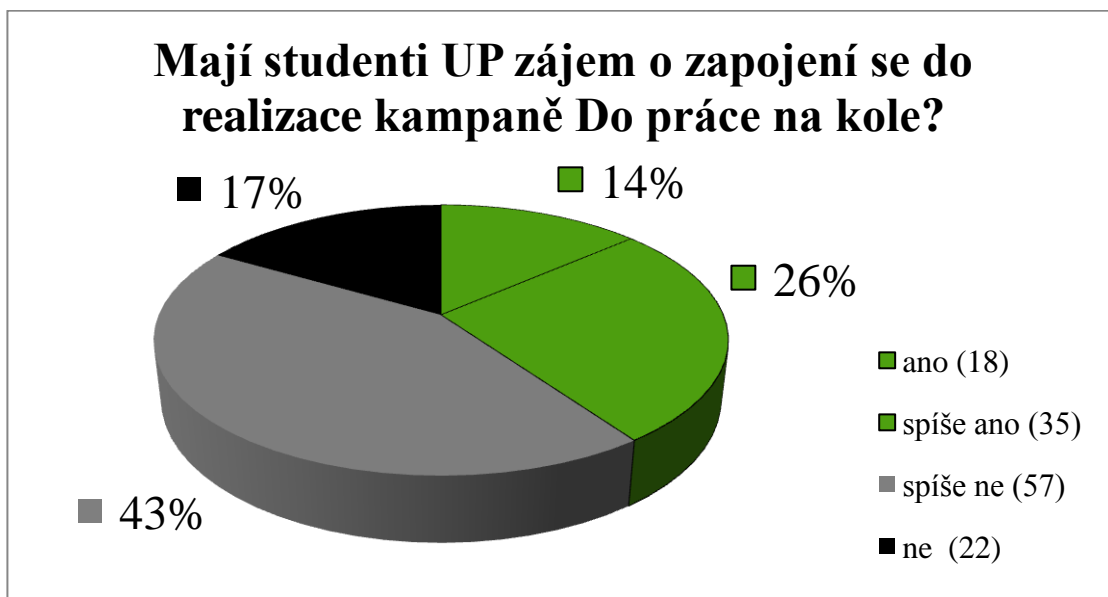
Následující grafy jsou seřazeny od obecného mínění po jednotlivé až doplňující teze. Vazby schémat jsou velmi blízké, proto se zdají na první pohled výšečové 3D grafy (obrázek 1, obrázek 2, obrázek 3) velice podobné. Jejich odpovědi byly zvoleny volně pro neúplné přesvědčení respondentů. V prvních 4 obrázcích jsou vždy odpovědi všech 132 dotazovaných. Vyskytují se zde možnosti ano/spíše ano/spíše ne/ne. Lze si všimnout zelených třetin grafů, které dodávají procento cílových respondentů, které by se chtělo zapojit určitě a které asi také ano. Obrázek 3 znázorňuje vztahy jednotlivých projektů se zájmen studentů UP ve sloupcovém 3D grafu (obrázek 5), kde si lze všimnout díky procentuálnímu vyjádření, jakým způsobem by byli dotazovaní ochotni se podílet na vytváření myšlenek a systémů akcí jako Do práce na kole, Rekola nebo Ride2sCool. Zelená barva vyšší sloupce vystihuje míru zájmu studentů v rámci dobrovolnictví. Poslední 2 výšečové grafy (obrázek 6, obrázek 7) jsou doplňujícími, ukazují na účely, které by nalákali studenty do zvyšování popularity cyklistické dopravy v Olomouci v oblasti Rekol a průvodcovství dětí do škol.



Obrázek 1: Zobrazení celkového zájmu studentů UP o zapojení se do realizace projektů podporující cyklodopravu v Olomouci.

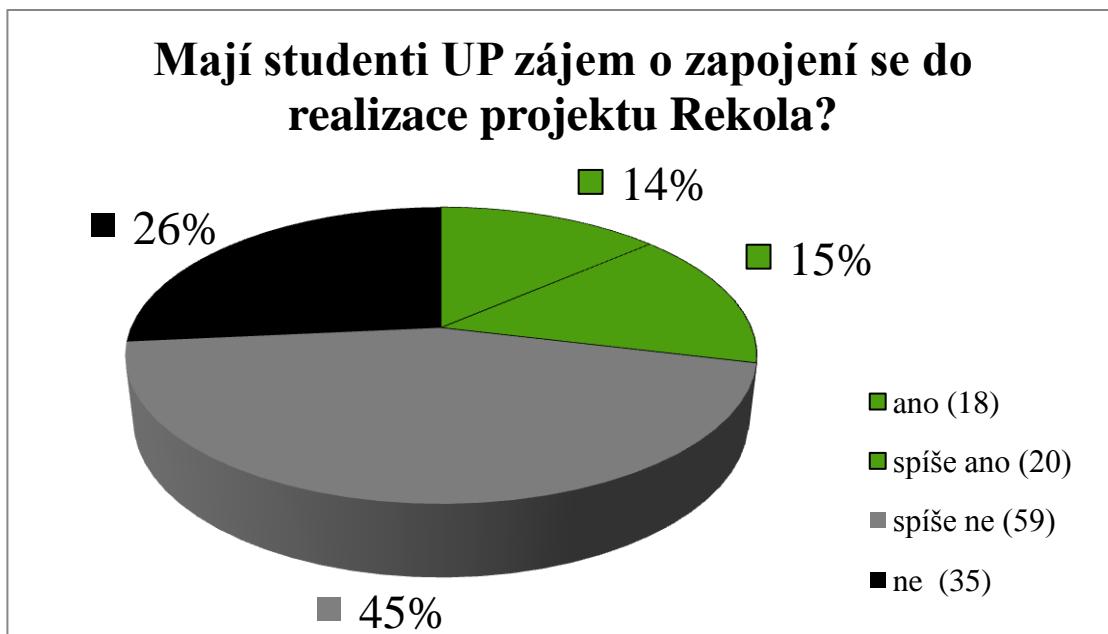
Výšeče grafu znázorňují průměr stejných odpovědí na otázky participace v jednotlivých projektech. Zelená část grafu (38%) ukazuje, kolik studentů by se chtělo jakkoli zapojit do realizace projektů, 45% volilo možnost odpovědi „spíše ne“, a pouhých 17% se

zapojit nechce do žádného z projektů. Konkrétní výsledky k jednotlivým projektům jsou popsány níže, viz obrázek 2, obrázek 3, obrázek 4.



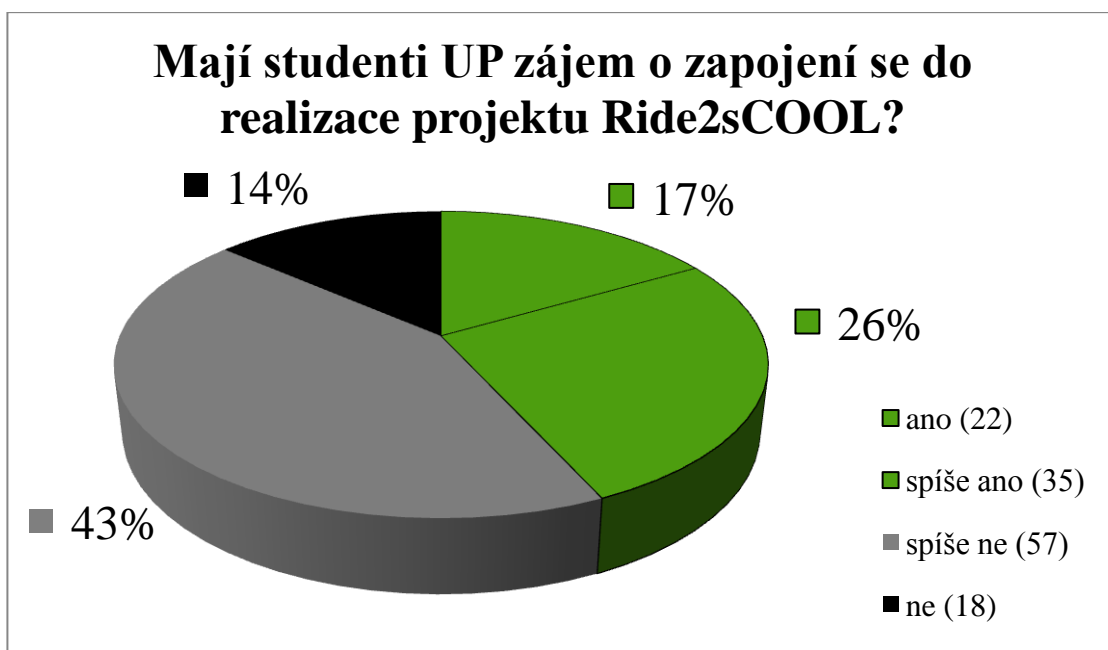
Obrázek 2: Zobrazení zájmu studentů UP o zapojení se do realizace kampaně Do práce na kole.

V tomto grafu odpovídají respondenti na otázku zájmu zapojení se do realizace kampaně Do práce na kole. 40% studentů UP (zelená část) volilo možnost „ano“ nebo „spíše ano“. Šedá třetina s 43% si vybrala odpověď „spíše ne“ a 17% (černá část), což je i průměr všech tří projektů, by se zapojit nechtělo vůbec. Pro pomoc při realizaci této kampaně se tedy nabízí 18 dotazovaných z celkového počtu 132.



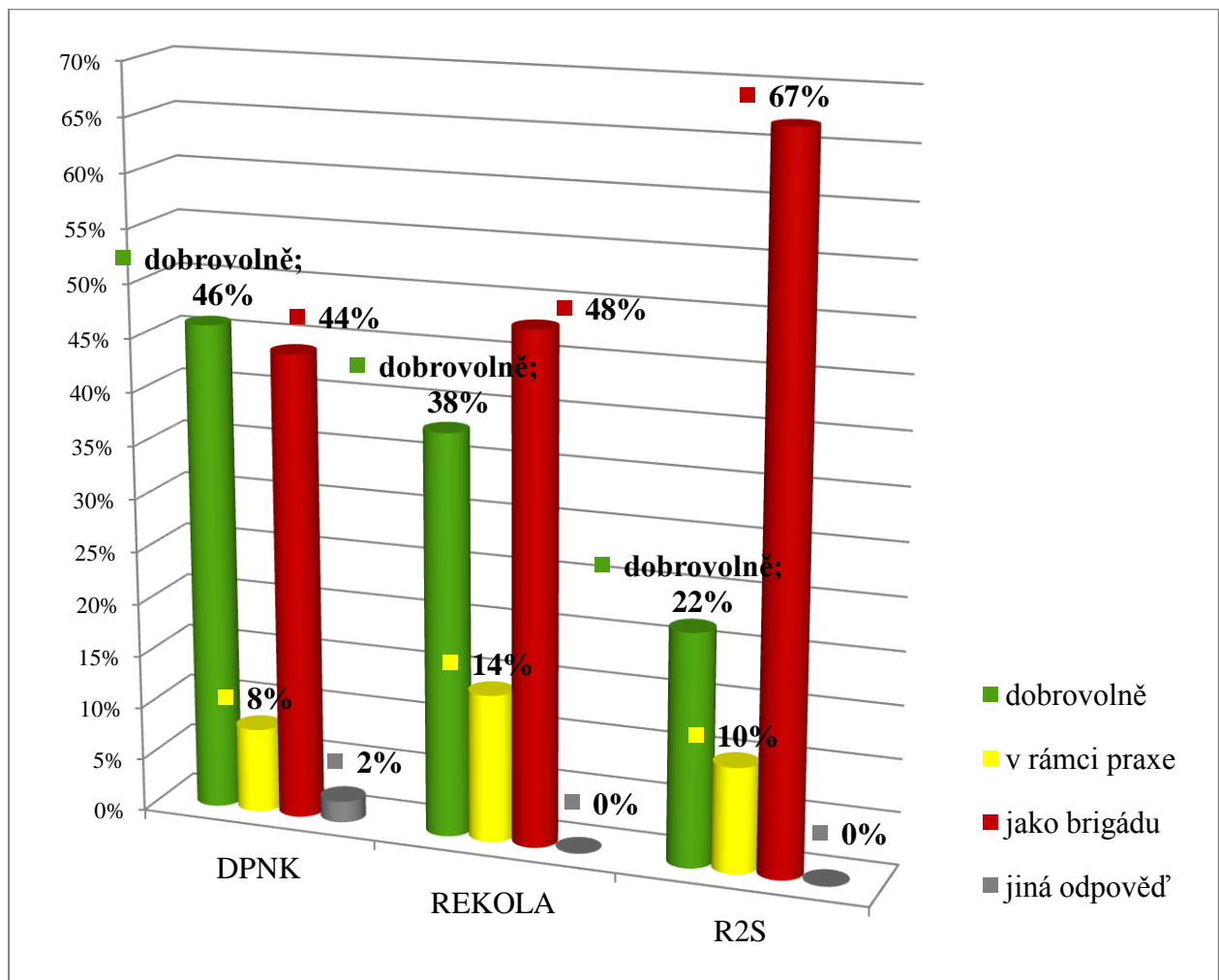
Obrázek 3: Zobrazení zájmu studentů UP o zapojení se do realizace, „servisování“ kol či PR marketingu projektu Rekola.

Přesto, že hlavní cílovou skupinou, která by měla růžová kola využívat, projektu Rekola jsou studenti, respondenty možná pomoc při realizaci tolik nezaujala. Poměrně velké procento (černá část) 26% neoslovila nabídka vůbec, šedých 45% respondentů volilo možnost odpovědi „spíše ne“ a zbylých zelených 29% grafu by eventuelně zájem mělo.



Obrázek 4: Zobrazení zájmu studentů UP o zapojení se do projektu Ride2sCool jako instruktor.

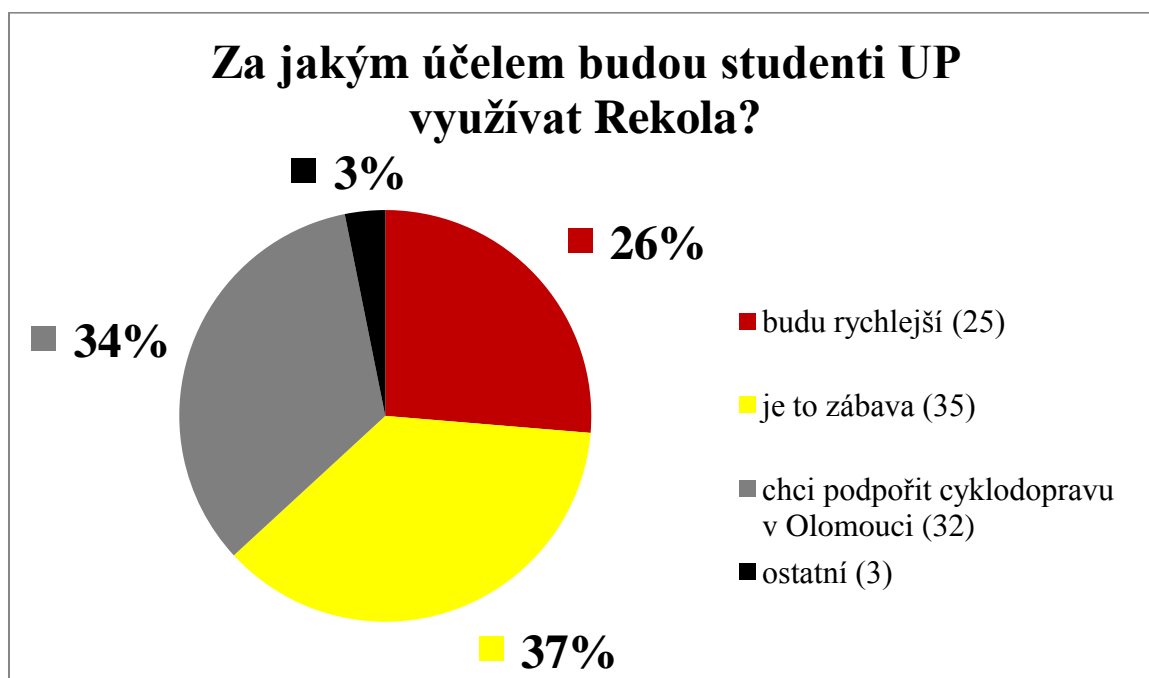
Zelená výše (43%) znázorňuje respondenty, jež volili odpověď „ano“ nebo „spíše ano“ na otázku participace na projektu Ride2sCool jako průvodce, který by svázel děti do základní školy. Šedá třetina (43%) odpověděla „spíše ne“ a možnost „ne“ zaškrtnulo pouze 14% dotazovaných. V tomto grafu lze vidět, že pomoc při realizaci projektu, tj. reálné ježdění s dětmi do školy, studenty vcelku zaujalo.



Obrázek 5: Zobrazení celkových výsledků způsobů angažovanosti studentů do projektů podporující cyklo dopravu v Olomouci.

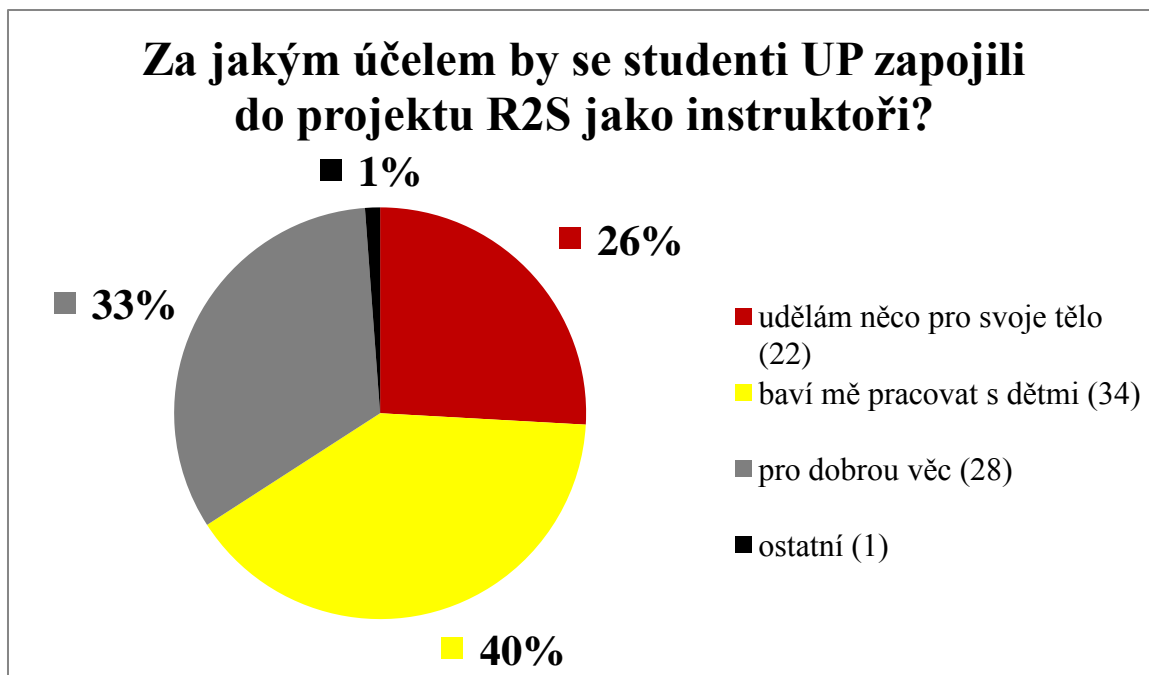
Na otázku za jakých podmínek by se studenti chtěli eventuálně zapojit do realizace projektů, odpovídali pouze ti, kteří v předchozích grafech zvolili možnost „ano“ nebo „spíše ano“. Průměrné procento respondentů, které je ve sloupcovém grafu obsaženo, je 38 z celkového počtu dotazovaných, tzn. 49 respondentů. K zapojení se do kampaně Do práce na kole (DPNK) se vyjádřilo 53 studentů, k projektu Rekola 38 studentů a k projektu Ride2sCool (R2S) se vyjádřilo 57 studentů.

Lze si všimnout, že nabízené odpovědi byly vyhovující, až na 1 dotazovaného respondentů volili mezi možnostmi realizovat se dobrovolně, nebo v rámci praxe případně zakomponované do jejich studia anebo za finanční odměnu formou brigády, studentského přivýdělku. V největší míře studenti volili možnost odpovědi, že by se do realizace projektů zapojili formou brigády, tj. pro finanční výdělek. Druhou nejčastější volenou odpovědí byla forma dobrovolnictví. Praxí v rámci fakulty by se nechalo motivovat pouze 11% odpovídajících. O pomoc při realizaci kampaně Do práce na kole by se studenti zajímali téměř srovnatelně jak pro finanční odměnu, tak zadarmo jako dobrovolníci. Pro projekt Reklola je diference mezi těmito odpověďmi 10%, větší část volí opět možnost brigády. Veliký rozdíl je ovšem znát u projektu Ride2sCool, kde z 67% volili odpovídající možnost participace formou brigády a způsob dobrovolnictví pouhých 22%.



Obrázek 6: Zobrazení účelnosti využívání sharingu rekol studenty UP.

Otázka, za jakým účelem by studenti využívali projektu Rekola, je pouze doplňková, a zjišťuje, proč se jim tento projekt líbí. 37% studentů by bikesharing kol v Olomouci využívalo pro zábavu, 34% z nich pro podporu cyklo dopravy v Olomouci a 26% pro rychlejší dopravu ve městě. 3% studentů volilo možnost jiné odpovědi, která nebyla ve výběru.



Obrázek 7: Zobrazení účelnosti zapojení se do projektu Ride2sCool jako instruktor studenty UP.

Druhá doplňující otázka se táže respondentů, proč by se chtěli realizovat v projektu Ride2sCool jako průvodci dětí na cestě do jejich škol. Největší část grafu (40%) zabírá odpověď „baví mě pracovat s dětmi“, 33% volilo možnost „pro dobrou věc“, což značí zájem o průvodcovství zejména pro užitečnost a osobní pocit. Dalších 26% by tuto výpomoc realizovalo kvůli své pohybové aktivitě a pouhé 1% za jiným účelem.

## 6 DISKUZE

V bloku diskuse bych se ráda věnovala kladům a záporům výsledků dotazníkového šetření. Pokusím se o systematické rozdělení práce do několika segmentů, které budu následně komparovat. Výsledkem diskuse bude snaha o nalezení širších souvislostí vztahu studentů Univerzity Palackého k cyklo dopravě v Olomouci.

Klady dotazníkového měření shledávám v celkovém zájmu studentů o cyklo dopravu v Olomouci. Výzkumnými otázkami lze dojít k tvrzení, že studenti vnímají cyklistickou dopravu v Olomouci jako přínos pro město, kde žijí a tráví většinu studentského života. Vztah studentů UP k cyklo dopravě je kladný, z 38% by se chtěli zapojit do realizací projektů podporující ježdění na kole ve městě. Shodu ve způsobu realizace do projektů v obrázku č. 5 shledávám u studentů motivující získání praxe. Výsledky vykazují jasný počet respondentů k jednotlivým projektům následovně: Do práce na kole (8 respondentů), Ride2Cool (10 respondentů), Rekola(14 respondentů). Použijeme-li aritmetický průměr, dostáváme se k číslu 11 dotazovaných, kteří by chtěli pracovat v projektech jako dobrovolníci výměnou za praxi na svých fakultách. Tato odpověď se shoduje ve všech třech projektech, ale jak lze porovnat s jinými možnostmi odpovědí, nejedná se o vysoké procento. Další shodu nalzáme v projektech Do práce na kole a Rekola, kde možnost angažovanosti dobrovolně a možnost formou brigády volili studenti podobně. Veliký rozdíl vnímáme u projektu Ride2sCool, kde dotazovaní volili zapojení se do projektů formou brigády v největší míře. Vysoká neúměrnost mezi dobrovolnictvím (22%) a brigádou (67%) značí, že studenti vnímají průvodcovství v projektu Ride2sCool spíše jako brigádu než jako dobrovolnou činnost.

Z výsledků výzkumu si lze všimnout, že studentům UP cyklo doprava v Olomouci není natolik lhostejná. Z 38% by se rádi do projektů podporující ježdění na kole ve městě zapojili. Zmíněné procento studentů je rozhodně pozitivní, pro další práci v této problematice lze oslovit studenty jako potenciální pomocníky. Podle národního cyklokoordinátora za ČR Jaroslava Martínka právě nyní prochází cyklo doprava změnou: „...rok 2014 – rok nula, teďka to chce změnu a teď je potřeba začít věci nazývat pravými jmény. Je potřeba říci, že jsme toho hodně prokaučovali a je potřeba dohnat Evropu...máme obrovský rezervy, viz Olomouc...“ (Martínek, 2014). Proto se rozvíjí stále více kampaní a projektů na téma zdravého dojíždění ve městech a omezení automobilové dopravy.



## 7 ZÁVĚR

Ke zvoleným výzkumným otázkám nás dovedl hlavní cíl práce, kterým je zjistit míru zaangažovanosti a zájmu studentů Univerzity Palackého o projekty podporující cyklodopravu v Olomouci ve smyslu jakým způsobem a za jakých podmínek.

Z výzkumu vyplývá, že studenti by z 38% měli zájem o participaci na projektech podporující aktivní dojíždění na kole v Olomouci. Nejmenší motivaci této skupiny výzkum odhalil v pomoci s realizací projektu Rekola. Dále se výsledky téměř shodovaly. Nejvíce studenty oslovila možnost zapojení se formou brigády, tj. za finanční odměnu, anebo v menší míře formou dobrovolnictví. Projekt Ride2sCool je v řadách zmíněných respondentů brán z 67% jako brigáda než jako dobrovolnická činnost (22%).

Lze tedy dospět k závěru, že je možné využít studenty UP na rozvoj, primárně podle zájmu, projektu Ride2sCool, ale i kampaně Do práce na kole a Rekola. Přínosem práce můžou být sami studenti, kteří se případně budou podílet na projektech. Za další přínos považují nalezení, že je potřeba více zviditelňovat cyklistické akce mezi studenty, protože tato skupina je jim otevřená. V neposlední řadě také zjištění, že studenti jsou ochotni se do podobných projektů angažovat dobrovolně pro vlastní přesvědčení.

## 8 SOUHRN

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit, zda studenti Univerzity Palackého v Olomouci mají zájem participovat na zvyšování popularity cyklo dopravy v Olomouci díky projektům, které ji podporují, a za jakých podmínek by se chtěli na těchto projektech podílet. Jaké procento by bylo ochotné angažovat se dobrovolně. Dílčími cíli práce bylo zjistit povědomí o stavu cyklo dopravy v řadách studentů, najít nejschůdnější způsob, jak studenty motivovat k zájmu o toto téma. Subjektům, organizujícím akce podporující jízdní kolo jako každodenní dopravní prostředek, navrhnout, jak by mohli vysokoškoláky motivovat k práci ve svém projektu.

Pro získání potřebných dat do výzkumu byla použita metoda online dotazníkového šetření pomocí formuláře Google. Výsledky dotazníkového šetření byly po analýze dat zaznamenány do jednoduchých schémat procentuálním vyjádřením. Z grafů vyplývá, že studenti by se do projektů chtěli jakkoli zapojit z 38%, 45% respondentů zvolilo možnost odpovědi „spíše ne“, zbylých 17% se projektů účastnit nechce. Provedený výzkum byl prvotní sondou do skupiny lidí, která by potenciálně mohla být oslovena účastí v těchto projektech.

Téma práce bylo zvoleno z důvodu, že sama jsem dobrovolnicí, realizující dva z uvedených projektů. Práci považuji za smysluplnou, doplňuje tak mé přesvědčení o akutnosti zvýšení popularity cyklo dopravy v Olomouci. Oslovuje a odhaluje potenciální dobrovolníky z řad studentů, kteří by se chtěli zapojit jako já. Díky práci a osobnímu zájmu o dané téma jsem hlouběji pochopila záměry cyklistické dopravy v Olomouci.

## 9 SUMMARY

The main aim of this bachelor thesis is to determine, whether the students of Palacky University in Olomouc are interested to participate in the increase of the popularity of cycling in Olomouc based on the projects that are supporting it and under what circumstances they would like to participate in these projects and find out what percentage would be willing to engage voluntarily. The main objectives to find out would be the awareness about the state of cycling among students, discover the most feasible method how to motivate the students to focus on this topic. To suggest to the entities organizing events that are promoting the bicycle as an everyday mean of transport, how they could motivate the university students to work in their project.

The method that was used to obtain the necessary data for the research was an online questionnaire survey via the Google forms. After analyzing the results of the survey, the data have been recorded in simple diagrams expressed in percentage. The graphs emerges, that 38 % of the students would like to get involved in this project in any possible way, 45 % of the respondents chose the answer the option "rather not" and the remaining 17 % do not want to participate in the project at all. The research was a first test probe into a group of people, who could potentially be addressed to participate in such a projects.

The reason why this topic was chosen is the fact, that I volunteer myself in realizing two of these projects. In my opinion, the work is considered to be meaningful; hence it is complementing my beliefs about the acuteness of increasing the popularity of cycling in Olomouc. It appeals and reveals the potential volunteers among the students that would like to get involved as I am. Due to the work and my personal interest in the topic, I identified myself with the intentions of cycling transport in Olomouc.

## 10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Auto\*mat. (2011). *Auto\*mat*. Získáno 12.2.2014, z do práce na kole: <http://www.auto-mat.cz/co-delame/do-prace-na-kole-2-2/>.
- Auto\*mat. (2014). *Podrobná pravidla soutěže*. Získáno 12.3.2014, z do práce na kole.net: <http://www.dopracenakole.net/podrobna-pravidla-souteze/>
- Belz, H. & Siegrist, M. (2001). *Klíčové kompetence a jejich rozvíjení*. Praha: Portál.
- Boháč, Š. (1.5.2006). *Cyklostezky a cyklotrasy - terminologie*. Získáno 23.4.2014, z cykloterminologie: [http://www.praha.eu/public/b4/38/11/1104048\\_140344\\_Cykloterminologie.pdf](http://www.praha.eu/public/b4/38/11/1104048_140344_Cykloterminologie.pdf).
- Cach, T. et al. (2013). *40 lekcí cyklodopravy pro odborníky*. Praha: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- Clarke, A. (2011). *Smart cycling*. Champaign: Human Kinetice.
- Česko jede. (2011). *Rubriky*. Získáno 23.4.2014, z [ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz): <http://www.ceskojede.cz/rubriky/kraje-cr/olomoucky/>, <http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/definice/>.
- Cox, P., Horton, D. & Rosen, P. (2007). *Cycling and society*. Surrey: Ashgate Publishing Limited.
- Česká kancelář programu Culture. (2011). *Dobrovolníci pro kulturu*. Praha: Česká kancelář programu Culture nákladem Institutu umění - Divadelního ústavu.
- Čegan, P. & Skeřil, M. (2003). *Cykloturistika pro všechno*. Mariánské hory: Montanex.
- Dobrovolnik.cz. (2014). *Jak pracovat s dobrovolníky*. Získáno 25.4.2014, z [dobrovolnik.cz](http://www.dobrovolnik.cz): <http://www.dobrovolnik.cz/dobrovolnictvi-nabidka-a-poptavka/jak-pracovat-s-dobrovolniky/>.
- Dytrych, Z. & Matějčík, Z. (1994). *Děti, rodina a stres*. Praha: Galén.
- Frömel, K. (2002). *Kompendium psaní a publikování v kinantropologii*. Olomouc: Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury.

- Geist, B. (2000). *Psychologický slovník*. Praha: Vodnář.
- Geist, B. (1992). *Sociologický slovník*. Praha: Victoria Publishing.
- Gerig, U. & Frischknecht, T. (2004). *Jezdíme na horském kole*. České Budějovice: Kopp.
- Graham, M. & Stebbins, R. A. (2004). *Volunteering as leisure/leisure as volunteering*. Cambridge: CABI Publishing.
- Hartl, P. (2004). *Stručný psychologický slovník*. Praha: Portál.
- Hodaň, B. & Dohnal, T. (2005). *Rekreologie*. Olomouc: Hanex.
- Hřebíčková, S. & Ondráček, J. (2007). *Cykloturistika*. Masarykova univerzita: Brno.
- Klub českých turistů. (2007). *Turistické značení KČT*. Získáno 23.4.2014, z klub českých turistů: <http://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct>.
- Landa, P. (2005). *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing.
- Landa, P., & Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada Publishing.
- Loučková, I. (1997). *Analýza dat 2*. Olomouc: Vydavatelství Univerzity Palackého.
- Martínek, J. (2014). Mobilita a dopravní výchova - Podporovat rozšíření komplexní dopravní výchovy na místní úrovni. *Nepopsaný list papíru*.
- Matoušek, O. (2003). *Slovník sociální práce*. Praha: Portál.
- Ministerstvo dopravy a centrum dopravního výzkumu. (22.5.2013). *Cyklostrategie*. Získáno: 13.3.2014, z cyklostrategie.cz: <http://cyklostrategie.cz/>.
- Mourek, D. & kol. (2011). *Cykloturistika, Současný stav perspektivy v České republice*. Praha: Czech Tourism.
- Mrkvička, J. (1971). *Člověk v akci: motivace lidského jednání*. Praha: Avicenum.
- Nakonečný, M. (2005). *Úvod do psychologie*. Praha: Academia.

- Connect o.s. (15.3.2014). *Olomouc*. Získáno 27.4.2014, z do práce na kol.net:  
<http://www.dopracenakole.net/olomouc/>.
- Ryšavý, D. (2002). *Metody a techniky sociálního výzkumu*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Slepička, P., Hošek, V. & Hátlová, B. (2006). *Psychologie sportu*. Praha: Karolinum.
- Sommer, J. (2003). *Dějiny sportu*. Olomouc: Fontána.
- Sozanská, O. & Tošner, J. (2002). *Dobrovolníci a metodika práce s nimi v organizacích*.  
Praha: Portál.
- Stebbins, R. A. & Graham, M. (2004). *Volunteering as leisure/leisure as volunteering*.  
Cambridge: CABI Publishing.
- Tosner, J. & Sozanská, O. (2002). *Dobrovolníci a metodika práce s nimi v organizacích*.  
Praha: Portál.
- Žáková, R. (30.1.2012). *cyklistická doprava*. Získáno 23.4.2014, z [cyklodoprava.cz](http://www.cyklodoprava.cz/):  
<http://www.cyklodoprava.cz/>.
- Žáková, R. (19.12.2008). *Ekonomické přínosy cyklistiky*. Získáno 27.4.2014, z [cyklodoprava.cz](http://www.cyklodoprava.cz/):  
<http://www.cyklodoprava.cz/finance/ekonomicke-prinosy-cyklistiky>.

## 11 PŘÍLOHY

### PŘÍLOHA 1

23.4.2014 Univerzita Palackého - Formulář Google

### POUZE PRO STUDENTY Univerzity Palackého

Dotazníkové šetření je anonymní, výsledky budou použity do výzkumu bakalářské práce, a pro účely zmíněným projektům. Všechny uvedené projekty jsou neziskové.

**\*Povinné pole**

1. 1. Studuj na UP \*

*Označte je n jednu elipsu.*

ano

2. 2. Studuj na fakultě \*

*Označte je n jednu elipsu.*

FTK

LF

FF

FZV

P EDF

P PRAVF

P ŘF

CTF

3. 3. Jsem \*

*Označte je n jednu elipsu.*

žena

muž

4. 4. Je mi \*

*Označte je n jednu elipsu.*

20-22 let

23-25 let

26 a více

5. 5. Vlastním kolo \*

*Označte je n jednu elipsu.*

ano

ne

<https://docs.google.com/forms/d/1K-RM1Q-01B86jYm0R-HSnaq-PSIGle-GKc-RhYv8HQ/edit> 15

6. 6. Používám kolo v Olomouci \*

*Označte je n jednu elipsu.*

- ano  
 ne

7. 7. Jaký způsob dopravy v Olomouci nejvíce využívám? \*

*Označte je n jednu elipsu.*

- kolo  
 DPMO  
 chůze  
 auto  
 Jiné: \_\_\_\_\_

## Kampaň DO PRÁCE NA KOLE

---

Je soutěž mezi olomouckými firmami včetnosti a výkonnosti dojíždění do zaměstnání na kole v měsíci květnu.

8. 8. Mám povědomí o této kampani \*

*Označte je n jednu elipsu.*

- ano  
 spíše ano  
 spíše ne  
 ne

9. 9. Rád(a) bych se zapojil(a) do příprav kampaně a jejího doprovodného programu \*

*Označte je n jednu elipsu.*

- ano  
 spíše ano  
 spíše ne  
 ne

10. 10. Pokud ano/spíše ano, za jakých podmínek?

*Označte je n jednu elipsu.*

- dobrovolně  
 v rámci praxe  
 jako brigádu  
 Jiné: \_\_\_\_\_



## Projekt REKOLA

---

Je veřejné a neomezené sdílení různých kol bez starostí v Olomouci, pomocí mobilní aplikace či SMS zprávy. Ta ti prozradí kód číselného zámku kola, které chceš využít k transportu. Poté kolo zamkneš a zpět do aplikace/SMS vložíš jeho aktuální polohu..

11. 11. Budu je využívat \*

*Označte je n jednu elipsu.*

- ano  
 spíše ano  
 spíše ne  
 ne

12. 12. Pokud ano/spíše ano, proč?

*Za škrtněte všechny platné možnosti.*

- budu rychlejší  
 je to zábava  
 chci podpořit cyklo dopravu v Olomouci  
 Jiné: \_\_\_\_\_

13. 13. Pokud ano/spíše ano, za kolik Kč na měsíc?

...../1 měsíc

\_\_\_\_\_

14. 14. Pokud ne/spíše ne, proč?

*Za škrtněte všechny platné možnosti.*

- jezdím DPMO  
 chodím pěšky  
 mám vlastní kolo  
 cyklo doprava mě nezajímá  
 Jiné: \_\_\_\_\_

15. 15. Rád(a) bych se zapojil(a) do realizace projektu, servisování kol nebo PR marketingu \*

*Označte je n jednu elipsu.*

- ano  
 spíše ano  
 spíše ne  
 ne

16. 16. Pokud ano/spíše ano, za jakých podmínek?

*Označte je n jednu elipsu.*

- dobrovolně
- v rámci praxe
- jako brigádu
- Jiné: \_\_\_\_\_

## Projekt Ride2sCOOL (ride to school)

Funguje na principu školních autobusů v USA, u nás tedy dojíždění do školy na kole. Školní instruktoři vyzvednou děti ZŠ na cestě z okraje města směrem k jejich ZŠ přímo před jejich domem a s jedním průvodcem vepředu, s jedním vozem dovezou děti ve „máčku“ bezpečně do školy a po vyučování zpět domů.

17. 17. Bez ohledu na to, jestli mám/nemám kolo bych se rád/a zapojil/a do projektu jako instruktor \*

*Označte je n jednu elipsu.*

- ano
- spíše ano
- spíše ne
- ne

18. 18. Pokud ano/spíše ano, proč?

*Za škrtněte všechny platné možnosti.*

- udělám něco pro svoje tělo
- baví mě pracovat s dětmi
- pro dobrou věc
- Jiné: \_\_\_\_\_

19. 19. Pokud ano/spíše ano, za jakých podmínek?

*Označte je n jednu elipsu.*

- dobrovolně
- v rámci praxe
- jako brigádu
- Jiné: \_\_\_\_\_

23.4.2014

Unifed form - Formulář Google

20. 20. Pokud ne/spíše ne, proč?

*Za škrtněte všechny platné možnosti.*

cyklo doprava mě nezajímá

nechci ráno vstávat

veliká zodpovědnost za děti

Jiné: \_\_\_\_\_

---

Pokud tě některý z projektů zaujal,

MRKNI NA <http://www.dopravenakole.net/> NEBO NA <http://www.rekola.cz/>

A NEBO NAPIŠ NÁM [denisa.mavemova@gmail.com](mailto:denisa.mavemova@gmail.com) , [connect.olomouc@gmail.com](mailto:connect.olomouc@gmail.com)

---

Použití: [Pomocník](#)

