

Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

REFLEXE INTERVENCE V PODPOŘE AKTIVNÍ MOBILITY U DĚTÍ MLADŠÍHO
ŠKOLNÍHO VĚKU V RÁMCI PROJEKTU RIDE2SCOOL
Bakalářská práce

Autor: Alžběta Halušková, rekreologie
Vedoucí práce: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.
Olomouc 2018

Jméno a příjmení autora: Alžběta Halušková

Název závěrečné písemné práce: Reflexe intervence v podpoře aktivní mobility u dětí mladšího školního věku v rámci projektu Ride2sCool

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

Rok obhajoby: 2018

Abstrakt:

Aktivní transport do školy dětí mladšího školního věku je jeden z nejsnadnějších způsobů, kterým lze podpořit denní doporučené množství pohybové aktivity dětí a udržitelnou dopravu ve městě. Projekt Ride2sCool vznikl z důvodu podpory aktivního transportu dětí do školy skrze cyklistiku. Bakalářská práce zkoumá dvouleté zkušenosti nabitě v realizačním teamu projektu. Během této doby byly nasbírané zpětné vazby instruktorů Ride2sCool, které byly následně doplněny skupinovou diskuzí instruktorů o projektu. Do focus group se zapojilo 8 instruktorů a pravidelně získávané zpětné vazby a předchozí výzkumy byly doplněné o věcné názory, myšlenky, emoce a návrhy instruktorů týkající se minulosti, přítomnosti a budoucnosti projektu.

Klíčová slova: pohybová aktivita, aktivní transport, Ride2sCool, cyklistická doprava, cyklistika, doprava dětí do škol

Souhlasím s půjčováním závěrečné písemné práce v rámci knihovnických služeb.

Author's first name and surname: Alžběta Halušková

Title of the bachelor's thesis: Reflection on intervention to support of young school-age children active mobility within the project Ride2sCool

Department: Department of Recreation and Leisure Studies

Supervisor: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

The year of the presentation: 2018

Abstract:

Active commuting to school by young school-age children is one of the easiest ways to support the daily recommended amount of physical activity and the sustainable urban transport. The Ride2sCool project was created to support active transport of children to school by bike. The study explores two years of experience in project implementation team. During that time feedback was collected from Ride2sCool instructors followed by instructors' focus group. The focus group included 8 instructors. Regular feedback and previous studies were complemented by instructors' factual views, thoughts, emotions and related to the past, present and future of the project.

Keywords: physical activity, active transport, Ride2sCool, cycling, commuting to school

I agree with lending the thesis within the library services.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně s odbornou pomocí Mgr. Luďka Šebka, Ph.D., uvedla jsem všechny použité literární a odborné zdroje a řídila se zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne:

Děkuji drahému vedoucímu práce a respektovanému kolegovi Mgr. Luděkovi Šebkovi za konzultaci a za specifikování struktury při vytváření bakalářské práce. Děkuji účastníkům a instruktorům Ride2sCool za podporu a nadšení. Děkuji svým rodičům za pomoc s korekturou. Děkuji svému milému příteli za trpělivost a starostlivost v průběhu psaní práce.

OBSAH

1	ÚVOD.....	9
2	TEORETICKÁ VÝCHODISKA.....	10
2.1	Mladší školní věk.....	10
2.1.1	Psychický a kognitivní vývoj.....	10
2.1.2	Tělesný a motorický vývoj.....	11
2.1.3	Socializace.....	12
2.1.4	Školní zralost.....	12
2.2	Pohybová aktivita.....	13
2.2.1	Pohybová aktivita dětí mladšího školního věku.....	14
2.2.2	Pohybová doporučení pro děti mladšího školního věku.....	14
2.2.3	Zdravotní vliv pravidelné pohybové aktivity na děti.....	16
2.2.4	Faktory ovlivňující míru pohybové aktivity.....	17
2.3	Aktivní transport.....	19
2.3.1	Dojíždění dětí na kole do školy.....	20
2.3.2	Přínosy aktivního transportu.....	23
2.3.3	Trvale udržitelná doprava ve městech.....	25
2.3.4	Dobrovolnictví.....	28
2.3.5	Projekty zabývající se aktivním transportem.....	29
2.3.6	Ride2sCool.....	30
3	CÍL PRÁCE.....	37
3.1	Cíl výzkumu.....	37
4	METODIKA.....	38
4.1	Zpětné vazby.....	38
4.1.1	Složení skupiny respondentů.....	40
4.1.2	Sběr dat.....	39
4.2	Výzkumné otázky.....	39
4.2	Focus group.....	40

4.2.1	Složení skupiny respondentů	40
4.2.2	Sběr dat	41
4.2.3	Zpracování dat	41
5	VÝSLEDKY	44
5.1	1. Okruh – Dosavadní výsledek projektu Ride2sCool	44
5.1.1	Volná diskuze k tématu	44
5.1.2	Dílčí otázky výzkumníka	44
5.2	2. Okruh – Budoucnost projektu	47
5.2.1	Volná diskuze k tématu	47
5.2.2	Dílčí otázky výzkumníka	48
5.3	3. Okruh – Pohybová aktivita	50
5.3.1	Volná diskuze k tématu	50
5.3.2	Dílčí otázky výzkumníka	50
6	DISKUZE	52
7	ZÁVĚRY	54
8	SOUHRN	55
9	SUMMARY	56
10	REFERENČNÍ SEZNAM	57
11	PŘÍLOHY	64
11.1	Výsledky zpětných vazeb	64
11.1.1	Výsledky zpětné vazby 2016	64
11.1.2	Výsledky zpětné vazby 2017	67
11.2	Výsledky focus group	70
11.2.1	Výsledky 1. Okruhu otázek focus group	70
11.2.2	Výsledky 2. Okruhu otázek focus group	72
11.2.3	Výsledky 3. Okruhu otázek focus group	74

1 ÚVOD

Pohybová aktivita hraje v životě člověka klíčovou roli. Jak už z hlediska celkového zdraví, tak z hlediska psychiky a motorických dovedností. U dětí mladšího školního věku plní pravidelná pohybová aktivita navíc možnost rovnoměrného růstu těla a správných návyků do budoucna.

Vykonávání pravidelné pohybové aktivity u dětí je ovlivněno mnoha faktory a vlivy. Ať už jde o ovlivnění rodinou nebo přáteli, životním prostředím, nebo socioekonomickými podmínkami. Bohužel, většina dětí neplní doporučené množství denní pohybové aktivity. Jedna z efektivních a finančně nenáročných možností pohybu pro děti je cesta do školy, jak už pěšky, tak na kole. Propagace pěší a cyklistické dopravy dětí do školy souvisí s rozvojem celkové městské politiky – lepší pochopení aktivního transportu je rozhodující pro rozvoj vhodných zásahů v oblasti plánování veřejného zdraví (Mitra, 2013). Aktivní transport dětí do školy může ovlivnit i celkovou udržitelnost městské dopravy, která začíná být v posledních letech velice důležitá.

V dnešním světě existuje čím dál tím víc projektů zabývajících se aktivním transportem lidí do práce a školy. Příklad takového projektu je projekt Ride2sCool.

Ride2sCool je český projekt založený na podporu cyklistické dopravy dětí do školy. Děti mají možnost využít asistované jízdy na kole v doprovodu studentů (průvodců) Univerzity Palackého v Olomouci. Po dobu dvou let jsme sbírali data ve formě zpětných vazeb průvodců, které jsme využili při psaní bakalářské práce. Data jsme následně doplnili o informace ze skupinové diskuze (focus group) s průvodci, kteří byli tázáni na úhlavní otázky týkající se jejich motivace, fungování a celkový vztah a názor na projekt.

2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

2.1 Mladší školní věk

„Jak už naznačuje název, významným mezníkem tohoto období je nástup do školy.“ (Benešová, 2013, 19).

Podle Příhody (1977) je období mladšího školního věku charakterizováno šestým až jedenáctým rokem dětského vývoje. Děti v této době podléhají důležitým změnám a vývoji – tělesným, percepčně motorickém, intelektuálním a citově sociálním. Mladší školní věk je dětské období, na který je projekt Ride2sCool primárně zaměřený. Děti jsou už schopné do školy jezdit na kole, ale jsou stále moc mladé na to, aby jezdily samy. Proto bych chtěla období mladšího školního věku v první kapitole stručně popsat.

Vágnerová (2000) rozděluje školní věk na:

1. Ranný školní věk (začíná nástupem do školy a končí 8.–9. rokem)
2. Střední školní věk (začíná 8.–9. rokem a končí 11.–12. rokem)
3. Starší školní věk (začíná 11.–12. rokem, končí 15. rokem)

2.1.1 Psychický a kognitivní vývoj

Kvůli nástupu do vzdělávacího procesu se u dítěte soustavně zlepšuje psychická činnost. Benešová (2013) tvrdí, že k rozvoji dítěte napomáhá učení. Dítě se učí myslet, zlepšuje se mu paměť (Říčan, 1989). „Osvojuje si různé strategie, získává schopnost volit určitý způsob řešení problému. Především se jedná o učení formou pokus – omyl. Dítě přijde na řešení náhodou.“ (Benešová, 2013, 20).

Skutečně se ukázalo, že nejhůře se učily děti, kterým se dostalo jen slovního výkladu učiva (jak je to běžné ve škole), lépe se učily děti, které viděli vyložené vztahy konkrétně znázorněny na obrázcích, ale nejlépe ty děti, které kromě výkladu a ilustrací měli k dispozici ještě materiál, s nímž mohly aktivně samy experimentovat (Langmajer & Krejčíková, 2006, 118).

Kromě učení metodou pokus – omyl se dítě velkou mírou logickým odvozením a napodobováním (Vágnerová, 2000). Děti umí seskupovat podobné předměty do kategorií, uspořádat věci podle velikosti nebo počtu, a prvňáčci se naučí sčítat a odčítat

v duchu (Kassin, 2007). Naopak učení nápodobou znamená, že dítě napodobuje řešení, které vidělo u jiných dětí nebo dospělých (Zacharová, 2012). „Zpočátku je dítě plně závislé na autoritě dospělého, postupně se začíná, co je správné a co ne, rozhodovat samo.“ (Zacharová, 2012, 50).

U žáků mladšího školního věku se postupně zlepšuje schopnost soustředění, rozsah a přenášení pozornosti. „Školáka stále více zajímá reálný svět (jak co funguje, jak to na světě chodí). Školák již není závislý na svých fantaziích a přáních.“ (Zacharová, 2012, 49). Proto Říčan (1989) nazývá děti v tomto věku „střízliví realisti“. Dítě vylepšuje svoji schopnost vnímání. Nevnímá už jen hotové celky, ale začíná vnímat i detaily. Dítě si touží všechno vyzkoušet, objevit a zažít. Dítě se učí schopnost chápat čas, a učí se rozlišovat délku dění. „Školák opouští od egocentrismu a jeho poznávání se stává objektivnějším a přesnějším...“ (Filová, 2010, 30).

2.1.2 Tělesný a motorický vývoj

Co se týče tělesného vývoje, děti mohou vyrůst za rok o 5–6 cm a přibývají 2,3 až 2,9 kg ročně (Příhoda, 1977). Růst těla je zrychlený a zpomaluje se až kolem 8. roku života. Dětem začíná růst více svalstva, zatímco kostra bývá ještě měkká a plastická, proto je potřeba dávat pozor na deformace – například na nesprávné držení těla nebo na jednostrannou zátěž.

Příhoda (1977) dále zmiňuje, že funkce nervové soustavy je závislá na vývoji motoriky. „V odborné literatuře je termín mladší školní věk často spojován s termínem: ‘stádium motorické učenlivosti‘“ (Miklová, 2011, 13), proto by se mělo dítě učit různým druhům sportu. Hrubá motorika se v tomto věku výrazně zlepšuje. „Pohyby jsou rychlejší, svalová síla větší a nápadná je též zlepšená koordinace pohybů celého těla.“ (Zacharová, 2012, 48). „Pohyby vykonávané velkými svaly jsou již obratné: děti krásně skáčou přes švihadlo, jezdí na kole, stále prudčeji a dovedněji házejí míčem a sněhovými koulemi...“ (Říčan, 1989, 58). Děti ještě neumí dobře hospodařit se silami, protože se velice snadno vyčerpají. Dokáží ale velmi snadno nabrat nové síly (Říčan, 1989).

2.1.3 Socializace

Při nástupu dítěte do školy dítě nabývá mnoho sociálních zkušeností, a ve svých schopnostech socializace se rychle zlepšuje. Zacharová (2012) tvrdí, že kromě rodiny a kamarádů začínají na děti mít stále větší vliv učitelé, vychovatelé a instruktoři. Díky nim si dítě vytváří hodnoty a schopnosti, o které se bude v jeho dalším vývoji opírat. „První učitel je takřka bez výjimky milován. Děti k němu (obvyčně k ní) vzhlížejí jako k autoritě, která převyšuje i autoritu rodičů: vždyť rozhoduje o tom novém světě, do něhož dítě vstoupilo, a který je tolik zaměstnává.“ (Říčan, 1989, 165). Říčan (1989) dále ve své knize Cesta životem píše, že o postavení v kolektivu rozhoduje (zvláště u chlapců) jejich tělesná síla a obratnost. „Malí, slabí, neobratní se dostávají do nevýhodné situace outsiderů, a to se projeví i na jejich povahovém vývoji – ještě více než v předškolním věku.“ (Říčan, 1989, 158).

2.1.4 Školní zralost

Již jsem zmínila fakt, že důležitým mezníkem počátku období mladšího školního věku dítěte je vstup do základní školy. Předpoklad, který dítě musí splňovat pro nástup na první stupeň, je školní zralost. „Obecně lze říci, že se jedná o schopnost dítěte zúčastnit se bez větších problémů školního vyučování.“ (Miklová, 2011, 14). Dítě musí být tedy na školní docházku připravené jak po somatické, tak po psychické a sociální stránce.

Co se týče tělesné zralosti, tu posuzuje pediatr. Mezi další znaky, podle kterých se zjišťuje školní zralost u dítěte, je správně vyvinutý zrak, sluch a řeč. Na úrovni řeči je závislé začlenění dítěte do kolektivu. Jestliže dítě špatně mluví, bývá při komunikaci ve stresu, tudíž se komunikaci brání. Důsledkem toho může být dítě sociálně izolované, a neúspěšné ve škole (Vágnerová, 2000). Dítě by mělo ovládat svoji pozornost – zralý žák by měl udržet pozornost 10 minut. Při zrání nervové soustavy se vědomá pozornost zlepšuje. Schopnost pozornosti je potom jedna z nejdůležitějších dovedností, které dítě ve škole potřebuje.

Posuzování školní zralosti dětí není vždy jednoduché. V praxi splňuje všechny znaky školní zralosti jen hrstka dětí, a zbytek dětí se vyvine až v průběhu prvního školního roku (samozřejmě za pomoci učitelů a rodičů). Proto je hlavně na rodičích, aby posoudili, jestli bude jejich dítě schopné jít do první třídy, či nikoliv.

2.2 Pohybová aktivita

Pohybová aktivita je téma, které prochází celou bakalářskou prací. Na začátek bychom rádi, pro porovnání, pojem pohybová aktivita vysvětlili několika definicemi. První definice zní: „Druh nebo druhy pohybu člověka, které jsou výsledkem svalové práce provázané zvýšením energetického výdeje, charakterizované svébytnými vnitřními determinantami a vnější podobou.“ (Hendl et al., 2011, 16). Druhá definice říká, že: „Pohybová aktivita je v podstatě definována jako jakýkoliv tělesný pohyb provedený kosterními svaly, jehož výsledkem je výdej kalorií.“ (Caspersen, 1989, 424). Třetí definice napsána v brožuře EU Physical Activity Guidelines (2008, 3) charakterizuje pohybovou aktivitu jako: „Jakýkoliv tělesný pohyb spojený se svalovou kontrakcí, která zvyšuje výdej energie nad klidovou úroveň.“

Podle již zmíněné EU Physical Activity Guidelines (2008) je pohybová aktivita úzce spojená se zdravím a kvalitou života. Podle internetového portálu Město s dobrou adresou (2018) má nedostatečná pohybová aktivita na svědomí 2442 úmrtí v České Republice ročně. Pravidelná pohybová aktivita zamezuje vzniku a rozvoji mnoha nemocí, například kardiovaskulární onemocnění, diabetu, metabolickému syndromu (Semán & Stejskal, 2014) nebo některých forem rakoviny. Co se týče psychologického hlediska, pravidelná pohybová aktivita snižuje úroveň stresu (a vylepšuje kvalitu spánku s tím spojenou), zvyšuje sebehodnocení, sebeúctu, elán a optimismus. Pohybová aktivita má přímý vliv i na kognitivní funkce (Vařeková & Daňová, 2014). „Aktivní způsob života kromě toho poskytuje mnohé další sociální a psychologické přínosy, navíc existuje přímá spojitost mezi pohybovou aktivitou a průměrnou délkou života, proto pohybově aktivní lidé obvykle žijí déle než neaktivní.“ (EU Physical Activity Guidelines, 2008, 3).

Mužík, Dobrý a Süß (2008) dělí pohybovou aktivitu podle druhu do dvou kategorií:

1. Nestrukturovaná pohybová aktivita – denně prováděná pohybová aktivita ve volném čase, v zaměstnání nebo ve škole. Zahrnuje plnění úkolů denního režimu (pohyb po domácnosti, zahradě, atd.), lokomoci, manipulaci, hru. Pohybová aktivita nevyžaduje zvláštní prostor nebo zařízení.
2. Strukturovaná pohybová aktivita – pohybová aktivita slouží primárně k účelnému udržení nebo zlepšení tělesné zdatnosti v konkrétní sportovní aktivitě. Pohybová aktivita může být buď organizovaná, nebo neorganizovaná.

2.2.1 Pohybová aktivita dětí mladšího školního věku

Děti a mladí lidé se účastní různých druhů pohybových aktivit, například hraní her a provozování rozličných sportů. Jejich každodenní návyky se však změnilы vlivem nových schémat trávení volného času (TV, internet, videohry) a tato změna se časově shoduje s nárůstem dětské nadváhy a obezity. Z toho vyplývá značné znepokojení, zda nebyla pohybová aktivita u dětí a mladých lidí posledních let nahrazena sedavějšími činnostmi (EU Physical Activity Guidelines, 2008, 4).

Podle Sigmundové, Sigmundy a Šnoblové (2010) by děti neměly nepřetržitě sledovat televizi či monitor počítače déle než 90 minut denně. Studie od Hamříka, Kalmana, Bobákové a Sigmunda (2012) uvádí, že u televize nebo DVD tráví více než 2 hodiny denně nadpoloviční většina dětí ve všech věkových kategoriích. Děti jsou vystaveny sedavému chování ale nejen skrze jejich volný čas, ale bohužel, děti stráví spoustu času sezením i ve školách. Miklová (2011) tvrdí, že denní pohybová aktivita je školou velmi tlumena. Obecně by mělo platit pravidlo, že jak dlouhou dobu tráví dítě ve škole v sedě, tak stejně dlouhou dobu by mělo trávit dítě v pohybu (Dylevský et al., 1997).

2.2.2 Pohybová doporučení pro děti mladšího školního věku

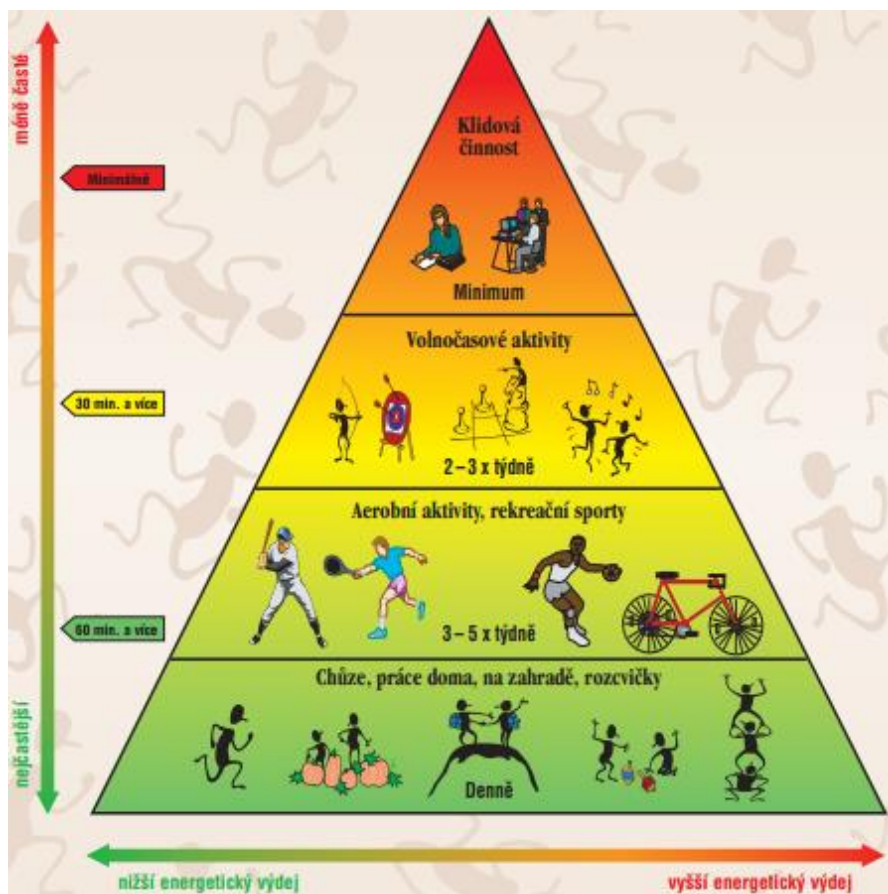
Existuje několik pohybových doporučení, které se liší v detailech, ale v té nejdůležitější věci zůstávají shodné. Podle Kuchařové (2010) by děti mladšího školního věku kvůli své fyziologii měly vykonávat nejméně 60 minut pohybové aktivity denně. Činnost může být rozdělena i do několika intervalů, které trvají několik sekund nebo minut, a jsou přerušovány odpočinkovými intervaly. Během pohybové aktivity by dítě mělo podstupovat jak mírné intenzitě zatížení (např. rychlá chůze), tak vyšší intenzitě zatížení (např. jízda na kole). Podobné doporučení vydala i EU Physical Activity Guidelines (2008, 8), která zveřejnila pokyn:

V souladu s dokumenty s pokyny Světové zdravotnické organizace doporučuje Evropská unie a její členské státy minimální denní dávku 60 minut pohybové aktivity střední intenzity u dětí a mladých lidí a minimální denní dávku 30 minut pohybové aktivity střední intenzity u dospělých včetně starších občanů.

Další doporučení studie od Sigmundové et al. (2010) uvádí, že děti předškolního věku by měly vykonávat aktivitu alespoň střední intenzity po dobu nejméně 90 minut denně. Přitom by se měla pohybová aktivita rozložit do kratších, alespoň 10minutových úseků s cílem souhrnné realizace nejméně 90 minut pohybové aktivity alespoň střední intenzity za den.

Doporučené množství pohybové aktivity se týká i kroků, které za den dítě ujde. Sigmundová et al. (2010) uvádí, že děvčata ve věku 6–12 let by měla za den ujít průměrně 12 000 kroků, zatímco chlapci stejného věku 14 000 kroků denně. Krokové doporučení u dětí mladšího školního věku je o něco větší než doporučené množství kroků pro dospělé (pro dospělé se doporučuje denně ujít nejméně 10 000 kroků).

Pro dítě je důležité, aby se věnovalo co největšímu možnému spektru různorodých pohybových aktivit vhodných pro jeho věk, protože se tím nejefektivněji rozvíjí jeho motorické schopnosti. Děti jsou vedeny k vnímání intenzity pohybové aktivity prostřednictvím Pyramidy pohybových aktivit. Masurier et al. (2010) prezentuje pyramidu pohybových aktivit jako trojúhelníkové schéma, které obsahuje 4 až 5 pater (někteří autoři si jedno patro přidávají, znamená to ale totéž), která jsou zaplněna typy pohybových aktivit o různé intenzitě, kterou by mělo dítě vykonávat v odlišném množství. Ve spodním patře jsou aktivity, které by mělo dítě vykonávat co nejčastěji, a na vrcholu pyramidy jsou aktivity, které stačí vykonávat jen ojedinele. V prvním (spodním) patře pyramidy jsou každodenní aktivity, jako je procházka se psem, hraní si s přáteli, domácí práce, chození do školy. Ve druhém patře jsou aktivity, které by mělo dítě vykonávat už méně často, a to 3–5krát týdně. Patří mezi ně například hraní si na hřišti, jízda na koloběžce nebo na kole, hry s míčem. Ve třetím patře jsou aktivity, které by dítě mělo dělat 2krát až 3krát týdně – například trénování dovedností a síly, vytrvalosti, rychlosti, pružnosti a obratnosti. V posledním nejvyšším patře je skupina aktivit s vysokou intenzitou, které by mělo dítě vykonávat jen občas (1–2krát týdně), například sportovní utkání nebo zápasy, dlouhé výlety na kole nebo dlouhé horské túry.



Obrázek 1 Pohybová pyramida (Paroulková, 2014)

2.2.3 Zdravotní vliv pravidelné pohybové aktivity na děti

Pravidelný pohyb je důležitý pro všechny věkové kategorie populace. Pro děti samotné má ale pohyb zásadní vliv, co se týče zasazení kvalitních základů do dalších let jeho vývoje.

U dětí mladšího školního věku pohybová aktivita napomáhá zvyšovat kvalitu kostní tkáně, což je velice důležité. Podle Stejskala (2004) lidé, kteří v mládí intenzivně sportovali, mají vytvořeno více kostní hmoty a osteoporóza jim hrozí v menší míře než lidem s celoživotním nedostatkem pohybu. Jeden z dalších důležitých benefitů, které dětem přináší pravidelná pohybová aktivita, je nižší hromadění celkového tuku (Máček & Máčková, 2013). „Nadváha a obezita v dětství predikuje nadváhu a obezitu v dospělosti. Není tedy pravdou, že děti z toho vyrostou.“ (Matoulek, Svačina, & Lajka, 2014, 9). Hamřík, Sigmundová, Pavelka, Kalman a Sigmund (2017) dokonce zmiňují, že 80 % všech obézních dospívajících zůstane obézními i po překročení dospělosti. V České

Republice rapidně narůstá podíl obézních dětí, podle serveru Město s dobrou adresou (2018) a má každý pátý chlapec v České Republice vyšší než normální váhu.

Stackeová (2009) Tvrdí, že k těm nejdůležitějším benefitům pravidelné pohybové aktivity patří zejména vyšší svalová a kardiovaskulární zdatnost. Stejně tak jako u dospělých, pravidelná pohybová aktivita u dětí snižuje krevní tlak a zlepšuje prokrvení ve všech částech těla. Díky zvýšené tvorbě endorfinu pohybová aktivita přispívá k pocitu dobré nálady a spokojenosti (Sigmundová et al., 2010). Pravidelná pohybová aktivita je velice důležitou složkou každého dítěte, kterou by měl brát každý rodič zodpovědně.

2.2.4 Faktory ovlivňující míru pohybové aktivity

Míra pohybové aktivity u dětí mladšího školního věku je závislá na mnoha okolnostech, a to hlavně z toho důvodu, že dítě si samo od sebe neuvědomí, že by se mělo přes den pravidelně hýbat. Ať už jde o jeho povahu, motivaci, o vliv jeho rodiny nebo prostředí, míru pohybové aktivity u jednotlivých dětí vždy ovlivňuje více okolností.

2.2.4.1 Psychologické faktory

Nejdůležitějším faktorem, který ovlivní, zda bude dítě pohybově aktivní či nikoliv, je vnitřní motivace. „Vnitřní motivace vychází z jedince jako takového, vyplývá z jeho zájmů, představuje jeho výzvu anebo třeba jen radost.“ (Kassin, 2007, 433). Podle Kuchařové (2010) je vnitřní motivace dítěte založena na motivech spojených s konkrétní činností, s tím, že základem je úspěch v dané činnosti. Hlavním ukazatelem vnitřní motivace dětí je především pozitivní pocit z pohybové aktivity (Dobry, 2006).

U dětí předškolního a mladšího školního je hlavní motivační činitel primární potřeba pohybu. „Pohybová aktivita až hyperaktivita u některých dětí může být tak vysoká, že jim způsobuje problémy s adaptací ve školním prostředí. Zařazením těchto dětí do sportovních kroužků, oddílů ve vybraných sportech s pravidelným tréninkem a účastí v soutěži se evokuje motivace vyššího stupně.“ (Jansa, 2012, 136).

Podpora rodičů je další důležitý motivátor, který má vliv hlavně na mladší děti. Podpora rodičů se rozumí: motivování dětí, usnadňování jejich přístupu na sportoviště, poskytování pohybového a sportovního vybavení a vlastní zapojení do pohybové aktivity (Sigmund, Lokvencová, Sigmundová, Turoňová, & Frömel, 2008).

2.2.4.2 Sociální faktory

Jak už jsme mohli dočíst v předchozích kapitolách, děti jsou obecně kvůli jejich věku velkou mírou ovlivňováni sociálním okolím. Podle Kuchařové (2010) je hlavní faktor pro vykonávání pravidelné pohybové aktivity dítěte (jak již organizované, nebo neorganizované) jeho sociální zázemí, tedy rodina a vrstevníci. Vychází tak z faktu, že sociální prostředí má na dítě výrazný vliv. Základ pozitivního či negativního vztahu dítěte k pohybové aktivitě pramení z postoje rodičů k vlastní pohybové aktivitě. Pokud se rodiče snaží každou volnou chvíli věnovat pohybu, můžeme předpokládat, že tento způsob života převezme i jejich potomek. „Nejtěsnější vztahy mezi pohybovou aktivitou dětí a jejich rodičů nacházíme u doby trvání každodenní chůze, následovně u celkové týdenní pohybové aktivity a pohybové aktivity střední intenzity.“ (Sigmund et al., 2008, 96). Další studie od Sigmunda, Sigmundové, Baďury a Voráčové (2015) dodává, že závislost pohybové aktivity dětí na rodičích je ještě o něco silnější během víkendových dní, které poskytují prostor pro realizaci rodinných intervenčních programů. Mimo rodiny je dítě ovlivňováno svými přáteli. Studie od Garcia-Cervatenze et al. (2016) potvrzuje, že děti jsou mnohem více motivovanější do pohybové aktivity, když ji zúčastní jejich nejlepší přítel.

2.2.4.3 Socioekonomické faktory

I když je socioekonomický status rodiny často spojován s nedostatkem pohybové aktivity dítěte, výsledky jsou často protichůdné. Podle Zuskové (2017) se děti z rodin s nižšími finančními příjmy méně často účastní organizované pohybové aktivity, ale jejich celková týdenní pohybová aktivita je nezávislá na finančních příjmech rodičů (Hosking, Jeffery, Metcalf, Voss, & Wilkin, 2008). Naproti tomu vyšší socioekonomický status rodičů je pozitivně asociován s vyšší pohybovou aktivitou během víkendu (Jenkins, MacDonald, Rodger, Ward, & Ziviani, 2008). Sigmund et al. (2018) píše, že děti z rodin s nižším finančním příjmem tráví více času sedavým chováním než děti z rodin s vyšším příjmem, a mají větší náchylnost k obezitě. Obezita ale nemusí být známka pouze toho, že se dítě nevěnuje poctivě pohybovým aktivitám, ale toho, že dítě nezdravě jí.

2.2.4.4 Environmentální faktory

Vliv prostředí na dítě (například na jeho efektivitu učení) je již mnohokrát zjištěným faktem. Ale jaký vliv má prostředí na pohybovou aktivitu?

Socio-ekologický přístup vychází z předpokladu, že prostředí a kontext, ve kterém se uskutečňuje pohybová aktivita, může hrát důležitou roli – jak při vytváření pohybových návyků, tak při podpoře změn v životním stylu (Mitáš et al., 2018). Prostředí, ve kterém děti vyrůstají, má pro ně zásadní vliv. Pohybová aktivita je přímo úměrná městskému a sociálnímu prostředí i u dospělých lidí. Podle Svobodníkové (2013) je u osob žijících v oblastech hustého osídlení a smíšených obytných ploch větší pravděpodobnost účasti na pohybové aktivitě, a je méně pravděpodobné, že budou obézní. Pochopení environmentálních souvislostí pohybové aktivity mezi mladými lidmi je zvláště důležité, protože děti a dospívající mají tendenci být méně autonomní v chování a mohou být více ovlivněni prostředím kolem domova a školy (Mitáš et al., 2018). Mitáš et al. (2018) také tvrdí, že prostředí neovlivňuje jen pohybovou aktivitu jako takovou, ale ovlivňuje i úroveň tělesné zdatnosti. Například bezpečné pěší či cyklistické trasy z domova do školy byly pozitivně spojovány s mnoha faktory tělesné zdatnosti, stejně tak jako přítomnost venkovních sportovních ploch, přístupu do parků nebo kompletnost chodníků kolem místa bydliště. Studie od Cardona, Maese, Haerense a Bourdeaudhuijové (2012) uvádí, že školy, do kterých je pohodlný přístup na kole (vyjíždění a vyjíždění do budovy), a ve kterých je dostatek stojanů na kola, mají větší počet studentů, kteří dojíždí do školy na kole. Školy, které nemají dobré chodníky (pro kola nebo koloběžky) mohou studenty od aktivního transportu dokonce odradit (Mitra, 2013). Podle Kudláčka (2014) existuje prokazatelný vliv prostředí na množství chůze a pohybové aktivity u konkrétních populačních skupin a typů prostředí u dětí.

2.3 Aktivní transport

Slovo transport znamená přemístění osob či věcí z místa na místo, a ve spojení se slovem aktivní můžeme význam vysvětlit jako činné přemístění. Vorlíček, Rubín, Dyrgýn a Mitáš (2017) charakterizují aktivní transport jako chůzi, jízdu na kole, nebo jinou formu transportu (in-line brusle, skateboard, běžky), při kterém je využívána lidská energie s cílem přepravy z místa na místo. Při aktivním transportu se osoba přemísťuje z místa na místo díky vlastnímu pohybu či síle. Naopak pasivní transport znamená přesun pomocí nějakého dopravního prostředku, který není poháněný silou člověka (Trundová, 2017).

Doba, ve které žijeme, se velice změnila od dob našich prarodičů. Kvůli technickému vývoji tráví lidé mnoho času v sedě, jak už v práci, při cestě do práce, doma, nebo při volném času. V dnešní době už je skoro samozřejmostí, že každá rodina vlastní

automobil, nebo žije ve městě, kde existuje hustá síť hromadné dopravy. Lidé považují za jistou věc to, že se cestou do zaměstnání svezou v pohodlí auta nebo autobusu. Přitom výhody aktivního transportu jsou očividné, jak z ekonomického, tak z fyzického hlediska. Studie od Nehmeho et al. (2016) uvádí, že lidé, kteří dojíždí do práce na kole, mají v průměru vyšší vzdělání než lidé, kteří jezdí do práce motorovými prostředky.

Co se týče rodičů a dětí, do školy míří přibližně 20 % aut, které stojí v ranních dopravních špičkách. Nejčastější způsob, jakým se děti dopravují do školy, je v pohodlí auta řízeného jejich rodiči. U malých dětí je důvod oprávněný, vzhledem k hustému provozu aut nebo nízkému věku. Starší děti už se nechávají vozit v autě hlavně kvůli pohodlí – pro něj, i pro jeho rodiče. Bohužel tak děti přicházejí o možnost aktivního transportu, který by mohly absolvovat pěšky nebo na kole. Samostatný aktivní transport dítěte do školy může zvýšit množství jeho celodenní pohybové aktivity (Huang, Wong, & He, 2017). „Žáci, kteří využívají aktivních forem docházky/dojížděky do školy jako je chůze či jízda na kole nebo skateboardu, plní signifikantně častěji zdravotní doporučení pro PA než ti, kteří se dopravují pasivně“ (Vorlíček et al., 2017). Před 12ti lety chodily děti do školy pěšky mnohem více, než je tomu dnes (Pavelka et al., 2017). Čím to tak je? Studie od Plevnika, Balanta a Mladenoviče (2017) ukázala, že děti by do školy nejraději jezdily na kole (40 %) nebo by chodily pěšky (40 %). Pouze 12 % dětí odpovědělo, že mají nejraději jízdu autem, a 7 % by chtělo nejraději jezdit autobusem. Touha dětí je naprosto opačná vzhledem k jejich obvyklému chování, a odpovídá jejich vnitřnímu úsilí o aktivní mobilitu. Vorlíček et al. (2017) zmiňuje, že docházková vzdálenost mezi domovem a školou hraje zásadní roli při volbě formy transportu. Vorlíček et al. (2017) ve studii dále zjistili, že 85 % žáků (docházejících do školy) aktivně žije ve vzdálenosti, kterou jsou schopni ujít do 20 minut, což je podle World Health Organization (WHO, 2010) až 20 % denní doporučené PA pro děti a mládež ve věku 5–17 let.

2.3.1 Dojíždění dětí na kole do školy

Cyklistika patří mezi jednu z forem aktivní dopravy. Cyklistická doprava je pro děti v něčem důležitější, než pro dospělé – a to v tom, že dětem rozšiřuje akční rádius pro jejich pohyb (Mayerová, 2014). Bohužel ale nepatří mezi rozšířené formy dopravy, i přes to, že Ministerstvo dopravy (2012) na svém webu www.mdcr.cz zveřejňuje výrok: „Cyklistika jako způsob dopravy není menšinovým trendem, ale plnohodnotnou formou dopravy vhodně doplňující další druhy“. Podle Ministerstva životního prostředí (2015)

přibližně 50 % dotázaných školáků říká, že by nejraději jezdili do školy na kole. U dětí je zájem o cyklistiku výrazem touhy a nezávislosti, zpestření a zábavy na každodenní rutinní cestě. Přitom jsou to často právě jejich rodiče, kteří jim tuto nezávislost zakazují. Rodiče by měli cyklistiku vnímat jako bezpečnou a zdravou volbu pohybu pro jejich děti (protože zdravotní přínosy jednoznačně převažují související rizika), a měli by dítěti věřit podporovat ho v jeho autonomii (Bennetts et al, 2017), a to již od útlého věku, protože podle studie od Cardona, Maese, Haerense a Bourdeaudhuijové (2012) mají starší děti výrazně větší pravděpodobnost dojíždění do školy na kole v případě, že na kole začali jezdit do školy už v ranném věku.

2.3.1.1 Bezpečnost

Strach o dítě je asi nejčastější argument rodičů, kteří nechtějí nechat jet na kole svoje dítě samotné do školy. Mezi nejkrizovější faktory podle rodičů patří nebezpečné křižovatky a přechody, vysoká rychlost aut a jejich početné množství, nedostatečný počet cyklostezek a chodníků, a nebo násilí a zločin na trase (Chaufan, Yeh, & Fox, 2012). Pokud se cyklista nepohybuje na vyznačených cyklotrasách, je vystaven přímému kontaktu s motorovou dopravou. Zaručit cyklistovi stoprocentní bezpečnost je proto velice těžké. Nejlepší možností by byl návrh bezpečné komunikace, po kterých by se cyklisté pohybovali společně s automobily, a kde by byl jejich přímý kontakt s motorovou dopravou maximálně omezen (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, 2012).

Zvýšení cyklistické bezpečnosti stojí na třech pilířích (Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, 2012):

- Změny v chování a rozvoj dopravní výchovy především na základních školách
- Kontrola a dodržování dopravních pravidel
- Zlepšení infrastruktury pro cyklisty, včetně rozšiřování zón s omezenou rychlostí na 30 km/h

Ochrana dětí na kole je pro nás stěžejní téma.

Je potřeba zvýšit povědomí dopravní bezpečnosti a vytvářet kampaně na podporu aktivních forem dopravy tak, aby se dopravní pravidla dostala dětem pod kůži, aby děti a jejich rodiče mobilitu brali jako samozřejmost a chápali její výhody a aby se v konečném důsledku rodiče nebáli pustit do školy své dítě právě na kole či pěšky (Ponížil, 2014, 41).

Ponižil dále dodává, že jedna z nejdůležitějších věcí je rozšíření dopravní výchovy na základních školách, a začít tak formovat dopravní návyky dětí již od útlého věku. Podle webu Ministerstva dopravy ČR (2016) existuje 8 základních pravidel bezpečné jízdy na kole.



PRAVIDLA BEZPEČNÉ JÍZDY NA KOLE



1. STAV KOLA A JEHO VÝBAVA

Cyklista vyjíždí s funkční kolem, seřízeným s důrazem na brzdy. Vhodně je ho doplnit o reflexní prvky, přední bílé a zadní červené odrazky a světla (blíkačky), zvonek, nářadí a rezervní duši. Zejména v provozu a při rychlejší jízdě se vyplatí používat přilbu (do 18 let je povinná) a brýle proti slunci

2. BÝT VIDĚT A VIDĚN

Vizuální kontakt výrazně snižuje riziko kolize. Proto se používá pestrobarevné oblečení, doplněné o různé kontrastní, barevně zářivé, pruhy a svítivé prvky. Není ostuda obléci si reflexní vestu. Zasnížená viditelnost je logické použít přední a zadní osvětlení.

3. BEZ ALKOHOLU A OMAMNÝCH LÁTEK

Každý ví, že alkohol a omamné látky se před jízdou, ale ani během ní nesmějí užívat. Jízdou pod vlivem alkoholu či omamných látek ohrožuje cyklista sebe i ostatní. V případě postihu je na něj pohlíženo stejně jako na řidiče motorového vozidla

4. VYHNOUT SE PROVOZU

Trasu je vhodné zvolit podle zkušeností, sil a možností a v maximální míře využívat vyznačené cyklopruhy, koridory a stezky. Vždycky je lepší se vyhnout komunikacím s hustým provozem a hlavně nákladními automobily. Je dobré mít na paměti, že chodník (s výjimkou dětských cyklistů do deseti let), je určený pouze pro chodce.

5. OHLEDUPLNOST A PŘEDVÍDAVOST K

ostatním účastníkům silničního provozu by se měl cyklista chovat tak, jak si představuje, aby se ostatní chovali k němu. Nelze však spoléhat na okolí. Důležité je předpokládat, že všichni kolem mohou kdykoli chybovat. Je potřeba předvídat a bezhlavě nevyjíždět tam, kam není vidět. Nezbytné je dávat pozor na přijíždějící a předjíždějící vozidla

6. DŮLEŽITÉ JE KOMUNIKOVAT

Změna směru se s časovým předstihem oznamuje paží. Obzvlášť při odbočování vlevo je nutné se ujistit, že to ostatní zaregistruvali. Teprve potom lze provést potřebný manévr. Důležité je sledovat sta v vozovky, koleje, příčné pruhy či mříže kanálů a případně se jim včas vyhnout, vždy však s ohledem na bezpečnost vlastní i ostatních. Za jízdy se nevyplácí poslech hlasité hudby, telefonování či psaní esemesek

7. MÍSTO JE NA PRAVÉM KRAJI

Na vozovce i na stezce se jezdí vpravo, přitom se dodržuje bezpečný odstup od překážek, zejména od parkujících aut. Nutné je sledovat i vozy, které zastavily, nebo zastavují, především jejich otvírající se dveře a vystupující osoby. Ve skupině se jezdí za sebou a s rozestupy. Vyjíždka na silnici není jízda v pelotonu

8. OZNÁMENÍ KOLIZE SE ZRANĚNÍM

Pokud dojde ke kolizi se zraněním nebo podezřením na zranění, je nutné ji okamžitě telefonicky nahlásit. Proto by měl každý cyklista znát čísla na Policii ČR (158), v případě závažnějšího zranění také na záchranou službu (155), odkud zdravotníci sdělí instrukce pro nejnútější pomoc zraněným

Obrázek 2 Pravidla bezpečné jízdy na kole (www.ibesip.cz)

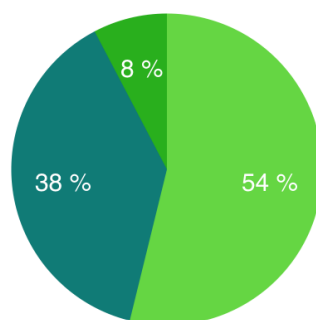
Nebezpečí pro cyklisty nepochází pouze ze strany motorových vozidel, ale i od ostatních cyklistů. Cyklisti se často chovají nezodpovědně a nedodržují bezpečnou rychlost při jízdě na cyklostezkách. Bohužel jsme zaznamenali, že právě ostatní cyklisti jsou často nerizikovější faktory při dojíždění s Ride2sCool.

Ve zpětných vazbách napsalo 54 % instruktorů z Ride2sCool, že někdy během jízd s dětmi pocítili strach nebo nervozitu.

Pocítil/a jsi někdy během jízdy nervozitu nebo strach?

	ANO	NE	OSTATNÍ
STRACH/NERVOZITA	7	5	1

● ANO ● NE ● OSTATNÍ



Obrázek 3 Graf vytvořený ze zpětných vazeb od instruktorů, 2016

2.3.2 Přínosy aktivního transportu

Aktivní transport je jedno ze základních řešení udržitelné městské mobility, řešení mnoha zdravotních problémů pro jeho účastníky a benefit pro přírodní prostředí. V následující kapitole si specifikujeme, proč je problematika aktivního transportu tak důležitá, a v čem spočívá její přínos pro děti.

Pro děti může mít aktivní transport významnou zdravotní a psychologickou funkci. „Aktivní transport může podporovat nezávislost, zkoumání prostředí, ale také rozvoj sociálních dovedností, zejména pokud nejsou děti doprovázeny dospělými.“ (Trundová, 2017, 22). Závislost lidí na dopravních prostředcích snižuje jejich každodenní psychickou aktivitu, což má bezesporu vliv na zdraví společnosti. Podpora psychické aktivity u lidí a

děti žijících ve městech je velice nutná, a aktivní cestování ji rozhodně podpoří. Aktivní transport dětí zvyšuje povědomí o životní prostředí a snižuje vysokou intenzitu dopravy kolem škol (Pavelka, Sigmundová, Hamřík, & Kalman, 2012). Cardon, Maes, Haerens a Bourdeaudhuij (2012) zmiňují, že zatímco sportovní a herní aktivity často zahrnují sporadické a přerušované pohyby, aktivní dojíždění do školy je potenciálním zdrojem nepřetržité mírné aktivity, která se může konat na denní bázi.

Podle Města s dobrou adresou (2018) v České Republice každý rok předčasně zemře devět tisíc lidí kvůli znečištění ovzduší, a znečištění vzduchu a rizika dopravních nehod zkrátí v průměru život o 10 měsíců. Podle Ministerstva životního prostředí (2015) doprava jako taková znečišťuje ovzduší těmito způsoby – výfukovými plyny (směs prachových částic, uhlovodíků, oxidu dusíku a oxidu uhelnatého), prachovými částicemi pocházející z otěrů pneumatik, brzdového obložení a abraze vozovky, a nakonec ovlivňuje kvalitu ovzduší prostřednictvím resuspenze (tzv. znovuzvření) již usazených prachových částic kolem silnic. Dlouhodobá expozice vysokým koncentracím výfukových plynů z diesellových motorů vede k nárůstu výskytu rakoviny o 40 %. „Přínosy aktivní dopravy jsou mnohostranné a zahrnují snížení emisí oxidu uhličitého, nižší hluk z dopravy aj.“ (Trundová, 2017, 22). Právě hluk a vibrace je další problém, který si už lidi tolik neuvědomují. Podle webu Město s dobrou adresou (2018) má hluk z dopravy významný vliv na psychiku člověka – způsobuje pocit únavy, deprese, rozmrzelost agresivitu nebo zhoršení paměti. „Důsledkem může být i celkové snížení výkonnosti. Pokud jsme hluku vystaveni dlouhodobě, může způsobit vysoký krevní tlak, poškození srdce nebo nespavost.“ (Město s dobrou adresou, 2018). Bohužel, přibližně 40 % Evropanů je vystaveno hluku takové intenzity, která může poškodit zdraví, a dlouhodobý vliv hluku z dopravy je příčinou přibližně tří procent všech úmrtí na srdeční selhání v Evropě.

Samostatná mobilita má velký význam pro dětský vývoj z hlediska zdraví a schopnosti koncentrace, smyslu pro vnímání prostoru a vzdáleností, času a rychlosti, na učení se vlastní odpovědnosti a na vývoj sociálního chování. Zkušenosti s mobilitou, nabité v tomto věku jsou formující pro budoucí návyky v dopravě. Děti a jejich rodiče a vychovatelé jsou tudíž důležitými cílovými skupinami snah o trvale udržitelnou mobilitu (Martínek, 2014, 42).

2.3.3 Trvale udržitelná doprava ve městech

Brand Toderian (mezinárodní konzultant moderního urbanismu ve společnosti TODERIAN UrbanWORKS, bývalý vedoucí odboru městského plánování ve Vancouveru a předseda Rady pro urbanismus v Kanadě) napsal na blogu www.planetizen.com článek s názvem *Mobilita je o prostoru*.

Ceny pohonných hmot stále rostou a znovu na nás útočí hlasitá propaganda, že řešením pro zelenou mobilitu ve městech jsou auta s elektromotory. Tak jsem si uvědomil – opět musím upozornit na skutečnost, že největším problémem, pokud jde o způsob, jakým se pohybujeme po městě, není to, co vychází z výfuku vašeho auta.

I kdyby už zítra byla všechna auta na elektrický pohon (což nebudou), dokonce i kdyby vaše místní zdroje elektrické energie byly obnovitelné, jako je např. hydro-elektrická energie BC (což pravděpodobně nejsou, spíš jde o nějaké obzvlášť znečišťující zdroje jako uhlí), pravdou zůstává, že neexistuje žádný stoprocentně “čistý” zdroj energie, žádná energie bez dopadů. Jediným skutečným řešením jsou města, jejichž obyvatelstvo zvolí takové vzorce chování, které jsou závislé na mnohem menším množství energie. To znamená usilovat o to, aby pěší, cyklistická a veřejná doprava byly skutečně vítanou možností, jak se pohybovat po našich městech a obcích.

Bez ohledu na to, jaký zdroj energie používají auta ve vaší obci, největší problém v oblasti mobility je ten obrovský prostor, který auta ve městech potřebují. Prostor pro příjezd do města, prostor pro parkování uvnitř města, prostor pro auta, který auta zatím nevyužívají – vyhrazený prostor pro “potenciální automobily”. Je ohromující, kolik místa je ve městech vyhrazeno autům a jak jsme neochotní dokonce jen sdílet tento prostor s jinými uživateli a jiným způsobem využití.

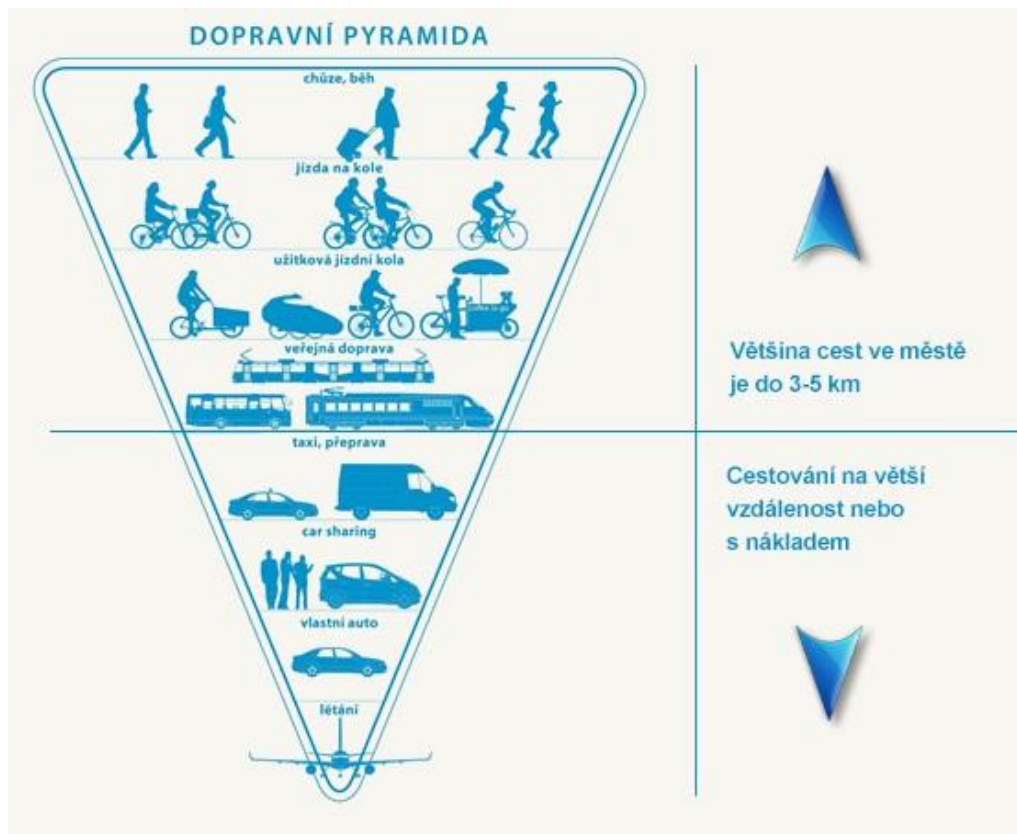
A elektromobily tento problém s prostorem rozhodně nijak neřeší. ...Proto když diskutuji o vzájemném vztahu mezi využitím prostoru a mobilitou, o tom, že multimodální města skutečně fungují lépe pro každou skupinu obyvatel, včetně řidičů aut, i o tom, proč je důležité preferovat cyklistickou, pěší a veřejnou dopravu (Toderian, B., 2014).

K trvale udržitelné dopravě míří aktivní dopravní politika. Ta se snaží vytvořit komplexní a konzistentní přístupy k aktivní dopravě (Cole, Burke, Leslie, Donald, & Owen, 2010). Dopravní politika se snaží vyrovnávat aktuální trendy a tlumit ty, které provokují hranice užívání města. Podle Mayerové (2014) výzkumy z několika zemí ukazují, že za posledních 10–15 let význačně roste počet motorových cest nejen do školy, což může limity města brzy ohrozit. Moldan, Hak a Kolářová (2002, 267) charakterizují jako základní principy k udržitelnosti dopravy:

- Přednost pomalejším před rychlejším
- Přednost slabým před silným
- Přednost nemotorizovaným před motorizovaným
- Přednost blízkým cílům před vzdáleným

Podle výzkumu Centra environmentálních studií (2012) je přes 60 % respondentů přesvědčeno, že dopravní provoz ve městech je stěží snesitelný; přes 70 % jich jsou zastánci uzavírání městských center vůči automobilovému provozu alespoň v některých dnech a přes 90 % by jich ve svém městě uvítalo vybudování cyklistických zařízení.

Udržitelnost stojí na třech pilířích, které by ve vztahu k sobě samým měly být v rovnováze. Kromě pilíře environmentálního se jedná o pilíř sociální a ekonomický. Z pohledu sociálního by dopravní systém neměl produkovat velké množství dopravních nehod a podporovat soudržnost a životaschopnost komunit. Z úhlu pohledu ekonomického je důležité minimalizovat náklady na infrastrukturu, náklady uživatelů a snažit se minimalizovat škody způsobené nehodovostí (Haničinec, 2016). Původní (neudržitelný) koncept rozvoje dopravy předpokládá, že rychlejší a modernější druhy dopravy nahradí ty pomalejší (chůze → jízdní kolo → vlak → autobus → automobil → superautomobil). V postmodernistickém smýšlení jsme se ale posunuli díky tlaku na společnost, který byl produkován právě starým myšlenkovým systémem, potažmo jeho produkty (znečištění, hluk, sociální izolace a další), ke smýšlení hledajícímu udržitelné formy (městské) dopravy a městského plánování (Plíšková, 2007).



Obrázek 4 Dopravní pyramida (Martinek, 2015)

Co se cyklistiky týče, Český dopravního výzkum (2018) vytvořil seznam „cyklistických paradoxů“, se kterými se udržitelná doprava často stýká. Mezi příklady cyklistických paradoxů patří tyto body:

- Cyklisté nepotřebují mnoho prostoru: Proto jim v mnoha případech není poskytnut žádný.
- Cyklisté se mohou ve městech pohybovat rychle: Proto jsou často nuceni jezdit zajižděkami.
- Jízdní kola je snadné ukradnout: Proto není cyklistům poskytován dostatek zabezpečených parkovacích ploch.
- Cyklistika je levný způsob dopravy: Proto jsou cyklisté nuceni za jízdní kolo v prostředcích MHD platit.
- Použití jízdního kola pro nakupování je snadné: Proto není cyklistická doprava v mnoha nákupních areálech povolena.
- Cyklistika neznečišťuje ovzduší: Proto nebývá podpora cyklistiky zahrnována do programů (politických strategií) snižování emisí.

- Dojezdové vzdálenosti cyklistů jsou omezené: Proto jsou obytné oblasti plánovány ve velkých vzdálenostech od škol, úřadů, kanceláří.

Nejdůležitější podmínkou úspěšného rozvoje cyklistiky ve městech je vytvoření vhodného prostředí.

2.3.3.1 BESIP

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (Ministerstvo dopravy, 2016) klade velký důraz na podporu cyklistické dopravy v souvislosti s tvorbou legislativních opatření, a zdůrazňuje zakotvení povinnosti používání ochranných prvků v legislativě. BESIP je hlavní koordinační subjekt Ministerstva dopravy České Republiky, který se zabývá bezpečností silničního provozu. Subjekt se mimo jiné zabývá celorepublikovou dopravní výchovou dětí předškolního a školního věku. BESIP je autorem mnoha výukových brožur a publikací, instruktážních videí a interaktivních online vzdělávacích materiálů pro účastníky silničního provozu (Durna, 2016). BESIP zrealizoval více než 150 dopravních hřišť po celém území České Republiky, a mimoto se zabývá problematikou bezpečnosti u dětí. V na webových stránkách subjektu najdeme doporučení a instrukce, které všechny spojuje heslo: „Jděte svému dítěti příkladem.“ Ať už jako cyklista, řidič nebo chodec.

Programy, které BESIP vytváří a podporuje, mají mnoho společného s proškolením dětí a instruktorů v projektu Ride2sCool.

2.3.4 Dobrovolnictví

Jelikož jsou instruktoři v projektu Ride2sCool neplacení za svoji práci, musíme se zaměřit na problematiku dobrovolnictví. Dobrovolnictví je svobodná činnost ve prospěch druhých, kterou lidé poskytují bez finančního nebo jiného ohodnocení.

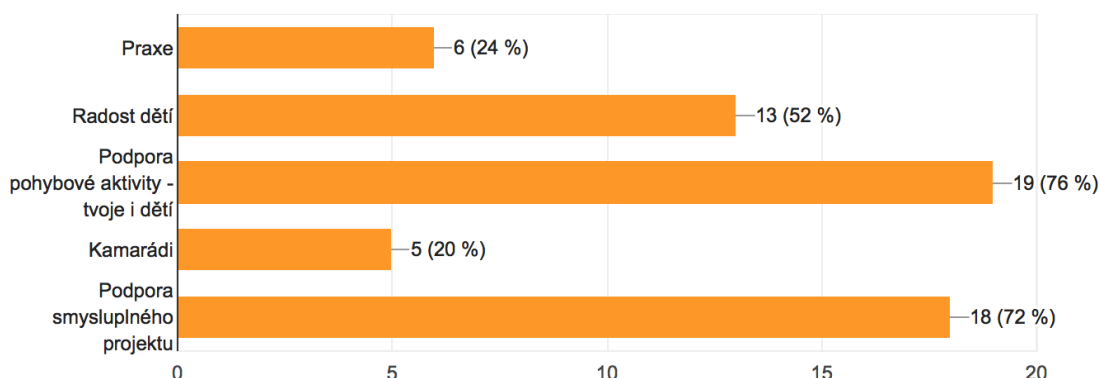
Dobrovolnictví zaujímá široké spektrum napříč celým neziskovým sektorem. Existuje několik typických oblastí, ve kterých nalezneme dobrovolnou činnost – liší se strukturou dobrovolníků (mládež, zaměstnanci,...), intenzitou spolupráce (jednorázové akce, dlouhodobé dobrovolnické programy, dobrovolná služba vykonávaná dle zákona,...), materiálním zabezpečením i velikostí organizace (Hladká, 2008).

Podle Hladké (2008) má dobrovolnictví velice velký význam pro organizaci. Organizace musí zvolit vhodný způsob řízení zaměstnanců tak, aby vzájemná spolupráce byla úspěšná. V dobrovolné práci žene účastníky vpřed jejich motivace, kterou můžou mít účastníci individuální.

Mezi hlavními motivy studentů v projektu Ride2sCool patří: Podpora pohybové aktivity dětí, podpora smysluplného projektu, radost dětí, kamarádi a praxe.

Co tě na projektu nejvíce baví? Co tě motivuje?

25 odpovědí



Obrázek 5 Graf vytvořený ze zpětných vazeb od instruktorů, 2016

2.3.5 Projekty zabývající se aktivním transportem

V některých zemích, jako je Nizozemsko nebo Německo, existuje kultura aktivních dopravních vzdělávacích programů pro děti v oblasti aktivní dopravy a bezpečnosti provozu. Je nápadné, že v těchto zemích je míra účasti aktivního transportu mnohem vyšší, a obezita, cukrovka a míra hypertenze (u dospělých) jsou mnohem nižší než v Americe nebo v Austrálii. Jedna z možností využití aktivní dopravy je projekt Walks School Bus, který v Americe funguje jako atraktivní alternativní boj proti obezitě u dětí. (Trundová, 2017). Mezi projekty, které se zabývají podporou aktivního transportu v České Republice patří: Do práce na kole, Do školy na kole, Rekola, Velogo, Ofo bikes a Ride2sCool.

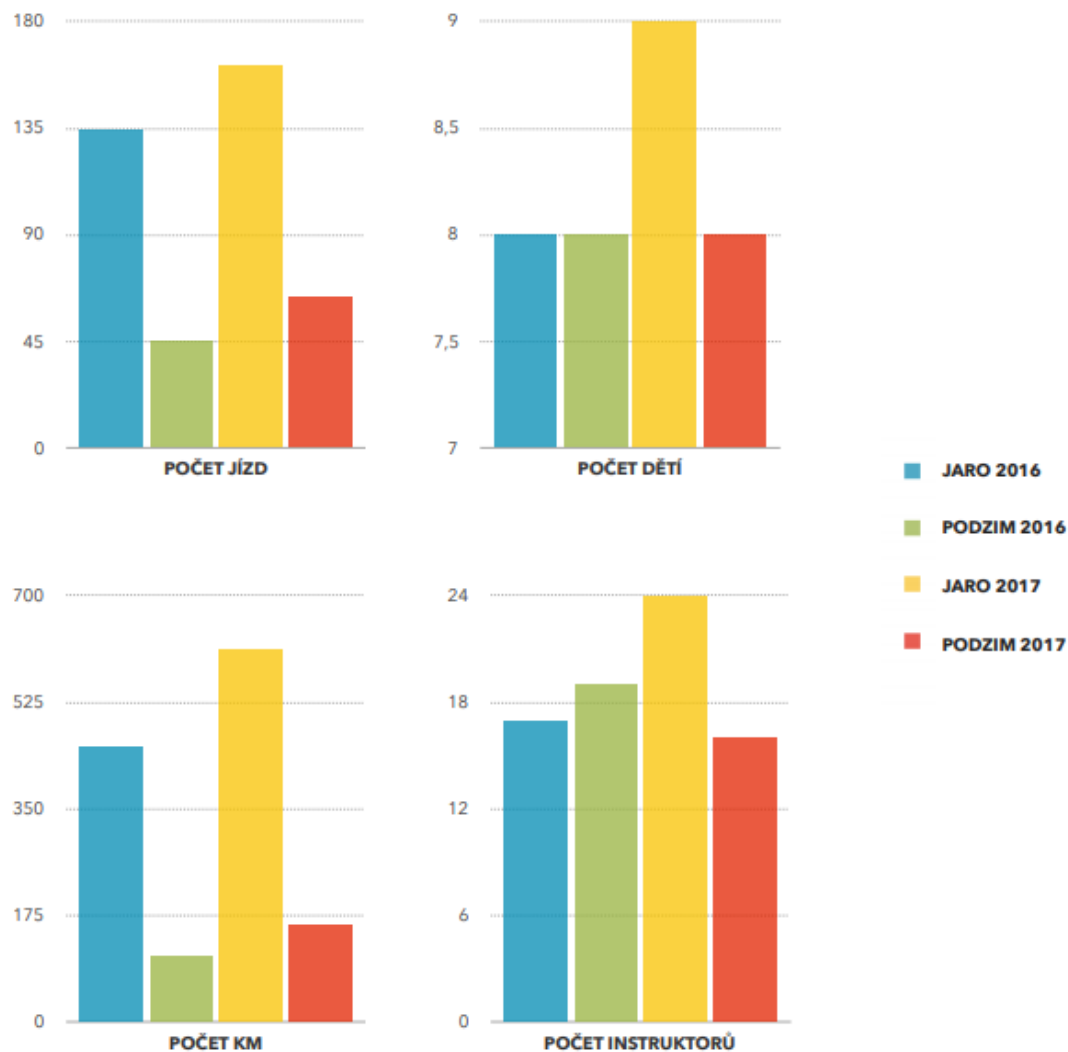
2.3.6 Ride2sCool

Ride2sCool český projekt, který se zabývá podporou aktivní dopravy mladší generace. Projekt je zaměřený na žáky základních škol, a jedná se o asistovaný cyklistický transport dětí za doprovodu instruktorů (studentů Univerzity Palackého) do školy a ze školy.

To vše z důvodů podpory a rozvoje osobnosti člověka, zejména dětí a dospívající mládeže tak, aby jim byly prostřednictvím podpory cyklistické dostupnosti škol vytvořeny pozitivní návyky, a to jak tělesného, tak duševního charakteru a došlo tak k celkovému rozvoji občanské společnosti, to vše při sledování veřejného zájmu a veřejné prospěšnosti (Ride2sCool, 2018).

„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.“ (Macháčková, 2015). Projekt se snaží díky spolupráci s jednotlivými školami vytvořit přívětivější podmínky pro cyklistickou dopravu ve městě.

Ride2sCool pracuje na principu přihlášení dětí na jízdy skrze rezervační systém, který současně nabízí přihlášení na jízdy instruktorům. Ride2sCool má dvě sezóny za rok – jednu na jaře, a druhou na podzim. V současné době existuje kolem 5 aktivních tras, na kterých jezdí kolem 10 dětí, které obsluhuje kolem 30 instruktorů. Děti pocházejí ze tří základních škol v Olomouci, které souhlasily se spoluprací s projektem. V každé sezóně se počet dětí, instruktorů a škol liší, protože se neustále přidávají noví členové. Letos bude Ride2sCool oslavovat svoji 6. sezónu, tudíž 3. aktivní rok.



Obrázek 6 Graf vytvořený ze statistik psaných ve výročních zprávách Ride2sCool (Výroční zpráva Ride2sCool, 2016, Výroční zpráva Ride2sCool, 2017)

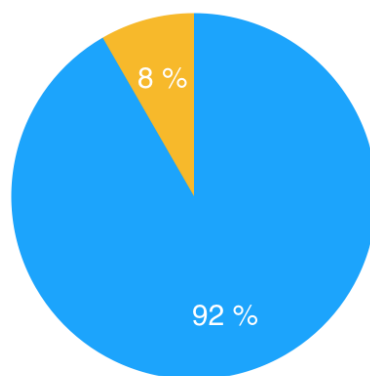
Ride2sCool je spolek, který byl založený v roce 2010 vysokoškolským učitelem (na Fakultě tělesné kultury Univerzity Palackého) Luděkem Šebkem a jeho teamem (Výroční zpráva Ride2sCool, 2015). Inspirací projektu byl žlutý americký autobus, který sváží děti do školy. „Co kdyby to nebyl autobus, ale průvodci, kteří by bezpečně doprovodili děti do školy na kolech?“ (Výroční zpráva Ride2sCool, 2015, 3). Team stvořitelů se zasloužil nejen o samotnou myšlenku projektu, ale o jeho celkovou realizaci, kterou se snaží každým rokem zlepšovat skrze propagaci, spolupráci s ostatními projekty, nebo skrze získávání grantů a zlepšováním podmínek jak pro děti, tak pro instruktory. Zakladatelé projektu Ride2sCool dokonce obdrželi v roce 2017 Cenu rektora Univerzity Palackého za dobrovolnictví (Výroční zpráva Ride2sCool, 2017).

Za dobu fungování projektu jsme vytvořili statistiky a vyhodnotili zpětné vazby, které jsme rozeslali instruktorům na konci roku 2016 a 2017.

Kdybys měl/a děti, chtěl/a bys, aby byly součástí projektu Ride2sCool?

	ANO	NEVÍM	NE
SVOJE DĚTI K R2S	22	2	0

● ANO ● NE ● NEVIM



Obrázek 7 Graf vytvořený ze zpětných vazeb od instruktorů, 2017

2.3.6.1 Rezervační systém

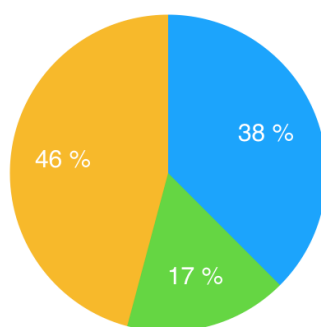
Rezervační systém se každým rokem rapidně vyvíjí. Při rezervaci do systému se může člověk zaregistrovat jako rodič, nebo jako instruktor. Systém nabízí každé roli jiné zobrazení složek a informací, od mapiček tras, po kontakty na rodiče nebo na instruktory, nebo informace o dětech. Obecně platí, že si rodiče zapíší do systému dny a hodiny, ve kterých by chtěli svoje děti přihlásit k jízdám do školy a ze školy. Správci sítě vypíší v tyto dny a hodiny do systému jízdy, na které se poté rodiče mohou přihlásit. To potom uvidí ve svém systému instruktoři, kteří si zabírají jízdy podle časových schopností. V samotný den jízdy přijde instruktorovi email, který mu jízdu připomene. Instruktor má posléze v systému u jízdy tlačítko „Vyrážím“, které automaticky odešle email konkrétnímu rodičovi s informací, že jeho instruktor už je na cestě. Poté se instruktorovi změní tlačítko na „Dítě na checkpointu“ nebo „Dítě chybí“ – což odešle další email kontaktnímu rodičovi s příslušnou informací. Ve chvíli, kdy instruktor odevzdá dítě do

školy, klikne na tlačítko: „Neplecha ukončena“, což odešle třetí a poslední email rodičovi dítěte. Rodič má proto možnost sledovat celou cestu dítěte pomocí emailů, které dostává. V případě nouze se v systému dočte jméno a telefon instruktora, se kterým se může kdykoliv spojit.

Máš nějaké nápady, co by se mohlo změnit v elektronickém portálu R2S?

	SPOKOJENÝ	NEUTRÁLNÍ	SPÍŠE NESPOKOJENÝ
PORTÁL R2S	9	4	11

● SPOKOJENÝ
 ● NEUTRÁLNÍ
● SPÍŠ NESPOKOJENÝ



Obrázek 8 Graf vytvořený ze zpětných vazeb od instruktorů, 2017

2.3.6.2 Rodiče

Rodiče platí za jednu jízdu symbolickou částku 7 korun, což je stejné množství peněz, jako za dětské jízdné MHD v Olomouci. Všechny platby probíhají přes rezervační systém. Pokud se rodičovi na jízdu nepřihlásí instruktor, rodič obdrží upozornění, a včas se dozví, že se jeho jízda nepodařila naplnit. V případě přihlášení instruktora na jízdu dítěte rodič uvidí jeho jméno a telefonní kontakt. Rodič může přes systém zapsat na jízdy několik dětí.

2.3.6.3 Instruktoři

Instruktoři jsou studenti z Univerzity Palackého, většina z nich jsou z Fakulty tělesné kultury z oboru Rekreatologie. Studenti z Rekreatologie si mají možnost díky projektu splnit jeden druh praxe, který mají na škole povinný. Ostatní studenti dělají instruktory z dobrovolnictví, nebo z jiných důvodů. Nově mohou být jízdy s Ride2sCool součástí komplexnějšího kurzu instruktora cyklistiky.

Instruktoři jsou proškolení, co se týče chování na silnicích s malými dětmi, nebo první pomoci. Každý instruktor si na jízdu bere reflexní vestičku s logem Ride2sCool, helmu, a lékárničku. Instruktor má zodpovědnost o dítě od prvního kontaktu s ním po odchod dítěte do školy. „Odpovědnost spolku za průběh jízdy a bezpečnost účastníka jízdy při jízdě začíná okamžikem, kdy je účastník jízdy převzat průvodcem na nástupním/sběrném místě a končí, jakmile je účastník jízdy dopraven na místo výstupní.“ (Podmínky poskytování služby, 2016)

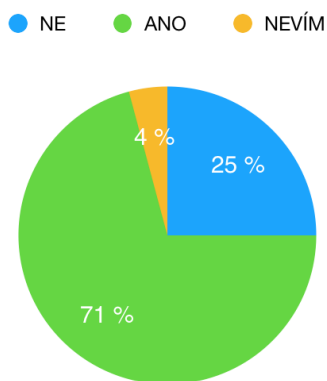
Studenti mají možnost pracovat na projektu ne pouze jako instruktoři, ale i v oblasti marketingu, komunikace se školami a úřady, motivace a vedení instruktorů, nábor dětí, koordinace jízd, publicita, fundraising. Projekt je otevřený pro všechny jeho účastníky, a jakákoliv iniciativa je žádoucí.

Na začátku a na konci každé sezóny probíhá společná akce se všemi instruktory, na které se proberou zpětné vazby, a dojde ke slovnímu ohodnocení od všech účastníků. Právě dobré vztahy a přátelská komunikace je jeden z pilířů, na kterých si Ride2sCool zakládá.

Instruktoři mají mimo rezervační systém ještě komunikační platformu ve formě skupiny na sociální síti Facebook, která umožňuje veškerou komunikaci a shánění instruktorů na jízdy.

Napadá tě nějaký způsob, jak nalákat na projekt tvoje další spolužáky?

	NE	ANO	NEVIM
NÁPAD NA NÁBOR	6	17	1



Obrázek 9 Graf vytvořený ze zpětných vazeb od instruktorů, 2017

2.3.6.4 Děti

Děti, které se zúčastňují projektu, navštěvují první až pátou třídu. Jedná se povětšinou o aktivní a komunikativní děti, které si jízdy velice užívají. Děti si na jízdy berou reflexní vestičky s potiskem Ride2sCool, helmu, kolo a zámek na kolo. Děti mají odpovědnost poslechnout pokynů průvodce, v případě neuposlechnutí nemá spolek odpovědnost za jakékoliv újmy na majetku či zdraví účastníka jízdy (Podmínky poskytování služby, 2016).

Děti si během cest s instruktory povídají, hrají různé hry, a vznikají mezi nimi vztahy, které by jinak děti neměly možnost navázat. Na další novou jízdu se potom děti těší, zvláště když se dozví, že s nimi jede jejich oblíbený instruktor nebo instruktorka.

2.3.6.5 Školy

Již jsme zmínili, že v současné době s námi spolupracují tři základní školy z Olomouce: ZŠ Zeyerova, ZŠ Svaté Voršily a Živá škola. Všechny tři školy souhlasily se spoluprací s projektem a s propagací projektu. Pro rodiče ZŠ Svaté Voršily a ZŠ Zeyerova umístili na jejich školní weby tuto zprávu: "Vážení rodiče, rádi bychom Vás upozornili na možnost využít pro Vaše děti "cyklodoprovod" do školy. Jedná se o jízdu na kole v doprovodu vysokoškolských studentů, kteří Vaše dítě bezpečně provedou do a ze školy. Začne se jezdit již od 2.května a první týden je zdarma. Do konce školního roku budete mít možnost využít tohoto aktivního transportu za 7, – Kč/jízda. V případě zájmu navštivte internetové stránky www.ride2scool.cz či volejte na 775 089 095." (Výroční zpráva Ride2sCool, 2017). Školy propagují Ride2sCool také tak, že na třídních schůzkách pouští rodičům propagační videa, a dávají k dispozici propagační materiál. Ve všech školách jsou dobré vyhovující místa na uložení kola, a funkční stojany.

2.3.6.7 Trasy

Trasy mezi školou a domovem dětí nejsou navrženy tak, aby splňovaly nejkratší cestu, ale tak, aby byla trasa co nejbezpečnější a nejvhodnější. „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.“ (Macháčková, 2015).

2.3.6.8 *Financování projektu*

Projekt Ride2sCool je financovaný příspěvky od rodičů a nárazovými přísunů peněz ve formě dotací a příspěvků. V roce 2017 projekt získal dotaci od Magistrátu města Olomouc a finanční podporu od DM drogerie markt s.r.o. (Výroční zpráva Ride2sCool, 2017). Dotace byly použity k propagačnímu materiálu, aktualizacím online systému a k modernizaci webových stránek.

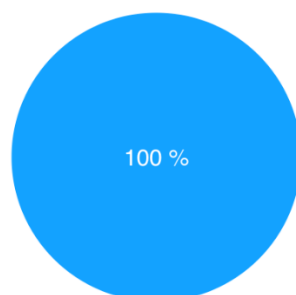
2.3.6.9 *Budoucí vize*

V budoucnosti bude cílem projektu jednoznačně rozšíření – nábor dětí, škol, a instruktorů. V daleké budoucnosti by se projekt mohl rozšířit i do jiných měst, kde je cyklistická doprava stejně rozšířená, jako v Olomouci. „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‘.“ (Mayerová 2014). Další věc, na kterou se projekt zaměří snad již v dohledné době, je vytvoření mobilní aplikace, která bude při jízdách nápomocná instruktorům i rodičům. V budoucnu by se chtěl projekt zaměřit na pečlivější proškolení dětí a instruktorů na dopravním hřišti a na teambuildingy, jak mezi instruktory, tak mezi rodiny s dětmi. Projekt Ride2sCool má v budoucnu v plánu také zaměření na děti se speciálními potřebami, a podání žádosti o další dotace a granty (Výroční zpráva Ride2sCool, 2017).

Chtěl/a bys v projektu R2S spolupracovat i v dalším roce?

	ANO	NE	OSTATNÍ
DALŠÍ ROK		13	0

● ANO ● NE ● OSTATNÍ



Obrázek 10 Graf vytvořený ze zpětných vazeb od instruktorů, 2016

3 CÍL PRÁCE

Hlubkově prozkoumat to co již bylo prozkoumáno, ohledně vnitřního fungování projektu Ride2sCool a stanovit na základě výpovědí okruhy a směry, ve kterých by se projekt měl dít rozvíjet.

3.1 Cíl výzkumu

V práci se primárně zaměříme na dosavadní provedené výzkumy a zpětné vazby týkající se běhu projektu Ride2sCool, a to konkrétně na otázky, které už dříve pokládaly respondentům. Z nich poté sestavíme tematické okruhy našeho výzkumu.

Zkoumání proběhne pomocí metody focus group, která se řadí mezi kvalitativní formy výzkumu. Metoda bude navádět instruktory z projektu Ride2sCool, aby s návrhy a odpověďmi na otázky přišli sami. Oproti dotazníkovému šetření se metoda focus group zabývá kvalitativní analýzou a zkoumá chování respondentů z hledisek, které nelze do dotazníkového šetření zaznamenat. Další výhodou provedeného šetření je skutečnost, že budeme mít možnost lépe a hlouběji zanalyzovat chování instruktorů, hlavně příčiny jejich rozhodování. Výsledky pak budou pro další fungování projektu směrodatnější než doposud provedené zpětné vazby. Budeme schopni zanalyzovat, jak lépe motivovat instruktory, aby se do projektu aktivněji zapojovali. Což je oblast, kde nám doposud provedená dotazníková šetření nepřinesla adekvátní odpovědi a nepomohla nám vyřešit dlouhodobý problém s nedostatkem aktivně zapojených instruktorů.

Dalším dílčím cílem výzkumu je rozšířit zpětné vazby, které byly doposud provedeny, a zaznamenat co nejvíce oblastí a podnětů, na kterých bychom mohli v projektu v různých směrech pracovat. Instruktoři, tedy ti, kteří se na projektu aktivně podílí, nám mohou přinést doposud neobjevené poznatky a okruhy. Zde znovu vyniká výhoda metody focus group. Respondenti nemají přesně vytyčené hranice, ale mohou sami, nezávisle na položené otázce dít rozvíjet podnět (agendu), který moderátor ve skupině nastolí.

Hlavním cílem výzkumu je rozšířit doposud zjištěné poznatky a naše současné povědomí o projektu o pohled instruktorů, a poté takové poznatky porovnat s těmi, které už známe. Na základě výsledků můžeme vyvodit další směry, kterými projekt rozvíjet a zdokonalovat.

4 METODIKA

Práce obsahuje jak kvantitativní, tak kvalitativní výzkum. Kvantitativní část jsou nasbíraná data ve formě zpětných vazeb, které jsme instruktorům poslali na konci dvou let. Kvalitativní výzkum je následná skupinová diskuze, která doplní informace, které jsme ze psaných zpětných vazeb nemohli zjistit. Okruhy témat řešených v diskusi jsou vygenerované ze zpětných vazeb a z předchozích výzkumů, které se zabývaly podobnou problematikou.

4.1 Zpětné vazby

Jelikož se snažíme projekt Ride2sCool neustále zdokonalovat, rozhodli jsme se, že budeme instruktory podrobovat pravidelnému psaní zpětných vazeb. „Jestliže je základním úkolem posouzení, jak může být stávající program vylepšen, jedná se o formativní evaluaci.“ (Hendl, 2016, 311). Některé odpovědi z dotazníku jsem již zveřejnila na obrázcích v několika předchozích kapitolách. Otázky v dotazníku byly otevřené i zavřené. Mezi nejdůležitější z nich patří:

- Co tě na projektu nejvíce baví? Co tě motivuje?
- Chtěl/a bys mít v projektu i jinou funkci, než instruktor?
- Měl jsi někdy problém při jízdě, s rodiči nebo s dětmi? Pociťil jsi někdy během jízdy nervozitu nebo strach?
- Kdybys měl/a dítě, chtěl/a bys, aby bylo součástí projektu Ride2sCool?
- Chtěl bys s projektem Ride2sCool spolupracovat i v dalším roce?

4.1.1 Složení skupiny respondentů

Všichni dotazovaní respondenti jsou instruktoři z projektu Ride2sCool ve věku 19–24 let. Jedná se o smíšenou skupinu aktivních studentů, kteří podporují cyklistickou dopravu v Olomouci. Respondenti jsou studenti Univerzity Palackého (většinou Fakulty tělesné kultury, oboru Rekreatologie. V prvním roce (2016) byl počet respondentů 13 a v druhém roce (2017) se zúčastnilo 24 respondentů.

4.1.2 Sběr dat

Zpětné vazby jsme rozesílali instruktorům online skrze komunikační platformu Facebook na konci dvou let fungování projektu – první zpětná vazba byla odeslána 20.9. 2016 a druhá zpětná vazba 10.11. 2017. Respondenti měli v obou případech několik týdnů na vyplnění odpovědí. Vyplnění zpětné vazby instruktory bylo dobrovolné. Výsledky zpětných vazeb jsou součástí přílohy práce.

4.2 Výzkumné otázky

Otázky použité na finální proces výzkumu byly vygenerovány porovnáním výsledku zpětných vazeb a otázek řešených v předchozích výzkumech zabývajících se projektem. Tematické okruhy otázek byly následně přizpůsobeny aktuálním problémům a situaci projektu.

První sada otázek, ze kterých jsem vytvářela finální verzi oblastí, byla sada otázek řešených v bakalářské práci Klemence (2012), která se zabývá potenciálem vzniku projektu Ride2sCool. Klemenc použil metodu dotazníku. Práce obsahuje tyto otázky:

- Měli byste zájem o guidování v rámci projektu Ride2scool?
- Které měsíce v roce byste byli ochotni se do projektu zapojit?
- Co by vás motivovalo k takovému projektu? / Jaká by byla minimální motivace, abyste se do takového projektu zapojili?
- Kolik času bys byl ochoten denně strávit na 1 jízdě?
- Kolik km bys byl ochoten ujet za 1 jízdu?
- Jaké máš předchozí zkušenosti s dětmi?
- Máš zkušenosti s organizovanou jízdou na kole z pozice instruktora?
- Máš možnost si obstarat vlastní kolo?

Druhá sada materiálů byla vzata z bakalářské práce Macháčkové (2015), která se zabývala tím, jestli je projekt Ride2sCool cesta k tomu, jak pozitivně ovlivnit aktivní transport žáků do školy. Macháčková použila metodu focus group. Úhlavní okruhy témat se zabývaly:

- Oblast bezpečnost (hustota dopravy, hrozba nehody, bezpečnostní doplňky)
- Oblast infrastruktura (cyklostezky, zázemí, krádež kola)
- Oblast pohybová aktivita a zdraví (kód zdraví, vyhýbání se pohybové aktivitě)

- Oblast učení se (dovednosti, dopravní výchova)
- Oblast komunita a sociální kontakt (cool faktor, šikana)

Vzhledem k aktuální situaci projektu a zaměření naší práce jsme vygenerovali okruh otázek, které budeme řešit v naší práci pomocí metody focus group. Toto je výsledek našeho sloučení oblastí:

1. Oblast: Zhodnocení dosavadních let projektu (funkce v projektu, identifikace s projektem, motivace, vztah k projektu a jeho změny v průběhu fungování)
2. Oblast: Budoucnost projektu (vize instruktora, vize rodiče, jakým způsobem by mohla dosavadní zkušenost instruktorů posunout projekt vpřed, růst a hodnoty projektu)
3. Oblast: Pohybová aktivita (rozvíjení pohybové aktivity u dětí, účastníků, ovlivnění skupiny jedinců)

4.2 Focus group

Focus group, nebo též česky skupinová diskuze, patří k efektivní metodě kvalitativního výzkumu. Velikost skupiny závisí na řešeném tématu, obvykle ale kvůli skupinové dynamice bývá ve skupině 6–10 členů (Šebek & Hoffmannová, 2010). „Zkušenosti ukazují, že při dobře vedené diskuzi se uvolňují racionalizační schémata a psychické zábrany a diskutující snadněji odhalují své postoje a způsoby jednání, své myšlenky a pocity v běžném životě.“ (Hendl, 2016, 186). Při skupinové diskuzi je dobré postupovat podle několika fází. První fáze je vysvětlení postupu, při němž je potřeba zdůraznit aktivní účast skupiny. Poté moderátor představí skupinu (pokud se účastníci neznají) představí společné zájmy a funkce a začne s prezentací tématu, o kterém by chtěl diskutovat. V nastalé diskuzi moderátor ovlivňuje směr témat jen minimálně, snaží se účastníky jen vést a podporovat v dalších podnětech (Hendl, 2016). Diskuze se může nahrávat na magnetofon nebo na kameru – samozřejmě s dovolením všech zúčastněných.

4.2.1 Složení skupiny respondentů

Jak již bylo v práci zmíněné, vzorek respondentů se při našem výzkumu skládal z osmi instruktorů Ride2sCool ve věku 20–23 let, které vedla moderátorka – autorka práce. Mezi respondenty jsme záměrně zařadili jak aktivní instruktory, kteří odjeli více než 20 jízd, tak instruktory, kteří mají doposud s aktivním působením v projektu

minimální zkušenosti, a odjeli méně než 5 jízd. Jelikož jsme vycházeli z předpokladu, že instruktorská činnost může působit rozdílně na chlapce a na dívky, sestavili jsme vzorek respondentů genderově vyrovnaný v poměru čtyři chlapci a čtyři dívky. Všichni respondenti ve výzkumné skupině jsou studenti oboru Rekreatologie na Univerzitě Palackého v Olomouci.

4.2.2 Sběr dat

Samotný sběr dat do výzkumu se uskutečnil dne 17.4. 2018 v Olomouci ve večerních hodinách, v prostorách bytu autorky bakalářské práce. Jako prostředí byl záměrně vybrán obývací pokoj, kde byla navozená příjemná atmosféra s občerstvením. Zařízení určené pro záznam byla použita kamera na mobilním telefonu výzkumníka. Z výzkumu pocházejí tři záznamy videa. Stopáž videí je celkem 50 minut. Výstupem z tohoto sběru dat je záznamový arch, který je součástí přílohy.

4.2.3 Zpracování dat

Po uskutečnění sběru jsme sestavili záznamový arch. Záznamový arch se skládá ze 3 listů. Každý jeden list záznamového archu patří jednomu okruhu otázek (zhodnocení dosavadních let projektu, budoucnost projektu, pohybová aktivita). Model záznamového archu vychází z tohoto vzoru.

R2S focus group - datum (záznamový arch výzkumu)
 tematický okruh: název tematického okruhu

respondent	respondent 1	respondent 2	respondent 3	respondent 4
téma okruhu otázek	odpověď	odpověď	odpověď	odpověď
	další odpověď - tematicky odlišná od první odpovědi	další odpověď - tematicky odlišná od první odpovědi	další odpověď - tematicky odlišná od první odpovědi	další odpověď - tematicky odlišná od první odpovědi
	další odpovědi	další odpovědi	další odpovědi	další odpovědi
podotázka výzkumníka	odpověď	odpověď	odpověď	odpověď
	další odpověď - tematicky odlišná od první odpovědi	další odpověď - tematicky odlišná od první odpovědi	další odpověď - tematicky odlišná od první odpovědi	další odpověď - tematicky odlišná od první odpovědi
	další odpovědi	další odpovědi	další odpovědi	další odpovědi

Table 1 Vzor záznamového archu

Jelikož se u odpovědí respondentů často objevují jména členů realizačního týmu projektu, určili jsme pro ně v rámci záznamu do archu tyto zkratky:

Luděk Šebek (ŠEB)

Jana Hoffmannová (HOF)

Alžběta Halušková (HAL)

Z důvodu, že je metoda focus group otevřená volnému průchodu odpovědí respondentů, mohlo se stát, že v rámci odpovědi na jednu otázku si respondent protičečil. Pro tento jev jsme zvolili označení OPO (opposite). Dalším jevem, který byl potřeba označit, byl jev, kdy po zaznamenání do archu nebylo patrné, jak vyzněla reakce oponenta. Pro tento případ jsme stanovili dvě zkratky: POS (positive) v případě souhlasu s myšlenkou respondenta, a NEG (negative) v případě rozporu s myšlenkou respondenta.

Při vyplňování záznamového archu jsme pracovali se dvěma počítači, na jednom byl spuštěn záznam z focus group, a na druhém počítači jsme vyplňovali záznamový arch. Tento proces jsme zopakovali celkem dvakrát, abychom se přesvědčili o korektním zaznamenání dat do archu.

Po zaznamenání konkrétních odpovědí do archu přichází ta nejtěžší část samotné focus group – zobecnění odpovědí a vyvození závěrů. Pro tento účel jsme zvolili takový model, kdy budeme v odpovědích na jednotlivé otázky hledat u respondentů co největší shodu. Pokud bude odpověď u respondentů stejná, shodná nebo se s podobným významem, označíme pole odpovědi stejnou nebo odstínově podobnou barvou. Takto označená pole potom propojíme zelenou křivkou. Pokud bude odpověď přímo v rozporu s nějakou odpovědí, vyznačíme jejich vztah červenou křivkou. Toto zobecnění závěrů nám pomůže z metody focus group vyvodit závěry, se kterými budeme moci dál pracovat. Jako první vyhodnocený graf bude vždy uvedena ta tabulka, která zaznamenává přímou odpověď respondentů bez podotázek. Po ní budou následovat odpovědi na podotázky výzkumníka.

5 VÝSLEDKY

Jak jsme se již mohli dočíst v minulých kapitolách, focus group byla rozdělena do tří samostatných okruhů podle tématu otázek. Zde jsou následující výsledky.

5.1 1. Okruh – Dosavadní výsledek projektu Ride2sCool

5.1.1 Volná diskuze k tématu

Prvním výzkumným okruhem, o který jsme se v rámci našeho projektu zajímali, byl dosavadní výsledek projektu v očích instruktorů.

Zajímavé je, že dvě respondentky se shodli na tom, že celý projekt stojí na lidech, kteří stojí v jeho čele. Konkrétně jmenovali Lud'ka Šebka, Janu Hoffmannovou a Alžbětu Haluškovou. Podle slov jedné respondentky se ale v posledním půl roce daří tento problém eliminovat a práce na projektu se daří rozdělit mezi více lidí. Další respondent uvedl, že oceňuje systém webu, jeho přehlednost a systém vytvoření. V průběhu focus group ale ten samý respondent také uvedl, že by web potřeboval inovaci. Proto je nutné na jeho pohled nahlížet s rezervou.

respondent	respondent 1	respondent 2	respondent 3	respondent 4	respondent 5	respondent 6	respondent 7	respondent 8
zhodnocení dosavadních let projektu		celý projekt stojí pouze na lidech ve vedení HAL, ŠEB, HOFF ostatní toho mají trochu	systém pro instruktory - web dobře vytvořený - zpsání na jízdy - OPO			poslední sezonu zlepšení situace v kontextu rozvedení mezi lidi, předchozí léta projekt stál pouze na ŠEB a HOF		

Table 2 Záznamový arch, 1. Okruh otázek

5.1.2 Dílčí otázky výzkumníka

Jako dílčí otázky jsme ve výzkumu stanovili:

1. Jaký je vztah instruktorů k projektu?
2. Co vidí instruktoři jako nejlepší/nejhorší (zážitek, věc, zkušenost, součást) na projektu?
3. Jaká je jejich motivace být součástí projektu?
4. Jak nahlízejí instruktoři na propagaci projektu?
5. Jak nahlízejí instruktoři na možnost splnění povinné praxe díky projektu?

Pokud se zaměříme na první otázku, dostalo se nám ve výzkumu 5 reakcí z toho 3 byly pozitivní a dvě neutrální.

vztah k R2S			neutrální	pozitivní	R2S - neutrální	pozitivní		pozitivní

Table 3 Záznamový arch, 1. Okruh otázek

V otázce, co vnímají instruktoři jako nejlepší/nejhorší na projektu jsme záměrně nedefinovali, jestli mají specifikovat zážitek, věc, zkušenost nebo součást. Chtěli jsme, aby respondenti reagovali co nejsamostatněji. I v této dílčí otázce se potvrdilo (a zároveň to byla i nejsilnější odpověď) to, že celý projekt stojí na jeho autorech, a nedochází v něm k většímu zapojení ostatních lidí. Dalšími reakcemi, které se objevily alespoň dvakrát, bylo například to, že tato situace se v poslední době daří zlepšovat. Jedna instruktorka uvedla, že si nejvíce váží dobrých vztahů, které v rámci projektu vznikají. Jedna reakce uváděla jako nejhorší zážitek špatné zkušenosti instruktora s dětmi.

co bylo nejlepší/nejhorší v projektu			myšlenka projektu		/špatné chování dětí vůči sobě,	vznikají dobré vztahy mezi rodiči, dětmi, a instruktury	teambuildingy	jezdění pravidelně s jedním dítětem ochota druhých/vlastní selhání v projektu, chyba
		přišel jí zvláštní malý počet zpojených dětí - nechápe moc smysl projektu - nemá velký účel á	vylepšilo se ze základů		odpadání jízdy na poslední chvíli		v roce 2012 se začalo s propagací teď je 2017/2018 a porad je to nedostatečně zpropagované	
		poslední rok pul rok- přijde že více impulsů- lepší budoucnost lepší	špatná marketing mimo rekre, nedostatečné zapojení ostatních lidí					ochota druhých
			pouze lidi uz uzkeho kruhu okolo Ludka sebka					

Table 4 Záznamový arch, 1. Okruh otázek

Zajímavou dílčí otázkou v této části rozhovoru byla míra motivace instruktorů být součástí projektu. Už z předchozích dat (zpětné vazby) jsme si mohli všimnout, že tato problematika je velkým tématem a odpovědi se na ni velmi lišily. Pro většinu instruktorů je to právě zábava a dobrá věc, co je motivuje být součástí projektu. U této reakce jsme zaznamenali největší četnost. Jako další čtenou reakci jsme ve výzkumu zaznamenali motivaci ve formě finanční odměny. Naopak negativní reakce u jednoho instruktora

vyvolává odměna ve formě splnění praxe. Tento poznatek je pro nás zajímavý z toho důvodu, že jsme odměnu ve formě praxe považovali do nynějšíka jako nejvíce motivační.

motivace	nejde to mít jako prioritu	myšlenka projektu dobrá oslovilo jí to, ale teď negativní pocity z fungování a vyprchala motivace	nebyla prioritou pro resp v Olo, pouze pokud měl volný čas, 2x	zábava . baví jí to	nutí ho vstávat ráno - POS rekreace	jde když ztastáváš jako vyšší pozici v R2S tak musíš prostě jet - pocit zodpovědnosti	motivace je to, že má rád autory projektu ŠEB a HOF	zábava baví jí to
	zábava - odměny vedlejší, hlavní osobní motivace					řeší stýpkem - krátkodobé stipendium jako práce		ze začátku nový okruh přátel
			peníze vidí jako dobrou motivaci, lepší než praxi			bude jezdit na jaře 2018 za peníze , bere to jako odměnu za působení 2 roky v		
						2 roky jezdila jenom proto, že chtěla a bavilo jí to		

Table 5 Záznamový arch, 1. Okruh otázek

Předposledním dílčím okruhem výzkumu byla otázka – jakým způsobem instruktoři nahlíží na propagaci v rámci projektu? Ve většině případech instruktoři považují propagaci za nedostatečnou nebo za špatně zvládnutou v otázce toho, jak je účinná. Také uvádějí to, že chybí dostatečná propagace mezi řadami rodičů. Dva respondenti se dozvěděli o projektu přes jeho širší vedení.

propagace		dostat se přímo ke studentům, studenti neví o co pořádě jde jde	dobrá, videa, stánky na akcích, POS, facebook neutrální				jsou videa - některá videa jsou zbytečná,	
		prjekt se dozvěděla od B. Haluškové NEG					propagace je hodně není účinná	
			uvódní proslov ŠEB na adaptačním kurzu				nev jak to udělat lépe	
							rodiče to za tu dobu také nemají dostatečně v podvědomí	

Table 6 Záznamový arch, 1. Okruh otázek

Poslední otázkou byla právě otázka praxí. Ptali jsme se, proč ji mnozí z respondentů nepovažují za atraktivní odměnu za působení v projektu. V tomto ohledu nám výzkum přinesl překvapivý závěr, protože jsme praxi doposud považovali za motivaci pro instruktory. Z patnácti reakcí jich bylo 8 výslovně proti, a dvě byly neutrální. Nejčastěji zaznívající reakce byla taková, že při plnění praxe se ze studentů stává „levná pracovní síla“. Jeden respondent také uvedl, že praxe není dostatečně vyřešená vedením projektu,

a že hodně lidí demotivuje si ji v rámci projektu splnit. Od dvou respondentů také zaznělo, že se z projektu jakoukoli motivací (praxí, finanční) vytrácí „dobrovolnictví“, které bylo před založením projektu.

5.2 2. Okruh – Budoucnost projektu

5.2.1 Volná diskuze k tématu

Odpovědi respondentů v tomto okruhu nám přinesou přímý pohled na to, jak samotní instruktoři Ride2sCool vidí budoucnost projektu.

respondent	respondent 1	respondent 2	respondent 3	respondent 4	respondent 5	respondent 6	respondent 7	respondent 8
budoucnost projektu	nejsou jasné nabídky míst - to způsobuje nezáměr instruktorů - pokud by se napsalo jasné sháním lidi na marketing - lidi by přišli	zapojení více lidí	zapojení ostatních lidí kromě studentů rekreologie		nelíbí se mu systém odměn za peníze - osobně by za tuto činnost peníze nevyžadoval	bude jezdit za peníze - líbí se jí systém odměn	zapojení více lidí	
	lepší aby bylo hodně lidí - uděláš to občas - ne když to na tobě celé stojí				model s velkým základem instruktorů (50)	spazila se oslovit jiný obor - nemá zájem "vyčouvali" - postrádají relation		

Table 7 Záznamový arch, 2. Okruh otázek

V prvním vyhodnocovací tabulce vidíme to, že u odpovědí máme téměř stoprocentní shodu v tom, že instruktoři začali automaticky odpovídat na to, jak do projektu zapojit více lidí. Z devíti přímých reakcí se devět odpovědí zabývá tím, jak do projektu přilákat více účastníků. Pokud se zaměříme na propojovací křivku, je patrné, že většinový názor zastává to tvrzení, že je do projektu zapotřebí zapojit více lidí, a to nejen z řad studentů Rekreologie, ale i z řad studentů jiných oborů. Vedlejším tématem této otevřené diskuze je letošní nově zavedený systém odměn ve formě stipendií, na který mají dva instruktoři názor, který se vzájemně vylučuje.

5.2.2 Dílčí otázky výzkumníka

V tomto okruhu výzkumník položil pět dalších dílčích otázek, které byly připravené z předchozích výzkumů:

1. Jak vidí instruktoři rozšíření projektu do dalších měst?
2. Jaký je přínos Ride2sSool pro budoucnost instruktorů?
3. Jak je podle instruktorů možné zapojit více instruktorů?
4. Jaké jsou podle instruktorů oblasti, ve kterých se může Ride2sCool zlepšit?

Největší shodu v odpovědích respondentů lze zaznamenat u otázky, která se ptá na to, v jakých oblastech by se mohl projekt zlepšit.

oblasti ve kterých by se mělo R2S zlepšit	propagace	systém/ vývoj aplikace	systém/ vývoj aplikace	systém/ vývoj aplikace		merchandise (trička, placky, lahve)	systém/ vývoj aplikace
			propagace směrem pro rodiče		nábor instruktorů		
	zkusit projekt byznys cestou, stylem kterým to funguje teď to bude pořád stejné			určitě nezdražovat	zlepšit systém - notifikace když odpadne jízda	projekt držet na tom, aby byl levný nezdražovat jízdné, peníze z jiných zdrojů	
					pokud více lidí jak děti a instruktorů tak zajistit více materiálu	obcházet rodičovské schůzky a vysvětlovat přímo rodičům co je to R2S	
					přidat informace k jednotlivým jízdám do systému (kdy kde a jak)	vytvořit instruktorský tým, který nabízí vzdělávání zábavnou formou -	

Table 8 Záznamový arch, 2. Okruh otázek

Největší nedostatky vidí instruktoři v současném systému, který je podle nich nepřehledný. Většina instruktorů by ocenila více informací ohledně jízd a také možnost nastavení upozornění na náhlé změny v systému. Další oblast, u které jsme zaznamenali velkou shodu respondentů, je oblast propagace, jak mezi rodiči, tak mezi potencionálními instruktory. Se zajímavými a ojedinělými poznatky přišel do diskuze instruktor, který vidí potenciál v produkci merchandisingu, nebo ve speciálně vytvořeném instruktorském týmu, který by propagoval Ride2sCool na sportovních akcích.

jak zapojit víc instruktorů	nefunguje model kamarádi - OPO - zůstává to potom na rekreologii			současní instruktoři motivují nové	systém kreditů, za nasbírané kredity si něco můžeš pořídit	kamarádi instruktorů		poukaz na něco - misot finační odměny materiální protislužba
	letáky, že je za to placeno, dostává se stipendium	letáky nestačí je potřeba přímý kontakt						
			nabídnout starším ročníkům středních škol					

Table 9 Záznamový arch, 2. Okruh otázek

Ohledně toho, jak do projektu přivést více lidí, se odpovědi respondentů rozcházejí. Největší konflikt zde vzniká mezi tím, jestli projekt držet na bázi dobrovolnictví, nebo se ho pokusit převést do komerční formy. Jeden instruktor přišel se zajímavou myšlenkou, že peněžní ohodnocení práce není adekvátní a atraktivní, na druhou stranu, kdyby měli instruktoři výhody jiného charakteru, úroveň motivace by se zvýšila. Přišel s nápadem kreditu, který by se každou jízdou zvyšoval, a instruktoři by si mohli za tento kredit vyměnit poukázky na zážitkové nebo pobytové akce, nebo permanentky do sportovních center, které vidí jako adekvátní odměnu pro studenty Fakulty tělesné kultury.

Zajímavým poznatkem je, že zde nefunguje dlouhodobě model náboru z kamaráda na kamaráda, protože vzniká uzavřený kruh v oboru Rekreologie, který se dál nerozvíjí mezi další potenciální respondenty.

V otázce, jestli rozšířit projekt i do dalších měst kromě Olomouce, se rozvedla pozitivní diskuze. Respondenti dokonce přišli s konkrétním městem – Hradec Králové. Instruktoři považují za nutné dbát na to, aby se projekt držel v rámci univerzitního prostředí.

rozšíření projektu do dalších měst		bylo by to dobré představovala si takhle budoucnost projektu	kde je dobrá infrastruktura cyklopropravy	hradec králové - cykloměsto	hradec		hradec - univerzitní zázemí	
		referent jedine jako někdo z okruhu přátel				získat někoho ve městě jako referenta	referent by potenciálně mohl zneužít pozici ve vlastní podnikatelský byznys, vytratí se původní myšlenka	

Table 10 Záznamový arch, 2. Okruh otázek

Nepříznivým aspektem je, že ani jeden z respondentů nepovažuje práci instruktora Ride2sCool jako adekvátní informaci, kterou by si uvedli do svého životopisu.

5.3 3. Okruh – Pohybová aktivita

5.3.1 Volná diskuze k tématu

V tomto okruhu jsme respondenty vyzvaly k tomu, aby se vyjádřili k tématu pohybové aktivity s projektem spojené. Bez toho, aby byl tento okruh více specifikovaný, jsme dostali stejné reakce instruktorů. Většina reakcí vnímala projekt jako tzv. „motivátor“ k tomu, aby děti začaly samy od sebe sportovat (jezdit na kole do školy). Instruktoři zmínili, že projekt může dětem pomoci vytvořit návyky v tomto ohledu.

respondent	respondent 1	respondent 2	respondent 3	respondent 4	respondent 5	respondent 6	respondent 7	respondent 8
pohybová aktivita				motivace dětí, nějací už jezdí sami	podpoří to ty rodiče zafixuje to dětem do budoucna, že to jde			namotivujeme děti jezdit na kole do školy, budou potom jezdit v dospělosti
			pokud rodina nesportovní - komplikace, nemají výbavu					

Table 11 Záznamový arch, 3. Okruh otázek

5.3.2 Dílčí otázky výzkumníka

V poslední oblasti pokládal respondentům moderátor otázky týkající se pohybové aktivity jako takové. Kladené otázky byly následující:

1. Rozvíjí projekt Ride2sCool pohybovou aktivitu u dětí/instruktorů?
2. Motivuje projekt instruktory k vlastní pohybové aktivitě?
3. Podpořili by instruktoři projekt, kdyby byli rodiči, a měli děti v příslušném věku?
4. Jaké jsou podle instruktorů největší překážky z pohledu rodiče?

S ohledem na vlastní pohybovou aktivitu instruktorů v rámci projektu se reakce respondentů neslučovaly. Jedna respondentka viděla Ride2sCool jako prostředek k vlastnímu sportovnímu vyžití, oproti tomu respondent hleděl na projekt pouze z hlediska vize a myšlenky, a raději preferuje pohybovou aktivitu, kterou vykonává sám.

vlastní pohyb akt.							vlastní pohybová aktivita - dlouhá trasa	preferuje kratší trasy, nepotřebuje všude vozit děti aby jezdil sám na kole jezdí sám
							bavila delší trasa	nebaví ho dlouhá trasa

Table 12 Záznamový arch, 3. Okruh otázek

Další podotázkou bylo to, jestli si respondenti dokáží představit, že jsou již rodiči, a mají možnost zapojit do projektu svoje vlastní děti. Respondenti byli v tomto ohledu překvapivě skeptičtí. Podle jejich slov by jako rodiče vyžadovali více informací o instruktorech, nebo by záleželo na jejich případném místě bydliště a náročnosti trasy do školy a ze školy.

instruktor v roli rodiče - jak by se zachoval	záleží na místě pobytu		zachoval by se podle místa bydliště	vysatčila by si s málem informací		víc by se zajímala o instruktory	záleží na práci - byl by radší kdyby to dělal sám se svými dětmi, pokud by to nešlo tak by volil	líbí se jí systém - ocenila by ho z pozice rodiče
								líbilo by se jí více informací o instruktorech v systému (medaionek)

Table 13 Záznamový arch, 3. Okruh otázek

6 DISKUZE

Po zanalyzování výsledků šetření pomocí focus group jsme zjistili zásadní poznatky, které byly cílem projektu.

Již první výzkumy se zabývají tím, že je potřeba projekt rozšířit dál. Respondenti v našem výzkumu definovali směry, ve kterých by bylo dobré rozvíjet projekt dalším směrem:

1. rozšířit řady instruktorů
2. rozšířit povědomí o projektu mezi studenty Univerzity Palackého v Olomouci
3. rozšířit povědomí o projektu mezi rodiči dětmi

Tyto okruhy uvádí i předchozí výzkumy, takže můžeme jenom zkonstatovat, že se tyto směry potvrdily.

Zajímavým poznatkem, který vyplynul z provedeného šetření, je otázka propagace a marketingu. Doposud jsme měli za to, že jakékoliv šíření projektu bude správné a nedbali jsme na skutečnost, že šíření projektu musí být opravdu strategicky promyšlené a kvalitně zpracované. Respondenti uvedli, že jim dosavadní působení organizace přijde často vedené špatným směrem. Preferovali by tedy kvalitněji zpracovanou kampaň, která by byla vytvořená od speciálně vytvořeného týmu a opírala se o smysluplně zpracovanou strategii. Doposud provedené výzkumy nám jasně nespecifikovali, na jakou oblast bychom se měli zaměřit. Metoda focus group ukázala, že účastníci si představují kombinaci kontaktní kampaně s dobře a tematicky relevantně zpracovanými videi. Otázkou zůstává, do jaké míry jsme se za poslední dva roky v tomto směru nepokusili rozšířit projekt (videa, kampaň) a jestli je reakce respondentů vůbec relevantní.

Dalším směrem v této oblasti je zajímavá reakce respondentů, která uvádí, že model šíření projektu mezi studenty není funkční. Podle nich dochází k vytvoření uzavřeného kruhu mezi studenty Rekreatologie a projekt se nedaří šířit mezi studenty jiných oborů fakulty. S tímto problémem v rámci projektu pracujeme již delší dobu a musíme uvést to, že výzkum v této oblasti jenom potvrdil skutečnost, kterou si myslíme.

Dalším poznatkem, a pro nás velkým a zásadním zjištěním, které z tohoto výzkumu vyplynulo, je zjištění v oblasti motivace instruktorů. Problém s pasivní účastí a často neobsazené jízdy u nás pozorujeme již od vzniku projektu. Proto jsou pro nás zjištění v tom, jak motivovat instruktory, aby se aktivně do projektu zapojili, zásadní. Respondenti zde přišli pro nás s neočekávaným odhalením. Doposud jsme jako

největší motivaci pro instruktory uváděli možnost splnit si odbornou praxi, právě aktivní účastí v rámci projektu. Respondenti, ale vnímají tuto možnost jako nemotivující, v 70 % reakcí jsme dokonce zaznamenali negativní odpovědi. Respondenti uvádějí, že pro ně není příslib splnění praxe dostatečnou motivací, aby se aktivně zapojili do projektu. Podle nich je systém nepřehledný a organizačně špatně zvládnutý. Dokonce ve dvou tvrzeních jsme se setkali s názorem: „Praxe dělají ze studentů levnou pracovní sílu“. V tomto směru je nutné se zamyslet nad kontextem a uvědomit si, že tyto tvrzení mohou z velké části vyplývat ze špatné situace, která plnění praxí provází na celé fakultě, a proto odpovědi, které jsme v této oblasti zaznamenali, mohou být spíše obrazem této situace, než reakcí na aktuální stav přímo uvnitř projektu.

Respondenti dále stanovili ve svých odpovědích dva pomyslné konflikty v otázkách motivace. Z jejich tvrzení vyplývá to, že do zmíněného konfliktu vstupuje pocit dobrovolnictví, pomoc dětem, zábava a finanční odměna, transformace projektu na výdělečný projekt s adekvátním finančním ohodnocením. Pro nás z toho do budoucna vyplývá to, že je možné, že v budoucnu bude potřeba jasněji definovat o jaký problém se jedná, a podle toho s projektem dál nakládat v oblasti propagace, marketingu a motivace instruktorů. Právě tato skutečnost nás může přivést na zajímavý poznatek, a to ten, že bychom se do budoucna měli v marketingu více zaměřit na zdůraznění toho, že lidé, kteří jsou do projektu zapojeni, jsou dobrovolníci. Podle Hladké (2008) jsou si dobrovolníci dobře vědomi, proč určitou činnost provádí, a jaká bude jejich odměna. To, že odměna není materiální, ještě nic neznamena.

Pokud se podíváme na to, v čem jsme mohli provedený výzkum zpracovat kvalitněji, jedná se především o to, že jsme metodu mohli provést několikrát, a mohli jsme obměnit část respondentů, abychom posléze mohli potvrdit nebo vyvrátit zjištění, které vyplynulo z první focus group.

Zhodnotíme-li průběh celé diskuze, do budoucna bychom mohli uvést to, že by bylo lepší provést metodu focus group se dvěma účastníky – jedním v roli moderátora, a druhým v situaci úplného účastníka skupiny v pozici jednoho z respondentů. Tento zapojený účastník by mohl lepší a „jemnější“ formou korigovat témata skupiny, a nebyly by nutné tak časté zásahy moderátora do hovoru. Skupinová dynamika by ve skupině byla uvolněnější respondenti by mohli objevit další odpovědi.

7 ZÁVĚRY

Hlavní cíl, který jsme si ve výzkumu vytyčili, byl rozšíření doposud zjištěných poznatků o projektu ze strany instruktorů a případné vyvození dalších směrů, ve kterých projekt zdokonalit. Cíl se nám rozhodně podařilo splnit.

Asi největším přínosem focus group byla diskuze o motivaci, která nám vyvodila zajímavé závěry. Podle toho, co instruktoři říkali, pro ně není primární motivace plnění praxe, což jsme si doposud mysleli. Někteří instruktoři mají k této myšlence vyložený odpor. Dokonce ani obdržení stipendia není pro některé instruktory atraktivní motivace, protože si uvědomují, že práci nedělají pro peníze, ale pro dobrý pocit z dobrovolnictví. Instruktoři přišli s návrhem, že by za odjeté jízdy získávali „kredit“, za který by si mohli pořídit poukázky na zážitky nebo různé sportovní permanentky. Tento systém by mohl změnit celý koncept projektu, a upevnit motivaci instruktorů. I přes to, že jsme otázku motivace řešili již několikrát ve zpětných vazbách, tato myšlenka ještě nikdy nikde nepadla.

Další poznatek, kterým skupinová diskuze obohatila informace ze zpětných vazeb, bylo téma: „Kdybys byl rodič, dal bys svoje děti do projektu Ride2sCool?“. Zatímco ve zpětných vazbách odpovídala drtivá většina respondentů Ano, v diskusi zazněl názor spíše opačný. Instruktoři zmínili, že by pro ně bylo velice důležité vědět informace o jednotlivých instruktorech, kteří by měli za jejich dítě zodpovědnost. Podle jejich slov by stačila v systému vizitka s fotografií, popisem a třeba i krátkým textem o instruktorových zálibách a životě, z důvodu lepší představy o schopnostech instruktora.

Instruktoři nám díky jejich zapálené diskusi pomohli vidět projekt z jiné strany, a přinesli nám doposud neobjevené okruhy témat, které by mohl projekt řešit. Výzkumná metoda focus group navedla několik respondentů na odpovědi, které pro ně nebyly primární volbou při vyplňování zpětných vazeb. Na druhou stranu v některých tématech byla diskuze se zpětnými vazbami téměř shodná. Až s návazností na rozhovor byli instruktoři schopni takto odpovídat, a nabalovat na diskusi více a více témat k řešení.

8 SOUHRN

Bakalářská práce se zabývá vnitřními otázkami mladého fungujícího projektu Ride2sCool, který podporuje aktivní cyklistickou dopravu dětí do školy v Olomouci za pomoci instruktorů – studentů Univerzity Palackého. Instruktoři se zúčastnili výzkumu ve formě zpětných vazeb a focus group.

V teoretické části byly vymezeny pojmy, které se práce týkají. Jelikož je projekt Ride2sCool zaměřený na děti mladšího školního věku a jejich pohybovou aktivitu, charakterizovali jsme v první části práce problematiku těchto témat. Poté jsme se zaměřili na celkovou problematiku aktivního transportu, bezpečnosti a udržitelné městské dopravy, která se tématu velice dotýká.

Hlavním cílem práce bylo zjistit reakce a odpovědi instruktorů na konkrétní otázky aplikované ve skupinové diskuzi. Okruhy otázek byly stanoveny na základě doposud provedených výzkumů. Zjištění, která tato metoda přinesla, nám ve velké míře pomohou v dalším rozvoji projektu a ve zdokonalení se v konkrétních otázkách jako je například motivace pro aktivní zapojení instruktorů do projektu nebo nové druhy propagace.

9 SUMMARY

The bachelor thesis deals with the internal issues of the start-up project Ride2sCool supporting active cycling transport of children to school in Olomouc with the help of instructors – students of the Palacky University. The instructors took part in research in the form of feedback and focus group.

In the theoretical part I have defined the terms that concern the operation. As the Ride2sCool project is focused on younger school children and their physical activity, we have focused in the first part of the thesis on a comprehensive characterization of these topics. Then, we concentrated on the overall issue of active transport, safety and sustainable urban transport, which is very relevant to the topic.

The main objective of the work was to find the answers of the instructors on specific questions and suggestions for the project applied in the focus group. Subjects were determined on the basis of research conducted so far. The findings of this method will greatly assist us in further developing the project efficiency and improving it in specific areas such as motivation for active involvement of instructors in the project or new types of promotion.

10 REFERENČNÍ SEZNAM

Benešová, P. (2013). *Školní zralost a připravenost dítěte na nástup povinné školní docházky*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Pedagogická fakulta, Olomouc.

Bennetts, S. K., Cooklin, A. R., Crawford, S., Esposito, F., Hackworth, N. J., Green, J., Matthews, J., Strazdins, L., Zubrick, S. R., & Nicholson, J. M. (2017). What Influences Parent's Fear about Children's Independent Mobility? Evidence from a State-wide Survey of Australian Parents. *American Journal of Health Promotion, 32*(3), 667–676.

Cardon, G. M., Maes, L. R. D., Haerens, L. L., & de Bourdeaudhuij I. M. M. (2012). Bicycling to School During the Transition From Childhood Into Adolescence: A Six-Year Longitudinal Study. *Pediatric Exercise Science, 24*, 369–383.

Caspersen, C. J. (1989). Physical activity epidemiology: Concepts, methods, and applications to exercise science. *Exercise & Sports Sciences Reviews, 17*(1), 423–473.

Centrum environmentálních studií. (2015). Metodika pro výpočet emisí částic pocházející z resuspenze ze silniční dopravy [On-line]. Ministertvo životního prostředí. Retrieved 18.4. 2018 from World Wide Web: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/vypocet_emisi_castic_metodika/\\$FILE/OO-resuspenze_metodika-20171011.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/vypocet_emisi_castic_metodika/$FILE/OO-resuspenze_metodika-20171011.pdf)

Centrum dopravního výzkumu. (2018). Rozvoj cyklistiky ve městech – je možné se v českých podmínkách inspirovat Holandskem? Retrieved: 12.4. 2018 from World Wide Web: <https://www.cdv.cz/rozvoj-cyklistiky-ve-mestech-je-mozne-se-v-ceskych-podminkach-inspirovat-holandskem/>

Cole, R., Burke, M., Leslie, E., Donald, M., & Owen, N. (2010). Perceptions of Representatives of Public, Private, And Community Sector Institutions of the Barriers and Enablers for Physically Active Transport. *Transport Policy, 17*(6), 496–504.

Dekoster, J., & Schoellaert, U. (2002). Cyklistika pro města [On-line]. Centrum dopravního výzkumu. Retrieved 18.4. 2018 from World Wide Web: [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/4ABAD89823636280C1256FD4002682F7/\\$file/cykli.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/4ABAD89823636280C1256FD4002682F7/$file/cykli.pdf)

Dobry, L. (2006). Může ovlivnit vnitřní motivace dětí a dospívajících jejich vztah k pohybovým aktivitám? *Tělesná výchova a sport mládeže, 72*(2), 9–17.

Durna, R. (2016). *Bezpečný pohyb žáků základních škol ve městě Brně*. Diplomová práce, Masarykova Univerzita, Pedagogická fakulta, Brno.

Dylevký, I., Káhal, J., Kolář, P., Kučera, M., Noble, C., & Otáhal, S. (1997). *Pohybový systém a zátěž* (1th ed.). Praha: Grada Publishing.

European Commission. (2008). *EU Physical Activity Guidelines* [Prezentace]. Brussels.

Filová, V. (2010). *Zralost dítěte před vstupem do první třídy základní školy*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Pedagogická fakulta, Olomouc.

Garcia-Cervantez, L., d'Haese, S., Izquierdo-Gomez, R., Padilla-Moledo, C., Fernandez-Santos, J. R., Cardon, G., & Veiga, O. L. (2016). Physical Activity Coparticipation and Independent Mobility as Correlates of Objectively Measured Nonschool Physical Activity in Different School Grades: The UP&DOWN Study. *Journal of Physical Activity nad Health*, 13, 747–753.

Hamřík, Z., Kalman, M., Bobáková, D., Sigmund, E. (2012). Sedavý životní styl a pasivní trávení volného času českých školáků. *Tělesná kultura*, 35(1), 28–39.

Hamřík, Z., Sigmundová, D., Pavelka, J., Kalman, M., & Sigmund, E. (2017). Trends in overweight and obesity in Czech schoolchildren from 1998 to 2014. *Central European Journal of Public Health*, 25(1), 10–14.

Haničinec, J. (2016). *Cyklistická doprava v Olomouci*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Přírodovědecká fakulta, Olomouc.

Hendl, J. (2016). *Kvalitativní výzkum* (4th ed.). Praha: Portál.

Hendl, J., Dobrý, L., Čechovská, I., Matoulek, M., Svačina, Š., Lajka, J., Bunc, V., Krejčí, M., Chmelík, F., Frömel, K., Křen, F., Kalman, M., Hamřík, Z., & Pavelka, J. (2011). *Zdravotní benefity pohybových aktivit: Monitorování, intervence, evaluace*. Praha: Karolinum

Hladká, M. (2008). Význam Dobrovolnictví jako specifického lidského zdroje. *Aktuální otázky sociální politiky 2008 – teorie a praxe*, 8, 20–27.

Hosking, J., Jeffery, A. N., Metcalf, B. S., Voss, L. D., & Wilkin, T. J. (2008). Children From Low–Income Families Have Less Access to Sports Facilities, But Are No Less Physically Active: Cross–Sectional Study (EarlyBird 35). *Child: Care, Health and Development*, 34(4), 470–474.

Huang, W. Y., Wong, S. H., & He, G. (2017). Is a Change to Active Travel to School an Important Source of Physical Activity for Chinese Children? *Pediatric Exercise Science*, 29, 161–168.

Chaufan, C., Yeh, J., & Fox, P. (2012). The Safe Routes to School Program in California: An Update. *American Journal of Public Helath*, 102(6), 8–11.

- Jansa, P. (2012). *Pedagogika sportu*. Praha: Karolinum.
- Jenkins, D., MacDonald, D., Rodger, S., Ward, H., & Ziviani, J. (2008). Physical Activity of Young Children: A Two-Year Follow-Up. *Physical & Occupational Therapy in Pediatrics*, 28(1), 25–39.
- Kassin, S. M. (2007). *Psychologie*. Brno: Computer Press.
- Klemenc, J. (2014). *Analýza podmínek pro realizaci projektu Ride2sCool*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Kuchařová, A. (2010). *Mimoškolní pohybová aktivita dětí mladšího školního věku*. Diplomová práce, Masarykova Univerzita, Pedagogická fakulta, Brno.
- Kudláček, M. (2014). Pohybová aktivita a sportovní preference adolescentů ve vazbě na prostředí: Regionální komparativní studie. *Tělesná kultura*, 38(1), 47–67.
- Langmajer, J., & Krejčíková, D. (2006). *Vývojová psychologie* (2th ed.). Praha: Grada.
- Macháčková, K. (2015). *Analýza faktorů ovlivňující aktivní transport žáků v projektu Ride2sCool*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Máček, M., & Máčková, J. (2013). Pohybová aktivita a dětská obezita. *Medicina Sportiva Bohemica et Slovaca*, 22(2), 96–102.
- Martinek, J. (2015). Vyhledávací studie cyklistických komunikací v rámci ITI Olomoucké aglomerace [On-line]. *Asociace cykoměst*. Retrieved: 12.4. 2018 from Cykloměsta: http://www.cyklomesta.cz/cms_soubory/aktuality/110.pdf
- Masurier, G. C., Corbin, Ch. B., Greiner, M., & Lambdin, D. D. (2010). *Fitness for Life: Elementary School Physical Education Lessons Plans*. United States: Human Kinetics.
- Matoulek, M., Svačina, Š., & Lajka, J. (2014). Pohybová aktivita a obezita v ČR 2000-2013. *Medicina Sportiva Bohemica & Slovaca*, 23(1), 8–9.
- Mayerová, D. (2014). *Paticipace studentů Univerzity Palackého na projektech podporující cyklodopravu v Olomouci*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Město s dobrou adresou. (2018). Emise a imise z dopravy. Retrieved: 18.4. 2018 from World Wide Web: <http://uherskehradiste.dobramesta.cz/emise-a-imise-z-dopravy>
- Město s dobrou adresou. (2018). Zdraví a aktivní mobilita. Retrieved: 18.4. 2018 from World Wide Web: <http://uherskehradiste.dobramesta.cz/zdravi-a-aktivni-mobilita>

Miklová, L. (2011). *Motorické kompetence žáka v kontextu zahájení povinné školní docházky*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.

Ministerstvo dopravy. (2012). Základní přehled priorit a cílů [On-line]. Retrieved 18.4. 2018 from World Wide Web: <https://www.cyklodoprava.cz/file/strategie-politika-cr-zakladni-prehled-priorit-a-cilu-narodni-strategie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-cr-proleta-2013-2020/>

Ministerstvo dopravy. (2016). Bezpečně na kole [On-line]. *Besip*. Retrieved 18.4. 2018 from World Wide Web: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/cyklista/bnk-2016-kompri-web.pdf>

Mitáš, J., Dygrýn, J., Rubín, L., Křen, F., Vorlíček, M., Nykodým, J., Řepka, E., Bláha, L., Schomel, A., Feltlová, D., Klimtová, H., Valach, P., & Frömel, K. (2018). Multifaktoriální výzkum zastavěného prostředí aktivního životního stylu a tělesné kondice české mládeže: Design a metodika projektu. *Tělesná kultura*, Ahead of print.

Mitra, R. (2013). Independent Mobility and Mode Choice for School Transportation: A Review and Framework for Future Research. *Transport Reviews*, 33(1), 21–43.

Moldan, B., Hák, T., & Kolářová, H. (2002). *K udržitelnému rozvoji České Republiky: vytváření podmínek*. Praha: Univerzita Karlova.

Mužík, V., Dobrý, L., Süß, V. (2008). *Tělesná výchova a sport mládeže v biologickém, psychologickém, sociálním a didaktickém kontextu*. Brno: Masarykova univerzita.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. (2012). Bezpečnost – Národní strategie bezpečnosti. Retrieved 18.4. 2018 from World Wide Web: www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/

Nehme, E. K., Pérez, A., Ranjit, N., Amick, B. C., & Kohl, H. W. (2016). Sociodemographic Factors, Population Density, and Bicycling for Transportation in the United States. *Journal of Physical Activity and Health*, 13, 36–43.

Paroulková, L. (2014). *Školní pohybová aktivita žáků na 1. stupni základní školy*. Diplomová práce, Masarykova Univerzita, Pedagogická fakulta, Brno.

Pavelka, J., Sigmundová, D., Hamřík, Z., & Kalman, M. (2012). Active transport among Czech school-aged children. *Acta Universitatis Palackianae Olomouensis. Gymnica*, 42(2), 17–26.

Pavelka, J., Sigmundová, D., Hamřík, Z., Kalman, M., Sigmund, E., & Mathisen, F. (2017). Trends in active commuting to school among Czech school children from 2006 to 2014. *Central European Journal of Public Health*, 25(1), 21–25.

Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L. (2017). Alarming changes in youth mobility: Primary school pupils in Novo Město. *Urbani izziv*, 28(2), 149–158.

Plíšková, R. (2007). Dopravní plány a udržitelný rozvoj ve městech ČR [online]. *Národní síť Zdravých měst ČR*. Retrieved: 12.4. 2018 from: http://www.nszm.cz/cb21/archiv/akce/_nszm/nszm08/doprava/Pliskova.pdf.

Ponížil, J. (2014). *Aktivní formy dopravy perspektivou české populace*. Diplomová práce, Masarykova Univerzita, Fakulta sportovních studií, Brno.

Příhoda, V. (1977). *Ontogeneze lidské psychiky*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.

Ride2sCool. (2016). Podmínky poskytnutí služby [On-line]. Retrieved: 18.4. 2018 from World Wide Web: http://portal.ride2scool.cz/doc/legal_agreement.pdf

Ride2sCool. (2018). O Nás. Retrieved 18.4. 2018 from World Wide Web: <http://wp.ride2scool.org/o-projektu/>

Říčan, P. (1989). *Cesta životem*. Praha: Panorama.

Seman, P., & Stejskal, P. (2014). Nedostatečná pohybová aktivita a metabolický syndrom. *Medicina sportiva Bohemica et Slovaca*, 23(3), 178–180.

Sigmund, E., Badura, P., Sigmundová, D., Voráčová, J., Zaccal, J., Kalman, M., Pavelka, J., Vokacová, J., Hobza, V., & Hamřík, Z. (2018). Trends and correlates of overweight/obesity in Czech adolescents in relation to family socioeconomic status over a 12-year study period (2002–2014). *BMC Public Health*, 18(1), 122.

Sigmund, E., Lokvencová, P., Sigmundová, D., Turoňová, K. & Frömel, K. (2008). Vztahy mezi pohybovou aktivitou a inaktivitou rodičů a jejich 8–13letých dětí. *Tělesná kultura*, 31(2), 89–101.

Sigmund, E., Sigmundová, D., Baďura, P., & Voráčová, J. (2015). Vztah mezi pohybovou aktivitou a sedavým chováním rodičů a jejich 9–12letých dětí. *Tělesná kultura*, 38(1), 68–91.

Sigmundová, D., Sigmund, E., & Šnoblová, R. (2010). Návrh doporučení k provádění pohybové aktivity pro podporu pohybově aktivního a zdravého životního stylu českých dětí. *Tělesná kultura*, 35(1), 9–27.

Stackeová, D. (2009). Doporučení pohybové aktivity pro děti a dospívající. *Tělesná výchova a sport mládeže*, 75(2), 2–6.

- Stejskal, P. (2004). *Proč a jak se zdravě hýbat*. Břeclav: Presstempus.
- Svobodníková, M. (2013). *Pohybová aktivita a podmínky prostředí v životním stylu obyvatel města Olomouc*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Šebek, L. (2015). Výroční zpráva 2015 [On-line]. *Ride2sCool*. Retrieved: 12.4. 2018 from World Wide Web: <http://wp.ride2scool.org/wp-content/uploads/2016/05/Ro%C4%8Dn%C3%AD-zpr%C3%A1va-2015.pdf>
- Šebek, L. (2016). Výroční zpráva 2016 [On-line]. *Ride2sCool*. Retrieved: 12.4. 2018 from World Wide Web: <http://wp.ride2scool.org/wp-content/uploads/2016/05/Ro%C4%8Dn%C3%AD-zpr%C3%A1va-2016.pdf>
- Šebek, L. (2017). Výroční zpráva 2017 [On-line]. *Ride2sCool*. Retrieved: 12.4. 2018 from World Wide Web: <https://drive.google.com/file/d/1IK1vNpgutoJ8XkoW3RbAKeriLYrRZFmG/view>
- Šebek, L., & Hoffmannová, J. (2010). Metoda focus group a možnosti jejího využití v kinantropologickém výzkumu. *Tělesná kultura*, 33(2), 30–49.
- Toderian, B. (2014). Mobility in cities is about space – proven powerfully in pictures. Planetizen. Retrieved 18.4. 2018 from World Wide Web: <https://www.planetizen.com/node/68574>
- Trundová, I. (2017). *Pohybová aktivita a aktivní transport do školy u dětí staršího školního věku*. Diplomová práce, Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Vágnerová, M. (2000). *Vývojová psychologie: dětství, dospělost, stáří* (1th ed.). Praha: Portál.
- Vařeková, J., & Daďová, K. (2014). Pohybová aktivita a kognitivní funkce. *Medicina Sportiva Bohemica et Slovaca*, 23(4), 210–215.
- Vorlíček, M., Rubín, L., Dygrýn, J., & Mitáš, J. (2017). Pomáhá aktivní docházka/dojížděka českým adolescentům plnit zdravotní doporučení pro pohybovou aktivitu? *Tělesná kultura*, 40(2), 112–116.
- World Health Organization. (2010). *Global recommendations on physical activity for health*. Geneva: World Health Organization.
- Zacharová, E. (2012). *Základy vývojové psychologie* [Studijní opora k předmětu]. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě.

Zusková, P. (2017). *Vliv vybraných pohybových aktivit na změnu antropometrického charakteru u vybrané osoby*. Diplomová práce, Masarykova Univerzita, Fakulta sportovních studií, Brno.

RIDE2SCOOL ZPĚTNÁ VAZBA 2016

13 respondentů

Jaké je tvé jméno?

- Dominik Záleský
- Alžběta Halušková
- Pavel von Jakubec
- Tomáš Kabelač
- Viktor Krapa
- Vojtěch Matuš
- Miroslav Štrbený
- Karolína
- Eva Plechtá
- Monika Venclová
- Kuba Haastl
- Vítek Nekolný
- Pavel Šída

Kdo tě do projektu přivedl?

- Spolužáci
- Babela - řekla mi o schůzce, o projektu. Řekla mi, že tam jde, at' jdu taky. Já jsem napsala příspěvek k nám na třetí FB skupinu, aby šli i ostatní spolužáci - a ehm, zúčastnilo se spoustu lidí.
- Spolužačka Alžběta
- Luděk Šebek
- Lúda a Bětka
- Lúda a jeho nábor na lezení, ostatní rekre přiváči
- Batman
- nevím asi Lúda, Janinka a Bětka ale první přišel Lúda
- Už na adaptáku se o tom mluvilo a mě to zaujalo.
- Luděk Šebek
- Lúda a Janinka.
- Ruda s jeho přednáškou na úvodním soustředění
- Luděk Šebek

Co tě na R2S nejvíce bavilo?

- Pomáhat dětem
- Povídat si s dětmi. Jejich názory, a jejich řeči. Při komunikaci s dětmi zapomenou na problémy, kterými se momentálně zabývám, a věnují se jim celou svojí myslí.
- povídat si s dětmi
- Jízdy
- První schůze :)
- spolupráce s ostatními, ukecané děti
- jízda samotná
- volnost (lověk na chvíli vypnul myšlenky a dělal si srandu s dětmi)
- Ježdění na kole.
- Jízda s dětmi.
- Radost dětí a můj dobrý pocit.
- Vidět děti jak jedou bez námitek a s radostí i za deště!
- pohyb

Měl/a jsi někdy nějaké problémy s rodiči/dětmi?

- NE
- Několik maminek se odmítalo naučit se systémem R2S a bohužel si nenechaly ani poradit.
- S dětmi jsem nikdy problémy neměla, jen občas nechodili s družiny v danou hodinu a Potřebovali od nás trochu popostrčit.
- Ne
- Ne

11 PŘÍLOHY

11.1. Výsledky zpětných vazeb

11.1.1 Výsledky zpětné vazby 2016

Table 14 1. stránka výsledků zpětné vazby Ride2sCool 2016

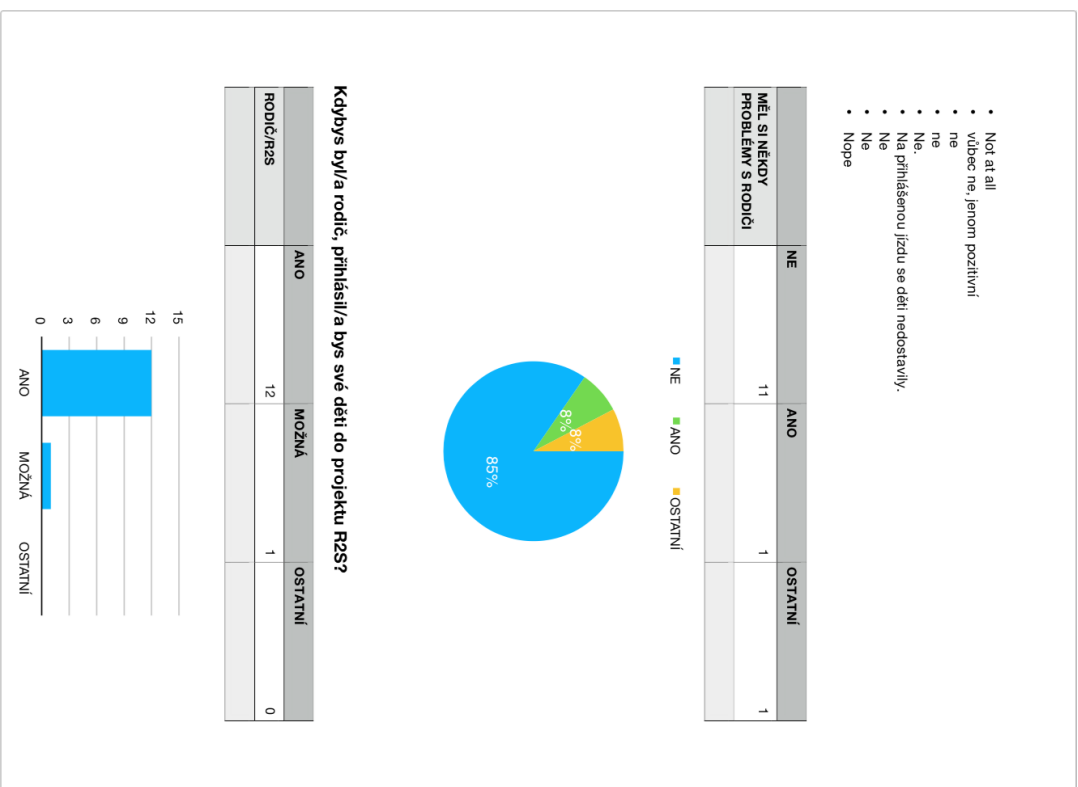


Table 15 2. stránka výsledků zpětné vazby Ride2sCool 2016

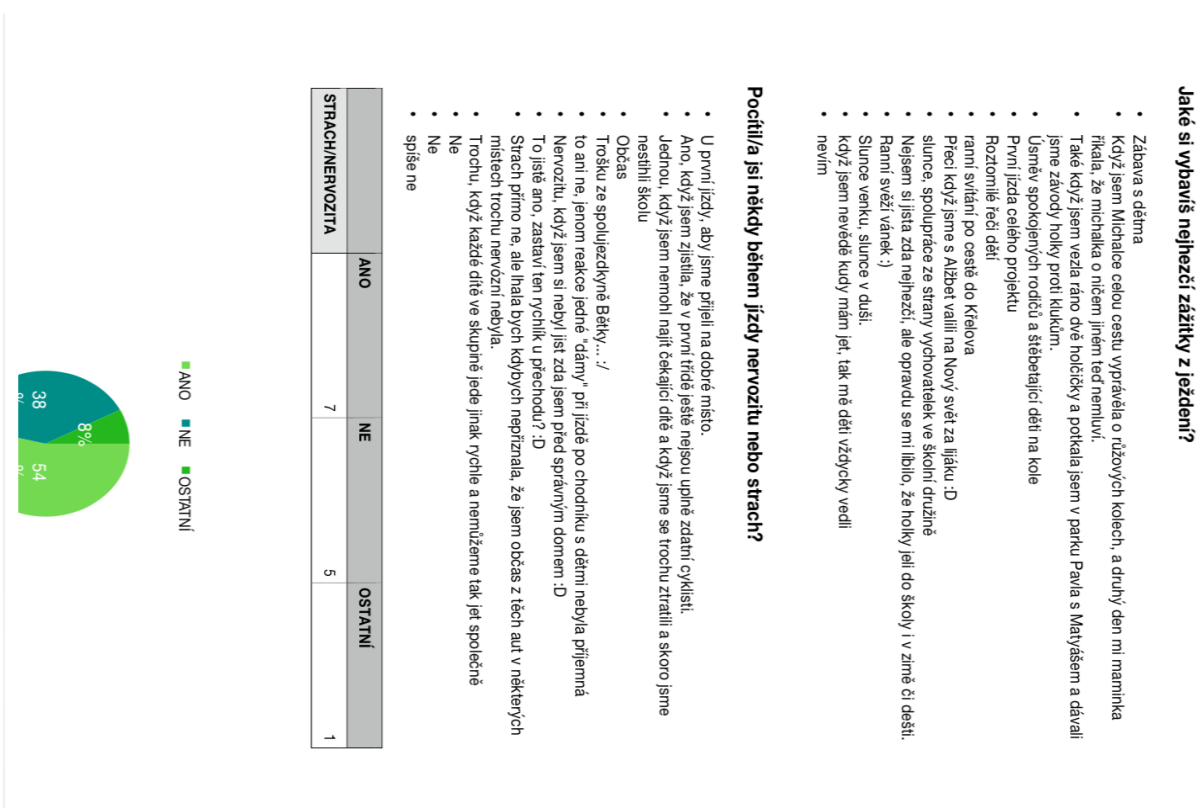
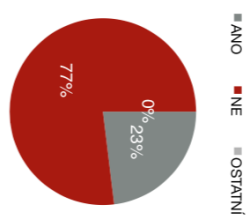


Table 16 3. stránka výsledků zpětné vazby Ride2sCool 2016

	ANO	NE	OSTATNÍ
JINÁ FUNKCE	3	10	0



Je ještě něco posledního, co bys nám chtěl/a vzkázat? :)

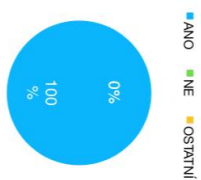
- Pokračujte v tom, je to super pro všechny strany!!!
- Moc hezký feedback!
- až budu velký, chci bych udělat pobočku i v Praze
- Pohodu a klid v duši :)))
- A! to slápe
- Díky za možnost účasti!
- Tento projekt má skvělou myšlenku a doufám, že bude jen vzkvétat :-)
- Ride2sCool má parádní budoucnost, ještě před sebou!

Table 17 4. stránka výsledků zpětné vazby Ride2sCool 2016

Chtěl/a bys v projektu R2S spolupracovat i v dalším roce?

- Stoprocentně!!
- ano
- ano
- ano
- Ano
- Jasná pátka :)
- jistě
- Joo
- Jedno si myslím mohu, ale psát to nebudu, nevím co bude zítra natož na jaře.
- Ano
- ano
- Pokud to půjde tak velmi rád.
- ano
- ANO

	ANO	NE	OSTATNÍ
DALŠÍ ROK	13	0	



Chtěl/a by sis v projektu vyzkoušet i nějakou jinou roli nebo činnost?

- Ne, stačí mi, že jsem Rájder/ka
- Řízení letového provozu :) – dispečink, Publicita, Motivace a vedení lidí
- Ne, stačí mi, že jsem Rájder/ka
- Motivace a vedení lidí
- Možná caseim marketing
- Ne, stačí mi, že jsem Rájder/ka
- Marketing
- Ne, stačí mi, že jsem Rájder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem Rájder/ka, Komunikace se školami a úřady
- Ne, stačí mi, že jsem Rájder/ka, Publicita
- Ne, stačí mi, že jsem Rájder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem Rájder/ka

Table 18 5. stránka výsledků zpětné vazby Ride2sCool 2016

11.1.2 Výsledky zpětné vazby 2017

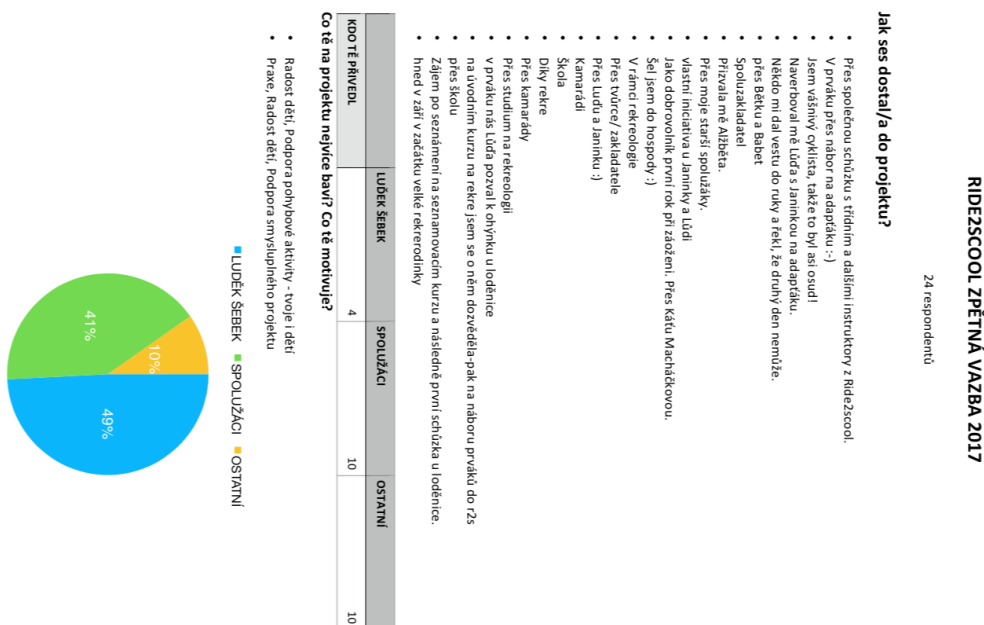


Table 19 1. stránka výsledků zpětné vazby Ride2sCool 2017

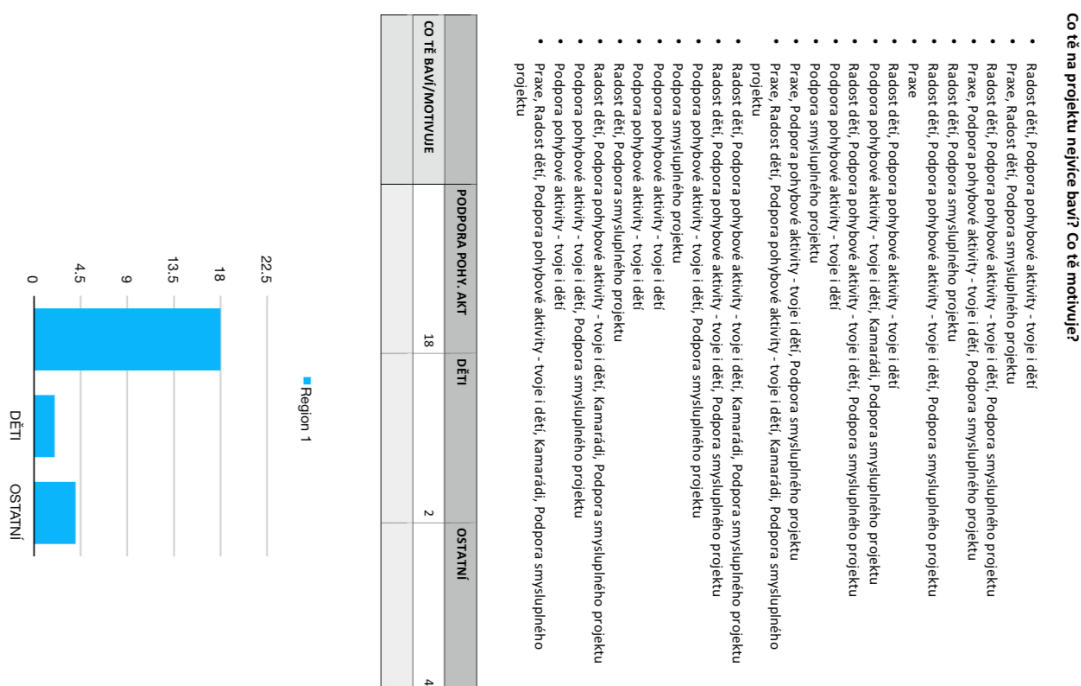
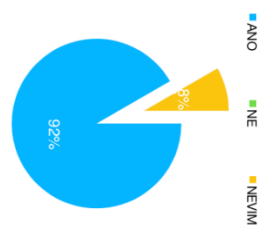


Table 20 2. stránka výsledků zpětné vazby Ride2sCool 2017

Kdybys měl/a děti, chtěl/a bys, aby byly součástí projektu Ride2sCool?

	ANO	NEVIM	NE
SVOLE DĚTI K R2S	22	2	0



Myslíš si, že by se měl projekt rozšířit i do jiných měst?

	ANO	NE	OSTATNÍ
PROJEKT DO JINÝCH MĚST	23	1	0

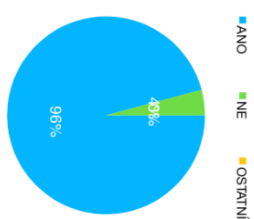


Table 21 3. stránka výsledků zpětné vazby Ride2sCool 2017

Chtěl/a bys mít v projektu i jinou funkci, než Instruktor?

- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Marketing, Komunikace se školami a úřady, Motivace a vedení instruktorů, Publicita, Fundraising
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Marketing
- Nábor dětí, Publicita
- Marketing
- Publicita
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Marketing, Komunikace se školami a úřady, Koordinátor jízd
- Marketing, Publicita, Fundraising
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka
- Ne, stačí mi, že jsem rajder/ka

	ANO	NE	OSTATNÍ
JINÁ FUNKCE V PROJEKTU	7	17	0

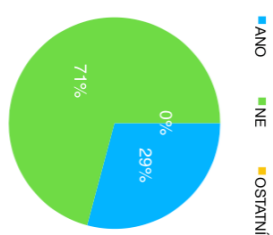
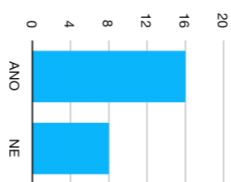


Table 22 4. stránka výsledků zpětné vazby Ride2sCool 2017

Chcěl/a by ses s instruktory scházet i na jiných akcích, než jsou schůzky R2S?

SCHŮZKY S R2S	ANO	NE
	16	8



Napadíš tě nějaký způsob, jak naučkat na projekt tvoje spolužáky?

- Ne
- Můj mozek je unavený a momentálně ho už nic kreativního nenapadá. :-/
- závod!
- Stejně jako jsme byli naučkáni my :), pozvat je na oběd, pivo, burty a povídat se o tom.
- Spíš jsem si říkala, že by bylo hezké udělat nějakou "garnitu jízdy" městem. Všechny děti a instruktory, vestičky a zvonky na volurne max. Objet třeba okruh okolo všech škol a dát o sobě městu pořádně vědět.
- Bohužel mě nic zrovna nenapadá.
- Parťácký instruktorum
- Odměny v jakékoliv podobě.
- Urdit na něco příjdu :)
- stipendia :)
- Prezentace o projektu a určitě také přes doporučení,
- Ne, jsou to jiné věci... :D (Myslím, že na praxi se uslyší :))
- Přes zkušené lidičky, pořádat nějaké otevřené přednášky, co jim projekt přináší (myslím hlavně dobry port, ne jen praxi), poznatky z vlastní zkušenosti. Nejlepší je předat je osobně dalším lidem.
- Myslím, že spolužáci mají o projektu už dostatek informací a ty, které to zaujalo, jezdí nevim
- video o smyslu a vizi projektu
- Lkáni podle mě nemá stejně moc význam stačí jen představit projekt a pak už to nechat jen na odhodlání. Jinak určite nechtio je mozte přesvědčit nějak jinak? nahstij :D :), ale když nebude mít svoje přesvědčení, tak stejně jezdit nebude a bude jen přihlíževy v systému. Jinak by pro některé spolužáky byla motivace možnost splehni praxi (protože dost z nás není spokojena se současnou nabídkou a realizací praxi) a nebo finanční odměna (otázka co by to reálně přineslo).
- ti co se o Ride2sCool zajímali, tak už jezdi, ostatní jsou asi moc líní :)

Table 23 5. stránka výsledků zpětné vazby Ride2sCool 2017

Máš nějaké nápady, co by se mohlo změnit v elektronickém portálu R2S?

- Bylo by fajn kdyby se v systému nezobrazovali neobezrané jízdy, ale jen dětem obznané, pro o lepší přehlednost.
- moc ne, je to nádherna
- Rodice by mohli vkládat nějaké své poznámky o dětech (trébas: jezdi pomaleji, může jezdit první...), aby o tom veděli všichni instruktor. Dale by mi pomohlo přenést popisání/ adresu vyzvedávání dětí, když jezdi nějakou trasu poprvé, nevim kde přesně mám čekat nebo jsou rodiče domluveni s obvyklým instruktorem na trochu jiné místo (coz by také mohli napsat do té poznámky :)).
- Vypadla byci se na tlačítka oznamující, že jsem vyzvedla dítě a pak nepřechu ukončila. Bez telefonu je to trochu komplikovane. Nebo bych se na to spíš zepala rodiči, jaky oni mají názor, zda to využívají.
- Bylo by dobré, když by se tam vždy zobrazovaly pouze ty jízdy, na které se člověk může přihlásit. Protože teď je to někdy dost nepřehledné (zvlášť když jezdivy jen 2 děti).
- Přidat tam přehled, kdo má odjetu kolik jízdy
- Nemám žádné vřky.
- Někdo jednoduší aplikace, ale vim ze je narocne takovou aplikaci zprovoznt.
- Snad možná nějaké automatické splřování platby na děti s kreditem v systému, aby nebylo nutné to dělat manuálně?
- ne
- Myslím, že funguje skvěle.
- Myslím, že je fajn a přehledný.
- ne
- jsem spokojený
- To jsem nikdy moc nezkoumal, takže k tomu nic nemám.
- ne

PORTÁL R2S	SPOKOJENÝ	NEUTRÁLNÍ	SPÍŠE NESPOKOJENÝ
	9	4	11

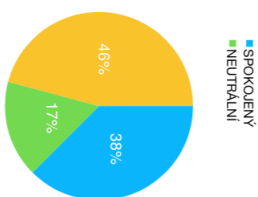


Table 24 6. stránka výsledků zpětné vazby Ride2sCool 2017

propagace		doslat se přímo ke studentům, studenti neví o co pořádně jde jde	dobrá, videa, stránky na akcích, POS, facebook neutrální				jsou videa - některá videa jsou zbytečná,	
		příjezd se dozvěděl od B. Haluškové NEG					propagace je hodně není účinná	
							neví jak to udělat lépe	
							rodice to za tu dobu také nemají dostatečně v podvědomí	
praxe	vzdělky se používá jako motivace někde se to řekne ale pak to SEB neřeší		chybí jasně definované podmínky - uděláš tohle a tohle získáš za to a to	také je rada za praxi ocenuje že nemusí plnit jinou praxi	také nesoehalsi s modelem barttu za něco	líbilo se jí model když R2S nebylo za praxi - motiv "srdcačů"	praxe nevidí praxi v R2S jako praxi v oboru rekreologie	oceníuje, že za působení v R2S má praxi - jezdi ráda, ale bere to jako bonus
	myslím si že je to bonus				motiv dobrovolnictví - symptie	nesedí jí bartr za praxi - motiv prodávání		
	praxi si přess R2S plní pouze 2 lidi				praxe jako hlavní motivátor účasti v R2S - oproti tomu Bonus		praxi si splní u R2S ale nechcejí ji nechat zapsat, splní si radši praxi jinde - nebylo to pro něj	upřesnostuje R2S před Sunskí praxí

Table 26 výsledky 1. okruhu otázek focus group

11.2.2 Výsledky 2. Okruhu otázek focus group

	respondent 1	respondent 2	respondent 3	respondent 4	respondent 5	respondent 6	respondent 7	respondent 8
budoucnost projektu	nejsem jasně nabídky míst - to způsobuje nezájem instruktorů - pokud by se napsalo jasně štatim lidí na marketing - lidi by přišli	zapojení více lidí	zapojení ostatních lidí kromě studentů rekreologie		nelíbí se mu systém odmítní za peníze - osobně by za tuto činnost peníze nevyžadoval	bude jezdit za peníze - lidi se jí systém odměň	zapojení více lidí	
	lepší aby bylo hodně lidí - uděláš to občas - ne když to na tobě celé stojí				model s velkým základem instruktorů (50)	snázla se oslovit jiný obor: neměl zájem "vyčouvali" - postřídají relation		
		zdroje jako sponzor			zlepšit systém - notifikace když odpadne jízda			
					přidat informace k jednotlivým jízdám do systému (kdy kde a jak)			
oblasti ve kterých by se mělo R2S zlepšit	propagace	systém/ vývoj aplikace	systém/ vývoj aplikace	systém/ vývoj aplikace	nábor instruktorů	merchandise (trčka, placky, láhve)	systém/ vývoj aplikace	
	zkusit projekt byznys cestou, systémem kterým to funguje teď to bude pořádek stejné	získat více instruktorů	propagace směrem pro rodiče	určitě neřadovat	pokud více lidí jak děti a instruktorů tak zajistit více materiálu	projekt držet na tom, aby byl levný nezdrazovat jízdné, peníze z jiných zdrojů	projekt dělat v rámci univerzity po celém Česku	
					obcházet rodičovské schůzky a vysvětlovat přímo rodičům co je to R2S			
					vytvorit instruktorový tým, který nabízí vzdávání zábavnou formou - kamarádů instruktorů			
jak zapojit víc instruktorů	nefunguje model kamarádů - OPO - zůstává to potom na rekreologii	leťáky nestáčí je potřeba přímý kontakt		současní instruktoři motivují nové	systém kreditů, za nasbírané kredity si něco mužšáš pořídít			poukaz na něco - misoi finanční odměny materiální proslužba
	leťáky, že je za to placeno, dostává se stipendium							
			nabídnout starším ročníkům středních škol					

Table 27 výsledky 2. okruhu otázek focus group

vytracení motivací dobrého pocitu když bude finanční odměna						bude faktor toho, že je to práce - bude muset jezdit	seperace instruktorů na dvě skupiny - finan a dobry pocit vždycky nebude jenda fungovat na ukor té druhé	
rozšíření projektu do dalších měst		bylo by to dobré představovala si takhle budoucnost projektu	kde je dobrá infrastruktura cyklodopravy	hradec krádlové - cykloměsto	hradec		hradec - univerzita zájemní	
		referent jediné jako někdo z okruhu přátel				získat někoho ve městě jako referenta	referent by potencionálně mohl zneužít pozici ve vlastní podnatelský byznys, vytrati se původní myšlenka	
		zěmnit celou česou republiku						
přínos R2S pro vaši budoucnost	velký (kromicky sdáleno)			nenapsala by si to do životopisu	něco jako dobrovolník - taky by si nezapsal do CV	nenapsala by si to do životopisu	neberou jako práci ale spíš jako zajímavost	nenapsala si to do životopisu

Table 28 výsledky 2. okruhu otázek focus group

11.2.3 Výsledky 3. Okruhu otázek focus group

	respondent 1	respondent 2	respondent 3	respondent 4	respondent 5	respondent 6	respondent 7	respondent 8
respondent	respondent 1	respondent 2	respondent 3	respondent 4	respondent 5	respondent 6	respondent 7	respondent 8
pohybová aktivita								
			pokud rodina nesportovní - komplikace , nemají vybavu					
				motivace dětí, nějací už jezdí sami	podpori to by rodiče zatkujie to dětem, že to jde			
vlastní pohyb akt.						vlastní pohybová aktivita - dlouhá trasa	preferuje kratší trasy, nepotřebuje vsude vozit děti aby jezdí sám na kole jezdí sám	
následky						bavila delší trasa	nebaví ho dlouhá trasa	
						strašně se to ilbř	někdo určitě - někdo začal na základě že někoho viděl	
motivace pro ostatní děti, kdůž vidí své spolužáky zapojené do projektu								
instruktor v roli rodiče - jak by se zachoval	záleži na místě pobytu		zachoval by se podle místa bydliště			víc by se zajímala o instruktory	záleži na práci - byl by radši kdy by to dělal sám se svými dětmi, pokud by to nešlo tak by volil	ilbř se jí systém - ocenila by ho z pozice rodiče
								ilbřo by se jí více informací o instruktorech v systému (medalionech)

Table 29 výsledky 3. okruhu otázek focus group