

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

Městská cyklistika a tvorba cyklokultury v Nizozemském království

Diplomová práce

(Magisterská)

Autor: Bc. Andrea Staňková, Rekreatologie

Vedoucí práce: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D

Olomouc 2016

Jméno a příjmení autora: Bc. Andrea Staňková

Název diplomové práce: Městská cyklistika a tvorba cyklokultury v Nizozemském království

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

Rok obhajoby diplomové práce: 2016

Abstrakt: V této případové studii se zabýváme městskou cyklistikou a tvorbou cyklokultury v Nizozemském Království. Účastníci výzkumu jsou osoby žijící ve městě Zwolle. Sběr dat proběhl prostřednictvím terénního výzkumu, (ne) zúčastněného pozorování a focus group. Dvou focus group se celkem zúčastnilo 12 respondentů (6 mužů a 6 žen), jejichž průměrný věk byl 23,7 let. V rámci terénního výzkumu bylo pořízeno 47 fotografií nizozemských kol, cyklistických doplňků a cykloprvků pro dokreslení získaných dat z ohniskových skupin.

Výsledky byly zpracovány a analyzovány za pomoci metody vytváření vzorců v programu Atlas.ti 6 a dále byly interpretovány v grafické podobě. Z kvalitativního výzkumu byly vyzdviženy nejpodstatnější role jízdního kola a prvky městské cyklokultury. Cílem výzkumu a jeho vyústěním je nástin rolí jízdního kola a prvků městské cyklokultury v životním stylu osob žijících v nizozemském Zwolle.

Klíčová slova: jízdní kolo, městská cyklistika, infrastruktura, bezpečnost, cyklomóda

Author's first name and surname: Bc. Andrea Staňková

Title of the master thesis:

Department: Department of Recreationology

Supervisor: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

The year of presentation: 2016

Abstract: In this case study focused on urban cycling and the formation of cyclo culture in the Netherlands. Research participants are living in Zwolle. Data were gathered through field research (not) participant observation and focus group. Two focus groups by a total of 12 respondents (6 men and 6 women) with a mean age of 23.7 years. The field research was acquired 47 photographs of Dutch bicycles, bicycle accessories, bicycle parts to illustrate the data obtained from focus groups.

The results were processed and analyzed using methods of creating patterns in the Atlas program. and those 6 were interpreted in graphical form. From the qualitative research were highlighted the most important role of the bicycle and elements of urban cyclo culture. The aim of the research and its outcome is to outline the role of the bicycle and urban elements of cyclo culture in the lifestyle of people living in Zwolle, Netherlands.

Key words: bicycle, city bicycling, infrastructure, safety, bicycle fashion

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně pod vedením Mgr. Lud'ka Šebka, Ph.D., uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a dodržovala zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 30. 6. 2016

.....

Děkuji Mgr. Lud'ku Šebkovi, Ph.D. za jeho čas, cenné rady, připomínky a odborný přístup při vedení diplomové práce. Rodině, M. Cs. Markovi Stanojlovic, Bc. Haně Novákové, Bc. Kateřině Pětrošové a Radce Liškové bych chtěla poděkovat za podporu, trpělivost a motivaci dokončit stanovený cíl.

OBSAH

1. ÚVOD.....	9
2. SYNTÉZA POZNATKŮ	11
2.1. PORTRÉT NIZOZEMSKA	11
2.2. Zwolle	11
2.3. CYKLOKULTURA	12
2.4. MĚSTSKÁ CYKLISTIKA	12
2.5. Bezpečnost	20
2.6. Krádeže	22
2.7. Infrastruktura.....	23
3. CÍLE PRÁCE A VÝZKUMNÉ OTÁZKY	27
3.1. Cíl práce	27
3.2. Výzkumné otázky.....	27
4. METODOLOGIE VÝZKUMU.....	28
4.1. Metody získávání kvalitativní dat	28
4.2. Sběr dat.....	30
4.3. Výzkumný soubor	32
4.4. Průběh rozhovorů	35
4.5. Analýza dat.....	38
4.6. Etika výzkumu	40
5. VÝSLEDKY A DISKUZE.....	41

5.1.	KATEGORIE: Prvky městské cyklokultury.....	42
5.2.	Subkategorie: BEZPEČNOST	42
5.3.	Subkategorie: CYKLOMÓDA.....	48
5.4.	Subkategorie: INFRASTRUKTURA.....	54
5.5.	Subkategorie: OVLIVŇUJÍCÍ FAKTORY.....	60
5.6.	KATEGORIE: Úloha kola	63
5.7.	Subkategorie: ÚLOHA KOLA	63
6.	ZÁVĚRY	70
7.	SOUHRN.....	72
8.	SUMMARY	73
9.	REFERENČNÍ SEZNAM.....	74
10.	SEZNAM TABULEK.....	77
11.	SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ	78
12.	PŘÍLOHY	80

1. ÚVOD

„I want to ride my bicycle, i want to ride my bike“, zpívá skupina Queen ve své písni „Bicycle race“, která by mohla být holandskou hymnou. Protože pro Holanďany znamená kolo všechno: cestu do práce, do školy, do obchodu, do posilovny a dobrou náladu i pozitivní myšlení (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

Nizozemská cyklistika je pověstná po celém světě a její oblíbenost v současné době vzrůstá i v jiných zemích. Jízdní kolo se stále častěji využívá jako dopravní prostředek. Proč tomu tak je? Prvním důvodem je to, že jízdní kolo jako dopravní prostředek zlepšuje plynulost dopravy ve městech, nezabírá mnoho místa, lze ho zaparkovat na každém rohu a umožňuje flexibilní dopravu. Druhý důvod, cyklistika a chůze jsou nejjednodušším způsobem transportu. Třetím pozitivem je, že cyklistika neprodukuje žádné emise a hluk. Posledním příkladem pozitiv městské cyklistiky je kladný vliv na zdraví člověka (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009). Kolo jako lék. Obezita, kardiovaskulární onemocnění, diabetes a deprese patří na seznam nejčastějších civilizačních chorob. Civilizační onemocnění způsobují osobní utrpení a vysoké náklady na zdravotní péči. Odborníci potvrzují, že kolo je jednoduchou prevencí proti civilizačním nemocem. Pravidelná pohybová aktivita zlepšuje fyzický i psychický stav člověka („Fietsersbond, Fietsen gezondheid“, n.d). Pozitivní vliv městské cyklistiky potvrzuje i studie Buehlera (2010), která doporučuje zaměřit se na politiku městské dopravy, aby využití prostoru a rozvoj měst měl být navržen tak, aby podporoval chůzi a jízdu na kole pro každodenní cestování.

Nizozemsko, Dánsko, Německo a Belgie patří mezi země s nejvyšším využitím jízdního kola v Evropě. Mezi země, které se nepovažují za velmoci městské cyklistiky, se řadí i Česká republika s mírou využití jízdního kola mezi 5 – 10%, a to ve městech Ostrava, Olomouc a České Budějovice (Bicycle policies of the European principals: continuous and integral, 2009).

Předkládaná diplomová práce se zaměřuje na úlohu kola v životním stylu obyvatel Nizozemského království. K tématu práce mě motivoval půlroční zahraniční studijní pobyt, který jsem strávila nizozemském městě Zwolle. Využívání kola jako hlavního dopravního prostředku, promyšlenost cyklistické infrastruktury a úroveň cyklokultury mě nadchla. Kolo se stalo neodmyslitelnou součástí mého životního stylu nejen v Nizozemsku, ale i v České republice.

Cílem práce je zachytit a popsat prvky městské cyklistiky a cyklokultury a jejich úlohu v životním stylu obyvatel měst v Nizozemském království; dále pak poukázat na možnost zlepšení životního stylu prostřednictvím pravidelné pohybové aktivity, která je dostupná i pro obyvatele České republiky.

2. SYNTÉZA POZNATKŮ

2.1. PORTRÉT NIZOZEMSKA

Oficiálním názvem pro Holandsko je Nizozemské království (Koninkrijk der Nederlanden), které leží na rozloze 41 864 km² a zahrnuje kromě Nizozemska (Nederland) i Nizozemské Antily (Nederlandse Antillen) v karibské oblasti a ostrov Aruba (Harmans, 2004).

Nizozemsko leží v západní Evropě. Na jihu sousedí s Belgií, na východě s Německem a západní a severní pobřeží omývá Severní moře. Pobřeží Nizozemska měří přibližně 800 kilometrů a díky výborné síti kanálů, silnic a železnic je země důležitou vstupní bránou do ostatních evropských států. Jednu šestinu její rozlohy pokrývá voda (Harmans, 2004).

V Holandsku žije 16,3 miliónů obyvatel a obyvatelstvo je moderním multikulturním národem. Vedle většiny Nizozemců zde žijí menšiny Frísů a Němců. Ještě menší jsou pak menšiny přistěhovalců z Maroka, Surinamu, Nizozemských Antil, Indonésie a Turecka. Nizozemština je úředním jazykem (Hlavatá, 2008).

Hlavním městem je Amsterdam, přičemž sídelním městem královny, vlády a parlamentu je Den Haag (Harmans, 2004).

Nizozemsko je jednou z nejbohatších zemí na světě a celosvětově vzato se řadí mezi dvacet největších ekonomik. Země je členem eurozóny, platící měnou je euro (Hlavatá, 2008).

2.2. ZWOLLE

Zwolle je správním městem Overijssel - provincie na východě Nizozemska. Město bylo založeno ve 13. století, kdy se díky svému přístavu na vodní křižovatce stalo členem mocné hanzy a zbohatlo z obchodu s Anglií a Pobaltím (Harmans, 2004). Ve Zwolle žije 113.000 obyvatel a řadí se mezi top holandská města ve využitosti jízdního kola a úrovně městské cyklistiky. Město soustavně zlepšuje strukturu svých cyklostezek, zaměřuje se na segregaci cyklostezek z automobilových cest a budování cyklistických

nadjezdů a podjezdů. Výsledkem bude cyklistická síť bez překážek (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

Cyklostezky ve Zwolle jsou netradičně široké oproti jiným městům v Nizozemí, šířka cyklostezek se pohybuje okolo dvou metrů. Trasy obklopující centrum města tvoří výjimku, zde se šířka tras pohybuje okolo 1, 5 metru. Politika městských cyklostezek klade důraz na pohodlí cyklistů (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

2.3. CYKLOKULTURA

Pro lepší pochopení tohoto slovního spojení si nejprve objasníme, co znamená pojem kultura.

Slovo kultura pochází z latinského slova colo – vzdělávat, obdělávat, pěstovat; cultura – pěstování, vzdělávání. Pojem kultura je jedním z centrálních kategorií společenských věd a ve svém nejširším pojetí vyjadřuje specifický lidský způsob organizace, realizace a rozvoje činností po stránce fyzické i duševní (Maříková a kol., 1996). Taktéž ho můžeme popsat jako souhrn vzorců chování v konkrétní sociální skupině bez ohledu na její velikost a trvání (Jandourek, 2001).

S kulturou souvisí i životní způsob společnosti. Životní způsobem rozumíme historicky určenou formu individuálního a společenského života, ve kterém individuum a společnost reprodukuje svoji existenci (Maříková a kol., 1996).

Z těchto charakteristik můžeme vyvodit, že cyklokultura je souhrn cyklistických vzorců chování a zároveň životním způsobem jedinců této kultury.

2.4. MĚSTSKÁ CYKLISTIKA

Historie kola

První záznam o kole evidujeme na kostelním okně ve Francii ve vesnici Stoke Poges, kde byla objevena kresba anděla sedícího na vozidle (roku 1643). Za první předchůdce kola můžeme považovat vozidlo poháněné lidskou silou, které sestrojil norimberský novinář Johan Hautzche (roku 1650) a dřevěný bicykl „celerifera“ (rychlojízdný/ rychloběžný) vyrobený Francouzem Mide de Sivrac (Hrubišek, 2002).

V roce 1818 si německý pán Baron Karl Friedrich Drais von Sauerbronn nechal patentovat svůj říditelný přístroj, který nazval „draisana“ (Makeš, Král, 2002).

Po připojení kliky na přední kolo a pedálů roku 1861, pařížským karosářem Pieree Michauxem, se stal tento stroj společenským fenoménem v evropských městech. Stroj měl dřevěný rám a dřevěná kola s ocelovými obručemi, tzv. mišodku. Vynález se nazýval „velocipede“ (Makeš, Král, 2002).

Koupit kolo si mohli v té době pouze vyšší vrstvy. Trvalo desetiletí, než obyčejní lidé začali jezdit na kole a to z důvodu, že měli málo volného času a financí (Fietsenpagina, n.d).

V roce 1870 bylo patentováno první oficiální celokovové vysoké kolo s pryžovou obručí v ráfcích. Bylo dílem Britů Jamese Starleyho a Williama Hillmana. Angličan James Starley dal design volantu a s pomocí svého bratrance Johna Starleyho představil nový motocykl na trhu. Kola měla menší poloměry, jezdec seděl blíže k volantu a tím se snížila možnost pádu. Komfort ještě nebyl optimální. Pneumatiky se změnil v roce 1888 díky Johnu Boyd Dunlopovi.

Vysoká kola získávala na oblibě v 70. letech 19. století. Začal se uplatňovat technický pokrok a loukotě byly nahrazeny drátěnými paprsky, objevila se kuličková ložiska a snižovala se hmotnost kol. U nás byli významnými výrobci vysokých kol bratři Josef a František Kohoutové. Jejich zásluhou byla postavena závodní cyklistická dráha a přičinili se o rozvoj cyklistiky v našich zemích (Makeš, Král, 2002).

V roce 1933 byla vynalezena tzv. přehazovačka. Tento vynález usnadňuje jízdu do kopce.

Kolo zůstalo důležitým dopravním prostředkem až do roku 1950, ale od té doby dramaticky kleslo používání jízdních kol v mnoha zemích po celém světě. Hlavním důvodem poklesu využívání kol byl růst a expanze automobilů. Automobily se staly rychlejší a jejich počet rostl, zvětšilo se nebezpečí pro cyklisty. Začátkem 20. století byla vysoká kola vytlačena víceméně současným typem kol s řetězovým převodem. Kola se také specializovala pro zvláštní účely, např. skládací vojenský bicykl, železniční drezína

přizpůsobená kolejí a „hydrocykl“, kolo s plováky. Dalším mezníkem byl až na přelomu 70. a 80. let vynález horského kola (Mozer, 2016).

V roce 1970 začala obnova jízdních kol, kterou způsobil nárůst cen pohonných hmot.

K vývoji kola docházelo průběžně, úprava aerodynamiky, pedálů atd. To vše vedlo ke kolu, které známe dnes (Fietsenpagina, n.d).

Historie městské cyklistiky

Městská cyklistika je v Nizozemsku velice oblíbená a považuje se za spolehlivou variantu dopravy. Je to dáno především skvělou cyklistickou infrastrukturou (Manáková, 2011).

Po druhé světové válce se situace v Nizozemsku změnila. Nizozemci obnovili svou zemi a výrazně zbohatli. Průměrný příjem vzrostl mezi roky 1948 a 1960 o 44%. Lidé si mohli dovolit kupovat drahé výrobky, například osobní automobily, což (od roku 1957) vedlo k velkému nárůstu aut v ulicích (Ligtermoet, Louwerse,1999).

Ulice v historických městech nebyly přizpůsobené pro automobilovou dopravu, proto došlo k rozšiřování ulic. Odstraněna byla i část původní cyklistické infrastruktury. Náměstí se pak proměnila v parkoviště a nové čtvrti byly vybaveny kapacitními komunikacemi pro motorovou dopravu (Ligtermoet, Louwerse,1999).

Zatímco automobilová doprava vzrostla, cyklistická doprava byla upozaděna a klesala o 6% ročně, při dopravních nehodách v roce 1971 vyhaslo 3 300 životů. Podstatná část z těchto úmrtí byly děti mladší patnácti let. Obyvatelé se začali bouřit a demonstrovali za bezpečnější ulice pro chodce, děti, ale i cyklisty. Ropná a ekonomická krize způsobily nedostatek paliv a nárůst cen energií. Řešení bylo nalezeno v odklonění se od podpory automobilové dopravy a vytvoření cesty pro alternativní způsoby dopravy, jako je jízda na kole (Ligtermoet, Louwerse,1999).

Cyklistická doprava byla podpořena například projekty „neděle bez aut“, která připomínala lidem, jak města vypadala bez automobilů. Masové protestní jízdy cyklistů a menší protesty na podporu konkrétních cyklistických opatření vzbudily pozornost, jež změnila

uvažování o dopravní politice. Následně byla první městská centra zbavena automobilové dopravy (Ligtermoet, Louwerse,1999).

V polovině sedmdesátých let začala města experimentovat s bezpečnými cyklostezkami vedenými mimo motorovou dopravu. První cyklostezky postavené od nuly vznikly za podpory národní vlády v Tilburgu a Haagu. Můžeme je považovat za počátek moderní státní dopravní politiky. Cyklistická doprava rapidně vzrostla, v Haagu o 30 - 60%, v Tilburgu o 75% (Ligtermoet, Louwerse,1999).

V roce 1975 byla v Utrechtu založena první cyklistická federace Echte Nederlandse Wielrijdersbond (ENWB). Vznikla z iniciativy několika místních skupin, které byly znepokojeny velkým zvýšením používání automobilů a jeho škodlivým dopadem na životní prostředí. Nákup aut explodoval v šedesátých letech a zároveň používání jízdních kol klesalo na historická minima. Sdružení poukazovalo na negativní dopad na životní prostředí při nadměrném využívání automobilů. Prioritou cyklistů byl bezpečný způsob dopravy s nízkou spotřebou energie a šetrností k životnímu prostředí. V současné době má federace přes padesát poboček a více než 35 000 členů (Manakova, 2011).

Kolo v Holandsku

Holandské kolo poznáme na první pohled. Muži, ženy i děti jezdí na dámském kole, kolo je těžké, řetěz a zadní kolo jsou schovány pod krytem (obrázek 1), některá kola mají přední kryt proti větru a dešti (obrázek 2). Skoro každé kolo má košík (vpředu nebo vzadu, obrázek 3) či sedačku pro jedno nebo dvě děti. Na kole nesmí chybět zvoněk a přední i zadní světlo. Těchto pár zvláštností je velice častými prvky. Holanďané jezdí na kolech v běžném oblečení, sedí na nich rovně, jelikož řídítka jsou vysoká. Sedlo je široké, pro pohodlné sezení (obrázek 4). Většina kol má ruční zadní brzdný systém a nenajdeme u nich přehazovačku.



Obrázek 1. Krypt kola



Obrázek 2. Sedačka pro děti s pláštěnkou



Obrázek 3. Košík na předním nosiči a taška na zadním nosiči



Obrázek 4. Kryt na širokém sedadle

Kolo se kupuje na celý život a ne podle aktuální módy. Holanďané svá kola obohacují o různé doplňky a to nejen z důvodu, aby se jim líbila, ale také aby si je poznali. Kola jsou zdobena umělými květinami, košíky různých tvarů a barev, kuličkami v osách, jsou přebarvená i rezavá (obrázek 5). Holandská kola vydrží vlhko i déšť, jelikož Holanďané jezdí na kole za každého počasí (obrázek 6). Není velkou zvláštností, že kromě řidiče sedí na kole ještě někdo další (Bc. Andrea Staňková – pozorování).



Obrázek 5. Barevné kolo



Obrázek 6. Jízda za každého počasí

Využívání kola jako hlavního dopravního prostředku má jisté výhody: klid, neznečištění životního prostředí a minimální náklady. Dalšími přednostmi jsou flexibilita, nezávislost, rychlost dopravy na místo určení (Fietzersbond: Fietsen in cijfers, n.d).

Jednou ze zásadních překážek pro používání jízdních kol a jejich propagace je vysoké riziko krádeže. Asi 45% obětí krádeže jízdních kol nahlásí krádež na policii. Pouze malé procento všech ukradených kol je následně navráceno k jejich právoplatným majitelům (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

Kolo se využívá hlavně pro každodenní cesty: do obchodu, do školy, do práce, k rodině, k přátelům nebo za kulturou (obrázek 7). Méně než 10% všech jízd na kole jsou rekreační nebo sportovní (Fietzersbond: Fietsen in cijfers, n.d).



Obrázek 7. Cesta do kostela

2.5. BEZPEČNOST

Přeprava osob a zboží se vyznačuje vedlejšími účinky, které jsou společensky nežádoucí. Nejdůležitější z nich jsou dopravní bezpečnostní rizika a znečištění životního prostředí. Jízdní kolo má mírný negativní dopad na životní prostředí. Na druhé straně rovnice je však zranitelnost cyklistů. Zranitelnost, která může tvořit překážku pro cyklistiku. Dalším rizikem je krádež kola, jež může hrát také roli. Tato kapitola se bude zabývat těmito aspekty dopravy do větší hloubky (Facts about Cycling in the Netherlands, 2001).

V Nizozemsku jsou cyklisté poměrně zranitelní, ke zranění může dojít na každém ujetém kilometru. V posledních desetiletích vzrostla úroveň bezpečnosti pro cyklisty. Roční počet dopravních nehod se snížil na polovinu od roku 1980, a to jak z pohledu cyklistické dopravy, tak i dopravy automobilové. Tento pokles je hodnocen z hlediska enormního nárůstu automobilové a cyklistické dopravy. Statisticky by hodnota potenciálních konfrontací mezi auty a jízdními koly měla růst exponenciálně. V důsledku toho je pokles této hodnoty pozoruhodný (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

Větší dopravní provoz a časté využití jízdních kol neznamena automaticky nárůst nebezpečí v dopravě. Toto tvrzení lze prokázat srovnáním zemí i holandských měst. Obrázek 8 ukazuje, že rizika pro cyklisty jsou nižší v zemích s častějším využíváním jízdních kol. Stejný vzorec je viditelný, když jsou porovnávány holandské obce. V obcích s častým využíváním jízdních kol riziko nebezpečí klesá v průměru o 35% než v obcích s menším počtem cyklistů (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

Existuje celá řada vysvětlení, která zahrnují chování účastníků silničního provozu a poukazují na tvůrce dopravní politiky, jež se věnují městské cyklistice. Za první vyšší využívání jízdních kol vede k modifikovanému chování všech účastníků silničního provozu. Za druhé cyklistická doprava snižuje používání automobilů, čímž klesá pravděpodobnost konfliktu s automobilovým provozem. Za třetí téměř každý řidič auta je také cyklista (60% nizozemských automobilových řidičů jezdí alespoň třikrát týdně na kole, 80% alespoň jednou týdně), což znamená, že řidiči mohou předpokládat chování cyklistů. Posledním vysvětlením je systém dopravní politiky, která investuje do bezpečnější infrastruktury a tím podporuje využívání jízdního kola jako hlavního městského dopravního prostředku (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

K bezpečnosti se váže téma odpovědnosti. V některých zemích je jízda na kole vnímána jako nebezpečná, protože dopravní politika zemí nepodporuje městskou cyklistiku. Holandská filozofie dopravní politiky považuje cyklisty za bezpečné a auta a jejich řidiče za nebezpečné. Proto by řidiči měli brát odpovědnost za vyhýbání se střetnutí s cyklisty a přizpůsobovat svoji rychlost cyklistické dopravě. Podle této filozofie nesou řidiči téměř vždy odpovědnost, když dojde k nehodě s cyklistou (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

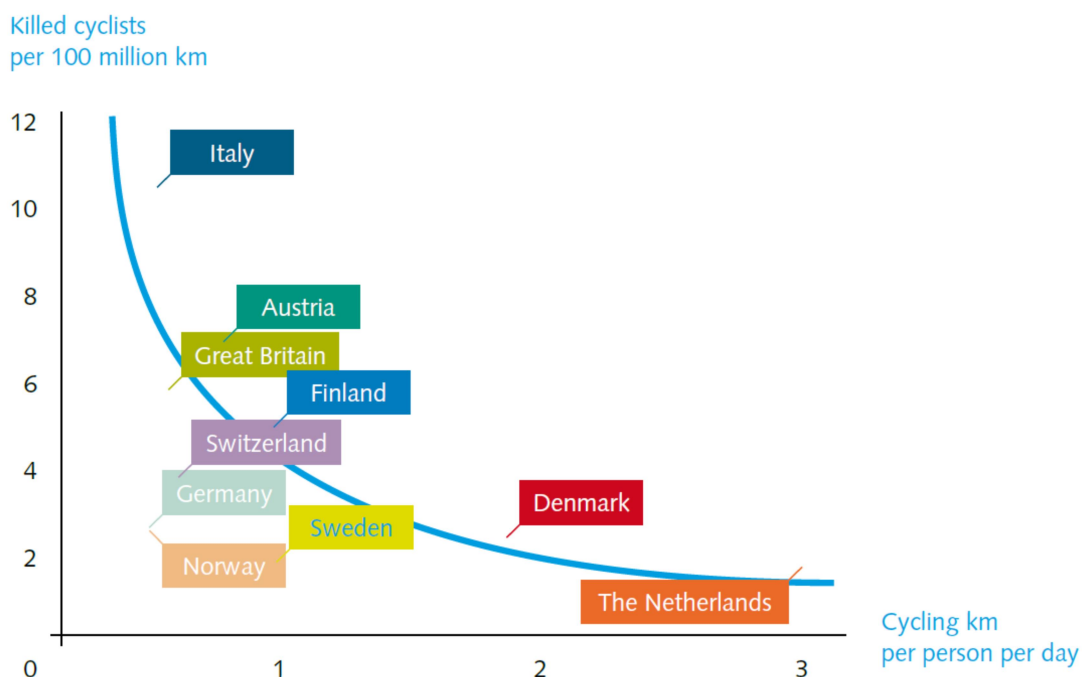


Figure 8: Relation between accidents and bicycle usage

Obrázek 8. *Relation between accidents and bicycle usage.* (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009, p.14)

Používání motorových vozidel má negativní vliv na životní prostředí, například produkuje škodlivé emise (CO (carbon monoxide); CO₂ (carbon dioxide); NO_x (nitrogen oxides); SO₂ (sulphur dioxide); Volatile organic substances (VOS). Zvýšením využívání jízdního kola jako hlavního městského dopravního prostředku se může produkce těchto emisí snížit (Ministry of Transport Public Works and Water Management, 2001).

2.6. KRÁDEŽE

Při řešení krádeží jízdních kol je nutná spolupráce mezi policií, prodejci jízdních kol a obcí – integrovaný přístup. Integrovaný přístup znamená řešit krádeže jízdních kol komplexně: zajistit, aby kola byla zabezpečena proti krádeži; zajistit, aby obchodování s odcizenými koly se stalo neatraktivní (registrací prodejců); a konečně zajistit důsledné pátrání po odcizených jízdních kolech.

V roce 2007 byl zvolen následující přístup pro snížení krádeží jízdních kol. Vznikl národní registr krádeží jízdních kol pod záštitou ministerstva dopravy, do kterého se všechny krádeže kol zaznamenávají. Od ledna 2008 se tento registr stal přístupný i pro

veřejnost. V registru se vyhledává jízdní kolo podle čísla snímku nebo čipu, poté se objeví informace, zda je jízdní kolo registrováno jako odcizené, nebo zda bylo nahlášeno jeho odcizení. Policie má k dispozici skenery pro čtení čipů proti krádeži, které jsou zabudovány do nového kola. Po načtení čipu se prokáže, zda je jízdní kolo ohlášeno jako odcizené (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

2.7. INFRASTRUKTURA

Územní plánování je pro Nizozemsko důležité, jelikož je hustě osídleným státem a potýká se s problémem nedostatku místa. Hlavními principy rozšiřování územního plánování jsou blízkost měst a menší rozloha měst. Využívání jízdního kola vychází z pravidla, čím blíže lidé žijí ke svým cílovým destinacím (zaměstnání, školy, obchody atd.), tím častěji volí k transportu jízdní kolo a podnikají takto i krátké výlety.

Obyvatelé, kteří žijí do vzdálenosti 3 km od center měst, uskuteční 27% svých jízd na krátkou vzdálenost na kole. Naopak lidé žijící dále od centrálních oblastí měst či v menších obcích zrealizují na kole 22% svých cest na krátkou vzdálenost.

Způsob, jak budou obyvatelé cestovat, ovlivňuje rozhodnutí o umístění nové čtvrti. Nové obchody a obytné lokality vznikají na denní cyklistické trase do vzdálenosti 3 km od centrálních oblastí měst. Pokud nelze toto pravidlo uskutečnit, pak se řeší vybudování nového města nebo nového centra (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

Nizozemská politika neustále usiluje o zlepšení silniční infrastruktury pro cyklisty. Infrastruktura není jen otázkou cyklostezek, ale jedná se také o vývoj křižovatek, okružů a semaforů. Holanští dopravní experti využívají Crowova doporučení. V roce 1993 Crow napsal první verzi Design Manual pro cyklistická zařízení nazvané: „Zaregistrujte se na kole: design manuál pro cyklistickou infrastrukturu“. Design Manual popisuje kroky od rozhodnutí o podpoře městské cyklistiky až po skutečnou fyzickou realizaci. Design Manual představuje pět hlavních požadavků cyklistické infrastruktury.

První a nejdůležitější požadavek na rozvoj cyklistické infrastruktury je zlepšit bezpečnost silničního provozu jízdního kola. Ostatní čtyři jsou následující:

- Přímost: krátké a rychlé/dostupné trasy od výchozího do cílového místa.

- Komfortnost: kvalita povrchu stezky; dostatečná šířka stezky.
- Atraktivnost: atraktivní a sociálně bezpečné prostředí, bez zápachu nebo hluku a dalších nepříjemností.
- Soudržnost: logické a soudržné trasy.

Tyto hlavní požadavky se týkají všech cyklistických tras i nejnáročnějších silničních úseků a křižovatek.

Většina obcí má vybudovanou síť hlavních cyklistických tras na základě cyklistické strategie. Cyklistická síť se vyvíjí na základě analýz cílových destinací, kterými jsou pro cyklisty práce, školy a nádraží. Návrh tras vychází z obecné analýzy v kombinaci s lokálním průzkumem. Hlavní trasy musí splňovat vyšší požadavky na kvalitu, například povrch musí být dehtový. Další prioritou je průchodnost hlavních cyklostezek.

Cyklistickou síť nelze posuzovat izolovaně od dopravní sítě pro vozidla nebo od nízkého stupně autobusové sítě. Negativní důsledky pro cyklisty často způsobuje shodnost dopravních automobilových tepen s cyklistickými stezkami. Větší počet konfliktů vede k většímu dopravnímu nebezpečí, překážkám a zpoždění. V řadě holandských měst byly úspěšně učiněny pokusy oddělit cyklistické trasy od automobilových sítí. Automobilová doprava byla radikálně omezena v centrech měst ve prospěch cyklistické dopravy, železniční přejezdy pro auta i kola jsou nahrazeny podjezdy pro jízdní kola (Fietsberaad, *Cycling in the Netherlands*, 2009).

V řadě nových měst od roku 1970, 80. a 90. let, jako je Lelystad, Almere a Houten, byl použit oddělený cyklistický dopravní systém jako výchozí bod pro rozvoj městské struktury. Ukázalo se, že bezpečnost silničního provozu byla nesrovnatelná s jinými městy. Zmíněná města se považují za jedna z nejbezpečnějších měst v Nizozemí (Fietsberaad, *Cycling in the Netherlands*, 2009).

Některé komunikace v centru měst spadají do kategorie „dopravní tepny“, které jsou v souladu se zásadami „Duurzaam Veilig“ neboli „trvale bezpečně“. Maximální povolená rychlost na těchto komunikacích je 50 km/h. Tyto dopravní tepny musí mít specifické cyklistické vybavení. Ostatní silnice patří k obytným oblastem s maximální rychlostí 30 km/h.

V holandských městech existuje více než 7 000 kilometrů cyklostezek, téměř polovina z nich je na silnicích kombinovaných s automobilovou dopravou. Cyklistické vybavení pro kombinované profily mají omezovače rychlosti a cirkulační opatření. Omezovače rychlosti jsou například: vyvýšeniny, plošiny a silniční zúžení, ale často tvoří překážky i pro samotné cyklisty. Pro cirkulační opatření se používá jednosměrný provoz (svorka pro automobilovou dopravu) (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

Zhruba 40 % kilometrů v městských oblastech jsou cyklostezky. Ty jsou do značné míry samostatnými cyklostezkami podél rušných dopravních tepen. Samostatné cyklostezky se většinou nacházejí v nových obytných čtvrtích, kde vedou zcela nezávisle mezi domy, a tzv. zelených zónách (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

Cyklostezky jsou v Nizozemsku považovány za bezpečné, ale nebezpečí vzniká na křižovatkách a souvisí do značné míry s mopedovým provozem. V řadě obcí v roce 1999 rozhodli o vyloučení mopedistů z většiny cyklistických stezek. Mopedisté museli do vedlejšího pruhu. Obce mohly určit výjimky umístěním cedulí označující cyklostezku přístupnou pro moped / kolo.

Pro cyklostezky je vyhrazena část vozovky s použitím cyklistických symbolů. Cyklistický pruh se vyznačuje červeným zbarvením silnice a má zákonný status. Motoristé nemohou na něm zastavit nebo parkovat. Cyklistické pruhy jsou používány při dopravních tepnách, kde neexistuje žádný prostor pro samostatnou cyklostezku (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

Zařízení na křižovatkách

Bezpečnost a tok cyklistické dopravy je rozhodující. Semafory v Nizozemsku obecně mají oddělené indikátory pro jízdní kola. Řada zařízení byla vyvinuta pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti cyklistické dopravy. Některé příklady:

- senzory detekce na dálku k registraci cyklisty,
- dvě zelené sekvence za jízdním kolem pro jízdu na kole,
- současná zelená světla pro jízdu na kole ve všech směrech; užitečné zejména pro cyklisty odbočující vlevo, což jim umožní přejet křižovátku diagonálně,

- časový displej, který cyklistům ukazuje, jak dlouho budou muset čekat na zelenou (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

Navzdory všem opatřením jsou semaforey hlavní překážkou pro cyklisty. Sedmdesát procent zpoždění v městských oblastech vzniká na křižovatkách se semaforey. Nejvíce nehod vzniká na křižovatkách se semaforey, proto dopravní experti často hledají alternativy k semaforům. Jednou z alternativ je například kruhový provoz. Vzdálenost mezi kruhy pruhu a cyklostezkou by měla být přibližně 5 metrů. Cyklistická dráha je oddělena od okruhu pomocí divergentního tvaru. Přejíždění pro kola se nachází ve značné vzdálenosti alespoň 10 metrů od kruhu. Tato doporučení byla přijata většinou správců silničního provozu, ale podstatná část obcí a provincií rozhodly přiznat přednost pro cyklisty v obydlených oblastech.

3. CÍLE PRÁCE A VÝZKUMNÉ OTÁZKY

3.1. CÍL PRÁCE

Cílem práce je zachytit a popsat prvky městské cyklistiky a cyklokultury a jejich úlohu v životním stylu obyvatel měst v Nizozemském království; dále pak poukázat na možnost zlepšení životního stylu prostřednictvím pravidelné pohybové aktivity, která je dostupná i pro obyvatele České republiky.

3.2. VÝZKUMNÉ OTÁZKY

Hlavní výzkumná otázka je pro potřeby výzkumu interpretována takto:

Jakou roli hraje jízdní kolo a prvky městské cyklokultury v životním stylu osob žijících v nizozemském Zwolle?

Hlavní výzkumnou otázku doplňuje dílčí otázka:

- Jaké jsou současné prvky městské cyklokultury osob žijících v nizozemském Zwolle ?

4. METODOLOGIE VÝZKUMU

Výzkumná část práce je založena na kvalitativních metodách výzkumu.

4.1. METODY ZÍSKÁVÁNÍ KVALITATIVNÍ DAT

Kvalitativní výzkum

Chápání kvalitativního výzkumu je odlišné, může být brán jako doplněk tradičního kvantitativního výzkumu, anebo naopak jako vyhraněná výzkumná metoda. V sociálních vědách si již vydobyl rovnocenné postavení mezi ostatními formami výzkumu (Hendl, 2005). Hlavním záměrem kvalitativního výzkumu je porozumění, tzn. porozumění lidem v sociálních situacích (Disman, 2002). Proto je podle Silvermana (2005) při zkoumání životních osudů lidí, anebo jejich každodenního chování upřednostňován výzkum kvalitativní.

Na rozdíl od kvantitativního výzkumu „... kvalitativní výzkum používá induktivní logiku. Na začátku výzkumného procesu je pozorování, sběr dat. Pak výzkumník pátrá po pravidelnostech existujících v těchto datech, po významu těchto dat, formuluje předběžné závěry a výstupem mohou být nové formulované hypotézy nebo nová teorie“ (Disman, 2002, 287).

V rámci této diplomové práce byly použity tyto kvalitativní metody pro získání dat: metoda focus group a ne/ zúčastněné pozorování.

Focus groups

Ohniskovou skupinu řadíme mezi kvalitativní metody, které jsou prováděny s větším počtem respondentů než tři (Miovský, 2006). Stala se velice oblíbenou metodou v oblasti marketingového průzkumu, sociálně psychologických a vzdělávacích výzkumů atd. Patří mezi nejprogresivnější kvalitativní metody pro získávání dat.

Českým ekvivalentem pro anglický termín „focus group“ je ohnisková skupina. Badatel vybírá zaměření diskuse, to je označováno jako ohnisko, které je charakterizováno dle cílů výzkumu a výzkumných otázek. Ohnisko představuje tematickou oblast či obecný

fenomén. Je většinou definováno volněji, ale musí být ohraničené a srozumitelné pro všechny účastníky diskuse (Miovský, 2006). Ohniskové skupiny jsou především skupinovým rozhovorem, ale ne ve smyslu pouhé výměny otázek výzkumníka a odpovědí respondenta. „Charakteristickým znakem ohniskových skupin je explicitní užívání skupinové interakce k získání údajů a vhledů, které by bez interakce, již nacházíme ve skupině, byly těžko přístupné“ (Morgan, 1997, p13-14).

V našem výzkumu pracujeme se dvěma focus groups. Jedná se o skupiny žijící ve městě Zwolle v Nizozemském království a využívající kolo jako hlavní dopravní prostředek. První skupinu tvoří osoby mající nizozemskou národnost, naopak druhá skupina je složena z osob pocházejících z různých zemí. Ohniskem diskuse bylo „kolo“, které je fenoménem v dopravní infrastruktúře.

Terénní výzkum

Terénní výzkum je způsob, kterým výzkumník rozvíjí znalosti a složení určitého nastavení společnosti, a to tím, že se účastní každodenních aktivit v běžném prostředí zkoumaného souboru (Child care & early education research connections, n.d). Terénní zkoumání se skládá z pozorování, rozhovorů a analýzy různých dokumentů. Cílem tohoto typu výzkumu je popsat určitou kulturu nebo subkulturu, čímž umožňuje příslušníkům jedné kultury nahlédnout do kultury jiné (Švaříček, Šedová, 2014).

Původně byl vyvinut na počátku 20. století, kdy antropologové zkoumali rodné společnosti v rozvojových zemích. V současné době ho výzkumníci používají ke studiu různých otázek.

Výzkumník obvykle žije mezi členy společnosti po měsíce nebo roky a snaží se budovat důvěrné vztahy tak, že i on se stane součástí společenského prostředí. Pobytem v dané společnosti získává důvěru členů, kteří mohou mluvit a chovat se přirozeným způsobem v přítomnosti etnografa (Child care & early education research connections, n.d).

Ne/zúčastněné pozorování

Pro lepší dokreslení a pochopení skutečného prostředí využívání kola v městském prostředí města Zwolle (Nizozemské království) jsme zvolili metodu pozorování. Hendl

(2005) uvádí, že pozorování jako metoda získávání kvalitativních dat nám pomáhá doplnit představu o skutečném dění a o prostředí. Pozorování patří k nejstarším metodám získávání poznatků a můžeme ho dělit na několik různých hledisek (Miovský, 2006).

Pro účely výzkumu byla použita forma zúčastněného pozorování. Při této formě pozorování se výzkumník nachází v prostoru dění a stává se jeho součástí.

Zúčastněné pozorování můžeme definovat jako dlouhodobé, systematické a reflexivní sledování probíhajících aktivit přímo ve zkoumaném terénu s cílem objevit a reprezentovat sociální život a proces. Účelem tedy není jen samo pozorování, ale také nalezené zprostředkovat čtenáři. Zúčastněný pozorovatel vlastně zastává dvě úlohy zároveň: jednak je účastníkem interakcí, přičemž se od ostatních lidí odlišuje mírou účasti na aktivitách (aktivity spíše sleduje, než aby je inicioval), jednak je pozorovatelem, tedy badatelem, který se od ostatních aktérů odlišuje záměrem (např. chce objevit novou teorii o pozorovaných jedincích). Pozorovatel se tak do jisté míry účastní probíhajících aktivit, ale „drží se zpátky“, když klade otázky na věci, které každý ze studované skupiny ví. Je tak trochu přítelem, zvědavým cizincem a neznalým laikem (Škvaříček, Šedová, 2014, p. 143).

Výzkumník pozoroval dané prostředí v období od ledna do června 2014 ve městě Zwolle, Nizozemské království, kde absolvoval zahraniční studijní pobyt Erasmus. Výzkumník byl účastníkem interakcí, aktivit, dějů, cizincem a neseděl klidně v křesle s lulkou, ale „ušpinil si ruce“ daty, jak popisuje Škvaříček a Šedová (2014). Dlouhodobé pozorování doplnil o intenzivní pozorování, které se uskutečnilo ve dvou dnech na různých místech ve městě Zwolle. Místa byla vybrána na základě vypořádání výzkumníkem, který těmito místy každodenně projížděl. Tento sběr dat popisuje následující kapitola.

4.2. SBĚR DAT

Sběr dat probíhal ve dvou etapách, které se prolínaly. První etapa probíhala od ledna 2014 do června 2015, kdy probíhalo zúčastněné pozorování, které rozdělíme na dlouhodobé a intenzivní. Dlouhodobé pozorování probíhalo po celé období pobytu v Nizozemí. Během pozorování byly pořízeny fotografie nizozemských kol, cyklistických doplňků, cykloprvků pro ilustraci a dokreslení získaných dat z ohniskových sku-

pin. Celkem bylo vyfotografováno 47 fotografií, které zachycují městská kola holandského typu a prvky městské cyklistiky. Kompletní fotodokumentace z terénního šetření je přiložena v příloze na CD.

Intenzivní pozorování se uskutečnilo ve dvou dnech na různých místech ve městě Zwolle. Místa pro intenzivní pozorování byla vybrána na základě zkušeností výzkumníka, který těmito místy každodenně projížděl. První místo pozorování byla cyklistická stezka nedaleko městského parku a druhé hlavní ulice vedoucí do centra města. Doba pozorování v obou případech trvala 60 minut. Výzkumník si poznamenával do poznámkového bloku informace o projíždějících cyklistech, prostředí, atmosféře, počasí, vybavení kol, chování cyklistů a provozu na cyklostezce.

V druhé etapě byly zrealizovány focus group s oslovenými respondenty. Oslovení probíhalo na konci měsíce dubna 2014. Podrobný popis výběru respondentů je popsán v kapitole Výběr dotazovaných. Další fází byl samotný sběr dat, který probíhal formou focus group v květnu 2014. Všechna focus group byla nahrána zapůjčeným školním digtafonem. Získané rozhovory byly přepsány na notebook do programu MS Word. Tento proces Miovský (2006) nazývá transkripce, to je převedení dat z netextové povahy do povahy textové. Hendl (2008) rozlišuje čtyři způsoby transkripce textového materiálu, kterými jsou: doslovná, komentovaná, shrnující a selektivní transkripce Mayring (in Hendl, 2008). Pro tuto práci jsme použili doslovnou transkripci. Získané rozhovory byly nahrány a přepsány v anglickém jazyce, pro účely diplomové práce při interpretaci výsledků jsou přeloženy do českého jazyka. Přepisování rozhovorů z focus group je časově náročný proces, který byl náročnější o přepis v anglickém jazyce. Některé věty přepisu nejsou gramaticky korektní, jelikož mluvený projev účastníků se odvíjel od jejich úrovně anglického jazyka. Výzkumník neprováděl opravu všech gramatických chyb, přepis si vytvořil sám.

Celková délka nahrávek byla 2 hodiny 2 minuty. K přepisování byl použit program Express scribe (Retrieved from the World wide web: <http://www.nch.com.au/scribe/>). Tento program je přímo určen k přepisu dat a jeho nabídka funkcí je k tomu přizpůsobena. Celkový počet stran přepisu činil 15 při řádkování 1,5 centimetru.

Přepsaná data byla zpracována v programu ATLAS.ti (Scientific Software Development GmbH, Berlin), verze 6. Program ATLAS.ti byl vyvinut pro ulehčení práce s textovými dokumenty nebo s dokumenty obrazového a zvukového charakteru. Program umožňuje například zpracování textových, grafických a zvukových dat, intuitivní možnost kódování, systematické organizování citátů a poznámek či vytváření grafických sítí. Interpretaci textu neprovádí program sám, ale výzkumník. ATLAS.ti slouží k podpoře výzkumníkovy práce (Hendl, 2005).

4.3. VÝZKUMNÝ SOUBOR

Výběr dotazovaných

Respondenti v této práci byli vybráni záměrným výběrem. Kritérii výběru byly tyto vlastnosti: místo pobytu ve městě Zwolle v Nizozemském království, využívání kola jako hlavního dopravního prostředku, nizozemská národnost a národnosti z různých zemí světa (studenti programu Erasmus). V postupu záměrného (účelového) výběru jsme vycházeli z Miovského (2006). Záměrně vybraní respondenti byli osloveni osobně nebo přes již osloveného respondenta, neboli metodou sněhové koule, která spočívá ve volbě dalších respondentů na základě doporučení již zkoumaných jedinců (Hendl, 2005). Oslovení respondenti splňovali stanovená kritéria a současně souhlasili se zapojením do výzkumu (Patton in Miovský, 2006). Na základě komunikace s respondenty o termínu, čase a místě realizace focus group byla stanovena dvě data, čas a místo konajících se focus group.

Zkoumaný soubor

Z vybraných respondentů byly vytvořeny dvě focus groups. První skupina focus group byla složena z respondentů žijících ve městě Zwolle, kteří ve svém volném čase navštěvovali sportovní aktivity univerzity Windesheim of applied science, všichni byli nizozemské národnosti (viz Tabulka 1) a ke každodenní dopravě využívali kolo.

Druhou skupinu tvořily různé národnosti studentů programu Erasmus (viz Tabulka 1), kteří navštěvovali univerzitu Windesheim of applied science v akademickém roce 2013/2014. Respondenti žili ve městě Zwolle celý akademický rok nebo jeden semestr

2014. S využíváním kola jako hlavního dopravního prostředku se setkali až v Nizozemském království.

Obě skupiny focus group se uskutečnily v anglickém jazyce, který byl společný pro všechny respondenty a výzkumníka.

Tabulka 1. Údaje ke zkoumanému souboru (Autorka, 2015)

	Označení účastníků v rozhovoru	Věk	Pohlaví	Status	Národnost
Focus group č. 1 (FG 1)	FG 1 (R 1)	24	žena	student	nizozemská
	FG 1 (R 2)	19	žena	student	nizozemská
	FG 1 (R 3)	29	žena	podnikatel	nizozemská
	FG 1 (R 4)	29	muž	podnikatel	nizozemská
	FG 1 (R 5)	26	muž	zaměstnaný	nizozemská
	FG 1 (R 6)	26	muž	student	nizozemská
Focus group č. 2 (FG 2)	FG 2 (R 1)	24	žena	student	rumunská
	FG 2 (R 2)	22	muž	student	polská
	FG 2 (R 3)	22	muž	student	brazilská
	FG 2 (R 4)	21	muž	student	litevská
	FG 2 (R 5)	21	žena	student	belgická
	FG 2 (R 6)	22	žena	student	francouzská

V tabulce 1 jsou znázorněny podrobné údaje o složení jednotlivých focus groups. Označení např. první focus group (FG1) a jejího konkrétního účastníka (FG1(R1 – 6)) sloužilo v rámci zpracování dat v Atlas.ti 6 k zachování anonymity jednotlivých účastníků výzkumu a k naší orientaci při analýze dat. Dále je toto označení používáno v citaci konkrétních výroků v rámci prezentace výsledků.

4.4. PRŮBĚH ROZHOVORŮ

Focus group č. 1

Tabulka 2. Základní údaje Focus group č. 1 (Autorka, 2015)

Účastníci focus group č. 1		Pohlaví	
		ženy	muži
Počet účastníků		3	3
	Počet účastníků celkem	6	
Průměrný věk	minimální	19	26
	maximální	29	29
	celkem	24	27
Průměrný věk celkem		25,5	
Status	student	2	1
	OSVČ	2	-
	nezaměstnaný	-	-
Vzdělání	základní	-	-
	středoškolské	-	-
	vysokoškolské	3	3

V tabulce 2 jsou znázorněny podrobné údaje o složení první focus group. Označení první focus group (FG1) sloužilo v rámci zpracování dat v Atlas.ti 6 k naší orientaci při analýze dat. Dále je toto označení používáno v citaci konkrétních výroků v rámci prezentace výsledků. Vzdelání je uváděno nejvyšší dosažené.

Dne: 27. 5. 2014

Místo: Ubytovna, Leliestraat 296, Zwolle, Nizozemské království

První focus group se uskutečnila v květnu 2014. Focus group byla realizována v pokoji na ubytovně ve městě Zwolle v Nizozemském království. Výzkumník se snažil veškeré rušivé elementy minimalizovat dle možností pokoje, ale ubytovna má tenké zdi a byl slyšet hluk z chodby. Pro účastníky bylo připraveno malé občerstvení. Účastníky této focus group byli oslovení holandské studenti a jejich známí, někteří se mezi sebou neznali osobně. Místo, datum a čas setkání jsme přizpůsobili všem respondentům. V den konání bylo velice deštivé počasí a většina respondentů přišla zmoklých a kvůli dešti s malým zpožděním. Neformální úvodní konverzace se točila okolo deštivého počasí a poskytla prostor pro seznámení účastníků. Tato neformální konverzace měla navodit příjemnou atmosféru a poskytnout prostor pro seznámení účastníků. Po neformální konverzaci byl zahájen skupinový rozhovor. Složení skupiny zachycuje tabulka 2.

Atmosféra během skupinového rozhovoru byla příjemná, respondenti si s upřímným zájmem naslouchali navzájem, byli zvědaví, jaká bude následující otázka, a někteří sledovali čas, jelikož byli domluveni na dřívějším odchodu. Během rozhovoru jsem omylem zmáčkla „stop“ a následně „start“, nahrávka je tedy rozdělena na dvě části. Jelikož výpovědi jednotlivých respondentů byly nad naše očekávání obsáhlejší, protahoval se čas trvání rozhovoru, který jsme odhadovali kratší. Během rozhovoru odešel jeden respondent telefonovat na chodbu, svoji odpověď na otázku sdělil před telefonátem, pak dříve odešel a neúčastnil se poslední otázky. Jedna respondentka odešla dříve, než focus group skončila, neúčastnila se posledních dvou otázek.

Na poslední otázky odpovídali pouze čtyři respondenti. Nahrávaný rozhovor trval 58 minut a 24 sekund. Celková focus group trvala s představením a neformálním povídáním 100 minut.

Focus group č. 2

Tabulka 3. Základní údaje Focus group č. 2 (Autorka, 2015)

Účastníci focus group č. 2		Pohlaví	
		ženy	muži
Počet účastníků		3	3
Počet účastníků celkem		6	
Průměrný věk	minimální	21	21
	maximální	24	22
	celkem	22,3	21,6
Průměrný věk celkem		22	
Status	student	3	3
	OSVČ	-	-
	nezaměstnaný	-	-
Vzdělání	základní	-	-
	středoškolské	-	-
	vysokoškolské	3	3

V tabulce 3 jsou znázorněny podrobné údaje o složení druhé focus group. Označení druhé focus group (FG2) sloužilo v rámci zpracování dat v Atlas.ti 6 k naší orientaci při analýze dat. Dále je toto označení používáno v citaci konkrétních výroků v rámci prezentace výsledků, např. FG 2 (R1). Vzdelání je uváděno nejvyšší dosažené.

Dne: 30. 5. 2014

Místo: Ubytovna, Leliestraat 296, Zwolle, Nizozemské království

Druhá focus group se uskutečnila v květnu 2014. Focus group byla realizována v pokoji na ubytovně ve městě Zwolle v Nizozemském království. Výzkumník se snažil veškeré rušivé elementy minimalizovat dle možností pokoje, ale ubytovna má tenké zdi a byl slyšet hluk z chodby. Pro účastníky bylo připraveno malé občerstvení. Účastníci byli studenti programu Erasmus, jež žili v Nizozemském království dva semestry nebo jeden semestr, pocházeli z různých zemí. Respondenti se mezi sebou znali, jelikož bydleli na stejné ubytovně a navštěvovali stejnou univerzitu. Místo, datum a čas jsme přizpůsobili všem respondentům. Složení focus group č. 2 znázorňuje tabulka 3.

Všichni respondenti až na jednoho se dostavili včas, když se přišel poslední respondent, byl zahájen rozhovor. Atmosféra během rozhovoru byla malinko nervózní a plná očekávání, jelikož se respondenti účastnili skupinového rozhovoru poprvé. Účastníci se vyptávali na téma diplomové práce a na to, jak bude rozhovor probíhat. Prvních několik odpovědí bylo zdrženlivějších a krátkých, ale později respondenti své odpovědi rozváděli.

Nahrávaný rozhovor trval 39 minut a 12 sekund. Celková focus group trvala s představením a čekáním na posledního příchozího přibližně 60 minut.

4.5. ANALÝZA DAT

Za prakticky nejobtížnější fázi realizace studie je pokládána analýza kvalitativních dat (Miovsky, 2006). Při zpracovávání kvalitativních dat nás zajímají témata, jež se objeví ve výpovědi dotazovaných. Tato témata vyhledáváme v prepisech a k jejich zpracování můžeme využít několik různých přístupů (Walker, 2013). Reichel (2009, 164) o těchto přístupech říká: „Způsoby třídění a vyhodnocování kvalitativních údajů jsou různorodé jako tyto údaje samy“. Charakter údajů, tak i jejich zpracování nemůže být standardizované, parametrizované v té podobě, která je typická pro operace s kvantitativními daty. K hlubší analýze jsme využili metody vytváření trsů.

Kódování je proces, při kterém přiřazujeme klíčová slova či symboly k částem textu, aby nám byla umožněna rychlejší práce, třídění a interpretace těchto celků (Miovský, 2006).

V první fázi byla všechna data dvakrát překódována. Po načtení dat a propojení souvislostí bylo uskutečněno první kódování, které bylo zaměřeno na souvislosti u stejných typů otázek a na propojení výpovědí se získanými fotografiemi holandských kol. Po prvním kódování byla veškerá data nově načtena pro druhé kolo kódování. Další fáze kódování propojovala kódy v souvislostech ze všech získaných informací z celého textu a fotografií. Byly doplněny další fotografie holandských kol. V této fázi jsme se více zaměřili na hloubku problematiky.

Při kódování bylo mnoho kódů přejmenováno, některé byly nahrazeny jinými kódy a jiné byly úplně odstraněny.

Díky programu Atlas.ti se kódy dají snáze uspořádat, seskupit nebo okomentovat a vše je stále velice dobře přehledné. Pro práci s kódy jsme využili vytváření tzv. funkce „memos“ a „comments“. Funkce memos nám nabídla možnost přiřadit ke konkrétnímu kódu poznámku, naopak funkce commenst umožňuje napsat obecnou poznámku ke všem stejným kódům. Vygenerované memos a comments byly přeloženy do českého jazyka a dále zpracovávány.

Ve třetí fázi jsme vzniklých 37 kódů vypsali a následně rozdělili do pěti kategorií, tzn. „kategorie“, jak je v programu Atlas.ti tato funkce nazývána podle obsahu a názvu kódů. Roztříděné kódy jsme dále komentovali a vztahovali dle vytvořených skupin.

Kódům byly přiřazeny zkratky podle jednotlivých názvů skupin (viz tabulka 4) a dále souvislosti ke konkrétnímu kódu. Formát kódu je následovný, například: *UK: sdílený/rodina – majetek*, zkratka názvu kategorie: příčná souvislost/ bližší souvislost – název kódu (jev).

Tabulka 4. Zkratky kategorie (Autorka, 2016)

Název kategorie	Zkratka kategorie
Bezpečnost	B
Cyklo móda	CM
Infrastruktura	I
Úloha kola	UK
Ovlivňující faktory	OF

4.6. ETIKA VÝZKUMU

Důležitost etiky ve společenskovedním výzkumu je již bezpochybná (Hendl, 2005). V dnešní době si uvědujeme dopady výzkumu s lidmi a etickou stránku výzkumu bereme zodpovědně. Chráníme tím nejen účastníky výzkumu, ale také sami sebe jakožto výzkumníky (Walker, 2010). „Výzkum musí být proveden v souladu s platným zákonem o ochraně osobních údajů (Zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a jejich uchování v informačních systémech)“ (Miovský, 2006, 282).

Vzhledem k významnosti etiky ve výzkumu se i tato práce řídí pravidly, standardy a doporučeními etické komise Fakulty tělesné kultury Univerzity Palackého v Olomouci, které jsou například následující: individuální informovaný souhlas, základní informace pro účastníky výzkumu, povinnosti pracovníků výzkumu týkající se informačního souhlasu, výběr účastníků atd. (Hodáň, 2008).

Oslovení respondenti byli seznámeni s tématem a motivy práce. Před začátkem samotné ohniskové skupiny byli respondenti požádáni o podstatné informace sloužící pro výzkum a podepsali informovaný souhlas, který je přiložen na CD v příloze. Dále byli obeznámeni, kdo a za jakých podmínek bude mít přístup k získaným informacím a k diplomové práci. Všichni oslovení respondenti souhlasili se zpracováním osobních dat a byla zachována jejich anonymita.

5. VÝSLEDKY A DISKUZE

V části Výsledky a diskuze se budeme věnovat kódovým diagramům, které znázorňují propojenost kódů s jednotlivými kategoriemi a tématy. Všechna tato témata souvisejí s výzkumnými otázkami.

Následuje vyhodnocení výzkumu, který má za úkol odpovědět na hlavní výzkumnou otázku: Jakou úlohu hraje jízdní kolo a prvky městské cyklokultury v životním stylu osob žijících v nizozemském Zwolle?

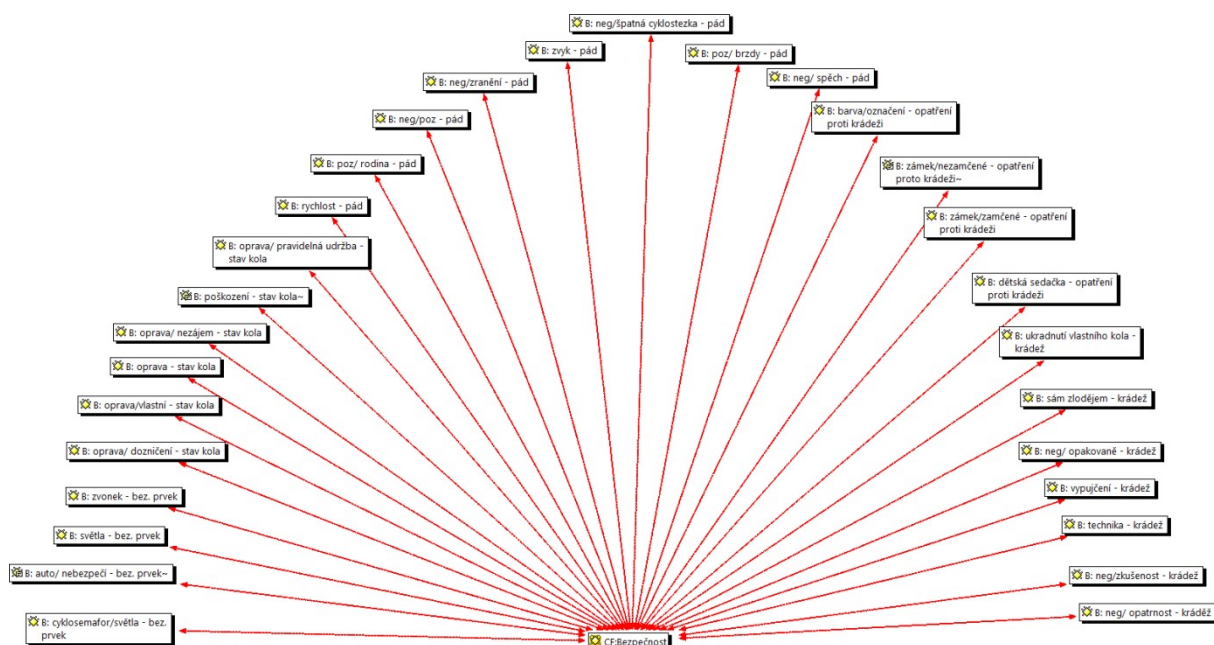
V tabulce 5 uvedené níže jsou vypsány všechny vzniklé kategorie, které odpovídají na hlavní výzkumnou otázku.

Tabulka 5. Kategorie, kódy, citace (Autorka, 2016)

Kategorie	Subkategorie	Codes
Prvky městské cyklokultury	Infrastruktura	11
	Cyklomóda	25
	Ovlivňují faktory	5
	Bezpečnost	29
Úloha kola	Úloha kola	22

5.1. KATEGORIE: PRVKY MĚSTSKÉ CYKLOKULTURY

Subkategorie: Infrastruktura, bezpečnost, cyklomóda a ovlivňující faktory



Obrázek 9. Bezpečnost (Autorka, 2016)

5.2. SUBKATEGORIE: BEZPEČNOST

Opatření proti krádeži, bezpečnostní prvek, krádež, pád, stav kola.

Tato kategorie obsahuje kódy, které ukazují na důležitost problematiky bezpečnosti městské cyklistiky v Nizozemském království (obrázek 9).

Důležitost problematiky bezpečnosti potvrzují i nizozemské výzkumy, kde je jízdní kolo považováno za bezpečný dopravní prostředek. Dále uvádí tyto výzkumy, že riziko vzniku závažné nehody na kole v Nizozemí je nejnižší na světě. A to ze dvou důvodů: velký počet cyklistů a výstavba samostatné infrastruktury pro cyklisty toto riziko snižují. Avšak kolo nemůžeme považovat za stoprocentně bezpečné. Dvě třetiny všech nehod na jízdním kole jsou jednostranné a polovina z nich je částečně způsobena jedním nebo více faktory souvisejícími s infrastrukturou (Fietsersbond: Fietsen in cijfers, n. d).

Kód „**bezpečnostní prvek**“ obsahuje podkódy: světlo, zvonek a nebezpečí. Z rozhovorů a fotografií vyplývá, že světlo je podstatným prvkem bezpečnosti a to jako

osvětlení kola nebo osvětlení cyklostezky. Pro zvýšení bezpečnosti musí mít každé kolo světla.

FG 2 (R 5): Zlepšil jsem bezpečnost jízdy a používám malé červené světlo, které má každý..¹

FG 1 (R 1): Když se zimní čas mění na letní, je brzy tma a naopak. Vždy první měsíc se musím plížit po pěších cestách, protože nemám světla a světla na kole mám vždy rozbitá, takže si musím nosit malá světla, která stojí dost peněz, a navíc cesta po pěších zónách trvá o 30 minut déle. Ach.²

S bezpečnostními prvky souvisí i **stav kola**, což je další kód v rodině Bezpečnost. Stavem kola mám na mysli jeho funkčnost, kterou popisují podkódy oprava a poškození. K opravě kola přistupuje každý majitel jinak. Někteří respondenti nejprve řeší opravu kola vlastní silou, a pokud se jim oprava nedaří, pak vyhledávají odbornou pomoc ve specializovaných prodejnách. Prodej jízdních kol ve specializovaných obchodech tvoří 77% (v roce 2005). Tyto obchody se zaměřují nejen na prodej jízdních kol, ale i na cyklistické příslušenství a zpravidla mají dílnu pro údržbu a opravy kol. Podíl prodeje jízdních kol mimo specializované prodejny vzrostl z 10% v roce 2000 na 23% v roce 2005 (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

¹ i improve security but next change for it when i live somewhere for longer time also but small red flash lights as everybody has.

² When winter time switches to summer time it is dark very early and no around becomes the winter time gets dark early i always get firts month the first month i have to sneak throught every food bath side rode to get home in the evening beceasuce i dont have light on me and light on the bike are always broken so you have to carry to small one they are always gone the price is quet hight so i cycle on the foot path cycle roads take me half hour longer to get home, ups

FG 1 (R 1): o modré městské kolo se pěkně starám, a když je rozbité, opravím ho, anebo zajdu do cykloservisu ...³

FG 2 (R 2) Když je moje kolo rozbité, zkusím ho opravit sám, a když mi to nejde nebo když nevím, jak ho opravit, jdu do ke specialistovi. Na konci každé sezóny v Polsku ho schovám a vyčistím. Sundám kola ... je to jednoduché. Takže pak je připraveno na novou sezónu..⁴

Respondenti jsou schopni si kolo opravit v případě, že se jim pokazí během transportu nebo když ho naleznou poškozené.

FG 1 (R 4): Mám pár příběhů. Když jedete do města, na párty anebo kamkoliv, zaparkujete kolo ve městě, zamčete kolo na vybraném místě. Ne jednou se mi stalo, že chuligáni mi ukradli kolo anebo jsem našel kolo s ohnutými koly. Přemýšlel jsem, jak se dostanu domů, takže jsem zkusil spravit tvar kola. Toto se mi stalo už dvakrát.⁵

Zajímavým přístupem k opravě může být i podkód „dozničení“, kdy respondenti nedbají na opravu kola a čekají, až se kolo zničí.

³ The blue city bike i look after pretty well if something is broken i fixed or i have it fixed by bikecycle man the bike shop.

⁴ They make my bike if broken i try to repair my self if i cant or if i think that i cant, some complicate things, i go to specialist. At the end of every season in Poland, i could put inside and clear it. i take wheels of for all winter..it is simple. So it is ready for new season.

⁵ i have few stories. Usually when you go to the city you go clubing and everything, you leave the bike in the city and every does that i use the thing that i had good spot for my bike no one to come even ever know that huligans stole my bike what happen when i go back i find my bike put your bike in bend my bike infront wheel they were bend and jumped it i think how get home now i put the wheel back just happens twice

FG 1 (R 1) ... to druhé kolo neopravuji, jezdím na něm, dokud to je možné, a pak si koupím další, takže záleží které.⁶

FG 1 (R 6): Myslím si, že jsem na tom stejně. Jezdím na něm, dokud není zničené, a pak si koupím nové..⁷

Krádež kola a jak kolo zabezpečit proti krádeži patří mezi každodenní starosti všech uživatelů cyklistické dopravy v Nizozemí. Nezbytnost zabezpečení vyjadřuje kód „**opatření proti krádeži**“. I ve focus group se objevila tato dvě témata jako dva kódy v této rodině.

Cyklisté zabezpečují svá kola speciálními zámky, které můžete vidět na obrázku 10. V některých situacích ani kolo zamčené zámkem neodradí zloděje od krádeže. Každý rok je v Nizozemsku ukradeno přibližně 750.000 jízdních kol (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

⁶ ... the other one i dont fix i keep on cycling until it is completly caput and than i buy new one so it depends which one.

⁷I think i am the same but i dont really my bikes nice they gone and than until i buy new bike.



Obrázek 10. Pevný zámek na zadním kole

FG 1 (R 2): Moje kolo v Bredě nemá žádné speciální vybavení. Mám speciální zámek na kolo, protože s ním parkuji na zastávce, jinak by mi ho někdo ukradl jako moje druhé kolo. Taký mám na něm rám navíc, kde si mohu odložit věci, a to je vše.⁸

Někdy majitel kola udělá chybu, zapomene své kolo zamknout a zloděj jednoduše kolo odcizí.

FG 1 (R 3): Dosud mi ukradli jen jedno kolo, ale stalo se to, když si moje kamarádka tajně půjčila kolo a nezamkla ho ve městě. Ale už se to víckrát nestalo.⁹

⁸My bike in breda has no special accesories i have extra lock to parket on the station because otherwise it ll be stolen like me other bike that bike i had some extra frame on the front whe-re i can put things on and yes that is it.

Kreativním opatřením proti krádeži je využití barvy. Holanďané svá kola barví nejen kvůli modnímu stylu, který popíše podrobněji v rodině Cyklomóda, ale i jako označení proti krádeži a k rozeznání kola.

FG 2 (R 6): Jediné, co jsem udělala, bylo to, že jsem ho natřela na zeleno, takže v mém městě, ve kterém se hodně kradou kola, mohu ho dobře vidět, jelikož je zelené. Neukradnou ho..¹⁰

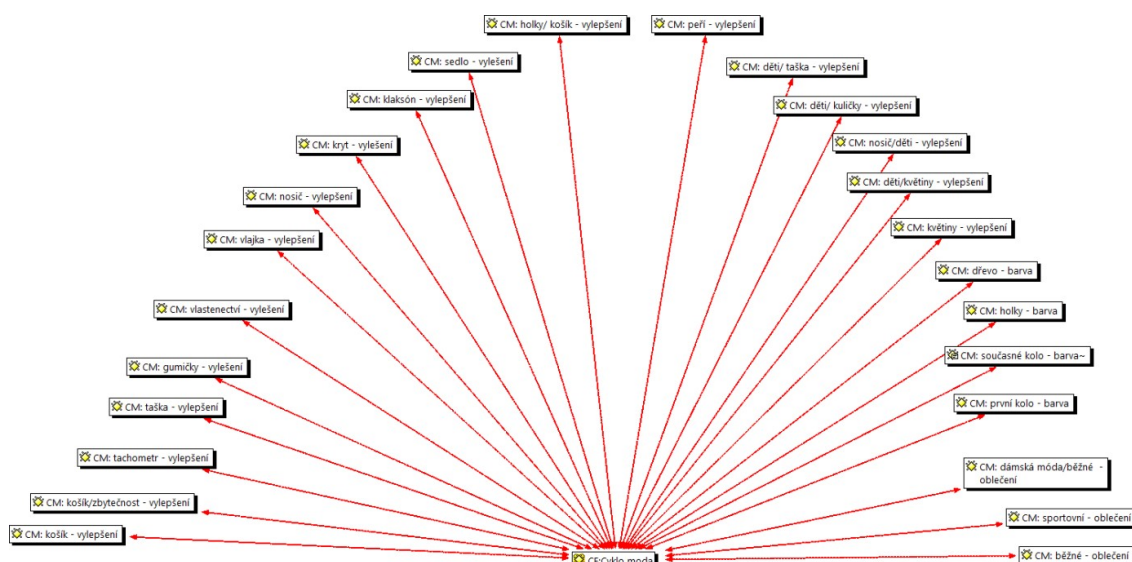
FG 1 (R 3): ... moje městské kolo vždy natřu hodně barevně, když ho pak používám, tak ho jednoduše najdu. Nedělám žádné speciální kontroly, jen jednou ročně ho zkontroluji.¹¹

Touto subkategorií Bezpečnost je popsán kontext kola – jako prostředku, který je třeba chránit před odcizením, je třeba jej udržovat v dobrém stavu, je třeba předpokládat, že se jednou zničí a je třeba jej mít vybavené bezpečnostními prvky.

⁹I only have one bike stolen in my life but it was time when my friend secretly borrow to my bike and she locked it in the city but no enough and than it was stolen.

¹⁰ The only i did i painted green cos in the city at home the bike can stolen pretty fast if you painted green i can everywhere see it. You can that it is my bike or something they dont steal it.

¹¹ ... it my city bikes is always painting very much colorfull when i use it i can find it easly again and the rest of te bikes normal treatment i have no special i check once per year.



Obrázek 11. Cyklomóda (Autorka, 2016)

5.3. SUBKATEGORIE: CYKLOMÓDA

Vylepšení, barva a oblečení.

Cyklomóda zahrnuje skupinu kódů (obrázek 11), které ukazují na jednotlivé prvky módy běžně viditelné v Nizozemí. Nejpočetnějším kódem na podkódy je kód vylepšení. Kód „**vylepšení**“ shromažďuje podkódy, které doplňují nebo vylepšují vybavení kola, např.: košík, taška, květiny. Nejčastějším prvkem vylepšení kola je nosič, jenž nechybí na žádném kole. Na nizozemských kolech můžete vidět dva typy nosičů. První typ se umísťuje nad zadní kolo (obrázek 12) a druhá varianta nosiče bývá upevněna nad přední kolo (obrázek 13). Nosič umožňuje cyklistovi umístění košíku nebo tašky, což jsou další podkódy, nebo se využívá jako další místo k sezení na kole.



Obrázek 12. Nosič na zadním kole



Obrázek 13. Nosič na předním kole

Z hlediska genderových rolí jsem vyzorovala rozdílnost ve vylepšování kola pro děti a ženy. Děti svá kola zdobí například květinami, taškami či barevnými kuličkami ve špicích kol (obrázek 14). Pro přepravu dítěte, většího počtu dětí či transport nákupu a věcí vylepšili Holanďané svá kola o speciální nosiče (obrázek 15). Ženy doplňují svá kola o květiny, košíky, peří a kladou důraz i na barvu kola (obrázek 16).



Obrázek 14. Dětské kolo



Obrázek 15. Speciální nosič



Obrázek 16. Dámské vyzdobené kolo

FG 2 (R 1): Moje je růžové. Je hodně holčičí.¹²

FG 2 (R1) ... Je růžové. Proč růžová? Já nevím důvod, chtěla jsem, aby se mi líbilo ... v garáži nikdo neměl růžové.¹³

Slovo barva se objevuje ve více rodinách – cyklomóda, bezpečnost a úloha kola. Barevnost kol je v holandské cyklokultuře důležitým prvkem. V rodině Cyklomóda kód barva obsahuje podkódy popisující barevnost kol z hlediska gendrové role – ženy, barvu současného kola i vzpomínky na barvu prvního kola.

FG 2 (R 6): Přivezla jsem si kolo z domu. Je svítivězelené. Nabarvila jsem si ho sama. Strávila jsem tím dva dny. Je krásné, jsem na něj pyšná a mám ho ráda.¹⁴

¹² My is pink. It is very girlish bike.

¹³ It is pink and that is it. Why pink? i dont know the reason i just want to be like ... i saw in the garage ok no one have pink.

FG 1 (R 1): Které? Mám dvě, modré, které mám rád a je to moje dobré kolo, jezdím na něm ve Zwolle, kde bydlím.¹⁵

FG 2 (R 5): První bylo se třemi koly. Nebylo moje, půjčovali jsme si ho se sestrou. Bylo zelené s červenými koly, ale pak jsem měl opravdu moderní kolo. Bylo černé, o polovinu větší než já a se sportovními koly, růžové, žluté, s plameny, bylo super..¹⁶

FG 1 (R 1): Pamatuji si, že jsem jezdila na kole mé sestry, které bylo červené, ale bylo hodně poškrábané, takže bylo více stříbrné než červené.¹⁷

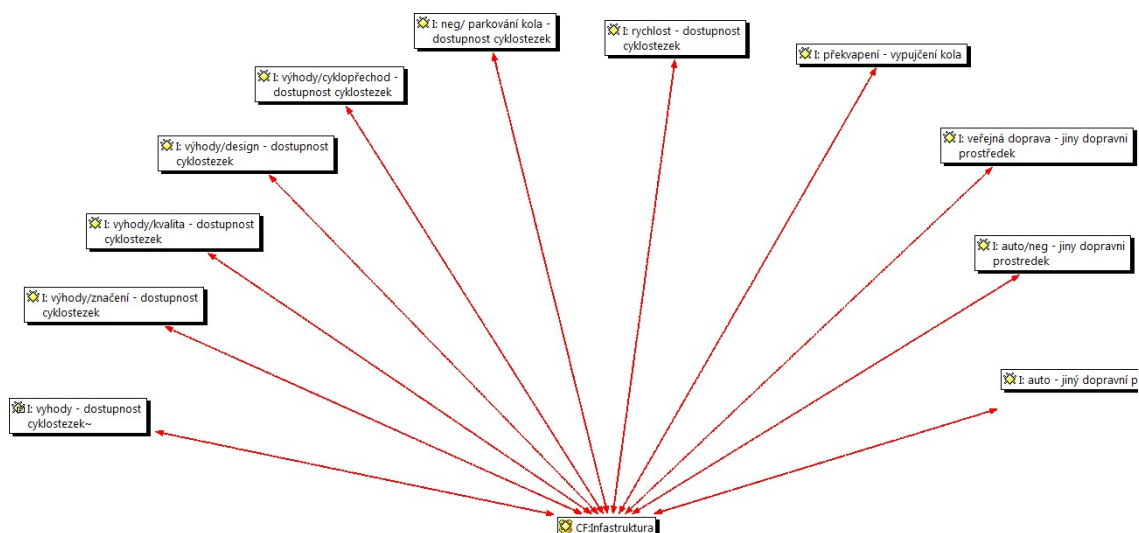
Subkategorie Cyklomóda popisuje jednu z významných artikulovaných rolí kola, v životě místních a to jak místních, tak cizinců, je pojetí kola jako jistého módního doplňku v jejich životním stylu. Zároveň ukazuje na současný prvek městské cyklokultury, který se projevuje u všech využivatelů jízdního kola.

¹⁴ i bought my home bike from home. It is flashing green. i pained myself. i spent two days of painting. It is pretty, i am proud it i love it.

¹⁵ Which one? i have two one blue and love it is that my good bike i ride in Zwolle where i live.

¹⁶ First, it was bike with three wheels. It was not mine, i shared with two my sister. It was green with red wheels, but than i had really cool bike. It was black, half me higher than i and with the sport wheels, some pink, yellow, flames on it was cool.

¹⁷ i remember it was my sisters bike and it used to be red but it was to scratch it was more silver than red.



Obrázek 17. Infrastruktura (Autorka, 2016)

5.4. SUBKATEGORIE: INFRASTRUKTURA

Dostupnost cyklostezek, jiný dopravní prostředek a vypůjčení kola.

Subkategorie Infrastruktura obsahuje kódy (obrázek 17), jež se týkají využívání jiných dopravních prostředků k transportu, možnost kombinace dopravních prostředků s městskou cyklistikou, výhody a nevýhody dostupnosti cyklostezek.

Respondenti považují systém značení, design cyklostezek a jejich kvalitu za výhody cyklistické infrastruktury. Tuto ucelenost, promyšlenost a vysokou kvalitu cyklistické dopravy potvrzují i Buehler a Pucher (2007), kteří popisují klíč k dosažení vysoké cyklistické infrastruktury v oddělení cyklotras od hlavních cest a křižovatek, plnou integrací s veřejnou dopravou, komplexní dopravní výchovou, propagačními akcemi určenými k podpoře cyklistiky a cyklistickou politikou.

FG 2 (R 3): Jednu věc jsem udělal. Přišel jsem sem, kde každá cesta má cyklostezku... jak jednoduše se s kolem dostanete kamkoliv, což my v Brazílii nemáme. Užívám si jízdu na kole, je to svoboda..¹⁸

FG 2 (R 5): Chceš se dostat z jednoho města do druhého. Jel jsem do Campenu 15 kilometrů na kole a infrastruktura je všude stejná a všude stejně dobrá.¹⁹

FG 1 (R 1): Myslím si, že v Holandsku mají všechno ... je tu hodně stezek, hodně cyklistů a o vše ohledně cyklistiky je dobře postaráno ... to je dobře.²⁰

FG 1 (R 2): Souhlasím, myslím si, že Holandsko je úžasné..²¹

K designu holandských cyklostezek se samotný respondent vyjádřil:

FG 2 (R 2): Ano, cyklostezky jsou skvělé. Zbožňuji je. Jsou stylové..²²

FG 1 (R 5): Mám rád infrastrukturu v Holandsku, kola jsou úžasná v porovnání s jinými místy, která znám. Holandsko je jediné místo s cykloinfrastrukturou, kde kolo je více

¹⁸ Actually one of the thing is most made. i came here, how every road here has cycling roads just... and how easily you can get everywhere using the bike which we have not at Brasil. i really enjoy like riding bike every where it is freedom ..

¹⁹ You would get from the city to other city. You wouldnt feel go by bike when i go to Campen 15 km by bike and infrastructure is same everywhere and everywhere is good.

²⁰ I think that in the NL they have very ... there are lots of path for the bikers and it is very good take care of biking. ... i think it is good.

²¹ i have to agree i think that the NL is amazing.

²² Yes bikeroads are great. i just love them. They are design.

*než auto ... jednoduše se dostaneš, kam chceš, i jinak než autem, zvláště do centra. Kola a jedem!*²³

Stejný design cyklostezek v Nizozemí zpříjemňuje jejich uživatelům transport a dává jim pocit nezávislosti (obrázek 18 a 19).



Obrázek 18. Cyklistická křižovatka

²³ *i like the bike infrastructure in the NL the bikes are amazing compare to another place i know NL is only places such a bike infrastructure the bikes are more than car they also ... easy get to places than by car especially in the city Go bikes!*



Obrázek 19. Cyklistická křižovatka

FG 2 (R 2): Výhody podle mě jsou nezávislost na jiných lidech, dopravě. Můžeš si vzít kolo a jet kam chceš..²⁴

FG 1 (R 1): Líbí se mi, co on řekl, na kole se jednoduše dostaneš do města, protože tam jsou cesty, kam auta nemůžou. Některé cesty jsou pro auta zakázané, s kolem můžeš přejet každou cestu a jednoduše se dostaneš kamkoliv.²⁵

FG 1 (R 2): Já si myslím, že je Holandsko ucelené. Žije tu hodně lidí na malém prostoru ...²⁶

²⁴Mine advantage for me you are independent of another people, public transport and so one. You can take your bike and i can go where i want.

²⁵Like he said it easy to go to the city with bike cos. there are roads where cars cannot come, with bike you can cross every roads and go throught more street and everything you can easily go everywhere.

K výhodám také patří cyklistické přechody, které jsou speciálně přizpůsobeny pro potřeby cyklistů (obrázek 18 a 19).

FG 1 (R 3): Je úžasná rozdílnost cyklostezek a vše je bezpečné, mají světelné signály pro kola a další ... auta musí zastavit před koly ... je to dobře zorganizované.²⁷

Nevýhodou dostupnosti cyklostezek je nedostatečné množství parkovacích míst pro kola, což je častým tématem v Nizozemí. Cyklisté potřebují nejen dobré a bezpečné cyklostezky, ale také potřebují místa k parkování svých jízdních kol (obrázek 20). Zaparkovat bezpečně, jednoduše a elegantně. Strach z krádeží a vandalismu vede k nižšímu využívání jízdních kol. Dobrá parkovací místa pro jízdní kola nejsou vždy evidentní. Cyklisté chtějí zanechat svá kola krátkodobě co nejbližší k svým cílům. Ve starších městech tento prostor není dispozici. To vyžaduje pozornost cyklistické politiky: postavit stojany na kola v blízkosti domů, cyklistické trezory. (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009).

FG 1 (R 3): Nevýhoda, musíš najít místo na zaparkování kola, aby nebylo ukradeno, nemusíš platit úřadům, aby ti vrátili kolo. ... nemusíš platit za parkování. Můžeš nechat svoje kolo, kde chceš ... dobře, není to vždycky, ale většina míst pro zaparkování hodně kol to tak má.²⁸

²⁶ i think cos. NL is compact. There live so many people at small space ..

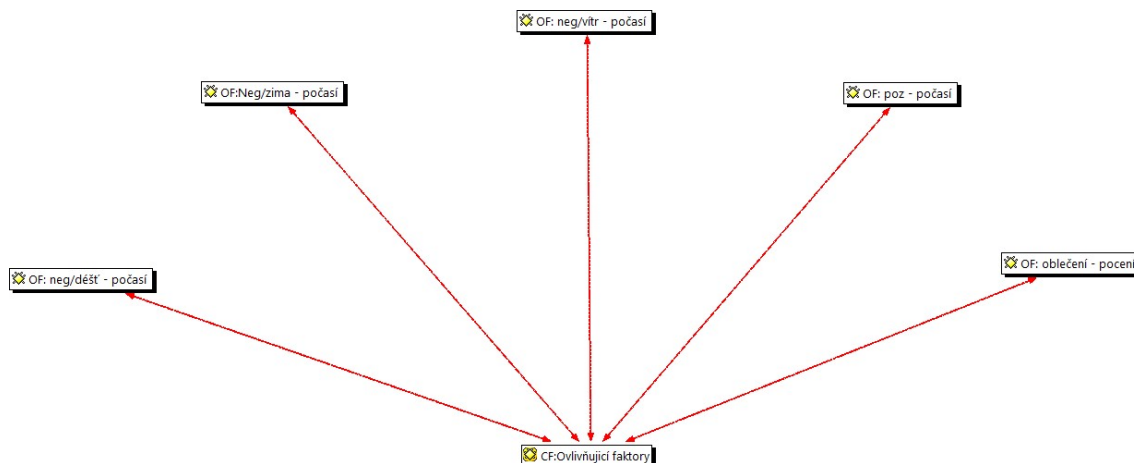
²⁷It is amazing diferent roads for bikes and everything it really save you have stop lights event have more light for bike even morecars have to stop for you so ... they are really organize well.

²⁸ ... Disadvantage you have to look for spot where you can drop your bike and not drop away or stolen so you dont have to pay for goverment you bike back.... you dont have to pay for parking. You can drop your bike every you want ... well that it is not always true but mostly places to many bikes at one place.



Obrázek 20. Parkování kol

Subkategorie Infrastruktura popisuje roli infrastruktury pro její uživatele, kteří si uvědomují výhody, nevýhody dopravy na jízdním kole a jedinečnost propracovanosti sítě cyklotras v jejich zemi, kterou si chválí.



Obrázek 21. Ovlivňující faktory (Autorka, 2016)

5.5. SUBKATEGORIE: OVLIVŇUJÍCÍ FAKTORY

Počasí a pocení.

Tuto subkategorii jsem vytvořila, i když obsahuje jen dva kódy (obrázek 21). Kódy počasí a pocení prezentují situace z každodenního života cyklisty, které mohou potvrdit z vlastní zkušenosti.

Četnějším kódem z těchto dvou kódů vychází „počasí“, které je dáno klimatickými podmínkami země.

Pro lepší pochopení si charakterizujeme klimatické podmínky země. Podnebí v Nizozemí je mírně oceánické. Léta jsou poměrně chladná, přestože některé dny mohou být velmi teplé; zimy jsou většinou mírné a vlhké. Větry ze severu mohou přinášet na jaře chladné počasí, zvláště na severu a východě země. Déšť je častý, avšak většinou lehký a rovnoměrně rozložený v průběhu celého roku. Pro podzim je typická velká oblačnost a mlhy (Zeměpis: Nizozemsko, n.d.a). Vliv počasí jsem rozdělila na podkódy pozitivně a negativně ovlivňující. Respondenty při dopravě negativně ovlivňuje vítr, déšť a zima. Tyto faktory zapříčinily i pád.

FG 2 (R 2): ... Hlavní nevýhoda záleží na počasí. Když prší, a tu prší hodně, musíte počkat, než přestane pršet, nebo jet v dešti a pak budete mokří.²⁹

FG 1 (R 1): Déšť, vždycky musíte jet..³⁰

FG 2 (R 1): V mé zemi je to jiné, kola jsou tam hrozná, trochu deštivé počasí. Jel jsem rychle na kole a hodně pršelo. Na cestě byla velká díra, kterou jsem neviděl, protože byla plná vody. Spadl jsem do díry a moje kolo se poškodilo, takže jsem musel zbytek cesty jít. Bylo to hodně negativní, ale když na to vzpomínám, nebylo to tím kolem, ale cestou.³¹

FG 1 (R 4): Když přemýšlím o kole, obvykle myslím na vítr, jak je otravný. Kdekoliv je-deš, vítr fouká zepředu, nikdy zezadu. Je obtížné a otravné jezdit na kole v Holandsku za větru. Byl jsem jednou šťastný, když mi vítr foukal do zad, nohy byly šťastné, skvělá chvíle.³²

²⁹ ... The main disadvantage it is depends of the weather it is raining and here is raining quiet a lot you have to wait until the rain is gone or just had to do it you are wet.

³⁰ Rain. You always have to cycle.

³¹ At home country kind bike in my city because there were awful, quiet rainy weather. I was cycling fast because it was raining a lot of water. There was a big hole in the road. I haven't seen it because it was full of water. I was falling into the hole and all my bike was damaged so I have to walk with it all the way. It was very negative but when I think about it, but it was not the bike because it was the road.

³² When I think about bike, I usually think about wind, how annoying it is. Everywhere you go wind comes to front never from back. You always have difficulty riding bike in the NL. It's really boring. I am I get really happy for once when millions of years when you get the wind in your back, your leg is happy, extra moment now.

*FG 2 (R 6): ... Nevýhodou je, ó můj bože, vítr, nevadí mi déšť, ale když fouká vítr, nenávidím to*³³

*FG 2 (R 5): Dobře, záleží na směru, odkud vítr fouká, protože když jedete stejným směrem je to dobré, nemusíte tolik šlapat, ale když fouká opačně, je to těžší a nevýhodou může být, že jste unavení ...*³⁴

*FG 1 (R 1): Když se zimní čas mění na letní, je brzy tma a naopak. Vždy první měsíc se musím plížit po pěších cestách, protože nemám světla a světla na kole mám vždy rozbitá, takže si musím nosit malá světla, která stojí dost peněz, a navíc cesta po pěších zónách trvá o 30 minut déle. Ach.*³⁵

Kód pocení souvisí i s kódem oblečení (kategorie: Cyklomóda). V rámci kategorie Ovlivňující faktory.

*FG 1 (R 3): ... Nevýhody, když se chceš někam přepravit a spěcháš, jsi zpocení, vlasy máš plné nepořádku a jsi unavený a nevrlý..*³⁶

³³ ... disadvantage is of my god the wind i really dont care raing it is rain so much for the moment wind i hate it hate it, ..

³⁴ Well with wind i would say it depense on the reaction wind blows cos when you ride the same direction it is good you cannot ride to much when you go opposite direction it is much harder. it he center direction is really good you do not ride that so much and of course opposite direction much harder and may be disadvantage is you are tired ...

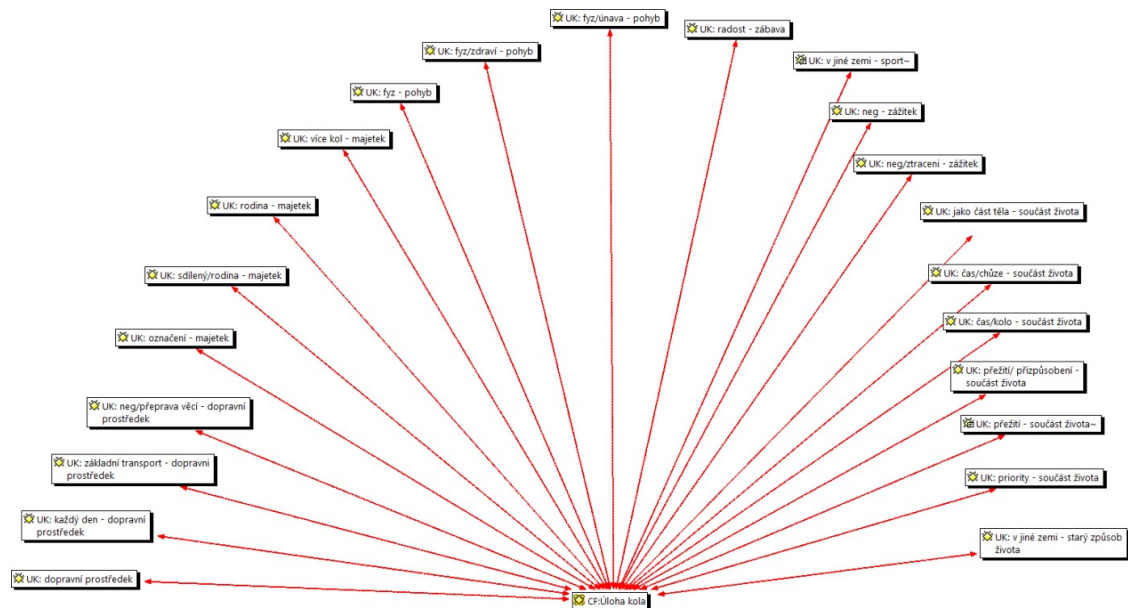
³⁵ When winter time switches to summer time it is dark very early and no around becomes the winter time gets dark early i alwayes get firts month the first month i have to sneak throught every food bath side rode to get home in the evening beceasuce i dont have light on me and light on the bike are always broken so you have to carry to small one they are always gone the price is quet hight so i cycle on the foot path cycle roads take me half hour longer to get home, ups.

³⁶ ... they disadvantage when you go to some import and you are in hurry you are very sweaty your hair mess you are tired actually you looks like tired you are cranky.

FG 2 (R 5): Zkouším nenosit moc oblečení, protože je mi pak horko, když jedu rychle..³⁷

Vzhledem k výzkumné otázce je subkategorie Ovlivňující faktory důležitou okolností a pro využívání kola v Nizozemí, kterou nelze ke klimatickým podmínkám změnit .

5.6. KATEGORIE: ÚLOHA KOLA



Obrázek 22. Úloha kola (Autorka, 2016)

5.7. SUBKATEGORIE: ÚLOHA KOLA

Majetek, pohyb, zážitek, součást života, dopravní prostředek.

Tato kategorie se projevila jako třetí velmi početná (obrázek 22). Její kódy odpovídají úloze kola v životním stylu respondentů.

Respondenti považují kolo za součást běžného života z hledisek času, priorit, přežití, starého způsobu života i jako neodmyslitelnou součást těla. Stoffers (n.d) taktéž popisuje hodnotu kola pro Holanďany jako neodmyslitelnou součást jejich životního stylu.

³⁷ Well i try not to put so much clothes because i really get warm pretty fast when i go fast.

Respondenti popisují kolo jako „přežití“, bez kterého v Nizozemí není možné fungovat. Tudíž nám vystihuje, jak významnou roli jízdní kolo pro ně má.

Kolo používají hlavně pro každodenní cesty: do obchodu (28%), do školy (50%), do práce (25%), k rodině, k přátelům (11%), do obchodu nebo za kulturou (18%). Rekreační nebo sportovní jízdy na kole tvoří méně než 10% všech jízd v Holandsku (Fiet-sersbond, n.d).

FG 2 (R 1): V Holandsku nepřežijete bez kola, kolo znamená dostat se do školy, do supermarketu, na párty, kolo znamená všechno..³⁸

FG 2 (R 5): Dobře, kdybych neměl kolo, došel bych jen do sousedství, hádám. Jezdím na kole všude, ale v Lotyšsku není součástí mého života..³⁹

FG 1 (R 6): Když přemýšlím o kole, myslím na auto. Proč, protože od svých 18/19 let jsem jezdil autem, v 21 letech jsem přijel do Holandska. Já žiju tu a kolo se stalo mým autem. Vozím lidi na kole, jezdím v ulicích, stěhoval jsem na něm svůj pokoj, můj hrad, jezdím na hodiny na kole, všude. Kolo je mým autem.⁴⁰

FG 1 (R1): Nemám auto, nevadí, když prší nebo svítí slunce, vždycky jedu na kole. Myslí-li si, že více lidí v Holandsku nemá auto.⁴¹

³⁸ In the Netherlands we can not survival without the bike so bike means school, supermarket, party, bike means everything.

³⁹ Well, for me without the bike i only go to my neighbours, i gues but i ride with bike everywhere, but in Lithuania it is not sensual part of life for me.

⁴⁰ When i think about word bike, i think about car. Why beceause from 18/19 i have a car and since 21 coming to the NL. i am being and living here, bike comes to be my car. i have i take people to my bike i go to street to my bike, event i have to build my room, staff, my castle, my classes and everything, transport by bike so it just my car.

⁴¹ ... i dont have a car and no matter it is rain or sunshine i always have to go by bike. i think more people in th NL who dont have a car..

Kolo konkuruje dobře ostatním druhům dopravy na kratší vzdálenosti. Kolo jako dopravní prostředek je využíváno do vzdálenosti 7,5 km ze 70%, využívání automobilu je pouhých 50% do vzdálenosti cíle 7,5 km (Fietsersbond, n.d). Respondenti ze skupiny

FG 2 porovnávali roli kola v jejich zemi se současným životem v Nizozemí.

FG 2 (R 4): Měla jsem ráda procházky v mé zemi. V Paříži nemůžeš jezdit na kole, protože bys umřel. Takže tady si to užívám a už nechodím pěšky, protože to trvá třikrát déle než na kole. Nenávidím chůzi, miluji jízdu na kole.⁴²

FG 2 (R 2): Tu nepřeziješ bez kola. Koupila jsem si ho, když jsem přijela. V Polsku je to složité ... mohu se přepravovat bez kola..⁴³

Kód „jako součást těla“ mohl být kódem in vivo, ale z důvodu kódování v češtině jsem tuto možnost nevyužila.

FG 2 (R 3): Kolo je součástí mého těla, protože je to krásná cesta a nejlepší na tom je, že je zdarma.⁴⁴

I popis respondenta R 3 z FG 1 je pro nás vyjádřením kola jako součásti těla.

FG 1 (R 3): Přemýšlím o kole z technického hlediska – kola, sedadlo, odveze tě, odveze tvoje děti do školy, odveze tě na nákupy, všude s ním můžeš jet s přáteli nebo věcmi. To je kolo..⁴⁵

⁴² i used to love walking around in my country. You cannot bike in Paris cos. you all die. So here i enjoy and now i cannot walk any more cos it takes me three times more than my bike to walk. i hate walking now, i love cycling.

⁴³ Here i just couldnt live without the bike. i bought the bike when i came here. Back in Poland, at home it is so difficultless what i could go on without that.

⁴⁴ Actually bike means just part of my body cos to nice way and around the best thing is for free.

Kolo hraje roli jako dopravní prostředek. Respondenti se vyjadřovali, že kolo slouží k přepravě věcí, k základnímu transportu a využívá se každý den (obrázek 23). Holanďané se ve svých statistikách zabývají vytižeností cyklistických stezek během dne a i týdne (Fietzersbond, n.d).



Obrázek 23. Přeprava potravin

Nizozemsko považují respondenti za zemi, kde se kolo využívá k základnímu transportu, tuto skutečnost potvrzují autoři příručky Fietsberaad (Cycling in the Netherlands, 2009) .

⁴⁵ i think of bike like bicycling by technical wheels, seat, thinks carry around with, carry to your children to school with, do shopping with, with everywhere with, you put friends on in and staff. It is bike.

*FG 2 (R 2): Ano, kolo je tu základní dopravní prostředek. Jezdíš na něm všude.*⁴⁶

*FG 1 (R 3): Kolo je oficiální v Holandsku. Dostaneš se na něm kamkoliv a rychle ...*⁴⁷

*FG 1 (R 1): Moje kolo je můj dopravní prostředek. Nechodím. Všechno dělám s mým kolem.*⁴⁸

*FG 1 (R 4): No, kolo je také pro mě hlavní dopravní prostředek. Zvláště v malém městě jako je toto, není tu časté řídit auto.*⁴⁹

*FG 1 (R 4): Jezdím na kole každý den tam, kde musím být, obvykle je to často.*⁵⁰

V Nizozemsku je cyklistou téměř každý: mladý, starý, muži i ženy, bohatí i chudí. 13,5 milionu Holanďanů (84%) vlastní jedno kolo, nebo více. (Fietsersbond: Fietsen in cijfres, n.d). Respondenti ze skupiny FG 1 také potvrzují, že Holanďané vlastní nebo využívají více než jedno kolo.

*FG 1 (R 4): Mám dvě kola, jedno, na kterém jezdím, a druhé, které nepoužívám. To, které nepoužívám, je staré a je dobré kvality a bylo drahé 70 euro, ale je velice dobré, roz-bije se snad, jen když do něj kopneš.*⁵¹

*FG 1 (R3): Nevím, kolik kol máme. Šest nebo sedm a miluji je!*⁵²

⁴⁶ Yes, here bike is the basic transport. You go everywhere by bike.

⁴⁷ Bikes are very official in NL. You get everywhere very quick.

⁴⁸ My bike is my transport. I don't walk. I do everything with my bike.

⁴⁹ Well bike is main transport in my life as well. Especially in smallest city like this, it is not really usually to drive the car.

⁵⁰ I drive bike everyday where I have to be usually if I have to go to train station I also go with by the bike so it is pretty much it.

⁵¹ I have 2 bikes when I use and I don't use when I don't use it is old bike it was really good quality and expensive 70 euros but it was really good even if you kicked the bike it could be broken.

*FG 1 (R3): Měl jsem hodně kol, mám bílé závodní kolo, mám zelené kolo u vlakové zastávky, mám černé staré kolo, je opravdu hodně staré po mých předcích. Mám kolo u svých rodičů a je asi šedé..*⁵³

*FG 1 (R 6): V současnosti mám 4 kola. Jedno používám ve Zwolle, je nejlepší z mé sbírky. Myslím si, že jsem dvě ukradl a dvě koupil.*⁵⁴

Kolo je i součástí rodinného majetku, dědí se z generace na generaci anebo sdílí v rámci kategorie. Většina dětí se učí jezdit na kole od své rodiny ve velmi raném věku (Fiet-sberaad, Cycling in the Netherlands, 2009), jak potvrzují i výpovědi respondentů.

*FG 1 (R 2): Nepamatuji si své první kolo. Myslím si, že bylo od mých prarodičů, protože měli hodně kol. Dali nám kola, abychom se naučili jezdit, nevím, jak vypadala..*⁵⁵

*FG 2 (R 5): První kolo bylo se třemi koly. Nebylo moje, půjčovali jsem si ho se sestrou. Bylo zelené s červenými koly, ale bylo to moderní kolo. Černé kolo, které bylo o polovinu větší než já a se sportovními koly, s plameny – růžovými a žlutými, bylo super.*⁵⁶

⁵² i dont know how many bikes we have. 6 or 7 bikes and love them!

⁵³ i shall lots your bike, so my bike i have white racing bike i have green falding bike next train bike for train i have black anitick bike it is really antick far far back in my family i have bike at house of my parents and i think it is grey.

⁵⁴ At the moment i have 4 bikes i have one when i use in Zwolle get around it is my best one of my collection. i can imagine two i stolen two i bought.

⁵⁵ i dont remeber my first i think it was at my grandparents cos they had lot of bikes they gave to cos we can learn to bike i dont know how it looked.

⁵⁶ First, it was bike with three wheels. It was not mine, i shared with two my sister. It was green with red wheels, but than i had really cool bike. It was black, half me higher than i and with the sport wheels, some pink, yellow, flames on it was cool.

Přibližně 70% Holanďanů občas vyjede na rekreační cyklovýlet. To znamená, že po chůzi je jízda na kole nejdůležitější rekreační aktivitou (Cycling in the Netherlands, 2009).

Jako ve většině západních zemí, tak i v Nizozemsku se potýkají s otázkou nedostatku pohybové aktivity. Přibližně 11% populace trpí z lékařského hlediska obezitou, ale také mnoha dalšími nemocemi způsobenými nedostatkem fyzické aktivity. Vědci se shodují, že jízdní kolo je ideální formou cestování a že se jedná o skvělý způsob, jak řešit problém pravidelné pohybové aktivity. Půl hodiny mírného cvičení denně je dostačující (kromě zdravé výživy) a to může být dosaženo pravidelnou jízdou na kole (denně do 15 km) nebo v kombinaci s veřejnou dopravou (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009). i když se cyklista vystavuje znečištěnému ovzduší a možnosti nehody, měli bychom zvážit příznivé účinky jízdy na kole oproti zmíněným nevýhodám. Studie ukazují, že pravidelná pohybová aktivita snižuje riziko vzniku zdravotních problémů (Fietzersbond: Fietsen in cijfers, n.d) a i ve studii Buehlera (2010) se prokazuje pozitivní vliv cyklistiky na zdravotní stav člověka. Pozitivní vliv jízdy na kole na člověka si uvědomuje i respondent, kdy přirovnává jízdu na kole k fitness výzvě.

FG 1 (R 5): ... ale na druhou stranu, já věřím, že jízda na kole je jako fitness výzva, protože v autě dáš nohu jen na pedál, jízda na kole je jako cvičení každý den po celý život.⁵⁷

⁵⁷ ... but on another hand i do believe that if you have to ride a bike it is fitness chalange compares you just have to go your car put on gass padle so once sence to do i find it the biking is also get bit excercise every day life bike all the time.

6. ZÁVĚRY

Tato diplomová práce si kladla za cíl zjistit, jakou roli hraje jízdní kolo a prvky městské cyklokultury v životním stylu osob žijících v nizozemském městě Zwolle.

Kvalitativní výzkumná část probíhala ve dvou etapách. V první etapě probíhal terénní výzkum od ledna 2014 do června 2015, kdy bylo pořízeno 47 fotografií nizozemských kol, cyklistických doplňků, cykloprvků pro ilustraci a dokreslení získaných dat z ohniskových skupin. Ve druhé etapě byl uskutečněn samotný sběr dat, který probíhal formou focus group v květnu 2014, a taktéž bylo uskutečněno pozorování na vybraných místech ve městě Zwolle.

V našem výzkumu jsme pracovali se dvěma focus groups. Jednalo se o skupiny žijící ve městě Zwolle v Nizozemském království a využívající kolo jako hlavní dopravní prostředek. První skupinu tvořily osoby mající nizozemskou národnost, naopak druhá skupina byla složena z osob pocházejících z různých zemí. Obou focus group se zúčastnilo celkem 12 respondentů (6 mužů a 6 žen), jejich průměrný věk byl 23,7 let. Výpovědi respondentů se zásadně nelišili v jednotlivých focus group i přesto, že složení druhé focus group bylo mezinárodního charakteru. Celková délka nahrávek trvala 2 hodiny 2 minuty. Celkový počet stran přepisu činil 15 při rádkování 1,5 centimetru.

Analytická část byla zpracována v programu ATLAS.ti (Scientific Software Development GmbH, Berlin), verze 6. Zde byla data zakódována a propojena do souvislostí pomocí funkcí memos a comments. Vzniklé kódy jsme rozdělili do pěti rodin, které jsou zobrazeny jako grafické vzorce. Roztříděné kódy jsme dále upravovali dle vytvořených skupin. Kódům byly přiřazeny zkratky podle jednotlivých názvů skupin: Bezpečnost (B), Cyklo móda (CM), Infrastruktura (I), Úloha kola (UK) a Ovlivňující faktory (OF).

Hlavní výzkumná otázka byla: Jakou roli hraje jízdní kolo a prvky městské cyklokultury v životním stylu osob žijících v nizozemském Zwolle?

Dle výsledků jsme došli k závěru, že jízdní kolo hraje několik rolí pro osoby žijící ve městě Zwolle. Jednotlivé role jízdního kola popsala v kategorii Úloha kola. Podstatnou roli hraje jízdní kolo jako majetek, součást života a dopravní prostředek. Respondenti

popisují kolo jako „přežití“, bez kterého v Nizozemí není možné fungovat a tedy nezbytnost tohoto dopravního prostředku. Nezbytnou rolí je pohyb, který má pozitivní vliv na psychický, fyzický a sociální stav.

Současné prvky městské cyklokultury popisujeme v subkategoriích infrastruktura, cykломóda, bezpečnost a ovlivňující faktory. V Subkategorii Bezpečnost je popsán kontext kola – jako prostředku, který je třeba chránit před odcizením, je třeba jej udržovat v dobrém stavu, je třeba předpokládat, že se jednou zničí a je třeba jej mít vybavené bezpečnostními prvky. Subkategorie Cykломóda popisuje jednu z významných artikulovaných rolí kola, v životě místních a to jak místních, tak cizinců, je pojetí kola jako jistého módního doplňku v jejich životním stylu. Zároveň ukazuje na současný prvek městské cyklokultury, který se projevuje u všech uživatelů jízdního kola. Subkategorie Infrastruktura popisuje roli infrastruktury pro její uživatele, kteří si uvědomují výhody, nevýhody dopravy na jízdním kole a jedinečnost zpracovanosti sítě cyklotras v jejich zemi, kterou si chválí. Vzhledem k výzkumné otázce je poslední subkategorie Ovlivňující faktory důležitou okolností a pro využívání kola v Nizozemí, kterou nelze ke klimatickým podmínkám změnit .

Předkládaná práce má své limity, které vidíme v : anglickém jazyce, který nebyl mateřským jazykem žádného z respondentů ani výzkumníka, a mohl omezit výpověď respondenta a zároveň interpretaci výzkumníka; výzkumník se podrobně nezabíral možnými podrobnějšími odlišnostmi mezi jednotlivými focus groups, jelikož jejich složení bylo národnostně odlišné a délka pobytu v Nizozemí taktéž; výzkumník Pozitivum vnímáme v práci s rozličnými dostupnými zdroji a to jak s mediálními, literárními, tak i zahraničními.

V Nizozemí se využívá jízdní kolo k přepravě každý bez rozdílu pohlaví, věku či sociálního postavení. Práce poukazuje na možnost zlepšení infrastruktury v České republice prostřednictvím jednoduchého, levného, pohybově prospěšného dopravního prostředku - jízdního kola.

7. SOUHRN

Nizozemská cyklistika je pověstná po celém světě a její oblíbenost v současné době vzrůstá i v jiných zemích. Jízdní kolo se stále častěji využívá jako dopravní prostředek, neboť přispívá k plynulosti dopravy ve městech, nezabírá mnoho místa, lze ho zaparkovat na každém rohu a umožňuje flexibilní dopravu. Cyklistika a chůze představují v podstatě nejjednodušší způsob transportu. Cyklistika neprodukuje žádné emise a hluk. Neméně důležitým pozitivem městské cyklistiky je její kladný vliv na zdraví člověka (Fietsberaad, *Cycling in the Netherlands*, 2009). Nizozemsko, Dánsko, Německo a Belgie patří mezi země s nejvyšším využitím jízdního kola v Evropě. Mezi země, které se nepovažují za velmoci městské cyklistiky, se řadí i Česká Republika s mírou využití jízdního kola mezi 5 – 10%, a to ve městech Ostrava, Olomouc a České Budějovice (Bicycle policies of the European principals: continuous and integral).

Předkládaná diplomová práce je případovou studií a zabývá se rolí jízdního kola a prvky městské cyklokultury v životním stylu osob žijících v nizozemském Zwolle. Hned po úvodní části, která čtenáři přibližuje jednotlivé důvody našeho zájmu, je v následující kapitole nabídnut ucelený přehled poznatků. Přehled poznatků se věnuje zejména historii jízdního kola a taktéž vývoji role kola v dopravní cyklistické infrastruktuře v Nizozemském Království. Třetí kapitola stanovuje cíl naší práce, čtvrtá je zaměřena na metodiku spojenou s výzkumem.

Výsledky a diskuze nabízí kompletní přehled získaných dat. Rovněž jsou prezentovány limity celé práce. Závěrečná část shrnuje zjištěné skutečnosti a zhodnocuje, zda byl naplněn cíl práce.

8. SUMMARY

The Dutch cycling is famous throughout the world and its popularity is currently increasing in other countries. The bicycle is still used often as a way of transport. Bicycling as transportation improves traffic flow in cities, does not take up much space, the bike can be parked on every corner, and it allows a flexible transportation. Secondly, cycling and walking are by far the easiest way of transport. No emissions and noise. The last example of positive aspect of urban cycling is a positive influence on human health (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009). The Netherlands, Denmark, Germany and Belgium are among the countries with the highest utilization of the bicycle in Europe. Among the countries that are not considered as urban cycling superpower, is also included Czech Republic, with the utilization rate of the bicycle between 5-10% in the cities of Ostrava, Olomouc and České Budějovice (Bicycle policies of the European Principals: continuous and integral).

The actual thesis is a case study and discusses the role of the bicycle and elements of urban cycling culture in the lifestyle of people living in the Netherlands Zwolle. Immediately after the introduction, that acknowledges the reader with the individual reasons for our interest, follows the chapter where the reader is offered with a comprehensive overview of the recent knowledge. Summarized findings are especially dedicated to the history of the bicycle and also the development of the role of bicycles in cycling infrastructure in the Netherlands. The third chapter sets out our aim, the fourth is focused on the methodology associated with the research.

Results and discussion provides a reader with a complete overview of the data obtained. It also presents the limits of the whole thesis. The final section summarizes the findings and evaluates whether the goals of the thesis were fulfilled.

9. REFERENČNÍ SEZNAM

- Buehler, R., Pucher, J., Bassett, D., Dannenberg, A. (2010). Walking and cycling to health: a comparative analysis of city, state, and international data. *American Journal of public health*, 100, 1986 – 1992. Retrieved 30.11.2015 from the World Wide Web: https://www.researchgate.net/publication/45721029_Walking_and_Cycling_to_Health_A_Comparative_Analysis_of_City_State_and_International_Data?el=1_x_2&enrichId=rgreq-bd72ba72-a665-4f5f-a0f4-9456568bd700&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzQ1NzIxMDI5O0FTOjEwMTUwN DU4OTUwMDQxOEAxNDExMjExOTg4MjM5.
- Disman, M. (2002). *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Praha: Universita Karlova v Praze.
- Fietsberaad. *Cycling in the Netherlands* (2009), Den Haag: Ministry of Transport, Public Works and Water Management Directorate-General for Passenger Transport.
- Fietsenpagina. (n.d). *Het Geschiedenis Verhaal Van Fietsen*. Retrieved 25.1.2016 from the World Wide Web: <http://www.fietsenpagina.nl/fietsen-geschiedenis/>
- Fietsersbond (n.d). *Fietsen gezondheid*. Retrieved 26.1.2016 from the World Wide Web: <http://www.fietsersbond.nl/de-feiten/fiets-en-gezondheid#.V2kQatKLTq5>
- Fietsersbond. (n.d). *Fietsen in cijfers*. Retrieved 1.5. 2016 from the World Wide Web: <http://www.fietsersbond.nl/de-feiten/fietsen-cijfers#.VqnXDZrhDq4>
- Frömel, K. (2002). *Kompendium psaní a publikování v kinantropologii*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Harmans, G. M. L. (2004). *Společník cestovatele Nizozemsko*. Praha: Ikar.
- Hendl, J. (2005). *Kvalitativní výzkum, Základy metody a aplikace*. Praha: Portál.
- Hlavatá, K. (2008). *Evropská unie v kostce*. Praha: Vašut s.r.o.

Hodáň, B. (2008). *Směrnice děkana. Etická komise FTK UP*. Olomouc: Univerzita Palackého. Retrieved 13.6.2015 from World Wide Web: <http://ftk.upol.cz/menu/uredni-deska/>.

HRUBIŠEK, I. (2002). *Horské kolo od a do Z. 5. aktualizace vyd.* Praha : Sobotales.

<http://www.holandsko.cz/nizozemske-kralovstvi> 26.1.2016

Child care & early education research connections. (n.d.) Retrieved 30.5.2016 from the World Wide Web: <http://www.researchconnections.org/childcare/datamethods/fieldresearch.jsp>

Chmelík, F. (2014). *Manuál pro publikování v kinantropologii podle normy APA*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Jandourel, J. (2001). *Sociologický slovník*. Praha: Portál.

MAKEŠ, P., KRAL, L. (2002). *Velká kniha cyklistiky*. 1. vyd. Praha : Computer Press.

Máříková, H. & kol. (1996). *Velký sociologický slovník a/o*. Praha: Univerzita Karlova vydavatelství Karolinum.

Máříková, H. & kol. (1996). *Velký sociologický slovník p/z*. Praha: Univerzita Karlova vydavatelství Karolinum.

Mimstry of Transport Public Works ans Water Management (2001). *Fact about Cycling in the Nethelands*. Verdi: Grafia Print en Media Pimacker.

Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada Publishing.

Mozer, D. (2016). *Bicycle history*. Retrieved 28.1. 2016 from the World Wide Web: <http://www.ibike.org/library/history-timeline.htm>

Pucher, J., Buehler, R. (2007). Making cycling irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport reviews*, 28, 495 – 528.

Silverman, D. (2005). *Ako robiť kvalitatívny výskum*. Bratislava: Ikar.

Soukup, M. (2014). *Terénní výzkum v sociální a kulturní antropologii*. Praha: Univerzita Karlova v Praze.

Walker, I. (2010). *Výzkumné metody a statistika*. Praha: Grada Publishing.

Zeměpis.net (n.d.a). *Nizozemsko*. Retrieved 27.1.2016 from the World Wide Web: <http://www.zemepis.net/zeme-nizozemsko>

10. SEZNAM TABULEK

Tabulka 1.	Údaje ke zkoumanému souboru (Autorka, 2015).....	34
Tabulka 2.	Základní údaje Focus group č. 1 (Autorka, 2015)	35
Tabulka 3.	Základní údaje Focus group č. 2 (Autorka, 2015)	37
Tabulka 4.	Zkratky kategorie (Autorka, 2016)	40
Tabulka 5.	Kategorie, kódy, citace (Autorka, 2016).....	41

11. SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ

Obrázek 1.	Kryt kola	16
Obrázek 2.	Sedačka pro děti s pláštěnkou	16
Obrázek 3.	Košík na předním nosiči a taška na zadním nosiči	17
Obrázek 4.	Kryt na širokém sedadle	17
Obrázek 5.	Barevné kolo	18
Obrázek 6.	Jízda za každého počasí	19
Obrázek 7.	Cesta do kostela	20
Obrázek 8.	<i>Relation between accidents and bicycle usage. (Fietsberaad, Cycling in the Netherlands, 2009, p.14)</i>	22
Obrázek 9.	Bezpečnost (Autorka, 2016)	42
Obrázek 10.	Pevný zámek na zadním kole	46
Obrázek 11.	Cyklomóda (Autorka, 2016)	48
Obrázek 12.	Nosič na zadním kole	49
Obrázek 13.	Nosič na předním kole	50
Obrázek 14.	Dětské kolo	51
Obrázek 15.	Speciální nosič	51
Obrázek 16.	Dámské vyzdobené kolo	52
Obrázek 17.	Infrastruktura (Autorka, 2016)	54
Obrázek 18.	Cyklistická křižovatka	56

Obrázek 19.	Cyklistická křižovatka.....	57
Obrázek 20.	Parkování kol	59
Subkategorie	Infrastruktura popisuje roli infrastruktury pro její uživatele, kteří si uvědomují výhody, nevýhody dopravy na jízdním kole a jedinečnost zpracovanosti sítě cyklotras v jejich zemi, kterou si chválí.....	59
Obrázek 21.	Ovlivňující faktory (Autorka, 2016)	60
Obrázek 22.	Úloha kola (Autorka, 2016)	63
Obrázek 23.	Přeprava potravin	66

12. PŘÍLOHY

Příloha č. 1 CD

Součástí této diplomové práce je CD s nahrávkami z focus group, fotografiemi, pomocným materiálem výzkumníka pro zpracování výsledků, etickým vzorem dohody a seznamem otázek pro respondenty pro focus group.

Vzhledem k obsahu citlivých osobních údajů je ovšem k dispozici pouze členům vědecké komise.