

Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

VNÍMÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTIKY VE MĚSTĚ JESENÍK A JEHO OKOLÍ
Diplomová práce
(magisterská)

Autor: Bc. Martina Osmančíková
Rekreologie
Vedoucí práce: PhDr. Jana Hoffmannová, Ph.D.
Olomouc 2013

Jméno a příjmení autora: Martina Osmančíková

Název bakalářské práce: Vnímání bezpečnosti cyklistiky ve městě Jeseník a jeho okolí

Pracoviště: Katedra rekreologie

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

Rok obhajoby bakalářské práce: 2013

Abstrakt: Práce se zabývá prostřednictvím kvalitativní studie významem a postavením cyklistiky ve městě Jeseník a jeho okolí nejen z hlediska bezpečnosti. Cílem bylo zjistit, jak je cyklistika vnímána z pohledu vybraných obyvatel a jaká je jejich percepce bezpečnosti, ve městě Jeseník a jeho okolí v dopravě. Ke sběru výzkumných dat byla použita metoda polostrukturovaného rozhovoru v rámci tří focus group různých věkových skupin. První focus group tvořili žáci 9. třídy, druhou dospělí ve věku od 26 do 53 let a třetí účastníci ve věkovém rozmezí 59-75 let. Analýza dat byla realizována metodou zakotvené teorie dle Strausse & Corbinové. Z výsledků analýzy vyplývá, že využívání jízdního kola je podmíněno bezpečností respondentů. Mezi další faktory ovlivňující použití jízdního kola patří závislost na počasí, kdy mnohdy jedinou limitou je mrazivé počasí, množství volného času a vzdálenost. Příliš krátká vzdálenost vede k upřednostňování chůze, zatímco velká vzdálenost je důvodem k preferenci motorového prostředku namísto jízdního kola. Výzkumná zjištění odkazují na důležitost preventivních programů, zvyšování informovanosti napříč všemi věkovými skupinami, zlepšování infrastruktury, rozvoje cyklostezek případně i hledání cest ke zlepšení vzájemné tolerance a respektu všech skupin účastníků silničního provozu.

Klíčová slova: Cyklista, jízdní kolo, cyklostezka, cyklodoprava, kvalitativní výzkum, metoda focus group, metoda zakotvené teorie, registr.

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Martina Osmančíková

Title of the thesis: Perception of safety of cycling in and around Jeseník

Department : Department of Recreationology

Supervisor: PhDr. Jana Hoffmannová, Ph.D.

The year of presentation: 2013

Abstract: This work addresses, via a qualitative study, significance and position of cycling in Jeseník city and its vicinity not only with through the safety aspect. The task was to ascertain, how is cycling seen by the public and what is their perception of its safety in Jeseník city and its vicinity. In gathering the research data, I used a semi-structured dialogue with three focus groups consisting of people within different age brackets. First one consisted of Year 9 students, second one of adults within the 26 to 53 years bracket and third one of people within the 59-75 years bracket. Data analysis was realised using grounded theory method based on Strauss&Corbin's work. From the results we can see that usage of bicycle is contingent on respondent's safety. Other factors that affect usage are: suitable weather, amount of free time and distance. Too short a distance and the respondent's preferred walking, where too big a distance led to preference for motorized vehicle, be it a motorbike or a car. Our findings point towards the importance of preventive programs, increasing awareness across all age groups, looking for ways to increase mutual respect of traffic participants towards each other.

Keywords: Cycling, bicycle, bicycle path, qualitative research, focus group method, grounded theory method, register

I agree with lending my bachelor thesis within library services.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně pod vedením PhDr. Jany Hoffmannové, Ph.D. a uvedla jsem všechny použité literární a jiné zdroje.

V Olomouci dne 30. 4. 2013

.....

Děkuji PhDr. Janě Hoffmannové, Ph.D. za odbornou pomoc a rady, které mi poskytla při zpracování diplomové práce. Dále pak děkuji panu Františku Chovancovi, vedoucímu oddělení investic a rozvoje z Městského úřadu Jeseník, za poskytnutí cenných informací a všem účastníkům výzkumného souboru za jejich ochotu podílet se na této výzkumné práci.

OBSAH

1	ÚVOD	8
2	PŘEHLED TEORETICKÝCH POZNATKŮ	9
2.1	Vývojové období - pubescence	9
2.1.1	Pubescence a fyzický vývoj	9
2.1.2	Pubescence a emoční vývoj	10
2.2	Vývojové období - dospělost	11
2.2.1	Tělesné změny v období dospělosti	13
2.2.2	Psychické změny v období dospělosti	14
2.3	Vývojové období - stáří	16
2.3.1	Tělesné změny ve stáří	18
2.3.2	Psychické změny ve stáří	19
2.4	Pohybová aktivita jako součást životního stylu	21
2.5	Preventivní programy v České republice, zaměřené na bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích	25
2.5.1	Dekáda akcí pro BESIP 2011 - 2020	25
2.5.2	Preventivní programy realizované na území ČR, ve spolupráci s Nadací BESIP, zaměřené na bezpečnost silničního provozu	29
2.5.3	Statistiky dopravní nehodovosti za rok 2011 a 2012	34
2.6	Prevence před odcizením jízdních kol	38
2.7	Prevence dopravních nehod cyklistů	42
2.7.1	Certifikované cyklistické přilby	43
2.7.2	Viditelnost - snížení rizika úrazů	45
2.7.3	Dopravní bezpečnost cyklistů ve vybraných zemích EU	47
2.8	Cyklostezka Jeseník - Bobrovník	50
3	CÍLE	53
3.1	Cíl práce	53
3.2	Výzkumné otázky	53
3.3	Úkoly práce	53
4	METODIKA	55
4.1	Kvalitativní výzkum	55
4.2	Syntéza a analýzy primárních a sekundárních zdrojů	57
4.2.1	Polostrukturované interview	57

4.2.2	Focus group.....	59
4.3	Analýza dat	63
4.3.1	Příprava materiálu	63
4.3.2	Metoda zakotvené teorie	63
4.4	Výzkumný proces	66
5	ZKOUMANÝ SOUBOR	69
6	VÝSLEDKY A DISKUZE	72
7	ZÁVĚR	94
8	SOUHRN	97
9	SUMMARY	99
10	REFERENČNÍ SEZNAM	101
11	CD PŘÍLOHY	107

1 ÚVOD

Cyklistika je v dnešní době vnímána zejména jako volnočasová aktivita provozována buď jako sportovní aktivita s cílem „dát si do těla“, kdy přínos je spatřován ve zvýšení tělesné kondice, anebo jako pohybová aktivita, realizovaná za účelem relaxace či odpočinku. Benefity cyklistiky jsou spojeny s poznáváním kulturních památek či přírodních krás, které jsou zdrojem nových zážitků. Přínos cyklistiky je rovněž mezigenerační, kdy cyklistika pojí rodinu, zdravotní, v podobě psychického uvolnění, udržení fyzické kondice a společenský.

Rozvoj a podpora cyklistické dopravy má vliv nejen na pohybovou aktivitu, která je spojena s posilováním zdraví člověka, ale i na podporu zdravého ekologického prostředí, ve kterém mám zájem, aby se naše společnost nacházela.

Jízdní kolo je pro člověka cenově dostupné v porovnání s motorovým vozidlem, neznečišťuje ovzduší, je bezhlučné, šetří čas a jeho provoz není finančně náročný na rozdíl od motorového vozidla. Slouží k dopravě do zaměstnání, do školy, na nákupy, k volnočasovým aktivitám a sportovním vyžitím. S jízdním kolem se dostaneme i do míst, kam bychom se s motorovým vozidlem nedostali. Já sama se aktivně účastním cyklistické dopravy v Jeseníku, a proto jsem se v této práci zaměřila na problematiku vnímání bezpečnosti cyklistiky ve městě Jeseník a jeho okolí z pohledu občanů různého věkového období, protože vím, že rizika bezpečnosti cyklistické dopravy mají vliv na to, zda cyklistická doprava se bude dále v Jeseníku a jeho okolí rozšiřovat či nikoliv.

Tato práce navazuje na mou bakalářskou práci s názvem „Faktory, které ovlivňují motivaci studentů k jízdě na kole do školy ve městě Jeseník“, která byla podnětem k zahájení spolupráce s Dopravním inspektorátem Územního odboru Jeseník v rámci realizace preventivních programů, zahrnujících školení bezpečnosti silničního provozu a první pomoci z úrazových příčin. Odborné přednášky byly zpočátku organizovány pro žáky základních škol, postupem času však byly rozšířeny napříč věkovou kategorií.

Ze samotné povahy jízdního kola by se mohlo zdát, jak uvádí Procházka (1993), že by mělo patřit mezi nejbezpečnější vozidla ze všech. Především proto, že jezdí nejmenší rychlostí. Obecně však platí, čím vyšší rychlost, tím vyšší následky při havárii. Jízdní kolo, podobně jako motocykl není opatřen karosérií, tudíž cyklista není ničím chráněný. Z toho důvodu představuje jízdní kolo v kombinaci s kombinovanou dopravou určité riziko.

2 PŘEHLED TEORETICKÝCH POZNATKŮ

2.1 Vývojové období - pubescence

Období dospívání představuje specifickou životní etapu dítěte, jedná se o přechod mezi dětstvím a dospělostí. Průběh tohoto procesu a jeho úspěšnost závisí na míře porozumění a reálném přístupu dospělých. V tomto období dochází k somatickým, psychickým a sociálním změnám, rozvíjí se životní cíle a sociální vztahy (Vágnerová, 2005). Jednotlivé teorie dospívání se mohou od sebe odlišovat v závislosti na vymezené oblasti. „Dospívání lze charakterizovat jako přechod od nesamostatnosti k samostatnosti, od závislosti na dospělých k nezávislosti, od neodpovědnosti k morální zodpovědnosti, od konzumace společenských produktů a hodnot k jejich tvorbě“ (Čačka, 2000, 222).

V periodizaci vývoje jsou autoři nejednotní, v závislosti na třídících kritériích. Klasifikační hlediska jsou biologická, fyziologická, sociální a pedagogická. Od nich se odvíjí jednotlivé koncepty vývoje (Petřková, 1991). Jako příklad uvádím členění vývojových etap dospívání dle Petřkové a Vágnerové. Petřková (1991, 9) člení toto období do tří etap:

Prepuberta 10 - 12,5 dívky
 12 - 14 chlapci
Puberta 12,5 - 15 dívky
 14 - 16 chlapci
Adolescence 15/16 - 20 let a více

Dle Vágnerové je účelné dělení období dospívání do dvou fází, a to do období rané adolescence neboli pubescence, kdy toto období je vymezeno mezi 11. a 15. rokem, a období pozdní adolescence, které zahrnuje období od 15 do 20 let.

2.1.1 Pubescence a fyzický vývoj

Období puberty je dobou zrychleného a nerovnoměrného růstu, který probíhá v oblasti tělesné i duševní (Vágnerová & Valentová, 1994). Tělesné změny jsou nápadné a pozitivně přijímané dospělými i vrstevníky. Mezi tyto změny řadíme rychlý, nerovnoměrný růst kostry, svalů, dochází k hormonálním změnám, pohlavnímu dospívání. U dívek je zahájen menstruační cyklus, u chlapců dochází ke zvětšení varlat, schopnosti ejakulace, mění se funkce genitálií. Dochází k rozvoji sekundárních pohlavních znaků.

Vlastní zevnějšek tvoří část identity, která je silným způsobem prožívána. Příliš zásadní změna může vyvolat ohrožení integrity vlastní osobnosti, kdy zevnějšek představuje reprezentativní složku, která je první informací, jíž o sobě jedinec vypovídá, s následnou ztrátou sebejistoty (Vágnerová, 2005).

Nástup puberty u chlapců a děvčat probíhá individuálně. Mezi třináctiletými a čtrnáctiletými pubescenty mohou být značné rozdíly, neboť se v této skupině mohou objevovat jedinci bez známek dospívání, nebo v opačném případě ti, kteří mají pubertální vývoj téměř ukončen (Vojtík, Machová, & Břicháček, 1990).

V závislosti na civilizačním rozvoji dochází k urychlení dospívání a zrychlení růstu. Mezi další faktory podmiňující sekulární akceleraci patří změna struktury společnosti, životního stylu, stimulace více podněty, nové typy zátěží, výživa a další (Vágnerová & Valentová, 1994).

Fyzicky harmonická postava prepubescenta dosahuje v 11 letech téměř 170 cm výšky, u dívek je tato hranice snížena o pět centimetrů (Říčan, 2004). Z hlediska fyziologického vývoje v období staršího školního věku ve vztahu ke sportovním činnostem je nutné respektovat změny v organismu a vývojovou fázi růstu, ve které se jedinec nachází. Pro podporu zdraví tělesného a duševního vývoje je vhodné střídání činností různého charakteru ať už organizovaných či spontánních, také poskytování prostoru pro odpočinek. Sportovní činnosti jsou kompenzací času stráveného ve školním zařízení a jsou pro zdraví dítěte nezbytné. Neodlučitelnou součástí zdravého vývoje je vyvážená a pestrá strava (Pávková a kol., 1999). Potřeba pohybu se svou biologickou stránkou musí být u mládeže systematicky posilována (Coakley, 1993). Cyklistika představuje pohyb, který se neustále opakuje. Výkon je závislý na vytrvalosti, která je dána správnou funkcí cév, srdce, plic a svalů. Zejména z pohledu plynulosti pohybu dolních končetin je cyklistika preferována všemi věkovými a výkonnostními skupinami (Landa, 2005).

2.1.2 Pubescence a emoční vývoj

Na počátku období dospívání dochází k disharmonii v oblasti psychické vyrovnanosti dítěte. Dříve nabyté jistoty jsou nyní zpochybňovány. Vlivem hormonálních změn a dosažení nového sociálního zařazení dochází ke změnám:

1. V oblasti citů - emoční projevy jsou nápadnější a bouřlivější než v předchozím vývojovém období. Tyto prožitky jsou pouze krátkodobého charakteru a s tím je spojena nepředvídatelnost v chování jedince. Emoční labilita je obtěžujícím faktorem pro samotného pubescenta, jež se projevuje prohloubením negativismu, který navenek může působit jako

přílišná impulzivita a nízké sebeovládání. Tyto vnější projevy nejsou v mezilidských vztazích akceptovány, což ve vztahu s rodiči ústí v krizi či konflikt. Objevuje se emoční egocentrismus, odpor ke sdílení vlastních citů, prožitků navenek, přecitlivělost a vztahovačnost. Přátelské chování se dostává do konfliktu a mění se v hrubost.

2. V oblasti vlastního já - objevuje se nejistota v projevu, osobnost pubescenta přechází do introverze, kdy veškerá pozornost je věnována vlastnímu projevu, prožívání, myšlení, kolísání vlastního sebevědomí a sebehodnocení, s nímž je spojená proměna vlastního zevnějšku, který je prezentován veřejnosti. Pocit nejistoty nabourává pohled na vlastní smysl života a osobnostní zaměření. Objevuje se méněcennost, apatie.

3. V oblasti vlastní vůle - nevyváženost v oblasti výkonů, vůle, nezainteresovanost, pohodlnost, lenost, a z toho vyplývající nadměrná účast a činorodost (Čačka, 2000).

Psychické změny v pubertě jsou podmiňovány biologicky i psychosociálně, tudíž je lze chápat jako adaptační proces na nově vzniklou situaci. Psychický vývoj v pubertě je procesem charakterizovaným zjišťováním vlastní identity osobnosti, přeměnou sociálních vztahů, pozic, a z toho vyplývajících sociálních rolí. V závislosti na změně hodnot dochází k utváření nových potřeb a změně v jejich naplňování (Vágnerová & Valentová, 1994).

2.2 Vývojové období - dospělost

Období dospělosti je považováno za etapu nejvyšší zralosti lidského jedince. V tomto vývojovém období se člověk nachází na vrcholu svých tvůrčích sil, fyzických sil, subjektivně se cítí lépe, citově je vyrovnaný, objektivně využívá své rozumové schopnosti, je samostatný a dosahuje nejvyššího stupně sociální zralosti (Čížková a kol., 1999). Ve vývoji dospělých však existují interindividuální rozdíly, které jsou dány pohlavím, biologickým předpokladem, psychickými vlastnostmi, způsobem společenského uplatnění (Novotná, Hřichová, & Miňhová, 2004).

Periodizace období dospělosti dle Nakonečného (1993):

Mladší dospělost od 19 do 30 let

Střední dospělost do 45 let

Starší dospělost do 60 let

Fáze dospělosti dle Příhody (1974):

Mecítma od 20 do 30 let
Adultium od 30 do 45 let
Interevium od 45 do 60let

Novotná, Hřichová a Miňhová (2004, 58) uvádí, že „dospělost znamená úplnou fyzickou, psychickou a sociální zralost. Identifikace s rolí dospělého, budování nezávislosti, autonomie, aktivní hledání životních cílů a jejich realizace“. Podle Příhody (1970) je dospělost charakterizována dosažením konečné velikosti, plné síly pro vykonávání životních činností a funkcí a dále pak samostatným vykonávání základních funkcí. Biologická dospělost je vymezena fyzickou zralostí a přeměnou významu sexuality. Sexuální zralost má zásadní význam pro partnerský vztah. V určité fázi vývoje osobnosti dospělého jedince je sexualita ovlivněna potřebou mít dítě, s tím je spojena reprodukční složka, která v období adolescence nenabývala hodnotu (Vágnerová, 2007). Dospělost je mimo dosažení fyzické, sociální a osobnostní zralosti poznamenána involucí, která je v pozdějším období přesouvána do vývojové fáze senium (Čížková a kol., 1999).

Psychosociální vymezení dospělosti je obtížné, neboť přeměna u každého jedince probíhá zcela individuálně, v odlišnou dobu a odlišném tempu. Psychosociální znaky dospělosti se projevují:

1. Změnou osobnosti

Kdy dochází k úplnému osamostatnění, relativní rozhodovací svobodě, schopnosti přijímat zodpovědnost za své činy a rozhodnutí, které se vztahující k sobě samému i ke svému okolí. Dospělost je spojena se získáním větší sebejistoty, sebedůvěry, objektivním odhadem vlastních sil a kompetencí. V tomto období dokáže jedinec lépe ovládat své emoce.

2. Změnou v socializačním rozvoji

U dospělého jedince dochází k vymizení závislosti na původní rodině, vztahy s rodiči jsou klidné a v rovnováze. Pro období mladé dospělosti jsou významné symetrické vztahy s vrstevníky. Dospělý člověk je schopen párového soužití, je schopen zaujmout rodičovské postavení a plnit rodičovské role. Zralost vztahů k lidem se odráží v profesní oblasti. Jedním ze znaků je schopnost interakce s lidmi nadřizovaného i podřizovaného postavení.

3. Ekonomickou nezávislostí

Profesní role zbavuje dospělého člověka vázanosti na původní rodině a přispívá k uspokojení potřeb seberealizace. Jedná se o prostředek, který slouží k sebepotvrzení (Vágnerová, 2007, 10-11).

2.2.1 Tělesné změny v období dospělosti

Období střední dospělosti je charakterizováno jako vrcholné období výkonnosti, zdraví a síly dospělého jedince, avšak méně než v období rané dospělosti (Čížková a kol., 1999). V této vývojové fázi dospělý člověk nepocituje lehký deficit některých fyzických a intelektových funkcí. Již od 25. roku však dochází k pozvolnému úbytku svalové síly a zpomalení rychlosti pohybů. Koncem třetího decennia se začíná objevovat ztráta zrakové ostrosti, která činí téměř 5%. Zejména u zvuků vysoké frekvence se snižuje senzibilita sluchového analyzátoru (Kuric a kol., 1986). Po čtyřicátém roce života se tělesné stáří neprojevuje nápadnou změnou výkonnosti, ale dochází k úbytku tělesné atraktivity. Estetické vlivy stárnutí působí ve větší míře na ženy, než na muže, neboť sociokulturní standard ženské krásy zdůrazňuje vlastnosti raného mládí. V tomto období dochází také k úbytku až vymizení plodnosti. Reakcí na první známky stárnutí je popírání skutečnosti, které přechází do fáze smlouvání (Vágnerová, 2007).

V období pozdní dospělosti se již výrazně objevují známky involučního procesu, zejména v oblasti tělesného vývoje a fyziologických změn (Trpišovská, 1998). Počátky těchto změn nastaly již v dřívějších etapách dospělosti, nyní jsou však více viditelné a vnímané (Čížková a kol., 1999). V tomto období je zdraví dáno fyzickou kondicí těla, které je ovlivněno geneticky a dosavadním způsobem životního stylu (Trpišovská, 1998).

Po 45. roce mozkové buňky ubývají a funkčnost nervového systému klesá. Zpomaluje se řeč, zhoršuje se proces učení o 20 % (Trpišovská, 1998). Dochází ke snižování výšky, změnám hmotnosti, změnám na kůži. Zhoršují se smyslové funkce, zrak (dochází ke snížení zrakové akomodace, blednutí barvy duhovky, zmenšení zornice a po 50. roce se vyskytují degenerativní změny na sítnici) a sluch (nastává pokles sluchové ostrosti, zejména u vysokých tónů (Novotná, Hřichová, & Miňhová, 2004). Tělesná síla a pohybová koordinace se snižuje, zpomaluje se rychlost a pohyblivost. Objevují se zdravotní potíže, chronické choroby (Vágnerová, 2007).

Po 45. roce dochází k fyziologickým změnám tělesných orgánů, mění se endokrinní žlázy, krevní oběh, srdce i cévy. Časté zdravotní komplikace jsou v této věkové kategorii způsobeny maligní a benigní nádory, nemoci krevního oběhu (Čížková a kol., 1999, 119). U žen po 45. roce

dochází ke změně pohlavních funkcí, vaječníky se zmenšují, dochází k ukončení produkce hormonů a uvolňování vajíček. Nastupuje období přechodu, doprovázené fyziologickými a psychologickými změnami. Mezi typické projevy patří návaly horka, pocení, bušení srdce, podrážděnost. U mužů dochází také k hormonálním změnám. Útlum pohlavní činnosti nastupuje pozvolna (Kuric a kol., 1986). Vyskytují se bolesti hlavy, návaly krve do hlavy, srdeční arytmie, bolesti kloubů. Po odeznění klimakteria (kolem šedesátého roku) dochází k organické a psychické vyrovnanosti žen i mužů. Typický je osobnostní klid a životní moudrost (Čížková a kol., 1999, 120).

2.2.2 Psychické změny v období dospělosti

V období mladé dospělosti jsou základní psychologické funkce plně rozvinuty. Stabilizace a integrace temperamentových a charakterových vlastností však ve vývoji osobnosti pokračuje. Jedná se o stádium vrcholné vitality, spojené s impulzivitou, přílišnou aktivitou, snahou o sebeprosazení a hledáním vlastního zaměření (Kuric a kol., 1986, 255). Dosažení dospělosti signalizuje schopnost přijmout a zvládnout profesní roli, manželství a rodičovství. (Vágnerová, 2000). Předpokladem příznivého rozvoje je kromě biologického zrání také adekvátní zkušenost. Veškerá rozhodnutí učiněná v této životní etapě mají vliv na následující vývojové fáze. Dospělost je spojována s osamostatněním se a s nezávislostí, kdy si člověk určuje svůj životní styl a sociální role. Dochází k ekonomické soběstačnosti a svobodné volbě autentických přátelských a partnerských vztahů (Vágnerová, 2000, 304-306).

Pro adultium je typická stabilizace a diferenciací emocí a citů (Novotná, Hřichová, & Miňhová, 2004). Emoční projevy dosahují konečné podoby. City jsou méně intenzivní, což je dáno stereotypností životních situací. Sebevědomí narůstá a pocity méněcennosti ustupují. Emoce jsou stálé. Pro toto období je typická kontrola nad emočním chováním, i v případě negativních emocí. Ty se projevují až ve vyšší věkové kategorii (Příhoda, 1974). S narůstajícím věkem dochází k poklesu schopnosti čelit zátěžovým situacím (Novotná, Hřichová, & Miňhová, 2004). Dospělý člověk je pevnější, zásadovější a spolehlivější. Životní i profesionální orientace je ustálená. Profesionální schopnosti se optimálně rozvíjejí (Kuric a kol., 1986). Manželský vztah nabývá na pevnosti. Mezi 35. a 40. rokem prožívají mnozí jedinci krizi středních let, kdy dochází k hodnocení dosažených úspěch, neúspěchů, v oblasti manželské, rodičovské, profesní, osobní... Tyto úvahy jsou dány involučními změnami, poklesem duševních i fyzických sil, počínajícími tělesnými potížemi. Zásadní význam má odchod dětí z domova a osamostatňování (Novotná, Hřichová, & Miňhová, 2004).

V období starší dospělosti dochází k zásadním změnám v oblasti pracovního, sociálního začlenění a ke změně struktury jejich rodin (Kuric a kol., 1986). Potřeby a zájmy jsou méně intenzivní, klesá odolnost řešit a přizpůsobovat se. Společenské a pracovní uplatnění napomáhá ke zvýšení sebevědomí, které je spojeno s vyšší sociální pozicí. Uplatňují se zde zkušenosti a ověřené postupy při řešení životních a pracovních situacích. Zralost emočního prožívání je na vrcholu. Jedinci dokáží ovládat vlastní emoce. Citové mezilidské vztahy se stabilizují a zklidňují. Stárnoucí lidé preferují klid a pohodu (Vágnerová, 2007). V této vývojové etapě převládá introvertnost a sebezpozorování. Po 50. roce narůstá sklon k depresím a úzkostem (Novotná, Hřichová, & Miňhová, 2004). Dochází k zaměření na odchod do důchodu. Vzniká nový cit, láska k vnoučatům (Čížková a kol., 1999).

Vnímání v období dospělosti je závislé na změnách ve smyslových orgánech – zrak, sluch, které mají zásadní význam pro práci a učení (Trpišovská, 1998). Po třicátém roce života dochází k výskytu změn na sítnici, v intereseu nastává celkové snížení zrakových schopností. Již v období střední dospělosti je sluchový analyzátor postižen involučními projevy. Změna chuťových a čichových analyzátorů se může objevit již v období mečítmu (Čížková a kol., 1999, 121).

Vlivem působení společenských a biologických činitelů dochází k dvojfázovému procesu vývoje psychických funkcí v průběhu ontogeneze. Pro první fázi je charakteristický všeobecný frontální proces jednotlivých funkcí, probíhající v období mládí, v mladé dospělosti a začátkem střední dospělosti. Pro střední dospělost je typické vyvrcholení dílčích schopností, v obecné formě. V druhé fázi dochází ke specializaci těchto schopností, v souvislosti s určitými předměty a činnostmi. Délka trvání druhé fáze vychází z aktivity jedince a jeho podílu na řešení hodnotových úkolů. Teprve po dosažení nejvyšší úrovně funkční výkonnosti v první fázi, nastupuje fáze druhá a vtiskuje se na první. Tento dvojfázový vývoj je vázán na fluidní a krystalizovanou složku inteligence (Kuric a kol., 1986, 256-257).

Paměť je v období dospělosti ovlivněna věkem, charakterem životní činnosti a mírou intelektuálního zatížení. Nejvyšší úrovně paměti je dosahováno od 18 do 20 a od 27 do 30 let. Za vrcholné období rozumové činnosti je považována etapa střední dospělosti (Čížková a kol., 1999, 121). Paměťové funkce se mění nerovnoměrně (Trpišovská, 1998). V době mladé dospělosti probíhají procesy pro zpracovávání informací poměrně rychle, rozvíjí se různé způsoby zpracovávání informací a řešení problémů. Formální kognitivní kompetence se zlepšují. Po 40. roce dochází k jejich stagnaci, zejména u těch, které vyžadují rychlost a flexibilitu (Ruisel, 2002). Zhoršování paměti se vyskytuje, z důvodu involučních procesů nervové soustavy, v období pozdní dospělosti. Po 45. roce dochází k úbytku mozkových buněk a k poklesu

funkčnosti nervového systému (Novotná, Hřichová, & Miňhová, 2004). Změny paměti jsou ovlivněny aktivní činností, zejména intelektuální. (Trpišovská, 1998) Doba zapamatování se zkracuje, nové informace se uchovávají obtížně (Čížková a kol., 1999). Časté opakování a aktivizování mnemických schopností ovlivňuje výkonnost paměti. Změny zasahují i výkonnost inteligence. Zjevná je snížená schopnost abstrakce a generalizace (Novotná, Hřichová, & Miňhová, 2004).

Vrcholného vývoje pozornosti dosahuje člověk v období střední dospělosti (Čížková a kol., 1999). U dospělého jedince převládá úmyslná pozornost, která je trvalá. Po 45. roce dochází ke snižování jednotlivých vlastností pozornosti. Pozornost je spojena s chováním člověka a jeho praktickou činností. Projevuje se v sensorických, pohybových a intelektuálních procesech. Stálost a koncentrace pozornosti se v období dospělosti příliš nemění, oproti rozsahu přenášení a výběrovosti pozornosti (Trpišovská, 1998).

V oblasti myšlení dochází mezi 20. a 30. rokem k utváření pohotových reakcí v oblasti psychických operací a k doplňování mezer. Na myšlenkový obsah má vliv budování existence, zařazení do rodinného a společenského života (Trpišovská, 1998). Ve fázi mladé dospělosti ovlivňuje rozvoj myšlení zkušenost (vnější vlivy). Dospělý jedinec při posuzování určitých situací opouští od dualismu a přechází ke komplexnímu kontextuálnímu relativismu. Uvědomuje si mnohoznačnost situací, jejich řešení a vzájemných vztahů. Kromě změny způsobu myšlení dochází také k přeměně postoje k vlastnímu uvažování. Dospělý člověk je schopen kompromisu, je sebekritický a dovede pracovat s protiklady a integrovat je do jednoho celku (Vágnerová, 2000, 307-309). Mezi 30. a 40. rokem hraje zásadní význam množství uložených informací (Trpišovská, 1998). Myšlení je zralé, převážně analytického směru. Tvořivost a produktivnost je na vrcholu, zejména v oblasti umělecké, vědecké či technické. Nastává však mírný pokles schopnosti učení (Novotná, Hřichová, & Miňhová, 2004). Po 45. roce dochází k poklesu intelektuálního chování, myšlení vychází z předešlých zkušeností, objevuje se menší průbojnost, bystrost (Trpišovská, 1998).

2.3 Vývojové období - stáří

Proces stárnutí probíhá po celou dobu lidského života. Každý jedinec pocítuje proces stárnutí zcela individuálním způsobem, který do značné míry vypovídá o stylu života, zejména v období středního věku (Gregor, 1990). Je zahájen narozením dítěte a ukončen smrtí. Stáří bývá chápáno jako období celkového chátrání člověka, avšak jeho hlavním cílem je dosažení a přijetí celistvosti vlastního života s jeho pozitivním hodnocením a vyrovnáním. Uhlíř (2008, 8) uvádí,

že „stárnutí je výslednicí vzájemného působení genetických podmínek (daných druhově i individuálně), faktorů zevního prostředí (pracovní aktivita, sport, celková životospráva,...) a dalších faktorů (např. choroby)“.

Toto období je spojováno s vrcholem osobnostního rozvoje a vypořádáním se s novými zkušenostmi, které toto vývojové období přináší. Důsledkem úbytku vlastních fyzických či psychických sil, se objevuje tendence o vytvoření maximální kontroly nad svým životem jako prevence rizik a ztrát (Vágnerová, 2007).

V tomto vývojovém období dochází ke značnému společenskému znevýhodnění starých občanů, které vyplývá z hodnotového žebříčku společnosti, podporující zachování kompetencí mládeži, který vede k utvoření mylné představy o stáří, zejména u mladé generace, projevující se podceňováním a odmítáním stáří. Tyto projevy jsou známkou představy o nekompetentnosti a malé hodnotě stáří (Vágnerová, 2000). Starým lidem jsou často přisuzovány negativní osobnostní vlastnosti a nízké kompetence. Staré osoby mají nízký sociální status a jsou převážně vnímány jako přítěž společnosti (Vágnerová, 2007). Období stáří má však z pozice kontinuity lidského života důležitý význam, kterým je dosažení integrity v pojetí vlastního života. (Erikson, 1963) K tomu je nezbytná pravdivost k sobě samému, smíření v podobě přijetí vlastního života, stabilizace a generalizace postoje k životu a kontinuita. Dosažení integrity tedy spočívá v přijetí a akceptaci dosavadního života jako celku a pochopení jeho smyslu (Vágnerová, 2007).

Názory autorů na periodizaci tohoto vývojového období se různí. Příhoda (1974) dělí období stáří do třech kategorií:

Senescence 60-75 let.
Kmetství 75-90 let
Patriarchium 90 let a více

Uvedený způsob periodizace vychází z předpokladu, že míra celkového chátrání organismu, která je tvořena několika etapami, se liší tempem a intenzitou involučních pochodů. První etapa je charakterizovaná odolností a zdatností organismu. Prvky stárnutí se projevují v rozsahu, který je dán kvalitou zárodečné buňky, působením vnějších vlivů a životosprávou. V druhé fázi je odolnost organismu značně snížena a involuční procesy postupují rychleji. Pro toto období je charakteristický odklon od materiálních hodnot k hodnotám duchovním, přechod od extroverze k introverzi, od extrospekce k introspekci a od altruismu k egocentrismu. Poslední etapa je ovlivněna osamělostí, objevuje se rezignace a očekávání blízkého konce (Čížková a kol., 2008, 129).

Nakonečný (1993) člení toto vývojové období do dvou etap:

Počáteční stáří od 60 do 75 let

Pokročilé stáří od 75 let

Z hlediska společenského, je člověk považován za starého, pokud je i tak vnímán ostatními členy společnosti. Vývojem společnosti dochází k posunu i této hranice. V roce 1800 byla za starého člověka pokládána čtyřicetiletá osoba. V roce 1890 byl za kmeta označován padesátník. V dnešní době, zejména v rozvinutých zemích, je udávána dolní hranice stáří věkem 65 let (Langmeier & Krejčířová, 1998).

Stáří a stárnutí přináší změnu tělesného i duševního stavu, který probíhá u každého jedince zcela individuálním způsobem, v závislosti na interakci dědičných předpokladů a důsledků vlivu prostředí, které byly v organismu stárnoucího člověka postupně nahromaděny (Vágnerová, 2007). Po šedesátem roce života se tělesná involuce zrychluje. Odráží se zde způsob prožití předchozích fází života, které byly ovlivněny životním stylem, výživou a zatěžováním jednotlivých funkcí. Změny orgánových struktur a funkcí jsou specifické. Stárnutí neprobíhá rovnoměrně (Pacovský, 1994).

2.3.1 Tělesné změny ve stáří

Typickým projevem stárnutí je pokles tělesné hmotnosti, vycházející ze změny tělesných proporcí jako je šířka ramen, šířka pánve, snížení hmotnosti celé kostry, zmenšení váhy vnitřních orgánů a pokles váhy svalstva. Dalším projevem je změna výšky, která je způsobena degenerativními změnami chrupavky, atrofií kostí a sesedáním meziobratlových plotének, které postupně ztrácejí pružnost, hmotnost a vitalitu. Rovněž dochází k poklesu rychlosti, pružnosti a hbitosti pohybů. Pohyby jsou pomalejší. Zvyšuje se křehkost kostí, které jsou náchylnější ke vzniku zlomenin. Dochází k poklesu svalové výkonnosti, která ovlivňuje motorickou dovednost jedince. Úbytek funkcí se projevuje také na vnitřních orgánech jako je srdce (známky funkční nedostatečnosti), plíce (postižení se vyskytuje často v kombinaci s kardiovaskulárním systémem), objevují se také funkční změny nervového systému. První známky stárnutí se projevují na kůži. Tyto změny nastávají již v dřívějších vývojových etapách. Dochází k úbytku podkožního tuku, poklesu obsahu vody v kůži. U gerontů přibývají vrásky, váčky pod očima, rýhy okolo úst apod. Ve vyšším věku se objevuje pigmentace na nekrytých částech těla. Typickým projevem stárnutí je šedivění vlasů, vypadávání vlasů, zpomalení růstu nehtů, ztráta zubů, změna výrazu očí, vyskytuje se precitlivělost očí na silné světlo, oční víčka jsou zduřelá

a výška otevřených očí se zmenšuje. Sluch se zhoršuje plynule, po sedmdesátém roce života klesá citlivost pro vysoké tóny, ve vysokém věku je postižena i střední frekvence, vyskytuje se také nedoslýchavost. Změny zasahují také čich a chuť. U gerontů také dochází ke snížení termoregulace. Starší osoby se hůře přizpůsobují klimatickým změnám a jsou ohroženi přehřátím i podchlazením (Čížková a kol., 1999, 131-135).

V průběhu stárnutí dochází k sumaci nepříznivých vlivů, což má za následek zvýšený počet nemocných lidí. Prodělané nemoci v průběhu života mají vliv na somatické funkce. Některé tyto choroby mohou mít chronický charakter (Vágnerová, 2007). Po sedmdesátém roce života se často objevuje polymorbidita, což znamená výskyt více jak jedné chronické nemoci (Říčan, 2004).

2.3.2 Psychické změny ve stáří

Psychické změny v období stáří jsou ovlivněny biologickými vlivy, které vyvolávají zhoršení vnímání, motoriky, zpomalení duševních pochodů a všech složek psychické činnosti (Čížková a kol., 1999). Tyto biologicky podmíněné změny mohou mít charakter změn, které jsou pouhým projevem stárnutí a lze je považovat za normální, nebo charakter změn, které ovlivnil nějaký chorobný proces a nelze je hodnotit jako důsledek stárnutí (Vágnerová, 2000).

Duševní vývoj je kromě biologických vlivů ovlivněn sociálními vlivy, jako je změna v sociálním postavení, ztráta některých sociálních rolí, zvyšování závislosti na okolí a podobně. Tyto změny kladou zvýšené nároky na adaptaci geronta, která je u starých lidí značně snížena. (Čížková a kol., 1999). Ve stáří dochází ke:

1. změnám poznávacích procesů

Projevující se v oblasti, které slouží k zaznamenávání, ukládání a využívání informací. Zahrnují změny aktivační úrovně, kdy délka pro zpracování informací a rozhodování vyžaduje u starých osob více času. Změny v oblasti orientace v prostředí (Vágnerová, 2000), hlavní příčinou zhoršeného vnímání jsou změny, které nastávají ve smyslových orgánech, nervovém přenosu a centrálním nervovém zpracování, spojené se zhoršenou zrakovou a sluchovou ostrostí, které mají nepříznivý vliv na život starého člověka (Wolf, 1982). Dále nastává úbytek paměťových kompetencí a obtížnost učení, dochází ke změnám intelektových funkcí, které jsou individuálně variabilní a projevují se zde i dědičné dispozice. Tyto změny jsou závislé na dosaženém vzdělání, způsobu života a osobnostních vlastnostech člověka (Vágnerová, 2000).

2. změnám regulačních procesů

Vlivem stárnutí tkání v nervové soustavě dochází ke snížení odolnosti vůči zátěžovým situacím (Čížková a kol., 1999). Tato změna ovlivňuje biologickou složku organismu a psychické regulační funkce. Dochází ke změnám vůle (kdy aktivní vůle bývá inhibována a pasivní vůle bývá silnější) a změnám emočního prožívání a emoční reaktivity. Staří lidé bývají citově labilnější s horší schopností své emoční projevy ovládat. Citová labilita však není zákonitým projevem stárnutí (Vágnerová, 2000). Změny v citových složkách, změny nálad a emoční reaktivity nejsou u starých lidí jednotné (Čížková a kol., 1999). Ovlivňují ostatní psychické funkce. Zhoršují pozornost, paměťové funkce, snižují rozumové schopnosti, motivaci k aktivitě a tím i celkovou adaptační rezervu starého člověka. V období stáří také dochází k poklesu potřeby změn, kdy potřeba stimulace a potřeba učení je snížena. Oproti tomu potřeba citové jistoty a bezpečí se zvyšuje. Potřeba seberealizace je mnohdy flustrována odchodem do důchodu a potřeba otevřené budoucnosti a naděje je založena na kompromisu, jehož důrazem je zachování sebeúcty, kterou je možné podpořit kompetencemi či významnými rolemi (Vágnerová, 2000).

3. změnám osobnosti ve stáří

V průběhu stáří dochází ke změnám osobnosti člověka, které jsou ovlivněny změnami společenského prostředí, tělesnou a duševní involucí a izolací, která narůstá (Wolf, 1982).

Dochází k projevům vlastností, které byly v období středního věku tlumeny či vyjadřovány přijatelným způsobem. Mění se struktura celé osobnosti a s tím i projevy chování takového člověka. Mezi vlastnosti, objevující se ve stáří, patří například vztahovačnost, puntičkářství, náladovost, ješitnost, mrzutost, nerozhodnost. Na straně druhé nacházíme u starých lidí také klid, umírněnost, obezřetnost a vážnost (Příhoda, 1974). Tyto změny nepostihují každého člověka ve stejné míře, ale navazují na dřívější strukturu osobnosti (Vágnerová, 2000).

2.4 Pohybová aktivita jako součást životního stylu

Pod pojmem životní styl si představíme souhrn zvyků a obyčejů a norem, které se projevují v chování a postavení ve společnosti. Je to způsob života jedince, rodiny (malé sociální skupiny). Můžeme zde zařadit práci (zaměstnání, profese), bydlení (technická a sociální infrastruktura) a volný čas (věnování se svým zájmům).

Životní styl každého jedince se vyvíjí po celý život. V jednotlivých vývojových etapách je přizpůsoben životní situaci a sociální pozici se všemi sociálními rolemi, které jedinec zaujímá.

„Každá životní fáze má svou podobu životního stylu odpovídající sociální pozici, potřebám a zájmům člověka v dané fázi“ (Sak & Kolesárová, 2012, 98). Ve velké míře je životní styl ovlivněn společností, životním prostředím a krajinou, ve které člověk žije (Sak & Kolesárová, 2012).

Teplý (1969, 13) pohybovou aktivitu charakterizoval jakou soubor „...zájmových oblastí vedoucích k odpočinku, zábavě, udržování tělesné kondice a zdraví pomocí pohybových a tělovýchovných činností“.

V důsledku změn fyzického pracovního zatížení, vyvolaného technickým pokrokem a rozšířením motorismu, dochází v populaci k úbytku chůze a k nárůstu sedavého způsobu života, duševního napětí a stresu (Kubálková, 1999). Dochází ke snižování podílu pohybu, ale také fyzické práce (Mínavý, 1988).

Za nejvhodnější pohybovou aktivitu je z pohledu biologického, považována aktivita, která zaměstnává celý organismus rovnoměrně. Vliv pohybových aktivit na zdraví jedince je dán biologickou hodnotou pohybových aktivit, které jsou podmíněny věkem, pohlavím, druhem pohybové aktivity a při ní množstvím zapojení kosterního svalstva a dále pak prostředím, ve kterém je aktivita vykonávána. Při zapojení velkých svalových skupin vznikají podněty, které pozitivně působí na všechny orgánové systémy a zvyšují funkční zdatnost organismu. V případě pohybových činností, které zatěžují organismus pouze jednostranně, je nutné vykonávat doplňkové činnosti, předcházející jednostrannému rozvoji organismu (Mínavý, 1988, 62-64).

Přínos pohybové aktivity na zdraví člověka:

- redukce rizika srdečního onemocnění, vysokého krevního tlaku a cukrovky,
- redukce rizika rakoviny tlustého střeva,

- redukce rizika rakoviny prsu,
- zdravé a silné kosti,
- menší riziko chřipky a nachlazení,
- lepší kontrola hmotnosti,
- zvýšená energie,
- lepší spánek,
- nižší úroveň úzkostnosti a deprese,
- vyšší sebevědomí

(Marcus & Forsyth, 2009, 21-22)

V dnešní době je doporučováno, ve vztahu k pohybovým aktivitám, vykonávat nejméně 30 minut středně namáhavé pohybové činnosti, mezi které patří například rychlá chůze, tanec, jízda na kole, turistika aj., alespoň 5 dní v týdnu, nebo minimálně 20 minut velmi namáhavé pohybové aktivity alespoň 3 dny v týdnu ACSM (in Marcus & Forsyth, 2009, 20).

Vztah k pohybu a tělesným aktivitám je dán geneticky, rovněž je také formován rodinou, školou a prostředím, ve kterém se jedinec pohybuje (Kubálková, 1999). „Rané úspěchy a režimové návyky mohou dlouhodobě či trvale udržovat pozitivní vztah k pohybu a návyk na fyzickou zátěž“ (Kubálková, 1999, 18).

Podstatný význam zde má všestranný obsah pohybové aktivity, jejichž smyslem je podpora harmonického rozvoje dospívajícího. Pohybová aktivita je individualizována s ohledem na vývoj organismu (Minařovjeh, 1988).

V období dospívání vnitřní potřeba pohybu klesá v závislosti na orientaci na méně pohybovou oblast. Pohybová rekreace svým zaměřením ovlivňuje oblast fyzickou a psychickou, jejichž výsledkem jsou zážitky, prožitky a celkový rozvoj osobnosti. Pohybová rekreace souvisí s biologickou podstatou člověka a s technologickými, civilizačními změnami, které tuto podstatu narušují (Hodaň & Dohnal, 2008).

V tomto vývojovém období je vnímána jako negativní činitel, ovlivňující postoj dětí k pohybu a tělesné výchově, obezita (Kubálková, 1999, 18).

V období dospělosti představuje pohybový režim jednou ze zásadních podmínek ovlivňující pracovní výkonnost a bezbolestnou produktivní práci. „Přirozená fyzická výkonnost

u člověka fyziologicky začíná klesat již po třicátém roce, je možno ji však dlouho udržet a záleží to na pohybovém režimu, na soustavném účelném zatěžování organismu účelnou pohybovou aktivitou“ (Kubálková, 1999, 60). V této vývojové etapě lze provozovat všechny druhy pohybových aktivit. Pro dosažení maximální výkonnosti má zásadní význam vysoká všeobecná funkční zdatnost. Vysoká výkonnost, která je typická pro zralý věk, je udržována dle individuálního průběhu procesu stárnutí. Pravidelně sportující jedinci jsou biologicky mladší a vznikající změny, které jsou podmíněny stárnutím, nastupují pomaleji (Minarovjeh, 1988, 59).

Nevhodně zvolená pohybová aktivita, může působit na jedince také negativně. U řady žen byl zaznamenán nepříznivý vliv aerobiku a kalanetiky. Zdravotní potíže vznikly nezpůsobností pohybového systému k těmto druhům pohybových aktivit (Kubálková, 1999).

Přínos preventivních a zdravotních cvičení spočívá v udržení funkční svalové zdatnosti a pohyblivost organismu, což napomáhá předcházet zdravotním potížím jako je bolesti či řídnutí kostí (Kubálková, 1999).

Volnočasové aktivity představují také jednu z možností prevence předčasného stárnutí, které přispívají k prodloužení aktivního života (Zavázalová, 2001). Význam volného času u starých lidí narůstá v závislosti na úbytku povinností. Významnou roli zde zaujímá životní styl člověka v předchozích vývojových obdobích a návyky při trávení volného času (Vágnerová, 2007, 472).

Mezi tradiční volnočasové aktivity seniorů patří chalupaření, kutilství, sběratelství. Populárními aktivitami jsou zpěv, tanec a turistika (Haškovcová, 179). V gerontologii má tedy zásadní význam pohyb, zejména pro psychosomatický stav (Kubálková, 1999).

Z výzkumu Gajdošové (2010) zjišťující druh vykonávané pohybové aktivity u seniorů ve městě Olomouc vyplývá, že mezi preferované pohybové aktivity seniorů patří chůze, turistika, procházky. Následuje tanec, jízda na kole a plavání. Dále senioři upřednostňují jiné pohybové aktivity, jako je hra na dechové nástroje, cvičení v kolektivu, bruslení, kalanetika, práce na zahradě, v domácnosti, pobyt v lese, ZTV při rehabilitaci a jízda na rotopedu. V menší míře jsou provozovány pohybové aktivity, jako je běžecké lyžování, stolní tenis, fitness, jóga, kuželky a bowling (Gajdošová, 2010, 33).

Aktivita v období stáří mobilizuje psychickou i fyzickou stránku osobnosti člověka a zpomaluje proces stárnutí (Gregor, 1990). Rovněž zvyšuje sociální status starého člověka, poskytuje nové sociální role, zvyšuje pocit užitečnosti a přispívá k překonání pocitu osamění. Napomáhá také při utváření nových vztahů ve svém okolí (Čížková a kol., 1999). Nečinnost v pokročilém věku může vést k nezadržitelnému úpadku (Gregor, 1990). Funkční poruchy

v hybném systému mají za následek výskyt bolestivých syndromů. (Kubálková, 1999) U žen pravidelná pohybová aktivita v období přechodu pozitivně ovlivňuje činnost vegetativního nervového systému a je prostředkem ke snížení nadměrné hmotnosti. Za nejvhodnější pohybové činnosti jsou považovány plavání, turistika, běh, aerobik a jiné (Minarovjeh, 1988).

Velmi rozšířenou pohybovou volnočasovou aktivitou, provozovanou napříč věkovými skupinami obyvatelstva, je cyklistika. „Jízda na kole je ideálním způsobem snižování tělesné hmotnosti, zejména proto, že můžeme konat tělesný pohyb mírné intenzity po relativně dlouhou dobu bez neúměrného zatěžování kloubů“ (Landa & Lišková, 2004, 10).

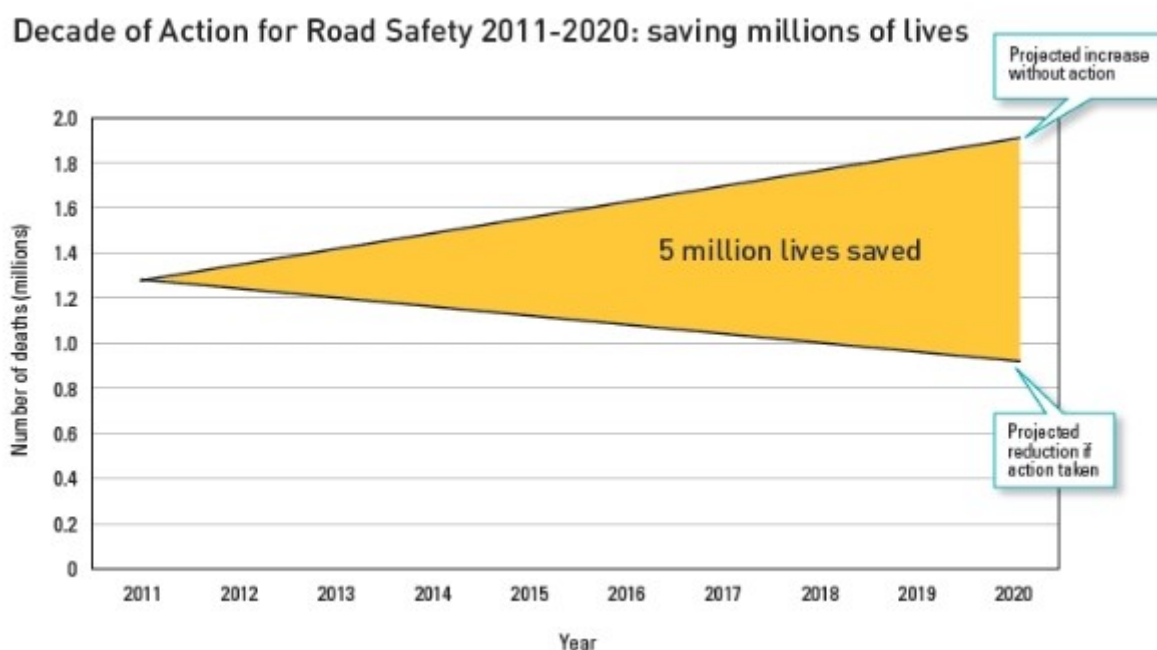
Již v dětském věku dochází k osvojování základních cyklistických návyků. Cyklistika napomáhá rozvíjet vytrvalostní schopnosti člověka, rovnováhu a zlepšuje spolupráci mechanismů, které se podílejí na jejím udržení. Přednost cyklistiky, oproti jinému druhu pohybové aktivity, je dána nezatěžováním pohybového systému hmotností těla, možností volby zátěže dle individuálních schopností jedince, změnou intenzity rychlosti jízdy a volbou vzdálenosti. Příznivé působení cyklistiky na organismus se odvíjí od volby tratě, která ovlivňuje velikost zatížení při jízdě na kole. Kopcovitý terén, nezpevněný povrch cesty, nepříznivé počasí (vítr) zásadně ovlivňuje a zvyšuje intenzitu zátěže při jízdě na kole (Minarovjeh, 1988).

Pravidelně provozovaná cyklistika má vliv na snižování kardiovaskulárních a metabolických chorob a přispívá k udržování příznivého psychického a biologického zdraví. Jedná se o sport udržující vhodnou optimální zdravotní vitalitu a fyzickou kondici, bez přetěžování pohybového aparátu. Velmi populární se v poslední době stala nejen silniční, ale zejména trekkingová a horská cyklistika, která stále více vyplňuje volný čas nejen dospělých mužů a žen, ale i dětí, a v neposlední řadě i starší populace. Rekreační cyklistice se stále více věnují celé skupiny osob, přátel, rodin, které jsou složeny z různých generací a které nemají za cíl podávat sportovní výkony, ale spíše chtějí posilovat sociální vazby při společné cykloturistice v přírodě a zejména si psychicky odpočinout, relaxovat od běžného týdenního shonu v pracovním či vzdělávacím procesu. Rekreační cyklistika se svými biopsycho-sociálními vlivy se řadí k současným prvkům aktivního životního stylu (Heller, Vodička, & Kinkorová, 2009).

2.5 Preventivní programy v České republice, zaměřené na bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích

2.5.1 Dekáda akcí pro BESIP 2011 - 2020

Organizace spojených národů a Světová zdravotnická organizace stanovily plán Dekády akcí pro bezpečnost silničního provozu v letech 2011 - 2020, za účelem snížení obětí v silniční dopravě, a to jak na národní, tak i na místní úrovni. Smyslem této dekády je stabilizovat a snižovat počty usmrčených na silnicích celého světa. Tímto může dojít během let 2011 - 2020 k redukci obětí až o 5 milionů, v případě počtu těžce zraněných osob až o 50 milionů.



Obrázek 1. Dekáda akcí 2011 – 2020

(http://www.ibesip.cz/1409_Dekada-akci-pro-BESIP-2011-2020)

Klíčovým podnětem pro vytvoření dekády akcí na rok 2012 - 2013 byla zjištění, že havárie v silniční dopravě připraví o život a si 1,3 milionu lidí ročně, zraněno je pak přibližně 20 až 50 milionů osob. Hlavní příčinou úmrtí lidí ve věku 15-29 let jsou dopravní úrazy a přes 90 % úmrtí v silničním provozu a zranění se vyskytují v zemích s nízkými a středními příjmy, které vlastní pouze 48 % vozidel registrovaných ve světě. Dále bylo zjištěno, že téměř polovina (46 %) těch, kteří umírají na světových silnicích, jsou chodci, cyklisté a motocyklisté. Úmrtím těchto osob dochází k ekonomické ztrátě jak pro společnost, tak i pro jejich rodiny, což činí 1 - 3 % hrubého domácího produktu. Do roku 2020 by dopravní nehody bez provedení opatření stály život asi 1,9 milionu osob ročně. Celkově jen 15 % zemí světa má komplexní právní

předpisy, které jsou zaměřeny na tato rizika: nepřiměřené rychlosti, pití alkoholu při řízení, nepoužívání přilby nebo bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů.

Zaměření aktivit do 5 pilířů:

Dopravně bezpečnostní management

Každá země musí mít centrální úřad, který bude odpovědný za bezpečnost silničního provozu v zemi a který bude neustále spolupracovat s příslušnými resorty. Dopravně bezpečnostní management zahrnuje - Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, respektující doporučení daná OSN, stanovení dosažitelných dlouhodobých cílů a zajištění nutných finančních zdrojů.

Bezpečné silnice a mobilita

Zlepšení bezpečnostních parametrů silniční sítě, kvalitní plánování, navrhování, stavba a údržba pozemních komunikací, jejich pravidelný bezpečnostní audit, kvalitní plánovací a výkonná činnost příslušných úřadů.

Bezpečnější vozidla

Zvýšení bezpečnostních parametrů vozidel v souladu s mezinárodními standardy, podpora začlenění nových technologií majících příznivý vliv na úroveň bezpečnosti silničního provozu, seznamování široké veřejnosti se žádoucími parametry a podpora zavádění moderních prvků aktivní bezpečnosti.

Bezpečnější účastníci silničního provozu

Kvalitní legislativa a vzdělávací akce za účelem zajištění zájmu široké veřejnosti o problematiku řádného používání zádržných systémů a bezpečnostních přileb, rizik alkoholu v dopravě, respektování daných rychlostních limitů. Vícestupňová příprava nových řidičů. Důraz na snížení závažné nehodovosti profesionálních řidičů, kteří používají dopravní prostředek k práci.

Péče po nehodě

Zdokonalovat Integrovaný Záchranný Systém, zajistit následnou léčbu dlouhodobou rehabilitací v případě zraněných při dopravní nehodě a zejména dále provádět řádně, profesionální vyšetřování dopravních nehod (<http://www.Dekada-akci-pro-BESIP-2011-2020.htm>).

Preventivní kampaň BESIP

Na podzim roku 2012 byla plánována preventivní kampaň The action, zaměřená na mladé řidiče, zejména na středoškoláky. Tato věková skupina způsobila dle statistik nárůst dopravních nehod, čímž se řadí za vysoce rizikovou skupinou.

Nehody zaviněné řidiči ve věku 18–24 let (leden–červen 2012):

- 5 358 nehod - nárůst o 394
- 75 mrtvých
- pod vlivem alkoholu: 450 nehod
- pod vlivem drog: 24 nehod

Cílem preventivní kampaně je, aby se do autoškol dostávali mladí lidé, kteří již budou připraveni získat řidičské oprávnění. Samotná výuka by se měla zpřísnit s důrazem na test vnímání rizik samotného žáka autoškoly. Pokud tímto testem zájemce o řidičský průkaz neprojde, nemůže získat řidičské oprávnění.

Tento test může spočívat například ve správném vyhodnocení rizik předjíždění, kdy si představíme úkon předjíždění, přičemž v protisměru jede vozidlo, které řidič vidí před sebou. Na základě stisknutí knoflíku na počítači znázorní řidič, kdy se mu ten manévr bude zdát nebezpečný, a zařadí se do škály, jak by postupoval dále. Tento test by měl být součástí nových pravidel, která mají platit od roku 2014 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/192481-besip-chysta-preventivni-kampan-zamerenou-na-mlade-ridice>).

European road safety charter (Evropská charta bezpečnosti)

Nadace BESIP je signatářem Evropské charty bezpečnosti silničního provozu. Dne 30. dubna 2009 se připojila k Evropské chartě bezpečnosti silničního provozu. Tato charta je součástí Akčního plánu pro bezpečnost silničního provozu, jehož realizaci zahájila Evropská komise v r. 2004. Záměrem je snížit počet usmrcených osob při dopravních nehodách. Nadace BESIP se připojila i k dalším společnostem a institucím zemí Evropské unie a jejím cílem je podílet se na zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v České republice.

Nadace BESIP se zavázala podporovat bezpečnost silničního provozu v České republice prostřednictvím následujících projektů:

1. Dny BESIP, zaměřené na veřejnost, zejména rodiny s dětmi
2. Koncertní turné zaměřené na mladé řidiče
3. Konference BESIP zaměřené na bezpečnost silničního provozu ve městech a obcích
(<http://www.nadacebesip.cz/page/136/evropska-charta.html>)

Česká republika je zemí, ve které se klade velký důraz na BESIP. Hlavním úkolem je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a podstatné snížení úrazovosti jak chodců, tak i cyklistů. Zde jsou následky dopravních nehod a střetů s motorovými vozidly mnohdy tragické, což dokladují statistiky Policie České republiky. Každý z nás si jistě vzpomene na televizní reklamní kampaň „Nemyslíš – zaplatíš“ od známého režiséra Filipa Renče, zaměřenou na bezpečnost silničního provozu. Tuto reklamu nahrazuje nová, která je směřovaná pro Ministerstvo dopravy a BESIP. Jedná se o roli učitelky, kterou ztvárnila Nikol Koukalová, které se stala v roce 2010 obětí dopravní nehody a sama se s následky vyrovnává dodnes. Na základní škole začíná výuku, ve chvíli kdy se vyučující otočí, zjistí, že je ve třídě sama.

V posledních dvou letech zemřelo na následky dopravních nehod 28 dětí. To je celá jedna třída. Změňte to!

Na rozdíl od kampaně režiséra Renče, zde nejsou k vidění žádná znetvořená těla, umírající, či mrtvoly, ale především způsobený následek. Podstatnou roli v této televizní kampani: Jezděte opatrně, hrají emoce a psychika člověka (<http://www.tvspoty.cz/besip-jezdete-opatrne-nikol-kouklova/>).

2.5.2 Preventivní programy realizované na území ČR, ve spolupráci s Nadací BESIP, zaměřené na bezpečnost silničního provozu

Preventivní programy v České republice zaměřené na bezpečné chování účastníků silničního provozu, lze rozdělit do dvou kategorií. První kategorie je určena pro děti a mladistvé. Druhá kategorie je určena pro širokou veřejnost – jedná se o preventivní programy určené pro děti, mladistvé, dospělé a seniory.

1. Bezpečnost silničního provozu - příklady preventivních programů, které jsou zaměřeny na děti a mladistvé

Dopravní soutěž mladých cyklistů

Program pro začínající cyklisty vyhlašují Rada vlády ministra dopravy pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s Policejním prezidiem, Ústředním automotoklubem České republiky, Autoklubem České republiky a Českým červeným křížem. Je vyhlašován každoročně a je určen dětem starším 10 let, tedy žákům 4. až 8. ročníků základních škol. Jedná se o dvě kategorie: 1. kategorie = 5. až 6. ročník, možno i 4 ročník, 2. kategorie = 7. až 8. ročník možno i 6. ročník. Programu se mohou účastnit v některých okresech a krajích rovněž žáci speciálních škol.

Úkolem programu je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách, správnému a bezpečnému chování dětí v silničním provozu a ke snižování dopravní nehodovosti, prohloubit a ověřit znalosti a dovednosti žáků v uplatňování pravidel silničního provozu pro cyklisty, v technice jízdy na kole a v dalších dovednostech nezbytných k bezpečné jízdě na kole, podněcovat a zvyšovat zájem žáků o bezpečnou dopravu a o dopravní výchovu (www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu).

Příkladem uvádím 34. ročník okresního kola Dopravní soutěže mladých cyklistů, konaného dne 17. května 2011 v Kroměříži. Samotná soutěž se skládala ze dvou částí. V první byli žáci přezkoušeni ze znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích pomocí zkušebních testů a ve druhé částí absolvovali jízdu zručnosti a poskytování první pomoci (http://www.czs-km.cz/?page_id=1847).

Průkaz cyklisty

Koordinační radou ministra dopravy pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích – BESIP jsou vyhlašovány celostátní programy ke zvýšení účinnosti dopravní výchovy. Jedná se

o program systematického výcviku cyklistů na dětských dopravních hřištích. Cílem je sladění teoretického vyučování a praktického výcviku žáků 4. třídy základní školy a jeho ukončení přezkoušením. V případě úspěšnosti získávají žáci „Průkaz cyklisty“, který je velkou motivací k získání co nejvíce znalostí a dovedností.

Na základních školách bylo stanoveno zařadit dopravní výchovu do předmětů prvouky, výchovy ke zdraví, rodinné výchovy, tělesné výchovy. Základní pravidla pro chodce musí zvládat žáci 3. tříd a základní pravidla pro cyklisty již žáci 4. tříd (<http://www.malyjordan.cz/ddh/index.php?menulogo=8&menup=1>).

Na Církevní základní škole v Kroměříži, se v pondělí 16. května 2011 zúčastnili žáci 4. třídy teoretické i praktické výuky na dětském dopravním hřišti v Kroměříži. Měli zde možnosti získat Průkaz mladého cyklisty. Své znalosti si ověřili jak v testech silničního provozu, tak ve druhé části v praktických jízdách. Přítomni byli i policisté (http://www.czs-km.cz/?page_id=1847).

Zebra se za Tebe nerozhlédne!

Jedná se o projekt realizovaný PČR ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra České republiky. Preventivní program „Zebra se za Tebe nerozhlédne!“ je realizován dvakrát ročně a to při zahájení školního roku a v jeho druhé polovině. Ve městě Jeseník se PČR zaměřuje zejména na přechody pro chodce v blízkosti mateřských škol, základních škol a středních škol.

Tento projekt se zaměřuje na: prevenci chodců a dalších účastníků silničního provozu, osvojení a dodržování pravidel za účelem bezpečného přecházení pozemní komunikace.

Zebra radí:

1. Vozovku přecházej na přehledném místě, pokud je v blízkosti přechod pro chodce, použij ho!
2. Do vozovky smíš vstoupit po bezpečném rozhlédnutí. Pravidlo zní, 3x se rozhlédni: vlevo, vpravo, vlevo a rychle přejdi!
3. Vždy si počínej tak, aby řidič měl šanci zastavit vozidlo před přechodem pro chodce!
4. Do vozovky vstupuj, až když vozidla bezpečně zastaví, nikdy nevbíhej před jedoucí vozidla (<http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>).

Automobileum 2012

Další akcí pro děti a mládež, uspořádal tým silniční bezpečnosti Libereckého kraje ve spolupráci s BESIPem a Nadací BESIP dne 24.05.2012, v rámci 7. ročníku celostátní akce Automobileum 2012, den pro děti z dětských domovů Libereckého kraje na autodromu v Sosnové u České Lípy. Cílem tohoto projektu bylo podporovat studenty automobilových škol ke zvýšení jejich motivace k prohloubení získaných zkušeností a dovedností. Jednalo se i o Dopravně bezpečnostní program pro děti dětských domovů s Nadací BESIP. Zde čtyřčlenná družstva ze všech krajů České republiky, složená ze žáků 3. ročníků oboru mechanik opravář motorových vozidel, kteří byli starší 18 let a kteří již byly vyškolení pro řízení osobního automobilu do 3,5 tun, ve dvou dnech podstoupili osm teoretických a praktických disciplín.

Jedna disciplína byla určena i jejich pedagogům. Akce se zúčastnily i děti z dětských domovů, pro které Nadace BESIP připravila speciální dopravně bezpečnostní program. Instruktorzy Týmu silniční bezpečnosti seznámily tyto děti s pravidly bezpečného poutání ve vozidle i s tím, proč je důležité používat při cestě autem autosedačku a jak se správně v autosedačce připoutat. Dále jim vysvětlily, k čemu je dobré reflexní oblečení a jak bezpečně umístit nejen zavazadlo, ale i láhev s pitím ve vozidle (<http://www.nadacebesip.cz/page/162/automobileum-2012.html>).

Dopravně bezpečnostní akce Jablko - citron

Městská policie zorganizovala dne 29. 4. 2012 dopravní akci s názvem „Jablko - citron“. Jednalo se o preventivní akci, která byla zaměřena na dodržování předepsané rychlosti v obci. Akce proběhla za účasti žáků pátých tříd ze základních škol z Rýnovic a Kokonína. V dopoledních hodinách se strážníci zaměřili na úsek v ulici U přehrady a v odpoledních hodinách na ulici Novoveská v Jablonci nad Nisou. Od žáků dostávali řidiči za dodržení předepsané rychlosti jako poděkování jablka. Ti Mnozí se však provinili a rychlost nedodrželi, za což od dětí dostávali citrony. Během akce bylo rozdáno 33 jablek a 17 citronů. Vzhledem k tomu, že se jednalo o preventivní akci, nebyla uložena žádná pokuta (<http://www.mestojablonec.cz/cs/mestsky-urad/pro-novinare/tiskove-zpravy/archiv/zpravy-2011/kveten-2011/dopravne-bezpecnostni-akce-jablko-citron.html>).

2. Bezpečnost silničního provozu - příklady preventivních programů, které jsou zaměřeny na širokou veřejnost

Den s dopravou na letišti v Liberci

Liberecký kraj uspořádal dne 23. 6. 2012 den plný zábavy a poznání jak pro děti, tak i pro dospělé na letišti v Liberci. Tuto akci, která byla pořádána pro návštěvníky z celé republiky, navštívili tisíce lidí. Při této akci spolupracovali složky Policie České republiky, Integrovaného záchranného systému (IZS) a Aeroklubu Liberec. Návštěvníci zde mohli shlédnout řadu ukázek, jako např. cvičení složek IZS pod názvem „Tíseň“ s ukázkou společného zásahu při dopravní nehodě, včetně nasazení tří vrtulníků. Byla zde k vidění letecká show Aeroklubu Liberec, dále program Týmu silniční bezpečnosti Libereckého kraje, prezentace kampaně „Uber plyn!“ nebo simulátor nárazu. Nadace BESIP dále ve spolupráci s Týmем silniční bezpečnosti Libereckého kraje pro rodiny s dětmi připravila program zaměřený na populární výuku dopravně bezpečnostních témat a dále se zabývala možnostmi bezpečné přepravy dětí na kole, informovala o nové právní úpravě pro tzv. cyklovozíky a připojení dětského kola pomocí tažného rámu. Rovněž radila s výběrem sedačky na kolo a výběrem vhodných cyklistických přileb. Zájemcům byla vysvětlena základní údržba jízdního kola a jeho vybavení.

V rámci preventivního programu také zazněly důležité informace, které je nutné respektovat před jízdou automobilem, a to zejména:

- bezpečnostní pás nesmí být volný, musí přiléhat k tělu
- bezpečnostní pás nesmí být překroucený
- mezi bezpečnostním pásem a tělem nesmí být žádné předměty (např. mobil, klíče, apod.), při nárazu by mohlo dojít ke zranění
- pás musí vést přes klíční kost (nikoliv tedy přes rameno nebo krk) a v podbřišku přes pánevní kosti (nikoliv přes měkké části břicha – při nárazu by mohlo dojít k poškození vnitřních orgánů)
- bezpečnostní pás je třeba správně nastavit tak, aby se nezařezával do krku (mohl by při prudkém nárazu porušit krční tepnu)
- nastávající maminky by si měly dát pozor na to, aby jim pás nešel přes břicho, ale až pod ním, aby svému miminku při prudkém zabrzdění neublížily
- řidič je povinen se za jízdy připoutat bezpečnostním pásem

- řidič nemusí být připoután při couvání vozidla, nebo pokud nemůže použít bezpečnostní pás ze zdravotních důvodů
- řidič je povinen poučit osoby starší 3. let, které přepravuje ve vozidle, o povinnosti použít zádržný systém (bezpečnostní pás nebo autosedačku);
- přepravovaná osoba je povinna se za jízdy připoutat;
- porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem může řidiče stát 3 body v bodovém systému, porušení povinnosti použít bezpečnostní pás nebo dětskou autosedačku při přepravě dětí dokonce 4 body;
- pokuty za porušení zákona jsou 1,500 – 2.500 Kč ve správním nebo 2.000 Kč v blokovém řízení (<http://www.nadacebesip.cz/page/163/den-s-dopravou.html>).

Den s BESIPem na letišti v Jindřichově Hradci

Dne 24. 6. 2012 uspořádal BESIP a Nadace BESIP za pomoci týmu silniční bezpečnosti Bezpečně na silnicích o.p.s. den s BESIPem na letišti v Jindřichově Hradci. Děti měly možnost zábavnou formou se seznámit se základy bezpečnosti pohybu v dopravním prostředí a získat při soutěžích řadu věcných cen. Na mobilním dopravním hřišti byly pro návštěvníky přichystány různé modelové situace, se kterými se jako účastníci silničního provozu na pozemní komunikaci mohou běžně setkat. Dále si mohli si vyzkoušet nasazování cyklistické přilby pod dohledem členů Týmu silniční bezpečnosti. Na stanovišti Nadace BESIP byli účastníci seznamováni formou her jak zvládnout v roli chodce bezpečný pohyb v dopravním provozu ve městě a jak se chovat jako řidiči v dopravních prostředcích. Děti se učily jaké vybavení má mít jízdní kolo a byli seznámeni se základním dopravním značením. Prostřednictvím hry byli také návštěvníci seznámeni s problematikou viditelnosti osob v dopravním provozu, kterou si děti mohly vyzkoušet s poukázáním na rozdíl mezi reflexním a fluorescenčním materiálem, proč je dobré používání reflexních materiálů a jak tyto pomůcky správně umístit. K dispozici zde byla i dvě jízdní kola, jedno s povinnou výbavou a druhé se špatnou výbavou. Sami účastníci měli možnost na tyto rozdíly v povinné výbavě upozornit a osvojit si tak správné vybavení jízdního kola (<http://www.nadacebesip.cz/page/164/den-na-letisti.html>).

2.5.3 Statistiky dopravní nehodovosti za rok 2011 a 2012

Hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči nemotorových vozidel za rok 2011

Nehodovost cyklistů je zejména ovlivněna:

- výrazným rozvojem cyklistiky a cykloturistiky
- nízkým zájmem o vlastní bezpečnost
- nedostatečnou právní povědomost
- nízkým vzájemným respektem mezi účastníky provozu a vnímáním specifík pohybu
- nekvalitním dopravním prostorem
- nedostatečným dopravním prostorem (www.policie.cz/soubor/rsdp-cykliste-2012.aspx).

V roce 2011 bylo zaznamenáno 3847 (+ 772 oproti roku 2010) dopravních nehod s účastí cyklisty. Největší počet nehod s účastí cyklisty byl evidován v Moravskoslezském kraji (490), Olomouckém kraji (429), ve Středočeském (392) a Jihomoravském kraji (382). Nejméně těchto nehod bylo zaznamenáno v Karlovarském kraji (71).

V roce 2011 došlo ke snížení počtu usmrcených cyklistů (o 29 %), v rámci rozvoje cyklistiky se zvyšuje počet dopravních nehod s účastí cyklisty (o 25 %) a počet těžce (o 13 %) a lehce zraněných (o 27 %) cyklistů, 28,4 % dopravních nehod pod vlivem alkoholu zavinili cyklisté.

V roce 2011 proběhlo 454 (+ 145 oproti roku 2010) kontrolních akcí speciálně zaměřených na cyklisty. V rámci těchto akcí bylo evidováno 1652 (+ 568 oproti roku 2010) přestupků. Celkem v roce 2011 bylo zaznamenáno 4887 přestupků cyklistů. Dohled Policie ČR byl směřován do míst se zvýšeným provozem cyklistů. Kontrola byla zaměřena na správné osvětlení a vybavení kola, používání přileb a reflexních pomůcek a na jízdu pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek (<http://www.mvcr.cz/soubor/vyhodnoceni-rap-2011-pdf.aspx>).

Přes 2/3 z celkového počtu zaviněných nehod cyklistů, je jako hlavní příčina uvedena nesprávný způsob jízdy, na druhém místě je nedání přednosti v jízdě – více jak 1/5 z celkového počtu a dále nepřiměřená rychlost jízdy a nesprávné předjíždění (<http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehody-v-mape-cr.aspx>).

Statistika Policie ČR - dopravní nehodovost cyklistů za rok 2011 v regionu Jeseník

Dopravní nehody

Tabulka 1. Dopravní nehody podle okresů v roce 2011

Kraj, okresy <i>Region, districts</i>	Dopravní nehody <i>Traffic accidents</i>	Usmrcené osoby <i>Killed persons</i>	Osoby zraněné <i>Injured persons</i>			Věcná škoda (tis. Kč) <i>Property damage (CZK thous.)</i>
			celkem <i>Total</i>	v tom		
				lehce <i>Slightly</i>	těžce <i>Seriously</i>	
Olomoucký kraj	4 274	45	1 532	1 350	182	214 218
Jeseník	318	1	100	89	11	16 342
Olomouc	1 740	17	603	547	56	79 253
Prostějov	696	11	238	219	19	35 001
Přerov	804	6	290	224	66	46 586
Šumperk	716	10	301	271	30	37 036

(<http://www.policie.cz/clanek/policie-cr-web-informacni-servis-statistiky-statisticke-prehledy.aspx>)

V Jeseníku došlo v roce 2011 celkem k 318 dopravním nehodám, při kterých došlo k usmrcení 1 osoby. Celkem bylo zraněno 100 osob, z toho 89 lehce a 11 těžce. Celková věcná škoda byla způsobena ve výši 16 342 000,- Kč (http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajkapitola/711011-12-r_2012-24).

Tabulka 2. Dopravní nehody podle hlavních příčin, zavinění a okresů v roce 2011

Kraj, okresy <i>Region, districts</i>	Dopravní nehody celkem <i>Traffic accidents, total</i>	z toho										
		podle hlavních příčin <i>By main cause</i>				nehody zaviněné <i>Accidents caused by</i>					zaviněny pod vlivem alkoholu <i>Driving under the influence of alcohol</i>	
		způsob jízdy <i>Way of driving</i>	rychlost <i>Speeding</i>	přednost <i>Failure to give priority</i>	předjíždění <i>Overtaking</i>	řidičem motorového vozidla <i>Motor vehicle driver</i>	řidičem nemotorového vozidla <i>Non-motor vehicle driver</i>	chodcem <i>Pedestrian</i>	závadou komunikace <i>Road defect</i>	lesní zvěř, domácím zvířetem <i>Game, domestic animal</i>		
Olomoucký kraj	4 274	2	445	700	544	90	3 525	254	54	22	325	365
Jeseník	318	149	99	33	12	274	19	3	1	19	25	
Olomouc	1 740	953	315	244	38	1 446	104	17	10	114	144	
Prostějov	696	425	83	85	14	564	43	14	6	53	46	
Přerov	804	516	77	97	7	658	39	7	5	81	73	
Šumperk	716	402	126	85	19	583	49	13	-	58	77	

(<http://www.policie.cz/clanek/policie-cr-web-informacni-servis-statistiky-statisticke-prehledy.aspx>)

Dopravní nehody v Jeseníku byly způsobeny v roce 2011 nesprávným způsobem jízdy 149x, nedodržení rychlosti 99x, nedání předností v jízdě 33x, nedovoleným předjížděním 12x. Řidiči motorových vozidel způsobili z celkového počtu 318 dopravních nehod 274, řidiči nemotorových vozidel 19x, chodci 3x, závada na komunikaci 1x, lesní zvěř 19x a zavinění pod vlivem alkoholu 25x (http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajkapitola/711011-12-r_2012-24).

Statistika dopravní nehodovosti v ČR za leden až říjen 2012

V roce 2012, v období od ledna do října šetřila Policie ČR celkem 67 163 dopravních nehod. Z uvedeného počtu bylo 57 935 nehod spácháno řidiči motorových vozidel, což činí 86,3 % z celkového počtu nehod. Řidiči nemotorových vozidel (cyklisté) zavinili 2,333 nehod, což činí 3,5 % z celkového počtu nehod, z řad dětí bylo z tohoto počtu spácháno při řízení nemotorového vozidla 275 nehod, což činí 0,6 %. Celkový počet usmrcených osob činil 574 (<http://www.doipo.cz/aktuality/dopravni-nehodovost-v-ceske-republice-v-obdobi-leden-rijen-2012/>).

Tabulka 3. Dopravní nehodovost v ČR v období leden – říjen 2012

Viník, zavinění nehody Leden až říjen 2012	Počet nehod	Procent z celkového počtu nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
Řidičem motor. vozidla	57.935	86,3	520	méně o 17
Řidičem nemotor. vozidla	2.333	3,5	33	více o 15
z toho dětmi	275	0,6	0	méně o 1
Chodcem	1.073	1,6	17	méně o 3
z toho dětmi	429	0,9	2	více o 2
Jiným účastníkem	123	0,2	0	méně o 2
Závadou komunikace	234	0,3	0	0
Technickou závadou voz.	404	0,6	0	0
Lesní, domácí zvěří	4.717	7,0	0	0
Jiné zavinění	344	0,5	4	méně o 21

(<http://www.doipo.cz/aktuality/dopravni-nehodovost-v-ceske-republice-v-obdobi-leden-rijen-2012/>)

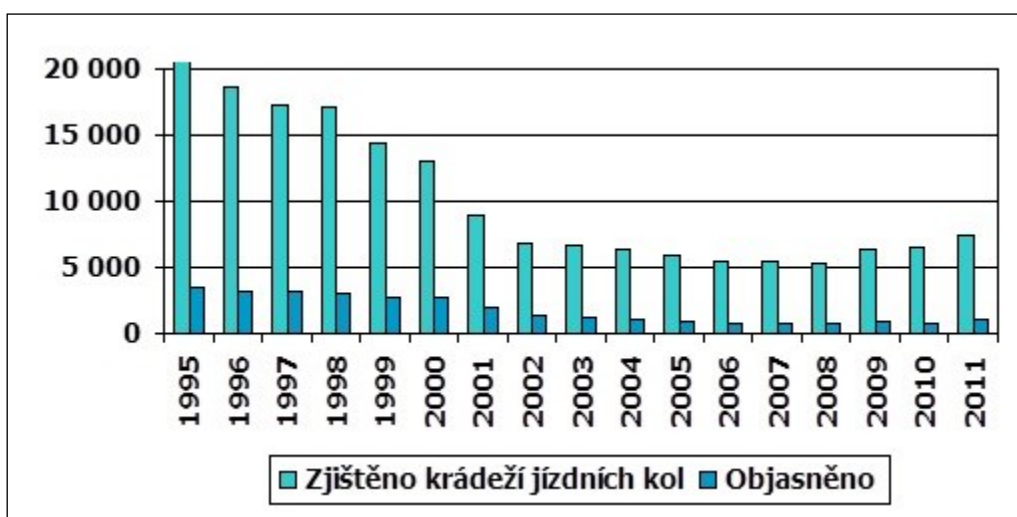
Z usmrcených 574 osob bylo:

- 194 řidičů osobních automobilů
- 110 chodců
- 91 spolujezdců v osobním automobilu
- 78 řidičů motocyklů
- **59 cyklistů**
- 22 řidičů nákladních automobilů
- 6 spolujezdců na motocyklech
- 5 spolujezdců v nákladním automobilu
- 2 řidiči malých motocyklů
- 3 řidiči mopedů
- 1 řidič pracovního stroje
- 1 cestující v autobusu
- 2 řidiči traktoru

(<http://www.doipo.cz/aktuality/dopravni-nehodovost-v-ceske-republice-v-obdobi-leden-rijen-2012/>)

2.6 Prevence před odcizením jízdních kol

Pachatelé krádeží jízdních kol si vybírají převážně jízdní kola v hodnotě 5 – 10 tisíc korun. Majitelé těchto odcizených jízdních kol krádeže převážně nehlásí policii ČR z důvodů amortizace, nízké ceny odcizeného kola. Mnohdy se krádeže vedou jako přestupek proti majetku, často majitelé nemají uzavřenou pojistku, nebo pojistná částka je malá, poškození nevěří, že policie jízdní kolo vypátrá. Drahá závodní kola, stavěná na míru jsou odcizena v menší míře, ale majitelé v případě jejich odcizení krádež často hlásí, již z důvodu větších šancí na jejich vypátrání. Kola mají individuální identifikace. Snížení počtu krádeží lze dosáhnout bezpečným parkováním a dalšími preventivními programy. V ČR v současné době neexistuje dostupné a především účinné pojištění kol (<http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/prevence-kradezi-kol/>).



Obrázek 2. Situace krádeží kol od roku 1995 do roku 2011

(<http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/prevence-kradezi-kol/>)

Způsoby zabezpečení jízdních kol před odcizením

Abychom zabezpečili jízdní kolo před odcizením, musíme vědět, že při odložení jízdního kola je nutné, aby bylo připoutáno zámkem k pevné části v okolí - lavička, strom, sloup apod., připevněním přes rám. Kromě klasických zámků jsou na trhu k dostání zámky v kombinaci s inteligentním elektronickým otřesovým snímačem. Jedná se o lankový zámek s elektronickým otřesovým snímačem s intenzivní sirénou s průměrem lanka 8 mm a délkou 120 cm. Elektronický otřesový snímač a intenzivní siréna mají za úkol povést včasnou výstrahu při

neoprávněné manipulaci s bicyklem. Alarm ABA-168 (Alarm Bike watch) je vybaven svorkou k připevnění na rám a lanko se vrací do stočeného stavu. Napájení je pomocí 3 ks mikrotužkových baterií, které vydrží jednu cyklistickou sezónu (<http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/zabezpeceni-kol-a-pojisteni-kol.htm#ZABEZPECENI-JIZDNICH-KOL>).

Vysokopevnostní řetězy, jedná se o zařízení, které je vyrobeno ze speciální oceli s chromem, niklem, manganem a molybdenem, kterou nelze fyzickou silou jako broušením, rozbitím či rozdrčením kladivem překonat. Oko je ukotveno ve zdi, v podlaze a je chráněno průmyslovým patentem. Toto zařízení lze použít i na více kol (<http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/zabezpeceni-kol-a-pojisteni-kol.htm#ZABEZPECENI-JIZDNICH-KOL>).

Ve městech a obcích jsou zřizovány u obchodních center, zdravotnických zařízení, u škol, pošt či restaurací, ukotvené pevné stojany na kola. V tomto případě lze využít pevný lankový zámek nebo zámek ve formě řetízku a upoutat kolo do stojanu. Rovněž již v některých městech jako Praha, Brno, Ostrava, se začínají instalovat na veřejných místech a prostranství uzamykatelné stojany pro jízdní kola. Tyto města jsou zapojeny do Programu prevence kriminality (Koníček, 2010). Stojany na jízdní kola s uzamykatelnou vložkou jsou určeny k uzamčení kola k pevné konzole. Kolo vložíme do stojanu a obtočíme otočným třmenem, u kterého konec vjede do pouzdra zámku. Samotný třmen je vyroben z pevné oceli a nelze jej rozlomit. Cyklisté po zakoupení tohoto zámku, mohou stojany bez problému bezpečně užívat k zajištění svého jízdního kola. Stojan lze využít i běžným způsobem, kdy kolo můžeme uzamknout ke konzole běžným zámkem na jízdní kola (<http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/zabezpeceni-kol-a-pojisteni-kol.htm#ZABEZPECENI-JIZDNICH-KOL>).

Hlavní výhodou těchto stojanů je možnost uzamčení kola pomocí masivního kovového třmenu a spolehlivého uzamykatelného mechanismu, který je pevnou součástí stojanu. Stojany jsou vhodné jako součást autobusových a vlakových nádraží, bytových domů, nebo v menším provedení u rodinných domků (Koníček, 2010).

Při pískování kol se jízdní kolo označí jednoduchým číslem pomocí vypískování, obdobně jako u dílů automobilů. Vlastní označení neviditelným fixem, umožňuje na jízdní kolo vepsat značku, kterou lze přečíst pouze pod UV lampou (<http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/zabezpeceni-kol-a-pojisteni-kol.htm#ZABEZPECENI-JIZDNICH-KOL>).

Další možností zabezpečení jízdních kol je využití elektronických prvků zabezpečení (Koníček, 2010). Jedná se o detektory či osobní alarmy, které, jsou-li nainstalovány a pokud někdo neoprávněně s kolem pohybuje, spustí sirénu. K zajištění jízdních kol lze použít ocelový kabel s mechanickým bezpečnostním zámkem, doplněný pohybovým detektorem a hlasitou

sirénou, jedná se o dvojitou ochranu proti odcizení. Při ostře zapnutém přístroji se rozezní siréna, jakmile někdo nepovoláný jízdním kolem pohne, nebo se pokusí s alarmem manipulovat.

Na podporu prevence k zamezení krádeží jízdních kol provádí Policie ČR ve spolupráci s obecní a městskou policií na některých územích ČR registraci jízdních kol (<http://www.mvcr.cz/clanek/cyklisticka-sezona-je-tady-nezapominejte-ale-take-na-mozna-rizika-odcizeni-kola-ci-vzniku-urazu-pri-jizde-na-kole.aspx>). Jedná se o kombinaci mikroteček a mikročipů, vybavených výstražnými prvky. Tato technologie ve spolupráci s centrálním registrem chráněných předmětů představuje silný nástroj v prevenci majtkové kriminality. Samotný přínos je spatřován v možnosti zveřejnění databáze registrovaných i odcizených kol na webu Ministerstva vnitra a Policie ČR (Koníček, 2010).

Mikrotečky představují miniaturní částice, na kterých je zapsán identifikační kód, stejný pro jeden zásobník. V jiných zásobnících se stejný kód neopakuje. Podle daného zásobníku se aplikace pro menší předměty provádí natíráním, nebo pro větší stříkáním pevného a přilnavého laku s rozptýlenými mikrotečkami na vybrané předměty. Lak je citlivý na UV osvětlení a při osvětlení lze zjistit tyto mikrotečky. Mikrotečky se čtou kapesním mikroskopem, je nutné je spatřit. Nevysílají elektromagnetické vlnění (<http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/zabezpeceni-kol-a-pojisteni-kol.htm#ZABEZPECENI-JIZDNICH-KOL>).

Mikročipy jsou miniaturní elektronické prvky s identifikačním kódem z výroby. Čip je vybaven z důvodů zlepšení dosahu a zajištění odolnosti proti vnějším vlivům miniaturní anténkou a společně s ní je zhotoven transpondér neboli TAG. Kód je čitelný elektronickou čtečkou a dosah je podle provedení a velikosti antény přibližně v jednotkách až několika desítek cm. Mikročipy nelze dálkově vyhledat, pouze v dosahu čtečky a tyto nevysílají elektromagnetické vlnění (<http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/zabezpeceni-kol-a-pojisteni-kol.htm#ZABEZPECENI-JIZDNICH-KOL>).

Nástupci čárových kódů jsou mikročipy RFID. Můžeme zde napsat více dat do čipu na majetku. Z malých čipů tzv. tagů, lze načítat a přepisovat pomocí rádiových vln, toto zpracování se však neuskutečňuje po jednotlivých čteních jako u čárových kódů, ale hromadně (<http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/zabezpeceni-kol-a-pojisteni-kol.htm#ZABEZPECENI-JIZDNICH-KOL>).

Postup při navrácení odcizeného majetku vlastníku:

- ověřením ID prvku (mikrotečky)
- kontrolou výrobního čísla

- slovním popisem předmětu vlastníkem odcizeného jízdního kola (Koníček, 2010).

Centrální registr jízdních kol

Městská policie hlavního města Prahy, Brna, Ostravy, a dalších měst, nabízí bezplatně majitelům jízdních kol evidenci jízdních kol. Cílem této evidence je chránit majetek občanů, zlepšit pátrání po odcizených jízdních kolech, snížit počet krádeží jízdních kol, zajištěná nebo nalezená jízdní kola vrátit původním majitelům. Centrální registr jízdních kol obsahuje jízdní kola, která byla zaevidována u Městské policie daného města. Po zaevidování jízdního kola každý obdrží na místě zdarma „Evidenční průkaz jízdního kola“ a samolepku „Kolo je v evidenci Městské policie hl. m. Prahy, Brna, Ostravy apod.“ V případě odcizení nebo ztráty evidovaného jízdního kola, je nutné si vzít svůj evidenční průkaz od tohoto jízdního kola a případ nahlásit jak Policii České republiky, tak i Městské policii, která jízdní kolo zaeviduje v Centrálním registru odcizených kol, který využívají i příslušníci Policie ČR při pátrání po odcizených věcech. Při koupi staršího jízdního kola lze prověřit i jeho původ, za využití vyhledávacího baneru Městské policie. Do volného pole vloží zájemce výrobní číslo jízdního kola a stiskne HLEDAT. Registr odcizených jízdních kol obsahuje pouze odcizená kola, které byla uložena v evidenci u Městské policie (<http://www.mppraha.cz/evidence-kol/>).

Příklad vydávané samolepky na jízdní kolo:



Obrázek 3. Vzor samolepky vydávané na jízdní kolo

(<http://www.mpb.cz/pro-verejnost/evidence-jizdnich-kol/>)

Umístění samolepky na jízdním kole



Obrázek 4. Samolepka na kolo v evidenci Městské policie Brno

(<http://www.mpb.cz/pro-verejnost/evidence-jizdnich-kol/>)

V případě že dojde k prodeji jízdního kola, nebo ke změně jeho majitel, musí být o této skutečnosti informována Městská policie, která provede záznam o změně majitele v „Evidenčním průkazu“. Rovněž tak provede vyřazení z evidence, pokud bylo jízdní kolo zrušeno (<http://www.mpb.cz/pro-verejnost/evidence-jizdnich-kol/>).

2.7 Prevence dopravních nehod cyklistů

Podle výzkumů provedených v uplynulých letech Královskou společností pro prevenci nehod ROSPA (Velká Británie) každoročně umírá na silnicích států Evropské unie přes 2 800 cyklistů a dalších 139 800 je zraněno (podle ROSPA - Royal Society for Prevention of Accidents). Pokud by každý cyklista používal cyklistickou přilbu, riziko poranění hlavy by se snížilo o 85 %, riziko poranění mozku o 88 %. Ve státech Evropské unie dochází každoročně ke zhruba 600 000 poranění hlavy v důsledku cyklistiky. Podle odborné lékařské literatury, koncentrovaný úder do hlavy dokáže usmrtit dospělého již při pádu při rychlosti 11 km/h, dítě i při rychlosti nižší.

Cyklisté nejvíce porušují pravidla na pozemních komunikacích v těchto oblastech:

1. Nerespektování dopravních značek.
2. Ignorace světelné signalizace.
3. Přidržování se motorových vozidel při zdolávání stoupání.
4. Jízda za snížené viditelnosti bez předepsaného osvětlení.
5. Nedostatečné technické vybavení.
6. Jízda pod vlivem alkoholu.

2.7.1 Certifikované cyklistické přilby

„Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě“ (§ 58 - zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů).

Každý cyklista a nejen dítě, který usedne na jízdní kolo, by si měl uvědomit, že cyklistická přilba musí být součástí jeho jízdy. Statistiky ukazují, že při dopravní nehodě je nejvíce ohrožena hlava cyklisty, a to buď střetem s autem, dlažbou nebo obrubníkem. Může tak lehce dojít k poškození mozku nebo lebky. Při úrazech cyklistů a hospitalizaci v nemocnici dochází k následujícímu pořadí zranění - nejvíce je zasažena hlava a obličej, dále ruce, zápěstí, prsty a trup. K dalším částem těla patří zranění či úraz předloktí, holeně, ramena či horní části paže a dále poškození kolena nebo lokte. Z těchto důvodů je nutné používat cyklistickou přilbu, která tak může člověku zachránit i to nejcennější co má, jeho život. Samotná cyklistická přilba musí být schváleného typu a musí být na hlavě dobře upnutá – nesmí být na hlavě volná. Každý typ přilby by měl mít ATEST 8SD a musí být v souladu jak s ČSN EN 1078, n. v 172/1997 Sb., tak i s typem schváleným Ministerstvem dopravy a spojů ČR. Přilba chrání jak zátylek a čelo, tak i částečně obličej, spánky a uši. Dalším bezpečnostním prvkem, který může cyklista využít k ochraně svého zdraví, jsou chrániče na lokty a cyklistické rukavice (<http://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicni-dopravy-prevence-878811.aspx?q=Y2hudW09NQ%3d%3d>).

Tabulka 4. Následky nehod cyklistů při jízdě na kole s přilbou a bez přilby

Cyklisté, přilba a následky při účasti na nehodě			2011	pol2011	pol2012	pol +/-
řidič	s přilbou	usmrčen	5	2	5	3
		těžce zraněn	99	49	62	13
		lehce zraněn	793	341	350	9
		nezraněn	166	78	82	4
	bez přilby	usmrčen	45	17	18	1
		těžce zraněn	341	153	151	-2
		lehce zraněn	2115	918	960	42
		nezraněn	362	158	172	14
spolujezdec	s přilbou	usmrčen	0	0	0	0
		těžce zraněn	1	0	0	0
		lehce zraněn	6	4	1	-3
		nezraněn	1	0	0	0
	bez přilby	usmrčen	0	0	0	0
		těžce zraněn	2	0	0	0
		lehce zraněn	11	5	3	-2
		nezraněn	7	3	3	0

Tabulka 5. Následky nehod cyklistů - děti při jízdě na kole s přilbou a bez přilby

Dítě, přilba a následky při účasti na nehodě			2011	pol2011	pol2012	pol +/-
řidič	s přilbou	usmrčen	0	0	0	0
		těžce zraněn	10	3	10	7
		lehce zraněn	151	67	73	6
		nezraněn	40	20	14	-6
	bez přilby	usmrčen	1	0	0	0
		těžce zraněn	12	6	6	0
		lehce zraněn	126	62	53	-9
		nezraněn	27	11	14	3
spolucestující	s přilbou	usmrčen	0	0	0	0
		těžce zraněn	1	0	0	0
		lehce zraněn	6	4	1	-3
		nezraněn	1	0	0	0
	bez přilby	usmrčen	0	0	0	0
		těžce zraněn	2	0	0	0
		lehce zraněn	5	3	2	-1
		nezraněn	2	1	2	1

(www.policie.cz/soubor/rsdp-cykliste-2012.aspx)

2.7.2 Viditelnost - snížení rizika úrazů

Za snížené viditelnosti umírá v ČR každoročně 70% chodců. Toto nebezpečí se týká i cyklistů. V tmavém oblečení není chodec ani cyklista skoro vidět. Důležitou stránkou pro jejich bezpečnost je reflexní materiál, který je v noci vidět na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a více než na 10x větší vzdálenost než oblečení modré. Jsou to materiály, které odráží dopadající světlo až do vzdálenosti 200 metrů. Stačí mít na oděvu našitou pouze reflexní pásku, která vytváří na tmavém pozadí kontrast a řidič chodce či cyklisty okamžitě při nasvícení reflektory uvidí i na větší vzdálenost. Tato skutečnost má velký vliv na reakci řidiče při vyhýbání účastníkům provozu, a to i v případě, že v protisměru jede další vozidlo. Při rychlosti 90 km/h potřebuje řidič nejméně 38 metrů na to, aby si uvědomil nebezpečí a začal reagovat. Zabrzdí za dalších 40 metrů.

Tabulka 6. Počet nehod s účastí cyklisty po měsících - viditelnost

rok/měsíc	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
2011 ve dne	50	51	148	317	417	454	411	464	431	225	135	87
2011 v noci	33	24	38	47	43	46	61	71	89	85	61	59
2012 ve dne	74	38	201	271	492	453	474	524	419	245		
2012 v noci	49	24	53	36	41	47	50	89	68	86		

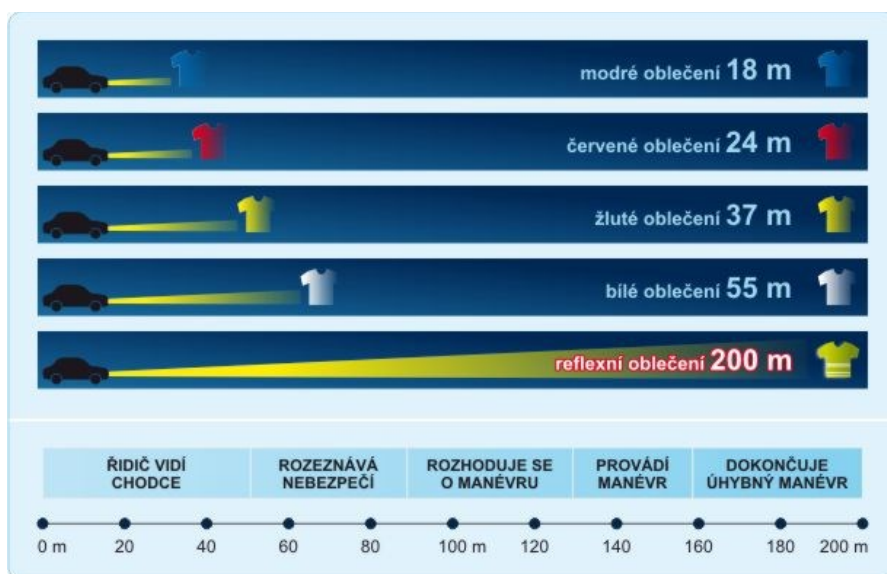
Tržil, L. (2012)

Tabulka 7. Počet usmrcených cyklistů po měsících - viditelnost

rok/měsíc	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
2011 ve dne	1	1	2	1	2	3	5	9	2	2	4	1
2011 v noci	2	1	1	2	2	1	1	1	0	2	2	2
2012 ve dne	1	0	2	1	3	6	11	5	5	4		
2012 v noci	3	0	3	3	0	2	3	3	1	3		

Tržil, L. (2012)

Rozdíl viditelnosti



Obrázek 5. Schéma viditelnosti

(<http://www.bezpecnenasilnicich.cz/page/72>)

V současné době jsou na většině školních batohů, sportovních bund či bot umístěny reflexní prvky. Pokud tam nejsou, lze je tam dodatečně umístit jako např. nalepit, našít, zažehlit apod. Reflexní materiály používáme zejména, když je mlha, hustě prší, sněží, v zimě a na podzim je zatažená obloha.

Příklady reflexních materiálů:

1. zažehlovací folie na textil
2. samolepící folie na textil i pevné podklady - přilby, jízdní kola, hole
3. našívací pásy na bundy, kalhoty, mikiny, trička, batohy, tašky, čepice, rukavice,
4. výstražné pásy na rukávy a nohavice - „klapačky“
5. dětské reflexní vesty pro chodce a cyklisty
6. různé odrazky k pověšení na batohy, tašky, bundy apod.

Reflexní předměty musí být umístěny ke konci rukávů, blízko ke kolenům a do úrovně pasu. Cyklisté je umístí také na přilbu a kolo. Kromě oblečení patří k základní výbavě každého jízdního kola zejména přední bílá odrazka, zadní červená odrazka, oranžové odrazky na pedálech a v paprscích kol. Za snížené viditelnosti musí být kolo vybaveno světlometem svítícím bílým světlem vpředu a stálým nebo blikajícím červeným světlem vzadu

(<http://www.bezpecnenasilnicich.cz/page/72>).

Prostředky vedoucí ke snížení dopravní nehodovosti cyklistů v ČR vychází z:

- jasných znalostí jasných pravidel silničního provozu,
- používání bezpečnostních prvků, prostředků pro vlastní ochranu (helma, rukavice, případně chrániče)
- kvalitního vybavení jízdního kola – brzdy, osvětlení.
- vnímání ostatních účastníků provozu jako partnera v provozu, nikoliv jako nepřítele.
- uvědomění si vlastních sil a možností
- budování cyklistických stezek
- budování smíšených stezek
- budování vyhrazených jízdních pruhů
- vytváření společného bezpečného dopravního prostoru
- oprav, obnovy a čištění komunikací (www.policie.cz/soubor/rsdp-cykliste-2012.aspx).

2.7.3 Dopravní bezpečnost cyklistů ve vybraných zemích EU

Amsterdam - jízdní kolo zde používají jak policisté, tak cyklisté jedoucí do školy, práce, poštovní doručovatelé, kurýři apod. Město má svého specializovaného koordinátora, který pracuje jako mezičlánek mezi vládou a místními úřady. Je zde zaznamenán rozvoj sítě cyklostezek a je zde velká podpora využívání jízdních kol k běžné dopravě, čímž je vytlačována automobilová doprava. Zvyšují se zde i počty přístřešků a stojanů pro kola.

Cyklisté mají pro jízdu na kole vyhrazený zvláštní pruh mezi chodníkem a silnicí, který je vyznačen žlutými kostkami. Na 730 000 obyvatel Amsterdamu připadá 600 000 jízdních kol. Turisté mají v Amsterdamu možnost půjčení jízdních kol v půjčovnách. Amsterdam se však vyznačuje častými krádežemi jízdních kol, čemuž se nedaří policii předcházet, a proto se zde nachází při parkování jízdních kol ve městě 25 hlídaných parkovišť (<http://www.nakole.cz/clanky/2-amsterdam-evropska-metropole-cyklistu.html>).

Dánsko - pro cyklisty se zde budují jednosměrné vyvýšené pásy po obou stranách komunikace, což má za následek oddělení cyklistů od pěších chodců a motoristů. V Dánsku se nachází síť cyklostezek, která má délku přes 10 tisíc km, z čehož čtyři pětiny vedou po asfaltovém povrchu.

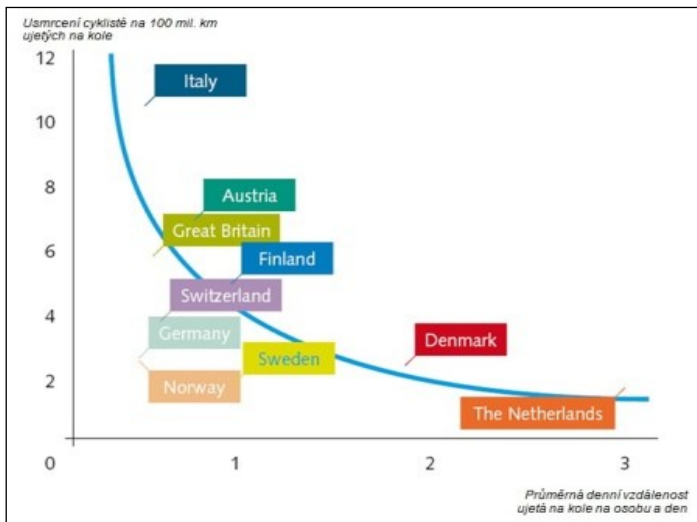
Jednotlivé části země spojuje jedenáct národních tras, které jsou:

1. Cesta kolem západního pobřeží,
2. Hanstholm – Kodaň,
3. Harvejen,
4. Sondervig – Kodaň,
5. Cesta podél východního pobřeží, ze Skagenu do Sonderborgu,
6. Esbjerg – Kodaň,
7. Sjallands Odde – Gedser,
8. Rudbol – Mon,
9. Elsinore – Rodby,
10. Bornholm,
11. Okolo fjordu Limfjord.

Národní trasy jsou značeny červenobílým číslem na modrém podkladě, lichým pro stezky sever - jih, sudým pro směry východ - západ. Tyto trasy jsou doplněny tisíci kilometrů regionálních tras, které jsou značeny bílým číslem od 16 do 99 na modrém podkladě. V Kodani je 350 kilometrů cyklistických tras a 40 km zelených cyklostezek, které jsou vhodné jak pro děti, tak i začátečníky. Jízda na jízdním kole je v Dánsku bezpečná. Cyklisté se mohou ubytovat na farmách nebo tábořištích pro cykloturisty (<http://www.cyklodoprava.cz/ze-sveta/inspirace-zahranicni-mesta/>).

Švýcarsko - pro cyklisty jsou vyznačeny pruhy přímo ve vozovce. Ve městech jsou cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru se zvýrazněním pohybu křížovatkou. Cyklistické stezky se ve městech nenachází pouze kolem řek. Je zde kladen důraz na jednoduchost řešení, upozorňující na prostor, ve kterém se cyklisté pohybují. V obou zemích mají cyklisté stejná práva přednosti v jízdě jako motoristé a na všech křížovatkách mají vyřešena všechna odbočení (<http://www.cyklodoprava.cz/ze-sveta/inspirace-zahranicni-mesta/>).

Podpora cyklistiky má vliv na zvyšování bezpečnosti a snižování dopravních nehod. Čím je větší hustota chodců a cyklistů ve městech, tím je pro ně samotný pohyb bezpečnější, protože je vyšší pozornost dalších účastníků dopravy k nim. Samotní řidiči motorových vozidel předvídají přítomnost cyklistů a dávají na ně větší pozor, a to zejména při odbočování vpravo (<http://www.cyklodoprava.cz/ze-sveta/inspirace-zahranicni-mesta/>).



Obrázek 6. Grafické znázornění nepřímé závislosti ujetých km na kole za den a počtu usmrcených cyklistů na 100 mil. km ujetých na kole

Fietsberaad, 2009 (in www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/)

Zlepšování dopravní bezpečnosti cyklistů stojí na třech základních pilířích:

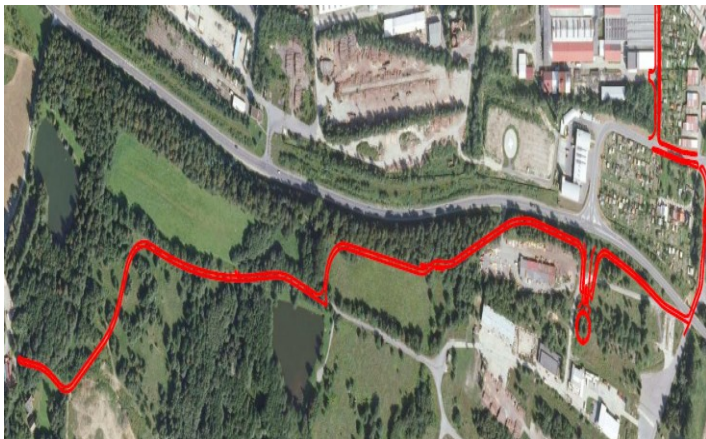
1. Změny chování a dopravní výchova
2. Kontrola dodržování dopravních pravidel
3. Zlepšení infrastruktury pro cyklisty, vytváření zón s omezenou rychlostí na 30 km/hod.

Cílem těchto opatření je zvýšit ochranu dětí na pozemních komunikacích (www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/).

2.8 Cyklostezka Jeseník - Bobrovník

Cyklistická stezka Jeseník - Bobrovník je projektem, který byl připravovaný od roku 2008. Město Jeseník otevřelo první úsek cyklostezky Bobrovník - Jeseník 30. května 2012.

I. Úsek Bobrovník - Za Podjezdem



Obrázek 7. Cyklotrasa Jeseník - Bobrovník (I. Úsek Bobrovník - Za Podjezdem)

Trasa cyklistické stezky 1. úseku začíná na Bobrovníku na hranici katastru s obcí Lipová - lázně. Z této lokality se přibližuje až ke komunikaci I/60, podél které vede až k lokalitě zóny Za Podjezdem (Chovanec, Oddělení investic a rozvoje, město Jeseník).

Jedná se o 1,6 kilometrů dlouhý úsek cyklostezky, který byl financován 1 milionem korun z příspěvku Olomouckého kraje, 4 miliony korun obdrželo město Jeseník ze státní dotace a 1 milion korun poskytlo město z městského rozpočtu. Celkové vynaložené finanční náklady prvního úseku cyklostezky Jeseník - Bobrovník představují 13 milionů korun. Z fondů Evropské unie získalo město Jeseník 6 milionů korun. Cyklostezka Jeseník - Bobrovník je určena nejen pro cyklisty, ale také pro bikery a příznivce in-line bruslení. První část cyklostezky směřuje od turisticky navštěvovaného Bobrovníku k bývalému vojenskému areálu v Jeseníku. Cyklostezka do Jeseníku podle plánu navázala na již využívanou trasu z obce Ostružná do obce Lipová - lázně (<http://www.kr-olomoucky.cz/hejtman-tesarik-otevrel-cyklostezku-v-jeseniku-aktuality1018.html>).

Druhá etapa cyklostezky pokračuje do centra města Jeseník přes Moravolen, který sloužil dříve ke zpracování tkaniny a nyní je uzavřen. Dále se stáčí, kolem střední školy SOU a SOŠ strojní a stavební k hotelu M. Zde se v těsné blízkosti nacházejí dva rybníky s hnízdištěm kačen. Cyklostezka pokračuje přes nově vybudovanou cyklistickou lávku, která vede přes řeku Staříč.

II. Úsek Za podjezdem - Lipovská



Obrázek 8. Cyklotrasa Jeseník - Bobrovník (II. Úsek Za podjezdem - Lipovská)

Trasa cyklistické stezky 2. úseku pokračuje od bikrosové dráhy do centra města k Střední škole stavební a strojní na ulici U Bělidla. Dále pokračuje podél řeky Staříč a fotbalového hřiště. Stezka dále pokračuje v prostoru sídliště přes lávku na ulici Lipovskou (Chovanec, Oddělení investic a rozvoje, město Jeseník).

III. Úsek Za podjezdem - Lipovská



Obrázek 9. Cyklotrasa Jeseník - Bobrovník (III. Úsek Za podjezdem - Lipovská)

Trasa cyklistické stezky 3. úseku pokračuje ze sídliště Lipovská podél toku řeky Staříč k mostu u obchodního domu Dalamánek a dále na ulici Tylova po farnost Církve československé husitské. Naproti této církevní faře je možno spatřit historický katolický kostel a Vodní tvrz ze

13. století s příkopem a kamenným mostem (Chovanec, Oddělení investic a rozvoje, město Jeseník).

Doposud vybudované etapy cyklotras přispěly k bezpečnosti cyklistické dopravy tím, že došlo k odklonu cyklistů z komunikací s hustou silniční dopravou ve směru Jeseník - Ramzová - Ostružná - Šumperk a zpět, což přispělo ke zvýšení zájmu o tento druh dopravy. Poslední část napojení celé cyklostezky na Českou Ves je připravováno ve čtvrté etapě s dokončením v roce 2013. Plánovaná délka tratě je 1450 metrů, za využití stávající komunikace, která bude upravena svislým a vodorovným dopravním označením (Chovanec, Oddělení investic a rozvoje, město Jeseník).

3 CÍLE

3.1 Cíl práce

Cílem této práce je zjištění a popis vnímání bezpečnosti cyklistiky ve městě Jeseník a jeho okolí, které mají zásadní vliv na vnímání cyklistiky v tomto regionu, z pohledu občanů různého věkového období.

Dílčí cíle

1. Zjistit, jak vnímají účastníci z tohoto regionu cyklistiku.
2. Zjistit pohled účastníků na jízdní kolo.
3. Zjistit pohled účastníků na bezpečnost.

3.2 Výzkumné otázky

Pro účely výzkumného šetření byly formulovány tyto výzkumné otázky:

1. Jak vnímají účastníci výzkumu bezpečnost cyklistiky ve městě Jeseníka jeho okolí?
2. Jak vnímají cyklistiku v tomto regionu účastníci výzkumu napříč věkovou kategorií?
3. Jakým způsobem vnímají vybraní účastníci tohoto regionu jízdní kolo?

3.3 Úkoly práce

Na základě hlavního a dílčího cíle práce jsou stanoveny tyto úkoly:

- spolupracovat s ředitelem Základní školy Nábřežní Mgr. Romanem Mroskem, za účelem oslovení výzkumného souboru,
- oslovit vedoucího pracovníka Domu pro seniory Javorník a Sboru dobrovolných hasičů Jeseník za účelem kontaktování účastníků odborného semináře realizovaného v roce 2011 a 2012 a poskytnutí vhodných prostor pro účely výzkumu,
- uskutečnit focus group zaměřenou na získání zpětné vazby z realizovaného semináře „Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a poskytování první pomoci

z úrazových příčin“, v roce 2011 a 2012 ve vývojové skupině senioři, dospělí a pubescenti a zaznamenat na audiozáznam,

- provést přepis focus group se zaměřením na identifikaci společných názorů a doporučení do budoucna z pohledu výzkumného souboru,
- na základě dílčích výsledků provést metodický program se zaměřením na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a zdravotní přípravu s odbornou prezentací a praktickým nácvikem poskytování první pomoci při případném zranění cyklisty v dopravě ve spolupráci s Policií ČR u společnosti Agroholding v Bernarticích u Javorníka, v Priessnitzových léčebných lázních Jeseník a na ZŠ Javorník,
- zaznamenat odborný seminář prostřednictvím fotodokumentace.

4 METODIKA

4.1 Kvalitativní výzkum

Uznávaný a významný Metodolog Creswell (in Hendl, 2008, 48) uvádí, že kvalitativní výzkum je: „Proces hledání porozumění založený na různých metodologických tradicích zkoumání daného sociálního nebo lidského problému. Výzkumník vytváří komplexní, holistický obraz, analyzuje různé typy textů, informuje o názorech účastníků výzkumu a provádí zkoumání v přirozených podmínkách“. Strauss a Corbinová (1999, 10) definují kvalitativní výzkum jako: „ jakýkoliv výzkum, jehož výsledků se nedosahuje pomocí statistických procedur nebo jiných způsobů kvantifikace“.

Bližší vymezení pojmu „kvalitativní“ definuje ve svém Psychologickém slovníku Hartl a Hartlová (2004, 284) následovně: „Kvalitativní (qualitative) mající povahu zařazení subjektu do určité kategorie...“

Kvalitativní přístup využívá pro popis, analýzu a interpretaci nekvantifikovaných či nekvantifikovatelných vlastností zkoumaných fenoménů kvalitativních metod (Miovský, 2006). Hendl (2008, 48) definoval vlastnosti základních metod kvalitativního přístupu následovně:

Tabulka 8. Vlastnosti základních metod kvalitativního přístupu.

Metoda	Vlastnost	Výhoda
pozorování	delší období kontaktu	pochopení subkultury
texty a dokumenty	rozbor významu, organizace a porozumění	teoretické porozumění
interview	relativně nestrukturované	porozumění zkušenosti
audio a videozáznamy	přesné transkripce přirozených interakcí	porozumění průběhu interakcí

Jakýkoliv výzkumný projekt, při kterém jsou aplikovány kvalitativní metody, by měl alespoň v minimální míře, odpovídat určitém rámci kvalitativního přístupu, který lze chápat jako: „...souhrn obecných vlastností tohoto přístupu a podmínek jeho aplikace v psychologickém výzkumu“ (Miovský, 2006, 69). Základní rámec pro užití kvalitativních metod však nelze chápat jako dogmu. Smyslem je specifikovat zásadní charakteristiky výzkumu, které jsou s užitím kvalitativních metod spojeny (Miovský, 2006, 77).

Základní charakteristiky kvalitativního výzkumu a jeho výsledků jsou dány tím, že:

- Provádí se pomocí delšího a intenzivního kontaktu s terénem nebo situací jedince či skupiny jedinců. Situace jsou banální nebo normální, reflektující každodennost jedinců, skupin, společností nebo organizací,
- Používá se málo standardizované metody získávání dat. Hlavním instrumentem je výzkumník sám. Typy dat v kvalitativním výzkumu zahrnují předpisy terénních poznámek z pozorování, rozhovorů, fotografie, audio a videozáznamy, deníky, osobní komentáře, poznámky, úřední dokumenty, úryvky knih a všechno to, co přibližuje všední život zkoumaných lidí.
- Výzkumníci se snaží o izolování určitých témat, projevů a datových konfigurací. Převážně je ponechávají co nejdéle v kontextu ostatních dat.
- Úkolem je zjistit, jak se lidé v určitém prostředí a situaci dobírají pochopení toho co se děje, proč jednají určitým způsobem a jak organizují své všednodenní aktivity a interakce.
- Data se induktivně aktualizují a interpretují. Tento výzkum vytváří obraz, který získává kontury v průběhu sběru a poznávací části. Výzkumník vytváří podrobný popis svého pozorování, což zaznamenává (Hendl, 2008, 49-50).

Klady kvalitativního výzkumu:

- Získání podrobného popisu a vhledu při zkoumání jedince, skupiny, události, skutečnosti.
- Skutečnost zkoumá v přirozeném prostředí.
- Studuje procesy.
- Navrhuje teorie.
- Reaguje na místní situaci a podmínky.
- Hledá místní příčinné souvislosti.
- Pomáhá při počáteční exploraci skutečnosti.

Zápory kvalitativního výzkumu:

- Získaná znalost nemusí být zobecnitelná na populaci a do jiného prostředí.
- Těžké provádět kvantitativní skutečnosti.
- Obtížně se testují hypotézy a teorie.
- Náročnou etapou je analýza a sběr dat.
- Výzkumník a jeho osobní preference mohou ovlivnit výsledky (Hendl, 2008, 50).

Hodnocení výsledků kvalitativního výzkumu vychází z provedení reformulace klasických kritérií kvantitativního přístupu a z konstrukce kritérií, která zohlední zvláštnosti kvalitativního výzkumu. Lincoln a Guba (in Hendl, 1997, 26) uvádí, že koncepty spojené s kvalitativním výzkumem tvoří:

Důvěryhodnost - důkaz, že předmět zkoumání byl přesně identifikován a popsán, je podobný s interní validitou.

Přenositelnost - odpovídá externí validitě a zobecnitelnosti v kvantitativním výzkumu. Kvalitativní výzkum nepracuje se statistickým typem výběrů, nelze použít statistická data pro zobecnitelnost.

Spolehlivost - opakovatelnost je důležitá, aby výzkum byl validní, ale není postačující. Důležitá je spolehlivost, aby kvalitativní výzkum byl důvěryhodný. Prostředkem je triangulace. Spolehlivost se zajišťuje revizí, kdy pozvaný revizor kontroluje proces získávání poznatků a potvrditelnosti získaných poznatků.

Potvrditelnost - jedná se o analogii objektivitu, nejedná se o objektivitu badatele. Nutná kontrola zprávy, zda obsahuje dostatečné informace, které vedou k posouzení jak adekvátnosti vlastního procesu zkoumání, tak i získaných poznatků.

4.2 Syntéza a analýzy primárních a sekundárních zdrojů

Pro získání uceleného pohledu a zmapování známých údajů, vztahující se k problematice výzkumné práce, v konfrontaci s novými zjištěnými poznatky, byla provedena syntéza a analýza primárních a sekundárních zdrojů. V kapitole Přehled teoretických poznatků, jsou uvedena hlavní zjištění tohoto sběru dat.

4.2.1 Polostrukturované interview

Polostrukturované interview představuje nejrozšířenější metodu interview, neboť může předcházet komplikacím vzniklým při nestrukturovaném, tak i při plně strukturovaném interview. Hartl a Hartlová (2004, 238) definují interview jako: „rozhovor“. Z terminologického hlediska Miovský (2006, 156) označuje pojmem interview: „rozhovor, který je moderovaný a prováděný s určitým cílem a účelem výzkumné studie“. Miovský, označuje interview jako jednu z nejnáročnějších, ale také nejvýhodnějších metod sběru kvalitativních dat. Interview je doporučeno realizovat s jednou, maximálně třemi osobami. Vedení kvalitativního rozhovoru jak uvádí Hendl (2008, 166-167) vyžaduje určitou dovednost, citlivost, interpersonální porozumění

a disciplínu. Na počátku dotazování je nutné vždy odstranit či zmírnit případné psychické bariéry a zajistit souhlas se záznamem. Určitou míru pozornosti je nutné věnovat také samotnému závěru rozhovoru, kdy v této fázi můžeme získat řadu podstatných informací. Kvalitativní rozhovor není omezen na pouhý sběr dat, ale má také intervenční charakter.

Otázky v kvalitativním interview by měly být otevřené, neutrální, citlivé a jasné. Způsob její formulace lze označit za prvek, který určuje, jakým způsobem bude respondent odpovídat. Při polostrukturovaném interview si tazatel specifikuje okruh otázek, které budou účastníkům pokládány. Podle okruhů témat, je možné pořadí otázek zaměňovat. Při polostrukturovaném interview je doporučováno použití inquiry, čili upřesnění a vysvětlení odpovědí účastníka. Pomocí doplňujících otázek je ústřední téma rozpracováváno do hloubky. Miovský upozorňuje na skutečnost, že určitá míra standardizace vzeření a projevů, může u tazatele snižovat na autentičnosti projevu, což může mít za následek zhoršení kvality dat. Tato metoda sběru dat může být realizována jak ve standardizovaném prostředí, jako je kancelář, tak i v různorodém prostředí, které představují například restaurace či bary. Výhoda polostrukturovaného interview spočívá v možnosti kombinace prvků nestrukturovaného i strukturovaného interview, možnosti pokládání doplňujících otázek i v případě odpovědí, které účastník poskytuje na pevně strukturované podněty. Nevýhoda této metody může spočívat v neukázněnosti tazatele, která je zaměřena na neudržení závazné struktury. Důležité je tlumit příliš výrazné podněty tazatele (ošacení, účes) a tím eliminovat nežádoucí vlivy vnějších projevů a klást důraz na jeho přirozený, autentický projev (Miovský, 2006, 159-161).

V rámci monitoringu preventivních programů v silniční dopravě a hlavních příčin nehodovosti účastníků silničního provozu ve městě Jeseník jsem oslovila vedoucího Dopravního inspektorátu policie ČR, Územní odbor Jeseník, pana npor. Mgr. Josefa Rábka, se kterým jsem si za účelem rozhovoru dohodla osobní schůzku. Kvalitativní rozhovor se uskutečnil pro velkou pracovní vytíženost během pracovního týdne v neděli 9. 09. 2012 v době od 13:00 do 14:30 hodin v rodinném domě pana npor. Mgr. Josefa Rábka, do kterého jsem byla pozvána. Předem byla dohodnuta přibližná délka trvání interview a souhlas se záznamem. Pro tento způsob sběru dat jsem použila polostrukturované interview s otevřenými otázkami. Otázky jsem si předem připravila a zformulovala. Celý rozhovor byl doprovázen příznivou a uvolněnou atmosférou. Poskytnuté informace jsem zachytila do média, poté zpracovala do elektronické, textové podoby a uvedla v příloze na CD: „Monitoring preventivních programů ve městě Jeseník a jeho okolí – rozhovor s vedoucím dopravního inspektorátu policie ČR, Územní odbor Jeseník“. Statistické údaje znázorňující hlavní příčiny nehodovosti účastníků silničního provozu jsou

uvedeny v podkapitole „Statistiky dopravní nehodovosti za rok 2011 a 2012“. Tento rozhovor také posloužil pro formulaci otázek v rámci focus group.

4.2.2 Focus group

Anglický termín „focus group“ je do českého jazyka překládán jako ohnisková skupina, neboť termín „fokální“ nelze označit za jazykově správnou variantu. Naproti tomu jazykově správný výraz „fokální“, nebyl považován za vhodný (Miovský, 2006, 175). Hendl (Šebek & Hoffmannová, 2010, 31) namísto označení „focus group“ či „ohnisková“ skupina využívá termínu skupinový rozhovor, skupinové interview či skupinová diskuse. Tyto varianty překladu jsou však v oblasti sociologie považovány za nepřesné.

Ohniskové skupiny představují formu kvalitativního výzkumu, která je založena na skupinové interakci při skupinových rozhovorech. Ohniskové skupiny mohou být využity jako samostatná metoda, která je využívána pro studie, ve kterých ohniskové skupiny tvoří hlavní zdroj údajů, dále pak jako doplňkový zdroj údajů, který je založen na využití jiné primární metody výzkumu, anebo se mohou použít v multimetodických studiích, ve kterých se vyskytuje kombinace dvou či více způsobů, shromažďující data (Morgan, 2001).

Se skupinovým interview se setkáváme již během druhé světové války v aplikovaných programech sociálního výzkumu. Tato metoda byla rovněž využita při zkoumání přesvědčivosti propagandistických snah, nebo také při průzkumu Mertona a Kendalla (in Morgan, 2001) zaměřujícím se na efektivitu tréninkových materiálů určených pro parašutisty. Thompson a Demerath (in Morgan, 2001) využil skupinové interview v rámci studie, zaměřující se na faktory, které negativně ovlivňují produktivitu pracovních skupin. Tuto metodu rovněž využil Paul Lazarsfeld (in Morgan, 2001) pro účely výzkumu trhu. Na počátku 80. let byly ohniskové skupiny použity rovněž v oblasti medicíny (Morgan, 2001, 15-17).

Ohniskové skupiny představují jednu s velmi progresivních kvalitativních metod zaměřených na získání dat (Miovský, 2006). Morgan (in Miovský, 2006, 175) vnímá ohniskovou skupinu jako výzkumnou metodu, založenou na sběru dat prostřednictvím skupinové interakce vzniklé v průběhu debaty na téma zvolené badatelem.

Hendl (1997, 98) definuje skupinové interview jako „organizovanější typ skupinové diskuse a zároveň standardní kvalitativní rozhovor s větším počtem informátorů“.

Ohniskové skupiny můžeme dle stylu moderování rozdělit na nestrukturované ohniskové skupiny, kdy není předem stanovena závazná struktura, kterou by byl průběh skupin řízen,

polostrukturované ohniskové skupiny s pevnější strukturou a přípravou strategie moderování a strukturované ohniskové skupiny, pro které jsou typické předem pevně stanoveny tematické okruhy a jejich pořadí. Podrobnou interpretaci uvedených typů ohniskových skupin se zabývá Miovský (2006).

Výhody ohniskových skupin spočívají ve schopnosti získání poměrně velkého množství údajů, zaměřených na předmět zájmu, za poměrně krátkou časovou jednotku, dále pak v efektivitě ve srovnání s individuálními rozhovory, i co se týká nashromážděného ekvivalentního množství údajů. Dvě osmičlenné ohniskové skupiny, dle závěru Ferna (in Morgan, 27), jsou schopny vyprodukovat stejné množství postřehů, jako deset individuálních interview, prostřednictvím koncentrované pozornosti soustředěné na daný předmět zájmu. Nutné je však také zmínit, že skupiny jsou vytvořeny a řízeny badatelem, což je spojeno s menší mírou přirozenosti. Rovněž se objevují pochybnosti ohledně přesnosti výpovědi účastníků, neboť v zájmu zachování ohniska rozhovoru může moderátor ovlivňovat skupinovou interakci. Velkou předností ohniskových skupin je rovněž, jak uvádí Morgan a Krueger (in Morgan, 2001), možnost srovnání názorů a zkušeností účastníků, což umožňuje vhled do složitostí chování a motivací. Nicméně tento jev má i své nedostatky, v podobě možnosti skupiny ovlivňovat povahu produkovaných údajů. Sussman, Burton, Dent, Stacy a Flay (in Morgan) upozorňují na úskalí spojená s ohniskovým interview v podobě možného výskytu konformnosti, vedoucí k zatajování informací, které by mohly být v soukromí rozkryty, tak i na tendenci k popularizaci výroků. Při jakémkoliv výzkumném projektu je tedy nutné brát v potaz jistý vliv skupiny na to, co respondenti říkají i způsob jejich projevu (Morgan, 2001, 26-31).

Pro účely této práce, bylo ohniskové interview realizováno ve třech výzkumných souborech. První skupinou respondentů byli žáci 9. třídy Základní školy Nábřežní, druhou kategorií tvořili členové Sboru dobrovolných hasičů Jeseník a posledním výzkumným souborem byli klienti z Domova pro seniory Javorník a senioři z blízkého okolí. Blíže je výzkumný soubor rozebrán v samostatné kapitole 5 Zkoumaný soubor.

Miovský (2006, 183-185) rozlišuje čtyři fáze průběhu ohniskových skupin:

1. Zahájení ohniskové skupiny

V úvodu této části je nutné provést rozsazení účastníků, které může být volné, dle jejich výběru, místa určená pro moderátora jsou však předem označena, anebo jsou tyto pozice účastníkům přiděleny dle potřeb a kritérií moderátora. Následuje obecnější část, ve které je moderátor, případně také pozorovatel respondentům představen, spolu se studií, cíli a pravidly

ohniskového interview. Mezi základní pravidla, jak uvádí například Morgan, Greenbaum (in Miovský, 2006) patří zásada, že vždy hovoří pouze jedna osoba, v průběhu ohniskového interview neprobíhají mezi účastníky žádné vedlejší rozhovory, diskuse se účastní všichni přítomní účastníci. Nikdo nezaujímá dominantní roli, každý má právo říci svůj názor, každý má právo se k názorům jiného vyjádřit, nicméně nemá právo jej odsuzovat či jinak dehonestovat. Každý má právo odmítnout odpovědět, každý má právo zastavit svoji odpověď, každý má právo ukončit svoji účast ve skupině. Informace, které se účastníci o sobě navzájem dozvědí, patří pouze jim a žádné jiné osobě. Účastníci se oslovují jménem, záznamy a další údaje získané z průběhu skupiny slouží výhradně výzkumným účelům a je zajištěna ochrana osobních údajů (Miovský, 2006).

Samotnou diskusi jsem zahájila úpravou prostředí pro účely výzkumu, vysvětlením průběhu a pravidel ohniskového interview. Zasedací pořádek byl uspořádán do kruhu. Jak informanti promlouvali, zapisovala jsem si do bloku čísla, které jsem každému respondentovi přidělila. Číslo odpovídalo zasedacímu místu, které bylo respondentům přiděleno pravidlem hodinových ručiček. Informanti byli požádáni o hlasitý projev za účelem zachycení kvalitní a srozumitelné zvukové stopy. K nahrávání rozhovoru byly použity dva audiopřehrávače MP3.

2. Úvodní diskuse a motivační práce

Pro tuto fázi je charakteristické, jak trefně uvádí Miovský (2006, 184) „rozhybání“ diskuse. Smyslem je nasměrování skupinové diskuse směrem k předmětu zájmu. Kladení otázek, komentářů a vtipných poznámek napomáhá uvolnit atmosféru a prolomit bariéru mezi skupinou a moderátorem. Podstatou této fáze je cílené zužování tématu, až směrem k jádrovým tématům. V této fázi je podstatná také vhodná motivace a kontrola, zda všichni účastníci dostali prostor pro vyjádření.

3. Jádro diskuse ohniskové skupiny

V této části jsou probírána klíčová témata. Komunikace je živá, autentická a probíhá v určitých vlnách. Významná je zde schopnost moderátora pracovat s atmosférou, umět načasovat otázky či využít hluchých míst k posunu skupiny. Rizikem této fáze je vytvoření samostatné skupiny uvnitř ohniskové skupiny. Moderátor dohlíží na dodržování předem stanovených pravidel. Rovněž udržuje diskusi do vypršení stanoveného časového limitu, nebo do doby, po kterou účastníci poskytují relevantní materiál. V této fázi je rovněž zásadní práce s časem (Miovský, 2006).

Jednotlivé otázky použité v metodě focus group, byly rozděleny do pěti bloků. Otázky byly uspořádány od jednodušších, vstupních až po ty hlavní, složitější. Jejich formulace byla výstižná s jednoznačným významem. První část otázek byla zaměřena na celkové zhodnocení dříve absolvovaných seminářů, druhá část byla věnována problematice cyklistiky, třetí část byla zaměřena na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, včetně prezentace vlastních poznatků ze silničního provozu, čtvrtý blok byl vyhrazen problematice první pomoci s interpretací osobních zkušeností a poslední část byla zaměřena na posouzení úrovně sítí cyklistických stezek ve městě Jeseník a jeho okolí.

Výhodou tohoto způsobu sběru dat byl přímý kontakt s respondenty se zachycením neverbální komunikace, jasnost kladených otázek s možností jejich objasnění v případě nepochopení, zachování anonymity respondentů a poměrně malá časová náročnost. Ve většině případů byly účastníkům ohniskového interview kladeny otevřené otázky, s možností volné formy odpovědi. Ve dvou případech bylo využito sdružení více otázek na obdobné téma do jednoho bloku, který se týkal vlastních poznatků z oblasti cyklistiky, silničního provozu, a dále pak první pomoci. Délka vlastního výzkumu a počet kladených otázek byl u jednotlivých skupin respondentů odlišný, vycházel z věkové kategorie výzkumného souboru.

4. Ukončení ohniskové skupiny

V této závěrečné části se již nová diskuse nezahajuje a hlavní téma není rozváděno. Jednotlivé diskusní proudy se nechávají doběhnout. Účastníci dostávají prostor pro možné vyjádření či doplnění toho, co v průběhu diskuse nestihly. Na závěr je možné také poskytnout účastníkům prostor pro zpětnou vazbu (Miovský, 2006).

Velikost ohniskové skupiny není přesně definována. Zvolený počet účastníků by měl odpovídat zkušenostem moderátora, charakteru tématu a technicko - organizačním možnostem. Minimální počet účastníků, tvořící ohniskovou skupinu, je čtyři (Miovský, 2006). Malá skupina dle Morgana (2001, 58) však v sobě nese riziko menší produktivity, vycházející z vyšší citlivosti na dynamiku mezi účastníky. Za optimální počet je považováno 6 až 10 účastníků. Tato velikost skupiny poskytuje účastníkům dostatečný prostor pro vyjádření a rovněž je zde možné aplikovat více moderátorských stylů. Při velikosti skupiny 10 až 12 osob je již nutné počítat s omezeními, které vyplývají z velikosti skupiny.

Celkový počet focus group, dle Miovského (2006), vychází ze záměru, v jakém je metoda ohniskových skupin v projektu naplánována. Hlavní determinantou počtu skupin je variabilita účastníků jak v rámci jedné skupiny, tak i napříč skupinami. Dalším faktorem je stupeň

strukturovanosti rozhovorů. Projekty, v rámci kterých se používají méně standardizované rozhovory, s nižší mírou zapojení moderátora, vyžadují větší počet skupin (Morgan, 2001).

4.3 Analýza dat

4.3.1 Příprava materiálu

Získaná data bylo nutné za účelem analýzy dat přenést do počítače a audio nahrávku převést do textu. Pro přípravu materiálu pro další fázi analýzy byla použita technika doslovné transkripce textového materiálu pomocí programu Windows Media Player. Záznam rozhovoru byl do psané podoby přepsán v programu Microsoft Office Word 2007. Text nebyl přenášěn do spisovného jazyka a nebyl očištěn od chyb utvořených ve větní skladbě a dialektu. Text jsem upravila stylisticky. Pro úpravu textu jsem použila písmo Times New Roman, velikost 12, řádkování 1,5. Pro pozdější přehlednost jsem jednotlivé výpovědi číslovala. Informanti byli v přepisu označeni tučně písmenem „R“ a číslem od 1 do 23. Číslo od 1 do 6 odpovídali skupině respondentů - mládež. Označení 7 - 18 bylo přiděleno skupině respondentů - dospělí a čísla 19 - 23 byli označeni respondenti ze skupiny seniorů. Počet čísel přidělených do jednotlivých výzkumných souborů korespondoval s počtem účastníků. Výpovědi mužského výzkumného souboru jsem navíc odlišila od výpovědí ženského výzkumného souboru kurzívou. Jako tazatelka jsem byla v textu označena písmenem T a text byl zvýrazněn podtržením. Při prepisování bylo nutné zvukový záznam opakovaně přehrávat. Při tomto procesu byly chyby učiněné při přepisu opraveny a chybějící text byl doplněn tak, aby zcela odpovídal výpovědím respondentů.

4.3.2 Metoda zakotvené teorie

Metodu zakotvené teorie vyvinul sociolog Barney Glaser, zabývající se zlepšováním kvantitativních metod a sociolog Anselm Strauss, zabývající se kvalitativním výzkumem. V rámci kinantropologického výzkumu bylo prostřednictvím zakotvené teorie realizováno na FTK UP v Olomouci několik prací, například Hoffmannová, 2011, Šebek, 2011, Zappe, 2011 a další. Metoda zakotvené teorie je: „...kvalitativní výzkumná metoda, které používá systematický soubor postupů ke tvorbě induktivně odvozené zakotvené teorie o nějakém jevu (Strauss & Corbinová, 1999, 15). Je vytvořena a prozatím ověřena pomocí systematického shromažďování dat o zkoumaném jevu a analýzy těchto dat. Miovský (2006, 226) uvádí,

že: „Začínáme zkoumanou oblastí, fenoménem a necháváme, aby se v průběhu výzkumu mohlo 'vynořit' to, co je v této oblasti významné, aniž to dopředu předjímáme či jakkoli označujeme“.

Se zakotvenou teorií úzce souvisí termín teoretická citlivost, která je založena na schopnosti badatele rozlišovat jemné detaily skryté ve významu údajů. Podstatou teoretické citlivosti je: „...schopnost vzhledu výzkumníka do souvislostí výskytu, vývoje a charakteru zkoumaného fenoménu. Je to schopnost dát údajům význam, oddělit související od nesouvisejícího, podstatné od nepodstatného a porozumět tomu“ (Miovský, 2006, 227). Teoretickou citlivost je možné rozvíjet prostřednictvím tří postupů:

- Pravidelné kladení otázek typu: O co tu jde? Odpovídá to, co si myslím, že vidím, údajům?
- Udržování skeptického postoje: všechna teoretická vysvětlení, kategorie, odpovědi hledané v údajích je nutné považovat za provizorní a je nezbytné je porovnávat s údaji.
- Postupování v souladu s výzkumnými postupy.

Metoda zakotvená teorie je založena na třech typech kódování: otevřené kódování, axiální kódování a selektivní kódování. Kódování představuje postupy, pomocí kterých jsou údaje rozebrány, konceptualizovány a znovu složeny novým způsobem. Smyslem kódování je vytvořit z údajů popisnou teoretickou strukturu z volně propojených pojmů. Základem procesu kódování jsou dva analytické postupy, mezi které patří pozorování a kladení otázek. Podstata těchto analytických postupů se s typem kódování mění. Hranice mezi jednotlivými typy kódování jsou pouze didaktického významu. V praxi dochází běžně k přechodu z jednoho typu kódování do druhého a zpět (Strauss & Corbinová, 1999, 27-49).

Postupy kódování:

1. Otevřené kódování představuje proces rozebírání, prozkoumávání, porovnávání, konceptualizace a kategorizace údajů. Při prvním průchodu daty jsou lokalizována témata, události, myšlenky. Každému nalezenému jevu je prostřednictvím otázky „Co to je?“ a „Co to reprezentuje?“ přiřazeno označení. Podobným jevům jsou přiřazována stejná označení. Poté co byly v údajích identifikovány určité jevy, přecházíme ke kategorizaci - seskupování dílčích pojmů (Strauss & Corbinová, 1999). Kategorie představuje třídu pojmů, která vzniká při vzájemném porovnávání a třídění pojmů. Podobné pojmy jsou seskupovány do vyššího řádu a představují abstraktnější pojmy. Pojmenování kategorií je záležitostí badatele. Výhodné je, jak uvádí Miovský (2006, 229) pojmenování „na míru šité“ kategorii. Kategorie k sobě vážou subkategorie (podskupiny pojmů). Kategorie jsou prostřednictvím vlastností (charakteristiky kategorií) a dimenzí (dimenze představuje vlastnost umístěnou na nějaké škále) dále rozvíjeny.

2. Axiální kódování zahrnuje soubor postupů, pomocí nichž jsou údaje vytvořené při otevřeném kódování znovu uspořádány, prostřednictvím vytváření spojení mezi kategoriemi. Axiální kódování vůči otevřenému kódování představuje odlišný analytický postup, a přesto se tyto dva odlišné typy kódování v praxi prolínají. Při axiálním kódování jsou subkategorie vztahovány ke svým kategoriím prostřednictvím paradigmatického modelu. Tento model zahrnuje jev (ústřední myšlenka, dění, se kterým mají interakce a jednání nějaký vztah), příčinné podmínky (události, situace, které vedou k výskytu jevu), kontext (vlastnosti náležející jevu), intervenující podmínky (ovlivňují strategie jednání nebo interakce), strategie jednání nebo interakce (jednání, zaměřené na zvládnání, ovládnání vykonávání nebo reagování na výskyt jevu za určitého souboru podmínek) a následky (výpovědi na jednání a interakce). Strauss & Corbinová (1999) uvádí čtyři analytické kroky, v rámci kterých dochází ke spojování a rozvíjení kategorií podle paradigmatu. Jedná se o:

- uvádění subkategorií do hypotetického vztahu k jiné kategorii, prostřednictvím výroků, které uvádějí podstatu vztahu mezi nimi a jevem,
- ověřování těchto hypotéz podle skutečných údajů,
- hledání vlastností kategorií a subkategorií a umístění údajů, které je vymezují na dimenzionálních škálách,
- zkoumání variability jevu prostřednictvím porovnávání každé kategorie a subkategorie s orientací na vyhledávání pravidelností, které byly objeveny porovnáváním dimenzionálních umístění různých údajů.

Smyslem analytického procesu je získání teorie, která je pojmově hutná, konkrétní a zároveň teoreticky variabilní, aby ji bylo možné aplikovat na různé případy daného jevu. Konečná teorie je omezena pouze na kategorie, dimenze a výroky o vztazích, které se v údajích skutečně vyskytují - nikoliv na to, co se domníváme, že existuje, ale ještě jsme na to nenarazili (Strauss & Corbinová, 1999).

3. Strauss & Corbinová (1999, 86) definují selektivní kódování jako: „proces, kdy se vybere jedna centrální kategorie, která je pak systematicky uváděna do vztahu k ostatním kategoriím. Tyto vztahy se dále ověřují a kategorie, u nichž je to třeba, se dále zdokonalují a rozvíjejí“.

Centrální kategorie představuje jev, kolem kterého jsou soustředěny všechny ostatní kategorie. Tento proces integrace odpovídá principům axiálního kódování. Hlavním rozdílem je zde vyšší míra abstrakce. Selektivní kódování je založeno na pěti krocích, které zahrnují

podrobné vyložení kostry příběhu, uvedení pomocných kategorií do vztahu k centrální kategorii podle paradigmatického modelu, popis a výklad vzájemných vztahů mezi kategoriemi na dimenzionální škále, ověření vztahů dle údajů a doplnění kategorií, které je nutné upřesnit anebo rozvinout. Ověřením teorie prostřednictvím údajů je dokončen proces jejího zakotvení. Pomocí schémat či narativně je vytvořen návrh teorie. Poté jsou vysloveny výroky o vztazích mezi kategoriemi v různých kontextech. Následuje ověření těchto výroků v údajích (Strauss & Corbinová, 1999).

4.4 Výzkumný proces

Pro lepší orientaci v textu ve fázi kódování jsem přepsaný dokument odsadila od pravého okraje, čímž jsem si vytvořila dostatečný prostor pro poznámky a slovní interpretaci kódu. Elektronický materiál jsem vytiskla. Před vlastní analýzou jsem textový dokument několikrát přečetla, abych se podrobněji seznámila s jeho obsahem a uměla se v textu dobře orientovat. Ústřední otázka, kterou jsem si po přečtení textu pokládala, zněla „O co tady jde?“ Co mi tím chtějí respondenti říct?“ V tuto chvíli jsem své odpovědi směřovala na celý text.

Vlastní kódování jsem prováděla metodou tužka - papír. K tomu jsem měla připravené barevné fixy. Při kódování jsme se snažila zachytit všechny významové jednotky, nesoucí sdělení. Aplikovala jsem kódování po větách i odstavcích. Každý nalezený jev jsem opatřila označením v podobě čísla výpovědi a slovním pojmenováním jevu. Takto pojmenovaný jev jsem barevně označila. Vyskytujícím se podobným jevům jsem přidělovala stejná pojmenování a barevné označení. Než jsem danému jevu přidělila kód, odpovídala jsem si na otázky typu: O čem jev vypovídá? Co jev reprezentuje?

V průběhu kódování jsem narazila na nedostatečné množství barev. Přešla jsem na oddělování citací čarou pomocí tužky, v případě vzniku úplně nových kódů, pro které jsem již neměla barevné označení. Výhodou bylo, že při změně pojmenování jevu odpadlo u těchto nově vzniklých kódů překreslování barevně označené citace na barvu odpovídající novému pojmenování jevu. Příklad označení kódu: 21/informovanost obyvatel = číslo výpovědi /pojmenovaný jev. Všechny vzniklé kódy jsem přepisovala na zvláštní papír, ke kterým jsem po zakódování celého dokumentu vepsala číslo, které znázorňovalo počet výskytu stejných výroků v dokumentu.

Pro kontrolu jsem jednotlivé kódy a k nim vztahující se úryvky přepsala tužkou. Tato část byla časově velmi náročná. Výhodou bylo shromáždění citací nesoucí stejné pojmenování na

jednom místě a jejich přehlednost. Pokud jsem se rozhodla některou citaci přejmenovat stávajícím, nebo novým kódem, tuto citaci jsem vygumovala a uvedla pod příslušný, zvolený kód. Tuto změnu jsem však musela zaznamenat také v seznamu kódu a v primárním dokumentu.

Jednotlivé kódy jsem vzájemným srovnáváním seskupovala do abstraktnějších kategorií a vyhledávala jejich vlastnosti (charakteristiky) a dimenze (konkrétní vlastnosti jevu za daných podmínek). K rozvoji kategorií, vlastností a rozměrů jsem využívala dle doporučení Strausse & Corbinové, (in Hendl, 1997, 166) kladení otázek typu: Kdo? Co? Kdy? Kde? Jak? Proč? Kolik?

V průběhu kódování jsem si veškeré myšlenky a asociace zapisovala do poznámek, které doplňovaly nalezené kódy. Výskyt poznámek k danému úryvku byl označen v primárním dokumentu hvězdičkou, která byla umístěna při levém okraji textu. Hvězdička byla doplněna číslem výpovědi a pojmenovaným jevem. Stejným způsob značení byl pro snadnou orientaci a dohledatelnost v primárním dokumentu uveden také v poznámkách.

Následovalo bližší určení kategorií (jevů), které vznikly v otevřeném kódování pomocí paradigmatického modelu, zahrnující příčinné podmínky, kontext, intervenující podmínky, strategie jednání a interakce a následky. Pomocí tohoto modelu a kladení otázek, jsem uváděla subkategorie do vztahu ke kategoriím. Než jsem však toto učinila, ověřovala jsem pravdivost svých výroků o vztazích v primárním dokumentu. Tyto výroky o vztazích jsem si zapisovala na papír. Pokračovala jsem ve vyhledávání vlastností a dimenzionálních škál. Zaměřila jsem se také na opakovaně se vyskytující pravidelnosti mezi vlastnostmi kategorií a jejich dimenzí, které ovlivňovali jednání.

Poté jsem si na papír napsala obecný popis příběhu, který vyšel z uvedených postupů. Následně jsem se zaměřila na ústřední jev vycházející z napsaného textu. Opět jsem využila metodu kladení otázek typu: Jak bych vyjádřila hlavní myšlenku? Tento centrální jev jsem pojmenovala a rozšířila opět o vlastnosti a dimenze a opět pomocí paradigmatického modelu uvedla do vztahu k ostatním kategoriím. Výrok vzniklý tímto uspořádáním jsem ověřovala v primárním textu. Konečná grafická schémata byla vytvořena pomocí programu Microsoft Word a funkce textového pole. Poté, byla v programu malování převedena do obrázků.

Jsem si vědoma toho, že v pozdních výsledcích analýzy jsem se povědomě mohla bránit úpravě tam, kde by tato úprava neměla stěžejní význam, neboť by došlo ke změně struktury, což by ale ve finále nezpůsobilo zásadní změnu. Ale dovedu si to představit jako úskalí tohoto zpracování.

Další adaptace formy zpracování dat zakotvené teorie jsou formovány za počítačové a softwarové podpory. Příkladem uvádím programový systém ATLAS/ti, program sloužící na podporu tvorby teorií na základě kódování. Manuální podoba zpracování dat neumožňuje dynamické přepočítávání kódů podle její zakotvenosti, které provádí AUTO-COLOR MODE v ATLAS/ti, což vede k vytvoření hrubšího obrazu dynamické zakotvenosti.

5 ZKOUMANÝ SOUBOR

Pro výběr výzkumného souboru byla použita metoda záměrného výběru. Tato metoda, jak uvádí Miovský (2006), patří mezi nejrozšířenější metody výběru v kvalitativním výzkumu. Kritériem, pro účely této práce, byla vymezena přímá účast respondentů na odborném semináři: „Bezpečnost silničního provozu a poskytování první pomoci z úrazových příčin“.

5.1 Charakteristika respondentů výzkumné části - pubescenti

Tabulka 9. Charakteristika respondentů výzkumné části - pubescenti

Výzkumný soubor	Označení účastníků focus group	Pohlaví	Věk	Zaměstnání
FG (1)	R 1	žena	14	žák ŽŠ
	R 2	žena	14	žák ŽŠ
	R 3	žena	15	žák ŽŠ
	R 4	žena	14	žák ŽŠ
	R 5	žena	14	žák ŽŠ
	R 6	muž	15	žák ŽŠ
Průměrný věk respondentů	14 let			

Za účelem získání zpětné vazby prostřednictvím ohniskového interview, byli osloveni žáci 9. tříd Základní školy Nábřežní, za podpory ředitele Mgr. Romana Mroska, kteří se v lednu 2011 účastnili odborného semináře, na téma „Bezpečnost silničního provozu a poskytování první pomoci z úrazových příčin“. Dále byl předán zákonným zástupcům žáků (rodičům) INFORMOVANÝ SOUHLAS, (viz. příloha na CD), za účelem získání jejich souhlasu s realizací ohniskového interview, fotografováním a zachycením zvukové stopy na MP3 přehrávač. Účast na výzkumu byla dobrovolná, celkem se ohniskového interview zúčastnilo 6 žáků, z toho 1 chlapec a 5 dívek ve věku 14 až 15let. Výzkum byl realizován v sobotu 8. 12. 2012. Na realizaci výzkumu bylo vyhrazeno celkem 120 minut, v časovém rozmezí 13:00 až 15:00. Úvodní setkání proběhlo před radnicí města Jeseník ve 13:00.

Pro účely realizace vlastního focus group jsem zarezervovala klidné místo v jesenické Pizerii Pinokio, kde nám bylo poskytnuto optimální zázemí.

V úvodní části byli žáci seznámeni s organizačním průběhem, poté následovala volná komunikace za účelem získání důvěry a navození pozitivní, uvolněné atmosféry. Následoval vlastní výzkum, jehož délka činila 32 minut, kde bylo respondentům položeno celkem 17 otázek, jež měli napomoci k získání uceleného pohledu nad problematikou cyklistiky a bezpečnosti

provozu na pozemních komunikacích z pohledu oslovených respondentů. Po ukončení výzkumné části proběhla volná konverzace. Odpovědi byly zaznamenány na audiozáznam ve formátu MP3. Z důvodu zachování anonymity respondentů, jsou odpovědi chlapecké části výzkumného souboru rozlišeny kurzivou. Přepis rozhovoru je součástí CD přílohy.

5.2 Charakteristika respondentů výzkumné části - dospělí

Tabulka 10. Charakteristika respondentů výzkumné části - dospělí

Výzkumný soubor	Označení účastníků focus group	Pohlaví	Věk	Zaměstnání
FG (2)	R 7	muž	32	svářeč
	R 8	žena	26	prodavačka textilu
	R 9	muž	42	řidič ČSAD
	R 10	muž	38	mechanizátor
	R 11	muž	40	konstruktér
	R 12	žena	46	učitelka MŠ
	R 13	muž	39	automechanik
	R 14	žena	30	sekretářka
	R 15	žena	29	účetní
	R 16	muž	35	stavební dělník
	R 17	muž	53	automechanik
Průměrný věk respondentů	37,3 let			

Za účelem získání uceleného pohledu nad problematikou specifických aspektů cyklistiky ve městě Jeseník, byli osloveni členové Sboru dobrovolných hasičů z města Jeseník, kteří se v březnu 2012 zúčastnili odborného semináře na téma bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a první pomoc z úrazových příčin, s žádostí o poskytnutí zpětné vazby z absolvovaného školení. Ohniskové interview bylo zcela dobrovolné. Zúčastnilo se ho 11 respondentů, ve věkovém rozmezí 26 až 53 let, z toho 4 ženy a 7 mužů. Vlastní focus group bylo realizováno dne 12. 10. 2012 v době od 15:30 do 17:00, ve společenské místnosti hasičů z Jeseníku. Po úvodní části, ve které byli respondenti seznámeni s průběhem ohniskového interview, následoval vlastní výzkum, jehož délka činila 74 minut. Celkem bylo respondentům položeno 22 otázek. Odpovědi byly zaznamenány na audiozáznam ve formátu MP3. Respondenti nesouhlasili s fotodokumentací průběhu výzkumu. Z důvodu zachování anonymity respondentů, jsou odpovědi mužské části výzkumného souboru rozlišeny kurzivou. Přepis rozhovoru je součástí CD přílohy.

5.3 Charakteristika respondentů výzkumné části - senioři

Tabulka 11. Charakteristika respondentů výzkumné části - senioři

Výzkumný soubor	Označení účastníků focus group	Pohlaví	Věk	Zaměstnání
FG (3)	R 18	žena	68	důchodce
	R 19	muž	62	důchodce
	R 20	žena	75	důchodce
	R 21	žena	59	důchodce
	R 22	žena	74	důchodce
	R 23	muž	70	důchodce
Průměrný věk respondentů	68 let			

Za účelem získání zpětné vazby jsem oslovila respondenty ve věkovém rozmezí 59 až 75 let, kteří se v květnu 2011 účastnili odborného semináře, organizovaného pod záštitou Domu pro seniory ve městě Javorník. Ohniskové interview bylo realizováno dne 17. 08. 2012 v časovém rozmezí od 14:00 do 15:30 hodin v Domu pro seniory Javorník. Za těmito účely nám ředitelka Bc. Ludmila Robotková zajistila společenskou místnost, která disponovala dostatečným a vyhovujícím prostorem pro realizaci daného výzkumu. Ohniskového interview bylo dobrovolné, účastnilo se ho celkem 6 respondentů, kteří byly složeni ze 2 mužů a 4 žen. Pro účely tohoto výzkumu bylo vymezeno 90 minut. Po úvodní části, která trvala v délce 10 minut, ve které byli respondenti přivítáni a seznámeni s organizačními pokyny, proběhlo vlastní focus group, v délce 52 minut. Atmosféra byla uvolněná a účastníci příjemně naladěni. Celkem bylo respondentům položeno 22 otázek, zaměřujících se na získání poznatků z oblasti cyklistiky, bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a první pomoci, vycházejících z absolvovaného odborného semináře. Odpovědi výzkumného souboru byly zaznamenány na audiozáznam MP3. Část výzkumného souboru neprojevila souhlas s fotografováním. Z důvodu zachování anonymity respondentů, jsou odpovědi mužské části výzkumného souboru rozlišeny kurzivou. Přepis rozhovoru je součástí CD přílohy.

6 VÝSLEDKY A DISKUZE

Výsledky této práce jsou interpretovány na základě analýzy metodou zakotvené teorie dle Strausse & Corbinové, v návaznosti na vymezené výzkumné otázky. Jednotlivé části paradigmatického modelu jsou vyobrazeny v grafických schématech, které byly vytvořeny v programu Microsoft Word pomocí funkce textového pole. Poté byly převedeny v programu malování do obrázku. Vztahy mezi kategoriemi jsou vyznačeny výrazy v anglickém originále: is associated with (je spojen s), is part of (je součástí), is cause of (je příčinou), contradicts (je v rozporu). Citace účastníků ohniskového interview jsou označeny kurzívou.

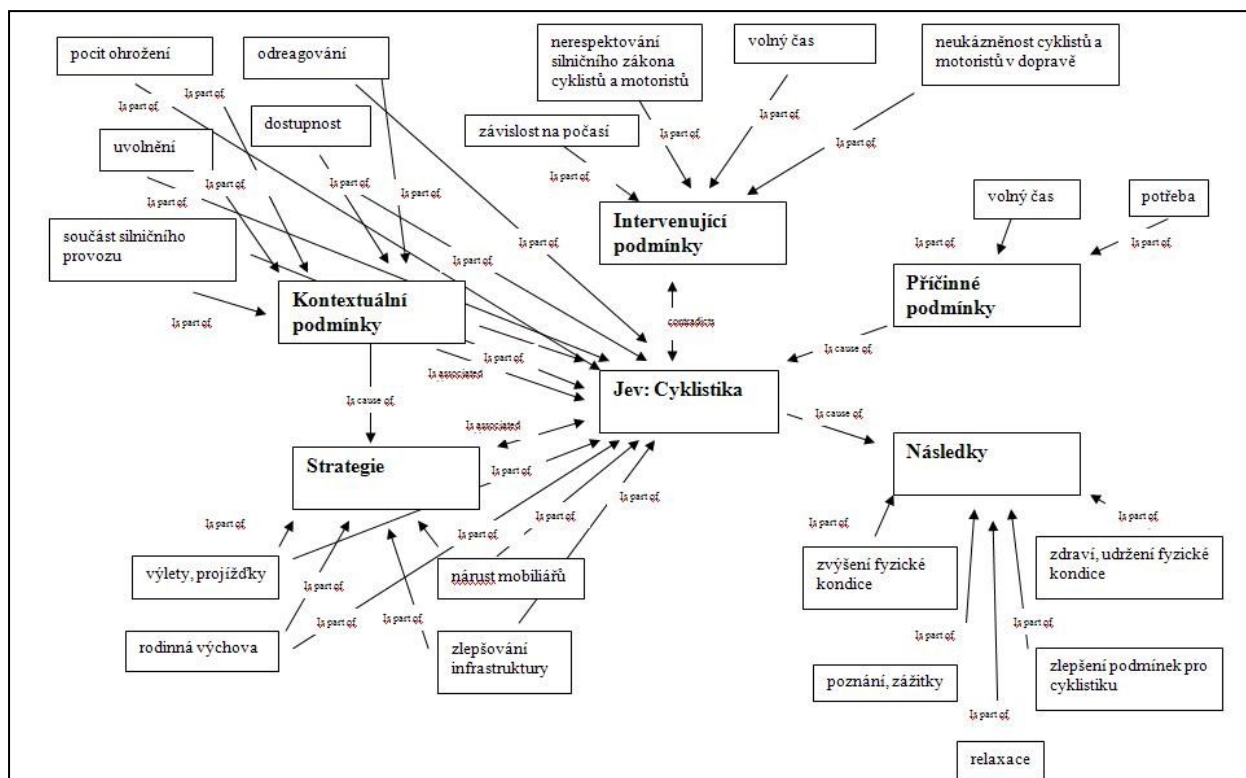
Jak vnímají cyklistiku v tomto regionu respondenti zkoumaných věkových kategorií?

Mezi příčinné podmínky vedoucí k výskytu ústředního jevu cyklistika, patří potřeba a volný čas. Intervenující podmínky narušující, nebo měnící vliv příčinných podmínek tvoří volný čas, závislost na počasí, nerespektování silničního zákona cyklisty a motoristy, neukázněnost cyklistů a motoristů v dopravě. Součást silničního provozu, dostupnost, uvolnění, odreagování, pocit ohrožení jsou vlastnosti náležející jevu, které ovlivňuje strategie. Aktivity a činnosti zaměřené na výskyt jevu, za určitého souboru podmínek, tvoří zlepšování infrastruktury, nárůst mobiliářů, rodinná výchova, výlety a projížďky. Následky zahrnují zlepšení podmínek pro cyklistiku, zdraví, udržení fyzické kondice, zvýšení fyzické kondice, relaxace, poznání a zážitky. Níže uvádím grafické znázornění paradigmatického modelu.

Tabulka 12. Paradigmatický model - vnímání cyklistiky napříč věkovou kategorií

Paradigmatický model	
Jev:	Cyklistika
Podmínky:	
Příčinné podmínky	Potřeba, volný čas
Intervenující podmínky	Volný čas, závislost na počasí, nerespektování silničního zákona cyklisty a motoristy, neukázněnost cyklistů a motoristů v dopravě
Kontextuální podmínky	Součást silničního provozu, dostupnost, uvolnění, odreagování, pocit ohrožení
Strategie	Zlepšování infrastruktury, nárůst mobiliářů, rodinná výchova, výlety, projížďky
Následky	Zlepšení podmínek pro cyklistiku, zdraví, udržení fyzické kondice, zvýšení fyzické kondice, relaxace, poznání, zážitky

Struktura tabulky paradigmatického modelu posloužila jako rámec pro interpretaci výsledků.



Obrázek 10. Vnímání cyklistiky účastníky

Cyklistika je z pohledu účastníků výzkumu vnímána zejména jako volnočasová aktivita, provozována buď jako sportovní aktivita, s cílem „dát si do těla“, kdy výsledkem je zvýšení tělesné kondice, nebo je cyklistika vnímána jako druh pohybové aktivity, provozované za účelem relaxace FG2 (R16): „*Cestovat na kole, spát někde venku, to je přesně relax, tak jak si ho představuju*“. Nebo FG3 (R19): „*Ano, je to pro mě relaxace, zdravý pohyb, klid*“ a odpočinku zejména od všedních starostí a povinností. S tím je spojeno poznávání neznámých míst, kulturních památek či přírodních krás FG1 (R2): „*A pozitivní asi hlavně ta příroda a relax*“, anebo FG1 (R1): „*... vidění té přírody jinak než tím autem, nebo tak*“, prostřednictvím výletů a projíždek FG2 (R12): „*Ale pokud se chci uvolnit, odpočinout si, tak jedu právě na tu projíždku*“, které jsou impulsem pro vznik nových zážitků, díky kterým je rekreační cyklistika provozována ve stále větší míře. Důležité je také zmínit, že výše uvedené oblasti se mohou vzájemně prolínat a kombinovat FG2 (R8): „*Ano, tak pro relax, pro zvyšování kondice, poznávání okolí, hmm zábavu a jako sportovní aktivitu*“.

Výsledky analýzy naznačují, že tyto činitele napomáhají k uvolnění a psychické pohodě respondentů. Rekreační cyklistika má vliv na udržování příznivého psychického a biologického zdraví. Se svými biopsycho-sociálními vlivy se řadí k současným prvkům aktivního životního stylu (Heller, Vodička, & Kinkorová, 2009).

Zejména věkově starší část výzkumného souboru vnímá v rekreační jízdě na kole prostředek pro udržení tělesného zdraví FG2 (R7): „...člověk dává něco dobrého tělu...“ a fyzické kondice FG3 (R18): „V rámci procvičení objížďím 2x týdně vesnici, ale nepravidelně“. Podnětem vedoucím k provozování cyklistiky je tedy dostatek volného času FG2 (R10): „...ve volných chvílích jezdím na kole“ a potřeba sportu, relaxace a pohybu FG2 (R11):

„Pro mě kolo a volný čas k sobě pasují a podstatě velkou část volného času přes to léto využívám tím, že sám, nebo s rodinou vyrážíme na výlety, anebo plánujeme trasy, pomocí kterých trávíme ten společný čas. Děti mají zábavu, nevěnují se hloupostem. Pro zážitky, udržení kondice, vidíme víc věcí, než kdybychom jeli autem“.

Cyklistika jako druh pohybové aktivity, je využívána ve stále větší míře obyvateli různého věkového období. Jízda na kole poskytuje pocit euforie, uspokojení a stává se tak součástí životního stylu. Je přízpůsobivá dle osobních potřeb, což ji činí přitažlivou.

Jízdu na kole rovněž využívají obyvatelé, kteří jak uvádí (Soulek & Martinek, 2000) chtějí pomocí jízdního kola řešit zdravotní a fyzické problémy, což rovněž koresponduje s výsledky výzkumu. Cyklistika prospívá nejen našemu zdraví a životnímu prostředí, ale rovněž představuje druh zábavy a rekreace.

Rekreace je pojem, označujícím činnosti, které jsou zaměřeny na obnovování vyčerpávaných sil a kompenzaci deformativních vlivů vyplývajících z běžných socioprofesionálních rolí člověka, z jednostrannosti práce, nesprávných životních návyků apod., na tvorbu zdraví, rozvoj a zdokonalování ve smyslu fyzickém, psychickém i sociálním a s tím spojenou kultivaci (Hodaň & Dohnal, 2005, 13).

Pohybová rekreace vychází z individuálních zájmů a vnitřních potřeb člověka. Je zaměřena na fyzickou, pohybovou činnost jedince, jejímž důsledkem jsou prožitky a požadované změny v oblasti psychické a sociální. O přínosu cyklistiky jako druhu pohybové aktivity, jsem se již zmínila v kapitole pohybová aktivita jako součást životního stylu.

Respondenti také vnímají cyklistiku jako součást silničního provozu a zároveň si uvědomují, že samotná cyklistika v kombinaci s automobilovou dopravou na jedné pozemní komunikaci představuje značné vzájemné riziko. Nutné je zmínit, že většina cyklistů zaujímá

také roli řidiče motorového vozidla v dopravě, tudíž vnímají cyklistiku z obou úhlů pohledu. Uvědomují si neukázněnost a nerespektování silničního zákona na hlavní pozemní komunikaci jak ze stran jezdců na kole v silničním provozu FG3 (R18): „*Jeli jsme, před křižovatkou jsme stáli a najednou cyklistka frk a už nám byla před autem, ani se nedala vědět, že odbočuje, nebo nic. No kdyby, kdybychom už byli rozjetí, tak ju srazíme, že, to je jasný*“, což přispívá k obecnému negativnímu názoru na cyklisty v dopravě, tak i ze stran motoristů FG2 (R10): „*...jsem byl svědkem, kdy řidič vytlačil cyklistu v zatáčce, až spadl teda do příkopy*“, což odrazuje od provozování tohoto druhu pohybové aktivity zejména v místech, kdy nelze využít vedlejší pozemní komunikaci bez automobilové dopravy.

Rozvoj cyklistické dopravy je ovlivněn dodržováním pravidel silničního provozu. Statistiky PČR poukazují na skutečnost, že dopravní nehody v Jeseníku byly způsobeny v roce 2011 zejména nesprávným způsobem jízdy, nedodržením rychlosti, nedáním předností v jízdě, nedovoleným předjížděním. Jestliže statistika PČR hovoří o nízkém vzájemném respektu mezi účastníky provozu, koresponduje to s naším zjištěním ohledně ústupu zájmu o cyklistiku, zejména v místech s kombinovanou dopravou. Jak uvádí Procházka (1993), cyklisté jsou plnoprávní, nejvíce však handicapovanými účastníky silničního provozu a zasluhují si toleranci a ohled jiných účastníků dopravy.

Řidiči motorových vozidel způsobili z celkového počtu 318 dopravních nehod 274, řidiči nemotorových vozidel 19, chodci 3, závada na komunikaci 1, lesní zvěř 19 a zavinění pod vlivem alkoholu 25 (http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajkapitola/711011-12-r_2012-24).

Nehodovost cyklistů je ovlivněna výrazným rozvojem cyklistiky a cykloturistiky a nízkým zájmem o vlastní bezpečnost, nedostatečnou právní povědomostí, nízkým vzájemným respektem mezi účastníky provozu a vnímáním specifík pohybu, nekvalitním dopravním prostorem a nedostatečným dopravním prostorem (www.policie.cz/soubor/rsdp-cykliste-2012.aspx).

Cyklisté však rovněž vytvářejí rizikové prostředí, především tím, že nerespektují dopravní značky, ignorují světelné signalizace a v neposlední řadě se mnohdy i přidržují motorových vozidel při zdolávání stoupání. Rovněž můžeme spatřit cyklisty při jízdě za snížené viditelnosti bez předepsaného osvětlení a nedostatečného technického vybavení, jízda pod vlivem alkoholu. (podle Royal Society for Prevention of Accidents – ROSPA).

Samotná podpora cyklistiky má vliv na zvyšování bezpečnosti a snižování dopravních nehod. Čím je větší hustota chodců a cyklistů ve městech, tím je pro ně samotný pohyb

bezpečnější, protože je vyšší pozornost dalších účastníků dopravy k nim. Řidiči motorových vozidel předvídají přítomnost cyklistů a dávají na ně větší pozor, a to zejména při odbočování vpravo (http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajkapitola/711011-12-r_2012-24).

Určitá omezení pro cyklistiku také vyplývají z výrazné závislosti na počasí FG2 (R17): „*Nevýhoda je, že je člověk závislý na počasí. Když je ledovice, nebo hodně prší, hodně fouká vítr, tak je jetí na kole velmi nepříjemné, nebo nemožné*“ a nedostatku volného času FG2 (R12): „*Dříve jsem na kole jezdila více a bylo přirozené vyjet kamkoliv bez jakéhokoliv plánování, teď v současné době spíše občas, v menší míře, pro nedostatek času*“, který brání provozování této pohybové aktivity.

Cyklistika je tedy z pozice výzkumného souboru vnímána jako součást silničního provozu, zároveň je spojována s pocitem ohrožení FG2 (R12): „*...se bojím o bezpečnost, o svou bezpečnost právě při cestování na silnici spolu s auty, kdy se mnohdy projeví bezohlednost řidičů motorových vozidel*“, ale také s uvolněním, odreagováním a širokou dostupností FG1 (R4): „*...dostanu se tam, kam se jako nedostanu, třeba pěšky, autem, nebo tak*“. Nebo FG2 (R17): „*Z pohledu cyklisty rád poznávám přírodu a různá místa, autem se všude nedostanu*“, kdy pomocí jízdního kola se respondenti mohou dostat do hůře přístupných míst, které jsou automobilovou či motocyklovou dopravou nepřístupné a spatřit tak nepoznaná místa. Komplikací nejsou pro účastníky ohniskového interview nerovnosti či jiné překážky vyskytující se na zvolené trase, kdy díky technickému zpracování jízdního kola, je možno toto kolo hodit na záda a pokračovat dále, směrem k vytyčenému cíli. Soulek & Martinek, (2000) však upozorňují na úskalí spojená s provozování cyklistiky v nerovném terénu, v podobě zvýšeného rizika pádu. S těmito riziky se cyklisté musí vyrovnat. Rovněž požadavky na koncentraci zaměřené na styl jízdy v terénu jsou vyšší. Důležité je zmínit, že s úbytkem sil dochází rovněž k úbytku koncentračních a koordinačních schopností. Tyto aspekty je nutné při výběru trasy, v závislosti na věku a fyzické dispozici cyklisty, brát v úvahu.

K pozitivnímu vnímání cyklistiky a vykonávání tohoto druhu pohybové aktivity rovněž přispívá rodinná výchova, která napomáhá vytvářet vztah k jízdnímu kolu, zejména v období dětského věku, prostřednictvím společných rodinných aktivit FG1 (R1): „*A taky jezdíme na výlety do přírody s rodiči, na které jezdíme od malička*“, nebo FG1 (R4): „*Tak já jezdím se sestrami na různé výlety*“ a zároveň také současně vštěpuje zásady a pravidla pohybu cyklistů na pozemních komunikacích FG2 (R11): „*...v souvislosti s novým trendem přileb, který v mém dětství ještě nebyly, tak se snažím, doplňovat další bezpečnostní prvky v rámci cyklistického*

zaměření a samozřejmě k tomu vedu i děti“. Nebo FG3 (R23): *„To už záleží na té školní, školní výchově v těch školách a na rodičích, co se týká cyklistiky na silnicích a tak dále“.*

Tendencí účastníků tohoto regionu je provozování cyklistiky zejména na cyklostezkách, kterému napomáhá zlepšování stávající infrastruktury, v podobě budování a rozšiřování sítě cyklotras FG2 (R13): *„Tak určitě tím, že se začaly budovat cyklotrasy, tak se postupně situace pro cyklisty zlepšuje...“*, kdy nejvíce využívanou je první úsek cyklotrasy Jeseník - Bobrovník FG1 (R6): *„...Jeseník - Bobrovník je celkem frekventovaná dálnice, no říká se tomu jesenická dálnice, řidiči tam jezdí celkem bezohledně, takže tam je to určitě dobré, jakoby lesíkem jet, než cestou, kde řidiči jezdí 100 a více“.* V případě míst, kde cyklotrasa není vybudována, využívají respondenti lesní stezky FG3 (R19): *„Jeseníky i Rychlebské hory jsou protkané lesními cestami i cyklostezkami, které jsou upravované. Doporučuji“*, anebo se přiklání k jízdě mimo hlavní tah, který je ze stran města podporován postupnou úpravou vedlejších pozemních komunikací. Příkladem hojně využívané vedlejší komunikace, je trasa z Jeseníku směrem do České Vsi FG1 (R2): *„...a potom úprava zadních ulic, třeba z Jeseníku do České Vsi a tak“.*

Automobilová doprava představuje pro cyklistu jisté riziko, zejména svou hustotou v dopravě a rychlým stylem jízdy. Proto je vždy nutné zvolit možná co nejbezpečnější trasu s minimem rizika a minimem dopravy.

Obyvatelé Jesenicka a jeho okolí zaznamenali, kromě rozšiřování současné sítě cyklotras či úpravy vedlejších pozemních komunikací, další snahy města a obcí o vytvoření vhodnějších podmínek pro cyklistiku, v podobě úpravy dopravního značení pro cyklisty, budování nových odpočíváren FG2 (R7): *„...co jsem tak zaregistroval, je úprava značení, vznikají nové odpočívárny, úprava chodníků pro cyklisty...“* Nebo FG2 (R10): *„Hladký průjezd bez bláta s možností příjemného odpočinku na odpočívadlech a v restauraci Koliba, co víc si můžeme přát“* a zvýšení počtu stojanů pro uložení jízdního kola, které kladně oceňují FG1 (R2): *„No, tak přibyly stojany na náměstí, nebo u nějakých těch nových budov u paneláku, to je fajn...“*

Podpora cyklisty nepředstavuje podporu pouze cyklistům, ale všem. Jedná se o společenský zájem. Důvody jsou jak ekologické, energetické, tak i zdravotní a prostorové.

Ve městě Jeseník byla v květnu 2012 otevřena cyklostezka Bobrovník - Jeseník o délce 1,6 km, která byla financována jak Olomouckým krajem, tak i městem Jeseník. Jedná se o 1,6 kilometrů dlouhý úsek cyklostezky, na který navazují další 2 etapy směřující přes centrum města k církevní faře. Plánovaná čtvrtá etapa bude končit v obci Česká Ves s předpokládaným

termínem ukončením v roce 2013 (<http://www.kr-olomoucky.cz/hejtman-tesarik-otevrel-cyklostezku-v-jeseniku-aktuality-1018.html>).

Vzhledem k tomu, že došlo k odklonu cyklistické dopravy z frekventovaných komunikací, ve směru Jeseník - Ramzová a opačný směr na tuto cyklostezku, byla posílena bezpečnost cyklistů při jízdě na jízdním kole.

V zahraničí např. v Amsterdamu je zaznamenán rozvoj sítě cyklostezek a je zde velká podpora využívání jízdních kol k běžné dopravě, čímž je vytlačována automobilová doprava. Zvyšují se zde i počty přístřešků a stojanů pro kola (<http://www.nakole.cz/clanky/2-amsterdam-evropska-metropole-cyklistu.html>). V Dánsku se budují jednosměrné vyvýšené pásy po obou stranách komunikace, dochází tak k oddělení cyklistů od pěších chodců a motoristů a je zde hustá síť cyklostezek v délce 10 tisíc km, přičemž čtyři pětiny vedou po asfaltovém povrchu. Jízda s jízdním kolem je zde bezpečná. Jsou zde k ubytování farmy a tábořiště pro cykloturisty (<http://www.cyklodoprava.cz/ze-sveta/inspirace-zahranicni-mesta/>).

Další zemí, ve které mají cyklisté stejná práva přednosti v jízdě jako motoristé a na všech křižovatkách mají vyřešena všechna odbočení je Švýcarsko. Zde mají cyklisté přímo na vozovce vyznačeny pruhy, po kterých se mohou pohybovat na jízdním kole (<http://www.cyklodoprava.cz/ze-sveta/inspirace-zahranicni-mesta/>).

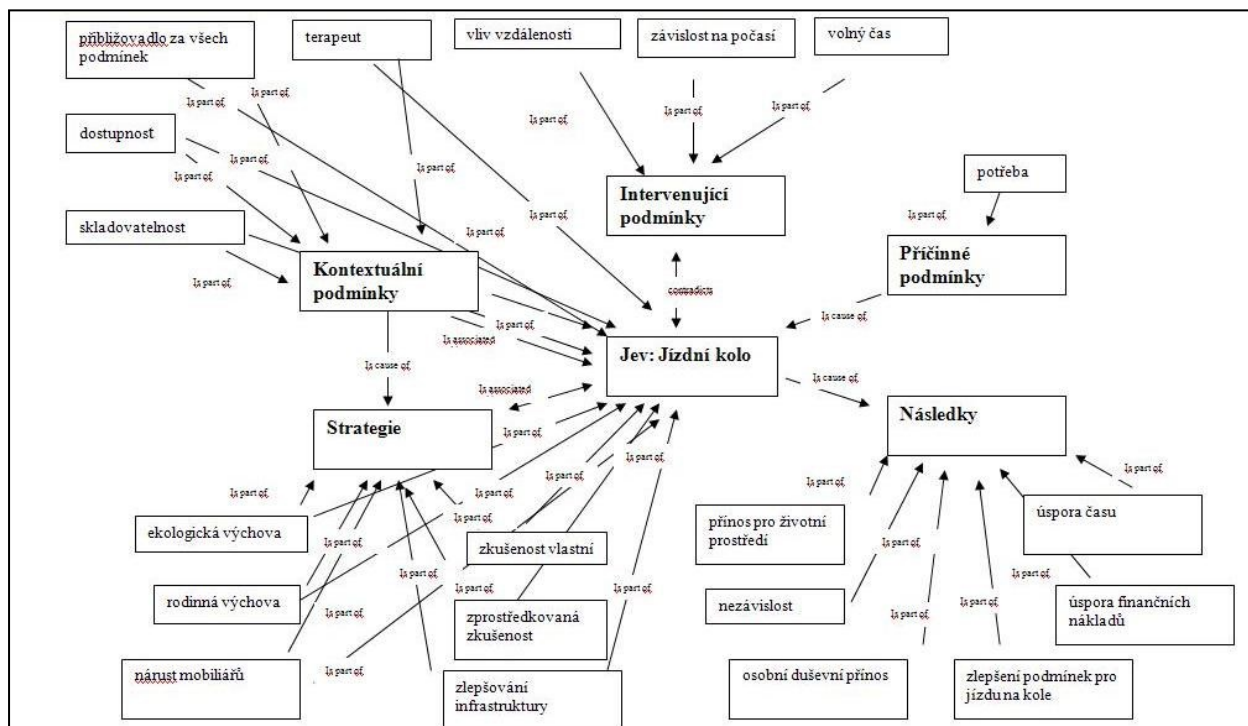
Jakým způsobem vnímají účastníci výzkumu z tohoto regionu jízdní kolo?

Mezi příčinné podmínky vedoucí k výskytu ústředního jevu jízdní kolo, patří potřeba. Intervenující podmínky narušující, nebo měnící vliv příčinných podmínek tvoří vliv vzdálenosti, závislost na počasí, volný čas. Skladovatelnost, dostupnost, přibližovalo za všech podmínek, terapeut jsou vlastnosti náležející jevu, které ovlivňuje strategie. Aktivity a činnosti zaměřené na výskyt jevu, za určitého souboru podmínek, tvoří ekologická výchova, rodinná výchova, zkušenost vlastní, zprostředkovaná zkušenost, zlepšování infrastruktury, nárůst mobiliářů. Následky zahrnují přínos pro životní prostředí, úsporu času, úsporu finančních nákladů, nezávislost, osobní duševní přínos, zlepšení podmínek pro jízdu na kole. Níže uvádím grafické znázornění paradigmatického modelu.

Tabulka 13. Paradigmatický model - způsob vnímání jízdního kola

Paradigmatický model	
Jev:	Jízdní kolo
Podmínky:	
Příčinné podmínky	Potřeba
Intervenující podmínky	Vliv vzdálenosti, závislost na počasí, volný čas
Kontextuální podmínky	Skladovatelnost, dostupnost, přibližovadlo za všech podmínek, terapeut
Strategie:	Ekologická výchova, rodinná výchova, zkušenost vlastní, zprostředkovaná zkušenost, zlepšování infrastruktury, nárůst mobilitářů
Následky:	Přínos pro životní prostředí, úspora času, úspora finančních nákladů, nezávislost, osobní duševní přínos, zlepšení podmínek pro jízdu na kole

Struktura tabulky paradigmatického modelu posloužila jako rámec pro interpretaci výsledků.



Obrázek 11. Způsob vnímání jízdního kola respondenty

Obyvatelé Jeseníku a jeho okolí vnímají jízdní kolo zejména jako transportní a volnočasový dopravní prostředek, který je tvořen dvěma zásadními rovinami. Jízdní kolo jako prostředek pro realizaci volnočasových aktivit a jízdní kolo jako dopravní prostředek. Toto vnímání jízdního kola vychází z aktuálních potřeb výzkumného souboru. Na základě těchto potřeb si respondenti utvářejí asociace k jízdnímu kolu.

1. Jízdní kolo jako prostředek pro realizaci volnočasové aktivity, buď v podobě aktivního sportu FG2 (R7): „*No, ve volném čase, pokud mám čas a chci si zasportovat, tak sednu na kolo a jedu se někde projet*“, nebo méně náročné rekreační pohybové aktivity FG1 (R2): „*No, spíš nějaký výlet malý, do přírody, nebo někam do lesa*“. Tato asociace je upevňována prostřednictvím realizovaných výletů, nebo projížděk. Vyvolávajícím činitelem je zde potřeba relaxace, procvičení těla či potřeba výkonu sportovní činnosti.

Volný čas, jak uvádí Hofbauer (2004) je jeden z nejdůležitějších činitelů osobního, společenského a ekonomického rozvoje. Plní funkci rozvíjející (rozvoj osobnosti, tvůrčích schopností, dovedností), regenerační (regenerace pracovních sil, odbourávání napětí) a prožitkovou. Volný čas poskytuje prostor k vykonávání činností, jež vycházejí ze svobodného rozhodnutí, jehož východiskem je zábava, odpočinek, seberealizace. Způsob jednání člověka ve volném čase je posuzován dle míry aktivity a zaujatosti, kterou je ochoten vložit do svého úsilí pro uspokojení svých přání a potřeb.

2. Jízdní kolo jako dopravní prostředek, je vnímáno na základě potřeb, které zahrnují veškeré sociální potřeby FG2 (R16): „*Do práce, z práce i do obchodu, jak potřebuju...*“ nebo FG3 (R21): „*Taky pokud jdu do obchodu, nebo na úřad, tak pokud nejdu pěšky, tak používám kolo...*“, potřeby občanské vybavenosti a potřeby mezilidských vztahů FG1 (R6): „*Kolo využívám, když jedu za kamarádem...*“

Jízdní kolo je tedy v závislosti na své individuální potřebě využíváno nejen k cestování do zaměstnání, ale také v případě cestování do obchodu, na úřad, poštu či ke známým. Část účastníků ohniskového interview také vnímá jízdní kolo jako způsob dopravy, který lze z pohledu respondentů realizovat v kombinaci s alkoholem. Jízdní kolo je v tomto případě využíváno k cestování do hospody a z hospody, s cílem dát si pivo. FG2 (R9): „*Říká se, že alkohol za volant nepatří, ale za řídítka? Já jezdím občas i z hospody na kole... Pokud člověk neseďá na kolo jak Dán, tak mi to nevadí*“.

Sidwells (2003) se zmiňuje o jízdní kole jako o dopravním prostředku, který neznečišťuje ovzduší, všestranně šetří přírodu, utužuje zdraví, představuje symbol moderního způsobu pohybu a je projevem pokrokového ekologického stylu života.

Jonáková (2012), ve svém výzkumu zjišťující úlohu jízdního kola v životní dráze člověka došla k závěru, že jízdní kolo plní v životě člověka 11 úloh. Mezi tři nejvíce rozšířené patří úloha osobnostního rozvoje, dopravního prostředku a úloha rekreační.

Kolo jako dopravní prostředek je hojně využíváno ke společenským i individuálním aktivitám. K sólové jízdě se přiklání jezdcí zejména v případech, kdy si chtějí nerušeně vychutnat krásy přírody, odreagovat se, či se chtějí oprostít od svého okolí a věnovat se sami sobě. Skupinové jízdy podporují rozvoj mezilidských vztahů, vznik nových přátelství. Jízdní kolo umožňuje poznávat nová místa, přírodu, pěstovat zdravý způsob života v souladu s životním prostředím, na což také poukazují výsledky výzkumu.

Rozhodující vliv na volbu tohoto způsobu dopravy má z pohledu obyvatel tohoto regionu vzdálenost, kterou uživatel musí na základě své potřeby překonat. FG2 (R7):

„...Pokud je vhodná vzdálenost, nějaká přijatelná a bývá dobré počasí, tak ano. A pokud je vzdálenost už dost velká, že by mě to zabíralo už moc času a bralo mi to moc energie každodenní dojíždění, tak bych to kolo nevolil, ale pokud by byla adekvátní, tak jo“.

V případě kratších vzdáleností, je doprava kolem nahrazena chůzí FG2 (R12): *„Pro mě je cestování do práce na kole nevýhodné, protože to mám asi tak 15 minut chůze...“* U delších vzdáleností, které mohou být spojeny s časovou náročností, volí někteří účastníci focus group raději kombinaci způsobů dopravy, jako je využití osobního automobilu či autobusové přepravy. K využití motorové přepravy se přiklání respondenti také v situacích, kdy je potřeba převést velké množství materiálu FG2 (R15): *„Takže podle okolností a času. Pokud potřebuju jet delší vzdálenost, nebo jedu na větší nákup, tak určitě používám auto...“* Nutné je však zmínit, že v případě větších vzdáleností, které mohou být spojeny s náročností terénu, dochází k upřednostňování kola před chůzí.

Ve Švýcarsku bylo vypočítáno, že průměrná celková rychlost pohybu v městském provozu v případě pěší dopravy 13,7 km/h, cyklistické dopravy 13,0 km/h, hromadné dopravy 34,7 km/h a dopravy prostřednictvím osobního automobilu 37,7 km/h (Procházka, 1993, 119).

Použití a vnímání jízdního kola, jako dopravního prostředku je však limitováno závislostí na počasí. FG3 (R20): *„A potřebovala bych dvě léta, zimu bych vůbec nepotřebovala, protože*

nadávám, že nemůžu jezdit v zimě na kolečku“. Největší vytíženost jízdního kola respondenti zaznamenali od jara do podzimu anebo pouze v letních měsících. Při nepříznivém počasí je volen alternativní způsob dopravy.

Každé počasí má svou povahu. Jízda na kole v příliš chladném počasí může být příčinou podchlazení a dalších zdravotních komplikací. Cyklisté by si měli zejména chránit střední a spodní části zad, ruce a nohy, které jsou méně prokrvené. Jak se říká, zkušený cyklista vědí, že neexistuje špatné počasí, ale že existuje jen špatné oblečení.

Nedostatek volného času podporuje využívání jízdního kola jako dopravního prostředku, jako alternativy před chůzí. Na straně druhé, ve srovnání s motorovou dopravou staví jízdní kolo na druhé místo FG2 (R10): *„Při běžném pracovním režimu několikrát za den přejíždím z místa na místo, auto je v tomto případě rychlejší, bezpečnější“*.

Vnímání jízdního kola jako dopravního prostředku podporuje a ovlivňuje ekologická výchova, budující vztah k jízdnímu kolu zejména jako dopravnímu prostředku, šetřící a nezatěžující životní prostředí. Zásadním prvotním činitelem budujícím vztah k jízdnímu kolu je rodina a rodinná výchova FG2 (R9): *„Teď mám plné ruce práce, naučit jezdit na kole svoji čtyřletou dceru. Už sama za mnou přijde, že chce na kolo“*, nebo FG1 (R5): *„S dědou jsou výlety super, to on mě učil jezdit na kole. Jezdíme spolu už od malinka“*, která napomáhá utvářet komplexní postoj k jízdnímu kolu, zejména v období dětského věku. Prostřednictvím rodinných výletů a projížděk je podporováno vnímání jízdního kola zejména jako volnočasové aktivity, což umožňuje budovat a rozvíjet tento vztah do dalších vývojových etap.

Formování vztahu dítěte k pohybu, sportovním činnostem, tělesné výchově začíná v rodině přijímáním rodičovských vzorů. Tyto vzory pozitivního volnočasového chování jsou napodobovány samotnou účastí dětí na společných aktivitách, výletech, pobytech v přírodě. Dochází zde k osvojování návyků a způsobu života rodičů (Hofbauer, 2004). Zároveň je důležité, aby rodiče svým jednáním pěstovali u dětí správné návyky i zásady vztahující se na prevenci z bezpečnostního hlediska.

Podstatným přínosem je zde vlastní zkušenost vztahující se k jízdnímu kolu, tak i zprostředkovaná zkušenost, v podobě předávání získaných poznatků druhým osobám. Užívání jízdního kola je také přímo závislé na vnějších okolnostech, ať už v podobě úprav nedostatků vhodné silniční infrastruktury pro cyklistickou dopravu FG2 (R7): *„Tak kdyby byly lepší podmínky proto ježdění na kole, aby člověk nemusel jezdit na kole v místech, kde je třeba frekventovaný provoz aut...“*, nebo FG2 (R10): *„Dovedu si představit, že by vlastně pokud by*

byla mnohem větší síť cyklostezek, že by lidé mohli do práce z práce jezdit na kole...“, včetně dopravního značení FG2 (R15): *„Rozhodně úprava cest a značení“*, tak i pozitivního nárůstu nedostatkových mobiliářů FG3 (R20): *„Máme tady nové stojany na kola“*.

Příkladem vhodné podpory cyklistické dopravy ze zahraničí jsou francouzské železnice, které umožňuje lidem dojíždějícím do zaměstnání odložit své jízdní kolo na nástupní stanici a vypůjčit si jiné jízdní kolo v místě, kde vystupují z vlaku. V mnoha městech po celém světě je rovněž nabízena služba (Amsterdam, Paříž, Kodaň), kdy si lze za poplatek na jednom místě vypůjčit jízdní kolo a na druhém místě ho opět vrátit (Sidwells, 2003).

Perspektiva kola je z pohledu výzkumného souboru spatřována nejen v osobním duševním přínosu pro člověka: *„Ano, je to pro mě relaxace, zdravý pohyb, klid“*, ale i v ekologickém hledisku zaměřeném jak na snížení výfukových plynů s podporou čistoty ovzduší, tak na omezení v oblasti znečišťování a zatěžování přírody provozem motorových vozidel FG1 (R3): *„Ale tatka jezdí na kole pořád, hlavně do práce. Říká, že šetří přírodu“*. Nebo FG2 (R17): *„Myslím, že kdyby jezdilo více kol a méně automobilů, bylo by to fajn. Nemuseli bychom dýchat ty zplodiny a bylo by bezpečněji. To je potřeb zdůraznit, hlavně ve školách. Mělo by se to podporovat“*. Dále pak v úspoře času, kdy uživatelé nejsou odkázáni na jízdní řady, zpoždění vlaků, autobusů a jiné nečekané události, dále pak v úspoře nákladů, zejména při jízdě na krátké vzdálenosti, kdy spotřeba paliva je výrazně vyšší, než v případě plynulé jízdy na delší vzdálenost. Výhoda tohoto způsobu dopravy je také spatřována v široké dostupnosti jízdního kola, co se týče překonávání různě členitého terénu, využití tras či zkratek, které automobilovou dopravou nelze překonat. FG2 (R7): *„Zároveň je tady výhoda, že kolo je lehké, takže když se vyskytnou na cestě nějaké překážky, tak se kolo hodí jednoduše na záda, cokoliv se s tím přeलेze a jde se dál“*. Nezanedbatelné pozitivum představuje také bezproblémové parkování, kdy není potřeba složitého přejíždění z místa na místo a vyhledávání volných prostorů pro zaparkování motorových vozidel FG2 (R13): *„Díky kolu se dostanu úplně všude, neřeším problémy s parkováním“*. Avšak téměř bezproblémové parkování je vykoupeno vyšším rizikem odcizení jízdního kola, se kterým již někteří účastníci ohniskového interview mají osobní zkušenost FG2 (R12): *„Už mi bylo kolo ukradeno, jednou před obchodním domem a podruhé před poštou, takže můžu říct i ze zkušeností známých, že není bezpečné ani zamčené ve sklepě...“* Rovněž lze říci, že z pohledu respondentů přeprava pomocí jízdního kola umožňuje osobní nezávislost uživatelů na okolí.

Respondenti hovoří o jízdním kole jako o přibližovadlu za všech podmínek. Tato vlastnost připisovaná jízdnímu kolu je spojována s výhodou nezávislosti, kdy pro některé účastníky focus

group je jediným limitem mrazivé počasí v zimním období. FG2 (R16): „*No, tak to mám i myšleno, pro mě je to prostě přibližovadlo za všech podmínek, pokud není dvacet pod nulou, ale jinak na něm pořád jezdím*“. Dále pak je jízdní kolo popisováno jako druhé berle, které kromě přibližovadla plní funkci němeého pomocníka, například při převozu nákupních tašek z obchodu. FG3 (R20): „*Tam si naložím všechno, co potřebuju a nemusím to nést v rukách a sic mám ty tašky na nákup a to, ale s tím kolem je to lepší. To jsou moje druhé berle*“. Skladovatelnost a dostupnost rovněž patří mezi nezanedbatelné vlastnosti připisované jízdnímu kolu. Respondenti se rovněž zmiňují o terapeutických účincích jízdního kola. FG3 (R20) : „*...nemohla jsem chodit a kolo mi to rozcvičilo, chvála bohu ještě teď se můžu pohybovat*“. Výsledky výzkumu poukazují na příznivý vliv této pohybové aktivity na zdraví. „Jízda na kole je ideálním způsobem snižování tělesné hmotnosti, zejména proto, že můžeme konat tělesný pohyb mírné intenzity po relativně dlouhou dobu bez neúměrného zatěžování kloubů“ (Landa & Lišková, 2004, 10). Mezi příznivé vlivy cyklistiky na lidský organizmus rovněž patří snižování kardiovaskulárních a metabolických chorob. Pozitivně také přispívá jízda na kole k udržování psychického a biologického zdraví. Rekreační cyklistika se svými biopsycho-sociálními vlivy se řadí k současným prvkům aktivního životního stylu (Heller, Vodička, & Kinkorová, 2009).

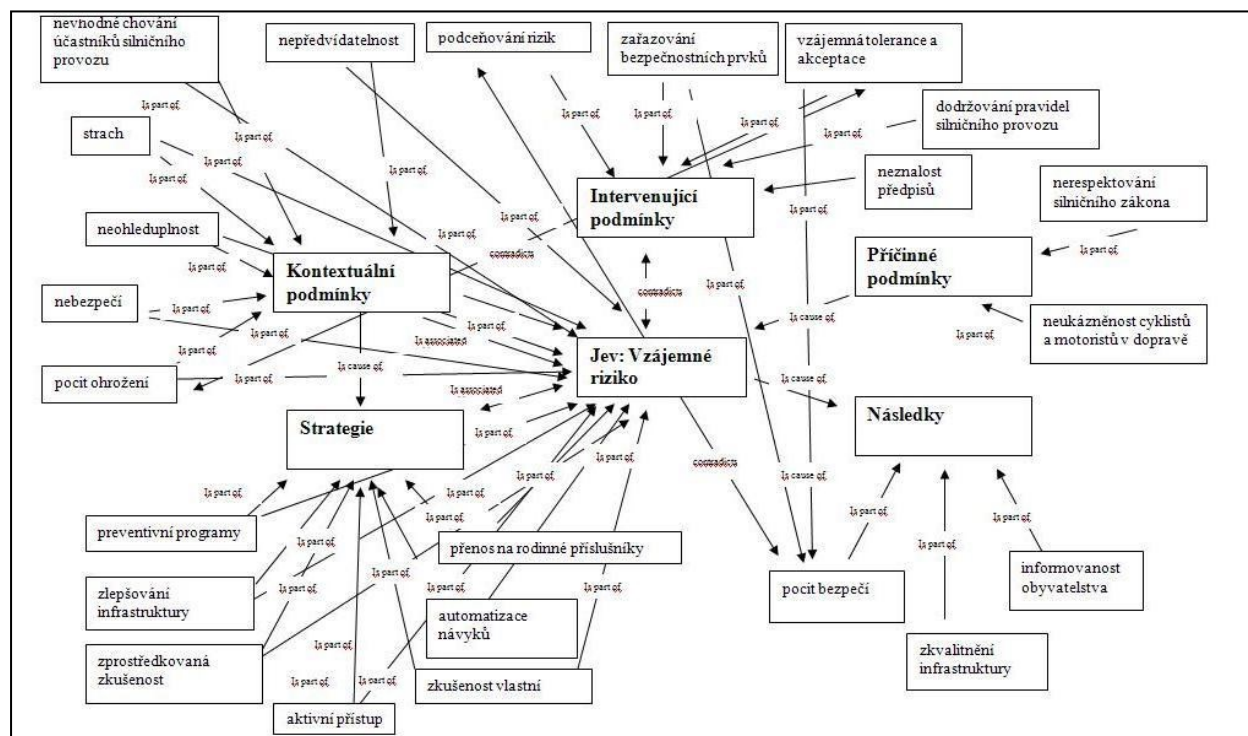
Jak vnímají účastníci výzkumu z tohoto regionu bezpečnost cyklistiky?

Mezi příčinné podmínky vedoucí k výskytu ústředního jevu vzájemné riziko, patří nerespektování silničního zákona, neukázněnost cyklistů a motoristů v dopravě. Intervenující podmínky narušující, nebo měnící vliv příčinných podmínek tvoří podceňování rizik cyklistické dopravy, zařazování bezpečnostních prvků, neznalost předpisů, dodržování pravidel silničního provozu, vzájemná tolerance a akceptace. Nebezpečí, strach, neohleduplnost, nepředvídatelnost, nevhodné chování účastníků silničního provozu jsou vlastnosti náležející jevu, které ovlivňuje strategie. Aktivity a činnosti zaměřené na výskyt jevu, za určitého souboru podmínek, tvoří preventivní programy, zlepšování infrastruktury, aktivní přístup, přenos na rodinné příslušníky, automatizace návyků, zkušenost vlastní, zprostředkovaná zkušenost. Následky zahrnují pocit bezpečí, zkvalitnění infrastruktury, informovanost obyvatelstva. Níže uvádím grafické znázornění paradigmatického modelu.

Tabulka 14. Paradigmatický model – vnímání bezpečnosti účastníky

Paradigmatický model	
Jev:	Vzájemné riziko
Podmínky:	
Příčinné podmínky	Nerespektování silničního zákona, neukázněnost cyklistů a motoristů v dopravě
Intervenující podmínky	Podceňování rizik cyklistické dopravy, zařazování bezpečnostních prvků, neznalost předpisů, dodržování pravidel silničního provozu, vzájemná tolerance a akceptace
Kontextuální podmínky	Nebezpečí, strach, neohleduplnost, nepředvídatelnost, nevhodné chování účastníků silničního provozu, pocit ohrožení
Strategie	Preventivní programy, zlepšování infrastruktury, aktivní přístup, přenos na rodinné příslušníky, automatizace návyků, zkušenost vlastní, zprostředkovaná zkušenost
Následky	Pocit bezpečí, zkvalitnění infrastruktury, informovanost obyvatelstva

Struktura tabulky paradigmatického modelu posloužila jako rámec pro interpretaci výsledků.



Obrázek 12. Vnímání bezpečnosti účastníky

Obyvatelé tohoto regionu vnímají bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, v souvislosti s cyklistikou, nejen z pozice cyklistů, ale také z pohledu motoristů a chodců, neboť velká část respondentů výzkumného souboru, zaujímá ve společnosti všechny tři role. V ostatních případech vystupují účastníci tohoto výzkumu ve dvou rolích. Na základě výpovědi výzkumného souboru vyplynulo, že bezpečnost je asociována zejména se vzájemným rizikem, které vychází z aktuálního povědomí o bezpečnosti. Vzájemné riziko mají respondenti spojeny s nebezpečím, strachem, pocitem ohrožení, neohleduplností, nepředvídatelností a nevhodným chováním účastníků silničního provozu. Toto vnímání ze strany respondentů vychází z uvědomění si vzájemného rizika, které všichni účastníci silničního provozu včetně chodců, svým neadekvátním jednáním v dopravě vytváří.

Příčin, evokujících vzájemné riziko v dopravě je v očích respondentů hned několik. Cyklisté svou neukázněností v podobě absence bezpečnostních prvků jako je například cyklistická přilba FG2 (R10): „*Takže, vadí mně na cyklistech mnohdy, že vjíždí teda bez helmy...*“, opomíjení reflexních prvků FG2 (R12): „*...potom to byly nedostatečné reflexní prvky a tmavé oblečení, což vídávám jako občasný cyklista dodnes*“, včetně osvětlení jízdního kola, které za snížené viditelnosti, či při jízdě ve večerních hodinách napomáhají motoristům k časně identifikaci cyklisty a k bezpečnému a včasnému vyhnutí, vytváří rizikové prostředí pro sebe, motoristy i chodce.

Cyklista musí být na cestě dobře vidět a rovněž on sám musí dobře vidět. Hustá a rychlá automobilová doprava vyžaduje dobrý zrak a rychlou reakci cyklisty. Aby bylo chodce a cyklistu za snížené viditelnosti na komunikaci vidět a byla snížena jejich úmrtnost na komunikacích, je nutné, aby pro vlastní bezpečnost používali reflexní materiál, který je v noci vidět. Jsou to materiály, které odráží dopadající světlo až do vzdálenosti 200 metrů. Jedná se např. o zažehlovací folie na textil, samolepící folie na textil i pevné podklady - přilby, jízdní kola, hole, našivací pásy na bundy, kalhoty, mikiny, trička, batohy, tašky, čepice, rukavice, výstražné pásy na rukávy a nohavice, dětské reflexní vesty pro chodce a cyklisty a různé odrazky k pověšení na batohy, tašky, bundy. U jízdního kola patří k výbavě přední bílá odrazka, zadní červená odrazka, oranžové odrazky na pedálech a v paprscích kol. Za snížené viditelnosti je nutné, aby jízdní kolo bylo vybaveno světlotemetem svítícím bílým světlem vpředu a stálým nebo blikajícím červeným světlem vzadu (<http://www.bezpecnenasilnicich.cz/page/72>).

Zajímavým zjištěním týkající se cyklistické přilby u kategorie dospělí je její využívání ve většině případů pouze na velké vzdálenosti a nepřipouštění si vyskytujících se rizik i na krátkých vzdálenostech FG2 (R13): „*Přilbu používám, občas jedu teda i bez přilby, ale to jsou menší*

vzdálenosti. *Na delší ji mám vždycky*“. Senioři přisuzují potřebu helmy pouze pro ostatní věkové kategorie, jen ne pro svou vlastní FG3 (R22): „*Je potřebná pro všechny, hlavně tam ve městě. Já helmu taky nemám, ale tady na dědině moc velký provoz není*“.

Pasivní ochrana v podobě cyklistických přileb má velký význam. Moderní přilby jsou lehké, elegantní, vzdušné, účinné a v krajinách s rozvinutou cyklistickou dopravou více používané mladou i starší populací. Poranění hlavy je u cyklistů podle australských statistik tři krát tak časté jak u motocyklistů, kteří nosí přilbu povinně (Procházka, 1993).

Metaanalýza studií ukázala, jak uvádí Elvik & Vaa (in Peden et al., 2004), že povinné nošení cyklistické přilby přispělo ke snížení počtu poranění hlavy mezi cyklisty o 25 %. V roce 1990 stát Victoria v Austrálii jako první na světě vydal zákonem nařizující využívání cyklistických přileb. V ČR tato povinnost byla uzákoněna v § 58 - zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů, kde cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

Toto povinné využívání cyklistických přileb vedlo ve státě Victoria k 51 % snížení počtu zraněných Vulcan, Cameron, & Watson (in Peden et al., 2004), kteří byli přijati do nemocničního zařízení s poraněním hlavy, nebo kteří zemřeli.

Cyklistická přilba musí být schváleného typu a musí být na hlavě dobře upnutá, nesmí být volná. Každý typ přilby by měl mít ATEST 8SD a musí být v souladu jak s ČSN EN 1078, n. v 172/1997 Sb., tak i s typem schváleným Ministerstvem dopravy a spojů ČR. Přilba chrání zátylek, čelo a částečně obličej, spánky a uši. Dalším bezpečnostním prvkem, který může cyklista využít k ochraně svého zdraví, jsou chrániče na lokty a cyklistické rukavice (<http://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicni-dopravy-prevence-878811.aspx?q=Y2hudW09NQ%3d%3d>). Absence cyklistické přilby v případě srážky může mít fatální následky. Může být zdrojem úrazů lebky, mezi které patří otřes mozku, krvácení do mozku, zlomeniny lebečních kostí, nebo může vést až ke smrti.

V roce 2011 bylo usmrceno na našich komunikacích s přilbou 5 cyklistů a bez přilby 45 cyklistů. V prvním pololetí roku 2012 bylo usmrceno 5 cyklistů s přilbou a 18 bez přilby (www.policie.cz/soubor/rsdp-cykliste-2012.aspx). Tyto statistiky poukazují na přínos cyklistické helmy na život a zdraví.

Také nevhodný styl jízdy, zejména u mladých účastníků silničního provozu, v podobě jízdy na kole bez držení rukou, neočekávané změny směru jízdy FG2 (R13): „*Setkal jsem se*

s případem, kdy se cyklista nepodíval za sebe, vjel řidiči do cesty a ten ho srazil“, ohrožuje nejen samotného cyklistu, ale také okolní účastníky silniční dopravy, což nepřispívá k pocitu bezpečí. Důležité je také upozornit na brzdění provozu, které bylo zaznamenáno respondenty zejména u seniorů, v podobě jízdy uprostřed, a dále pak u větších skupin cyklistů, kteří jezdí přes půl cesty FG3 (R23): *„Když jedou dva, to je povolený, ale tři a čtyři a to už radši skutečně zahoukám zdaleka a pokud to tak opatrně a zeširoka objíždím“*.

Mezi další činitele ohrožující bezpečnost provozu ze strany cyklistů je nerespektování silničního zákona, ignorování dopravního značení a jízda pod vlivem alkoholického nápoje. Zde je nutno říci, že část respondentů si plně uvědomuje, že jízda na kole tvoří součást silničního provozu, s platnými pravidly jak pro motorové, tak i nemotorové dopravní prostředky. FG3 (R20):

„Hlavně si myslím, že každý řidič by se měl chovat na cestě ohleduplně a né aby jezdil jako blázen a alkoholem by měl sedět doma a né do auta, nebo na kolo taky né, protože každý opilý má slabší myšlení a rozum žádný. Tak si myslím, že alkohol nepatří do auta ani na kolo“.

Část respondentů bagatelizuje a zlehčuje rizika spojená s jízdou pod vlivem alkoholu, i přesto, že si je plně uvědomuje. S postupujícím věkem a tedy s rozvojem osobnosti klesá míra tohoto rizikového jednání v silničním provozu FG3 (R19): *„Určitě ani na kolo ani autem by neměl člověk jezdit ožralý, protože ztrácí nějaké ty schopnosti odhadu a podobných věcí, aniž by si to uvědomil. Samozřejmě taky mám zkušenosti, kdy jsem si to pivo dal, ale v dnešní době si ho nedávám“*.

Někteří cyklisté v mnoha případech o čemž jsme se mohli sami přesvědčit ve svém okolí bydliště, jezdí na jízdním kole do restaurací, kde požívají alkoholické nápoje. Jsou přesvědčeni, že se nedopouštějí žádného protiprávního jednání, avšak statistiky nehodovosti cyklistů hovoří o něčem jiném.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích považuje cyklistu za řidiče nemotorového vozidla. Řidič nesmí při jízdě na pozemních komunikacích pít alkohol ani řídit pod jeho vlivem. Cyklostezka je také považována za pozemní komunikaci. Pro ČR platí nulová tolerance alkoholu, která je rovněž uplatňována na Slovensku, v Maďarsku, Rumunsku, Estonsku. Dále pak na Ukrajině a v Rusku (Zídek, 2013). Výsledky ukazují, že u kategorie dospělí není tento postoj tak radikální.

Vulcan, Cameron, & Watson (in Peden et al., 2004) uvádí, že alkohol je výrazným faktorem při silničních nehodách. Dle vědecké literatury a národních programů bezpečnosti silničního provozu je nutné vytvářet balíčky účinných opatření, která by vedla ke snížení dopravních nehod souvisejících s požitím alkoholu. Základním prvkem je vytvoření BAC limitu. V mnoha zemích (které nemají zavedenou nulovou toleranci alkoholu) je překročení hladiny alkoholu v dechu důvodem k trestnímu stíhání. Horní hranice je 0,05 g/dl pro jízdní populaci a 0,02 g/dl u mladých řidičů a motocyklistů.

Rizikové prostředí pro cyklisty, v silničním provozu, kromě samotných cyklistů vytvářejí zejména chodci FG3 (R19): „*Člověk si musí dávat pozor i na pěší, jsou nebezpeční, už dvakrát mě shodili z kola, odnesla jsem to naštěstí jen s odřeninama*“ a řidiči osobních, nákladních i kamiónových motorových vozidel svou neukázněností v dopravě. FG3 (R23):

„Tak ten provoz skutečně co je v průběhu těch třech, čtyřech letech kamionová přeprava, tak je to riziko na kole jezdit. Opravdu, protože to je kamión za kamiómem, třeba má ještě nějaký návěs za sebou, tak je, oni by měli vlastně malinko zmírnit, pokud předjíždí. Nehledí na rychlost. Když přejede ten cyklista a nečeká ten závan větru, tak ho může shodit. Je to riskantní, opravdu teda riskantní“.

Automobilová doprava představuje pro cyklistu jisté riziko, zejména svou hustotou v dopravě a rychlým stylem jízdy. Následky nárazu cyklisty s řidičem motorového vozidla jsou fatální. Kromě osobních automobilů se na cestách setkáváme s těžkými a velkými vozidly, typu kamión, nákladní vůz. Obecně je známo, že velká vozidla jsou hůře ovladatelná. Cyklista je ohrožen srážkou či přejetím.

Rychlost jízdy má exponenciálně negativní vliv na bezpečnost. S rychlostí jízdy narůstá počet a závažnost poranění. Čím vyšší je rychlost nárazu, tím větší je pravděpodobnost výskytu závažného a smrtelného poranění. Frinch et al. (in Peden et al., 2004) uvádí, že empirické studie zabývající se rychlostí jízdy v různých zemích ukázala, že navýšení průměrné rychlosti o 1 km/h vede k 3 % nárůstu výskytu nehod a poranění. Snížení průměrné rychlosti o 1 km/h vede k 3 % poklesu incidence nehod a poranění.

Dánští odborníci vypočítali, že jízda na kole je 8 krát rizikovější, než jízda autem. Nebezpečným fyzikálním jevem je přísavný efekt, který se vyskytuje mezi cyklistou a vysokým kamiómem, při příliš těsném předjíždění. Důsledkem tohoto fyzikálního zákona může být stržený cyklista pod zadní kola kamiónu (Procházka, 1993).

Cyklisté nejvíce poukazují na nesoustředěnost motoristů při jízdě, vytěsňování cyklistů motoristy z dopravy, kdy jsou přehlíženi a nerespektováni jako účastníci silničního provozu a na časté nedodržování bezpečné vzdálenosti zejména při předjíždění FG2 (R8): „*Tak ze strany řidiče je to ježdění blízko kola, pokud vidí řidič auta jet do protisměru auto, tak místo toho aby zpomalil, tak začne rychle předjíždět a ohrožuje cyklistu*“. Výzkumný soubor vnímá tyto faktory velmi negativně, spolu s nerespektováním silničního zákona, v podobě ignorace dopravního značení a neustálého překračování povolené rychlosti FG3 (R20): „*Vůbec nikoho nerespektují, jestli tam je křižovatka, nebo tam je červená, nebo tam je přechod a babička tam ide, že by tam měl zastavit...*“, které nevedou ke zvýšení atraktivnosti jízdy na kole v silničním provozu a podpoře tohoto způsobu dopravy.

Za velmi nebezpečný úsek označil výzkumný soubor Březinovu ulici. Jedná se o jednosměrnou pozemní komunikaci, kde dochází ke kombinaci způsobů dopravy, jednosměrný provoz automobilů a cyklistická stezka v obou směrech FG2 (R14): „*Potom nejvhodnější není Březinova ulice, cyklisté v jednosměrce není nejlepší řešení z hlediska besipu*“. Nebo FG2 (R13): „*Spíše jezdím mimo Jeseník, ale trasa přes Březinovu ulici není v souladu, je příliš úzká na obousměrný provoz cyklistů spolu s jednosměrkou aut*“. Mezi zásadní činitele ovlivňující bezpečnost patří neznalost silničních předpisů, podceňování rizik spojených s dopravou, zejména v případě jízdy v kombinaci s požitým alkoholickým nápojem, na straně druhé dodržování pravidel silničního provozu, zařazování bezpečnostních prvků a vzájemná tolerance a akceptace všech účastníků silničního provozu má přímý vliv na utváření a eliminování vzájemných rizik spojených s kombinovanou silniční dopravou.

Silniční dopravě se cyklista úplně nevyhne. Proto je důležité, což odpovídá rovněž výsledkům výzkumu, aby všichni účastníci dopravy nejen ve svém zájmu, ale také v zájmu bezpečnosti ovládali dopravní předpisy. Cyklista může pozitivně ovlivnit dopravu (Procházka, 1993), pokud se ke křižovatkám přibližuje pomalu, dává zřetelně znamení o změně směru jízdy, respektuje pravidlo přednosti, vnímá ostatní účastníky silniční dopravy, nejedí sportovním stylem v městské části, k chodcům s přibližuje menší rychlostí, jezdí při pravé krajnici vozovky a zachovává si dostatečný odstup, předjíždí zaparkované auto s odstupem jednoho metru, při zmenšené viditelnosti zapne světlo, před vjížděním z okraje cesty do jízdního pruhu zkontroluje, zda je cesta volná, nejedí se psem na jízdním kole a používá obě brzdy.

Statistiky PČR hovoří o vyšším nárůstu dopravních nehod v roce 2011 oproti roku 2010 s účastí cyklisty. Nejvyšší počet těchto nehod byl evidován v Moravskoslezském kraji.

V roce 2011 došlo ke snížení počtu usmrcených cyklistů (o 29 %), v rámci rozvoje cyklistiky se zvyšuje počet dopravních nehod s účastí cyklisty (o 25 %) a počet těžce (o 13 %) a lehce zraněných (o 27 %) cyklistů. 28,4 % dopravních nehod pod vlivem alkoholu zavinili cyklisté (<http://www.mvcr.cz/soubor/vyhodnoceni-rap-2011-pdf.aspx>). Nutné je si uvědomit, že každý přestupek proti pravidlům může představovat určité ohrožení života. Tyto negativní statistiky poukazují, že vítaný nárůst cyklistické dopravy je spojen s vyšší nehodovostí, což přispívá k obecnému negativnímu vnímání cyklistiky v dopravě.

V roce 2012 v období od ledna do října šetřila Policie ČR celkem 67 163 dopravních nehod. Řidiči nemotorových vozidel (cyklisté) z toho zavinili 2 333 nehod, což činí 3,5 %. Statistiky upozorňují na nárůst počtu usmrcených cyklistů, kdy z celkového počtu 574 usmrcených osob, činili cyklisté 33, což je o 15 více, jak v předešlém roce za stejné časové období (<http://www.doipo.cz/aktuality/dopravni-nehodovost-v-ceske-republice-v-obdobi-leden-rijen-2012/>).

Za účelem zkvalitňování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a omezování vzájemných rizik mají z pohledu účastníků výzkumného souboru pozitivní význam preventivní programy, v rámci kterých jsou realizovány odborné semináře, které by měly být z pohledu respondentů zacíleny zejména na děti a seniory. Překvapující je, že právě respondenti - děti by semináře uvítaly pro všechny věkové kategorie včetně té své FG1 (R4): „*Tak já bych to udělala pro všechny, protože je lepší když si to každý zopakuje, protože polovina řidičů jezdí strašně bezohledně a to samí jako cyklisti. A pro chodce jako taky, protože může se stát cokoliv*“, anebo taky FG1 (R6):

„Tak já bych to udělal pro všechny, pro všechny skupiny lidí, dejme tomu od nás, protože od 15 let, protože do 15 let nemůžeme jezdit sami na kole, se mi zdá, pak ten střední věk ten hodně jezdí na kole a hlavně, hlavně u těch seniorů, protože ti hodně zanedbávají a zapomínají na tyto předpisy“,

na rozdíl od seniorů a dospělých, kteří spatřují přínos těchto preventivních programů pro všechny, mimo svou vlastní kategorii. Podstatný význam ve vnímání rizik, která jsou spojena s dopravou, představuje předávání vlastních zkušeností z dopravy vztahující se k silničnímu provozu, tak i zprostředkovaná zkušenost, v podobě předávání získaných poznatků druhým osobám. Tyto zkušenosti jsou jak pozitivní, tak i negativní. Podstatným přínosem předávání těchto informací, spočívá v upozornění na zjištěnou situaci s možností včasné reakce na ni a tím i zajištění pocitu správného bezpečí.

Všichni účastníci silničního provozu jsou ohroženi zraněním či úmrtím v důsledku srážky v silničním provozu. Míra osudovosti je odlišná od skupiny účastníků v silničním provozu. Velkému riziku jsou zejména vystaveni chodci a uživatelé jednostopých vozidel, oproti cestujícím ve vozidle. Týká se to zejména zemí nízko příjmových a středně příjmových (Peden et al., 2004).

Světová zdravotnická organizace na základě alarmujících statistik dopravní nehodovosti, z nichž vyplývá, že 1,3 miliónů lidí přijde v důsledku havárií ročně o život, stanovila dekádu preventivních programů, které by měly vést ke snížení počtu obětí v silniční dopravě. Aktivita jsou sdruženy do 5 pilířů - dopravně bezpečnostní management, bezpečné silnice a mobilita, bezpečnější vozidla, bezpečnější účastníci silničního provozu a péče po nehodě. Náplň jednotlivých aktivit je blíže uvedena v podkapitole Dekáda akcí pro BESIP 2011-2020 (http://www.ibesip.cz/1409_Dekada-akci-pro-BESIP-2011-2020).

Tragické statistiky dopravní nehodovosti cyklistů nabádají dospělé k činnosti ve prospěch bezpečnosti dětí. Ve východoevropských zemích jsou aplikovány celé systémy dopravní výchovy dětí s cílem udělat z nich opatrné a disciplinované účastníky silniční dopravy (Procházka, 1993).

Preventivní programy mají vliv na zvyšování znalostí o pravidlech bezpečnosti silničního provozu jak u dětí a mládeže, tak i u dospělé populace. Preventivní programy pro děti mají za úkol přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách, správnému a bezpečnému chování dětí v silničním provozu a ke snižování dopravní nehodovosti, mají za cíl prohloubit a ověřit znalosti a dovednosti žáků v uplatňování pravidel silničního provozu pro cyklisty, v technice jízdy na kole a v dalších dovednostech nezbytných k bezpečné jízdě na kole, podněcovat a zvyšovat zájem žáků o bezpečnou dopravu (www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu).

Městská policie organizuje dopravní akci s názvem „Jablko - citron“. Jedná se o preventivní akci, která je zaměřena na dodržování předepsané rychlosti v obci. Od žáků dostávají řidiči za dodržení rychlosti jako poděkování jablko, nebo citron při jejím porušení (<http://www.mestojablonec.cz/cs/mestsky-urad/pro-novinare/tiskove-zpravy/archiv/zpravy-2011/kveten-2011/dopravne-bezpecnostni-akce-jablko-citron.html>).

Důležitá je zde i automatizace návyků a aktivní přístup občanů spojený s přenosem na rodinné příslušníky FG2 (R10): „...seznamuju se s novinkami a přenáším je na svoje děti, protože je to důležité v rámci předcházení těch komplikací v dopravě“, zejména v oblasti užívání

bezpečnostních prvků, mezi které patří trend cyklistických přileb či reflexních prvků, dále pak aktivní seznamování se s novelami a jejich aplikace v provozu FG2 (R7): „*Novinky, protože ve vyhlášce se vždycky dělají nějaké novelizace, tak je potřeba vždycky seznámit se s těma novinkama, protože člověk může mít v hlavě zafixované nějaké věci, které jsou pár let staré, furt se tím bude řídit, i když už to dávno neplatí...*“ Přínos spatřují v informovanosti obyvatelstva, osvojování pravidel silničního provozu, předávání praktických poznatků z dopravy, se kterými úzce souvisí prevence nehodovosti, prevence úrazů a prevence rizik související s jízdou na kole v kombinaci s motorovou dopravou. Zde je také zdůrazňována potřeba osvěty cyklistů v oblasti užívání reflexních prvků zejména za snížené viditelnosti či jízdě ve večerních hodinách FG2 (R11): „*...jezdí bez světel, v tmavém oblečení a není je ve tmě vidět...*“ V rámci praktických doporučení z dopravy by také výzkumný soubor uvítal nejvhodnější způsoby překonávání překážek, které se v dopravě mohou vyskytnout.

Dopravní provoz je přímo závislý na vnějších okolnostech, které jsou spojeny s vhodnou infrastrukturou. Odstraňováním nedostatků v infrastruktuře a vytvářením vhodných podmínek pro motorovou i nemotorovou dopravu přispívají města ke snížení rizik spojených s dopravou FG2 (R8): „*V poslední době je vidět lepší úprava cest, což je plus pro tu bezpečnost, ano*“, nebo FG2 (R11): „*Ano, nová cyklistická stezka na Bobrovník a v Adolfovicích, a taky přibyly ve městě stojany na kola, což se mi líbí*“. Výsledkem je úprava vedlejších pozemních komunikací, rozšiřování a budování sítí cyklotras. Cyklisté se tak mohou vyvarovat husté silniční dopravě a eliminovat tak strach, pocit ohrožení a rizika spojená s kombinovanou dopravou.

Pocit bezpečí při jízdě na kole vychází z respektování sebe i svého okolí jako součást silničního provozu, bez ohledu, kde je tato pohybová aktivita vykonávána. Základem je dle respondentů osvojování a dodržování pravidel silničního provozu již od dětského věku. Vzájemná tolerance chodců, cyklistů a motoristů je základem pro vytvoření bezpečného prostředí pro všechny účastníky silničního provozu FG2 (R13): „*Všichni účastníci toho provozu by se měli vzájemně ctít a chovat podle pravidel*“.

Závěrem lze říci, že obyvatelé tohoto regionu jsou si vědomi vzájemných rizik, která kombinace způsobů dopravy v silničním provozu přináší, v souvislosti s nedodržováním pravidel silničního provozu a neadekvátním chováním chodců, cyklistů a motoristů. Tyto faktory vytvářejí negativní prostředí pro cyklistiku a jsou zdrojem nejen pocitu ohrožení pro účastníky silničního provozu. Zároveň si také respondenti z Jeseníku a jeho okolí uvědomují, že pokud budou tato pravidla dodržována a účastníci silničního provozu se budou vzájemně tolerovat a respektovat, je možné vytvořit bezpečné prostředí pro všechny.

7 ZÁVĚR

Jako cíl mojí práce jsem si vytyčila zjistit a popsat vnímání bezpečnosti cyklistiky ve městě Jeseník a jeho okolí, které mají zásadní vliv na vnímání cyklistiky v tomto regionu, z pohledu občanů různého věkového období. Pro získávání poznatků a informací v teoretické části jsem využila odborné publikace, sběr primárních a sekundárních dat, internetové zdroje. V této části jsou podrobně rozvedeny vývojové etapy člověka, zaměřené na období dospívání, dospělosti a stáří a postavení pohybové aktivity jako součásti životního stylu. Rovněž uvádím poznatky o dané problematice zaměřující se na preventivní programy realizované v České republice, podporující bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích, statistiky dopravní nehodovosti za rok 2011 a 2012, prevenci před odcizením jízdních kol a prevenci dopravních nehod cyklistů.

Z výsledků analýzy vyplývá, že vnímání jízdního kola vychází z aktuálních potřeb výzkumného souboru. Jízdní kolo je vnímáno jako dopravní prostředek, sloužící pro potřebu cestování do zaměstnání, do školy, do obchodu, na úřad, poštu či ke známým. Rozhodujícím činitelem pro volbu tohoto způsobu dopravy je počasí, množství volného času a vzdálenost. Pokud je vzdálenost příliš krátká, dochází k upřednostňování chůze před jízdou na kole. Příliš velká vzdálenost vede k využití motorové dopravy. Jízdní kolo je také vnímáno jako prostředek pro realizaci volnočasové aktivity, v podobě sportovní aktivity či méně náročné pohybové rekreační aktivity prostřednictvím různých oddechových výletů či projížděk, což má pozitivní vliv na posilování fyzického stavu lidského těla a organismu.

Perspektiva využívání jízdního kola je spatřována v osobním duševním přínosu pro člověka, v podpoře čistoty ovzduší včetně omezení zatěžování a znečišťování přírody, dále pak v úspoře času, spojenou s nezávislostí na jízdních řádech, v úspoře nákladů, zejména v případě krátkých vzdáleností, široké dostupnosti jízdního kola ve spojení s různě náročným terénem či bezproblémovém parkování. Část respondentů hovoří o jízdním kolu jako o „přibližovadlu“ za všech podmínek, kdy jedinou limitou pro jeho využití je mrazivé počasí. Rovněž v něm spatřují němeého pomocníka, zejména při převozu zavazadel. Významným přínosem jízdního kola je terapeutický účinek, kdy pravidelnou jízdou přiměřené intenzity lze předejít civilizačním onemocněním a udržovat fyzickou kondici.

Respondenti si rovněž uvědomují, že cyklistika tvoří součást silničního provozu a zároveň si uvědomují, že v kombinaci s automobilovou dopravou představuje značné vzájemné riziko.

Tendencí účastníků výzkumného souboru, je provozování cyklistiky zejména na cyklostezkách, lesních stezkách či vedlejších pozemních komunikacích.

Z výsledků analýzy také vyplývá, že účastníci výzkumu z tohoto regionu vnímají bezpečnost cyklistiky v kombinaci s motorovou dopravou jako vzájemné riziko, které vychází z aktuálního povědomí o bezpečnosti. Mezi příčiny evokující vzájemné riziko v dopravě patří ze stran cyklistů jejich neukázněnost v silničním provozu, v podobě absence bezpečnostních prvků, jako je cyklistická přilba, jejíž využití ze stran dospělých je pouze v případě velkých vzdáleností, kdy její potřeba na krátké vzdálenosti je bagatelizována. Senioři přisuzují přínos pro všechny věkové kategorie, jen ne pro tu vlastní. Dalšími příčinami je absence reflexních prvků, nevhodný styl jízdy v podobě jízdy na kole bez držení rukou, neočekávaná změna směru jízdy, brždění provozu či nerespektování silničního zákona, včetně jízdy pod vlivem alkoholu. Z pohledu části respondentů lze jízdu na kole realizovat v kombinaci s alkoholem. Ze statistiky nehodovosti vyplynulo, že příčinami nehod cyklistů je především nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy, což koresponduje s naším zjištěním.

Rizikové prostředí pro cyklisty vytváří v silničním provozu, kromě samotných cyklistů, také chodci a řidiči motorových vozidel, zejména svou neukázněností v dopravě, nesoustředěností při jízdě, vytěsňováním cyklistů z dopravy a nerespektování silničního zákona v podobě ignorace dopravního značení a překračování povolené rychlosti.

Z analýzy dat vyplynula důležitost podpory preventivních programů zaměřené nejen na cyklistickou dopravu, ale na všechny účastníky silničního provozu. Přínos je spatřován zejména v informovanosti obyvatel, osvojování pravidel silničního provozu, předávání praktických poznatků z dopravy, včetně prevence nehodovosti, rizik a úrazů souvisejících s jízdou na kole v kombinaci s motorovou dopravou. I přesto, že byly zaznamenány úpravy stávající infrastruktury, podporující provozování cyklistiky, v podobě budování a rozšiřování stávajících sítí cyklotras, kdy hojně využívaný je první úsek cyklotrasy Jeseník - Bobrovník, který přispěl k odklonu cyklo dopravy z frekventované silniční trasy, dále pak úpravy vedlejších pozemních komunikací, zejména v úseku z Jeseníku směrem na Českou Ves, tak i úpravy značení či nárůst mobiliářů je nutné tyto úpravy ze stran obcí a krajů nadále podporovat.

Na základě projevení zájmu zemědělského družstva Agroholding a Priessnitzových léčebných lázní Jeseník, jsem ve spolupráci se zástupci dopravní policie, z územního odboru Jeseník zorganizovala preventivní program zaměřený na bezpečnost silničního provozu

a poskytování první pomoci z úrazových příčin při dopravních nehodách, který byl rovněž prezentován článkem v Jesenickém týdeníku. Průběh semináře je součástí přílohy na CD.

8 SOUHRN

Práce je zaměřena na problematiku cyklistiky ve městě Jeseník a jeho okolí. Cílem bylo zjistit, jak je cyklistika vnímána z pohledu bezpečnosti v silničním provozu. Byl proveden kvalitativní výzkum. Pro zachování etiky výzkumu byl respondentů předložen informovaný souhlas, který byl stvrzen podpisem. Za nezletilého podepsal informovaný souhlas zákonný zástupce. Ke sběru výzkumných dat jsem použila metodu polostrukturovaného rozhovoru v rámci tří focus group. První skupinu tvořili žáci 9. třídy ze Základní školy Jeseník ul. Nábřežní čp. 28/413. Tato ohnisková skupina byla realizována v prosinci 2012. Druhou skupinu představovali respondenti ve věkovém rozmezí 26-53 let, jedná se o členy Sboru dobrovolných hasičů Jeseník. Ohnisková skupina byla realizována v říjnu 2012. Poslední skupinu tvořili senioři z Domu pro seniory Javorník, ve věkovém rozmezí 59-75 let. Ohnisková skupina byla uskutečněna v srpnu 2012. Množství otázek, kladených respondentům, se odvíjel od věkové kategorie, kterou účastníci focus group reprezentovali. Počet kladených otázek činil u výzkumného souboru - dospělí 22, senioři 22 a děti 17. Celkem se zpětné vazby účastnilo 23 respondentů. Rozhovory byly nahrávány prostřednictvím MP3 přehrávače. Následně byla provedena transkripce pořizovaných zvukových nahrávek. Celkem bylo pořizeno 47 stran textu, psaného v programu Microsoft Word.

Analýza dat probíhala prostřednictvím metody zakotvené teorie. Z výsledků výzkumu vyplývá, že vnímání jízdního kola vychází z aktuálních potřeb výzkumného souboru. Jízdní kolo je vnímáno jako dopravní prostředek, sloužící pro potřebu cestování, přiblížení někam a jako prostředek pro realizaci volnočasové aktivity, v podobě sportovní aktivity či méně náročné pohybové rekreační aktivity. Výsledky výzkumu rovněž poukazují na skutečnost, že část respondentů vnímá jízdní kolo jako způsob dopravy, který lze realizovat v kombinaci s alkoholem. Rizika tohoto způsobu dopravy jsou bagatelizována. Míra tohoto rizikového jednání však klesá s věkem. Využití jízdního kola je limitováno závislostí na počasí, nedostatkem volného času a vzdáleností, kterou je nutné překonat.

Z výsledků analýzy vyplývá, že účastníci výzkumu z tohoto regionu vnímají bezpečnost cyklistiky v kombinaci s motorovou dopravou jako vzájemné riziko, které vychází z aktuálního povědomí o bezpečnosti. Mezi příčiny evokující vzájemné riziko v dopravě patří ze stran cyklistů jejich neukázněnost v silničním provozu, nerespektování silničního zákona, včetně jízdy pod vlivem alkoholu. Rizikové prostředí pro cyklisty vytváří v silničním provozu, také chodci a řidiči motorových vozidel, zejména svou neukázněností v dopravě a nerespektováním

silničního zákona. Z analýzy dat vyplynula důležitost podpory preventivních programů zaměřené nejen na cyklistickou dopravu, ale na všechny účastníky silničního provozu. Analýza poukázala na pozitivní postoj dětí k preventivním programům, které by je uvítali pro všechny věkové kategorie včetně té své, oproti seniorům a dospělým, kteří přisuzují přínos preventivních programů pro všechny věkové kategorie mimo svou vlastní. Výsledky výzkumu rovněž poukazují na využívání cyklistické přilby, u kategorie dospělí, pouze na velké vzdálenosti, přičemž dochází k opomíjení výskytu možných rizik i na krátkých vzdálenostech. Senioři přisuzují potřebu helmy pouze pro ostatní věkové kategorie, jen ne pro svou vlastní. Přestože byly zaznamenány úpravy stávající infrastruktury, podporující provozování cyklistiky, v podobě budování a rozšiřování stávajících sítí cyklotras, úpravy vedlejších pozemních komunikací i úpravy značení či nárůst mobiliářů, je nutné tyto úpravy ze stran obcí a krajů nadále podporovat.

Respondenti se zdají být vědomi vzájemných rizik, která přináší cyklistická a automobilová doprava. Nedodržování pravidel silničního provozu jak ze strany chodců, cyklistů a motoristů, vytváří zdroj ohrožení pro všechny účastníky silničního provozu. Respondenti si plně uvědomují, že pokud budou tato pravidla dodržovat s důrazem na vlastní bezpečnost, toleranci a vzájemný respekt, budou tato rizika pro všechny účastníky silničního provozu podstatně nižší a vytvoří se tak v silničním provozu vzájemné bezpečné prostředí, které bude přínosem jak pro dopravu na jízdních kolech, tak i pro provoz motorových vozidel. Tato práce může posloužit jako inspirace pro výběr tématu dalšího výzkumu. Využití se nabízí v hlubší analýze jednotlivých rizik spojených s cyklistickou dopravou.

9 SUMMARY

My work is focused on the issue of cycling in the Jeseník city and its vicinity. The task was to ascertain, how is cycling perceived in regards to its safety when part of the traffic. I have done qualitative research and to maintain its ethicality, respondents were asked to give and sign informed consent form. (For minors, the consent was signed by their guardian.) In gathering the research data I have used semi-structured dialogue three focus groups. First group consisted of Year 9 students from ZŠ Jeseník ul. Nábřežní čp. 28/413. This group was interviewed in Decemeber 2012. Second group consisted of respondents aged 26-53, the city's volunteer firefighters. This group was interviewed in October 2012. The last group consisted of senior citizens from the "Javorník" home of the elderly. This group was interviewed in August 2012. The amount of questions asked was based on the age of respondents - 22 for adults and 17 for minors. Altogether I recorded and interviewed 23 respondents and later transcribed these records into 47 pages of text.

Data analysis was done using grounded theory method. From the results, it can be seen, that the perception of bicycle in given group is based on the group members' current needs. Bicycle is perceived as a mode of transport and as a mode of recreation. Results of the research also point toward bicycle being seen as a mode of transport that can be used while drinking. Risks of this kind of usage are usually downplayed, but the frequency with which they are used in this way decreases with age of the respondents. Utilization of bicycle is limited by weather, lack of free time and distance that needs to be travelled.

Results of the analysis also show that respondents from this region perceive bike participation in the traffic as a mutual risk coming from bad discipline of participants and their lack of respect for the traffic laws, such as being driving under influence.

Another conclusion we can draw from data analysis is the importance preventive programs aimed not only towards cyclist, but also towards other traffic participants. My analysis has shown positive attitude towards them, especially from the minors, who would welcome one for their age group as well as for the other two. Both adult group would also welcome preventive programs, but think they would be much more useful when aimed towards the other two groups, not them. Another interesting result is that age group 26-53 views bicycle helmet as useful only when travelling long distance and mostly neglecting the danger of accidents while travelling only short distances. Seniors once again think that bicycle helmet is only useful for other two age groups and not for them. And even though there already were improvements done to the current

infrastructure, in support of cycling, taking the form of building new and repairing old cycle lanes, and overall cycle and motor vehicle infrastructure changes, it is necessary to keep supporting these improvements.

Respondents seem to be aware of mutual risks stemming from the same network of roads being used by both motorists and cyclist and that disobeying the traffic laws from all parties, that is pedestrians, cyclists and motorists, creates dangerous situations and amplifies the danger posed. Respondents are fully aware that obeying the laws emphasis on their own safety and tolerance and mutual respect, then these risks will be significantly smaller for all parties and an environment of safety will be created in the traffic, that will benefit both the cyclists and the motorists. This thesis could serve as inspiration for picking a topic for additional research. Utility could be found in deeper analysis of the individual risks linked with cycling.

10 REFERENČNÍ SEZNAM

- Coakley, J. (1993). Sport and Socialization. *Exercise and Sport Science Reviews*, 21, 169-200.
- Čačka, O. (2000). *Psychologie duševního vývoje dětí a dospívajících s faktory optimalizace*. Brno: Nakladatelství Doplněk.
- Čížková, J. a kol. (1999). *Přehled vývojové psychologie*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Chovanec, F. (2012). *Cyklotrasa Jeseník-Bobrovník*. Jeseník: Oddělení investic a rozvoje.
- Erikson, E. H. (1963). *Childhood and society*. New York: Norton.
- Frömel, K. (2002). *Kompendium psaní a publikování v kinantropologii*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Gajdošová, S. (2010). *Analýza poptávky v oblasti pohybových aktivit seniorů v Olomouci*. Diplomová práce, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Gregor, O. (1990). *Stárnout to je kumšt*. Praha: Olympia.
- Hartl, P., & Hartlová, H. (200). *Psychologický slovník*. Praha: Portál.
- Haškovcová, H. (1990). *Fenomém stáří*. Praha: Panorama.
- Heller, J., Vodička, P., & Kinkorová, I. (2009). Aktivní životní styl a rekreační cyklistika: Zdravotní přínos a fyziologický profil cyklistů ve věku 11-66 let. *Česká kinantropologie*, 13 (3), 86-94.
- Hendl, J. (2008). *Kalitativní výzkum. Základní metody a aplikace*. Praha: Portál.
- Hendl, J. (1997). Poznávání pomocí kvalitativního výzkumu. *Česká kinantropologie* 1(1), 26.
- Hodaň, B., & Dohnal, T. (2008). *Rekreologie*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Hofbauer, B. (2004). *Děti, mládež a volný čas*. Praha: Portál.
- Jonáková, A. (2012). *Úloha jízdního kola v životní dráze člověka*. Diplomová práce, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Landa, P. (2005). *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing.
- Landa, P., & Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada Publishing.
- Langmeier, J., & Krejčířová, D. (1998). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada Publishing.
- Kubálková, L. (1999). *Cvičíme pro zdraví a pohodu aneb - jsme fit*. Praha: Grada Publishing.
- Kuric, J. a kol. (1986). *Ontogenetická psychologie*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
- Macháček, P. (2012). Prevence není nikdy dost. *Jesenický týdeník*, 22(51), 4.
- Marcus, B. H., & Forsyth, L. H. (2010). *Psychologie aktivního způsobu života: motivace lidí k pohybovým aktivitám*. Praha: Portál.
- Minarovjeh, V. (1988). *Pohybom k aktivnému zdraviu*. Bratislava: Šport.

- Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada Publishing.
- Morgan, D. L. (2001). *Ohniskové skupiny jako metoda kvalitativního výzkumu*. Boskovice: Albert.
- Nakonečný, M. (1993). *Základy psychologie osobnosti*. Praha: Management Press.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. (2010). Praha: Ministerstvo dopravy.
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013-2020*. (2012). Praha: Centrum dopravního výzkumu.
- Novotná, L., Hříchová, M., & Miňhová, J. (2004). *Vývojová psychologie*. Plzeň: Západočeská univerzita.
- Pacovský, V. (1994). *Geriatricie*. Praha: Scientia Medica.
- Pávková, J. a kol. (1999). *Pedagogika volného času*. Praha: Portál.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., & Mathers, C. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Switzerland: World Health Organization.
- Petřková, A. (1991). *Nástin ontogeneze dětství a dospívání*. Olomouc: rektorát Univerzity Palackého v Olomouci.
- Pešek, J. (2011). Cyklostezka se má začít o prázdninách stavět. *Jesenický týdeník*, 21(25), 1.
- Procházka, K. (1993). *Bicykel*. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladatelství.
- Příhoda, V. (1974). *Ontogeneze lidské psychiky. I-IV*. Praha: SPN.
- Ruisel, I. (2000). *Základy psychologie inteligence*. Praha: Portál.
- Říčan, P. (2004). *Cesta životem*. Praha: Portál.
- Sak, P., & Kolesárová, K. (2012). *Sociologie stáří a seniorů*. Praha: Grada Publishing.
- Sidwells, Ch. (2004). *Bicykle a cyklistika*. Slovart: Bratislava.
- Soulek, I., & Martinek, K. (2000). *Cyklistika: horská, silniční, rekreační, výkonnostní*. Praha: Grada.
- Strauss, A., & Corbinová, J. (1999). *Základy kvalitativního výzkumu. Postupy a techniky metody zakotvené teorie*. Boskovice: Albert.
- Šebek, L., & Hoffmannová, J. (2010). Metoda Focus Group a možnosti jejího využití v kinantropologickém výzkumu. *Tělesná kultura*, 33(2), 30-49.
- Teplý, Z. (1969). *Pohybová rekreace*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
- Trpišovská, D. (1998). *Vývojová psychologie pro studenty učitelství*. Ústí nad Labem: Garti.
- Tržil, L. (2012). *Tisková konference – viditelnost chodců a cyklistů*. ŘSDP PP ČR: MV.
- Uhlíř, P. (2008). *Pohybová cvičení seniorů*. Olomouc: Univerzita Palackého.

- Vágnerová, M. (2007). *Vývojová psychologie*. Praha: Karolinum.
- Vágnerová, M. (2005). *Vývojová psychologie I. Dětství a dospívání*. Praha: Karolinum.
- Vágnerová, M. (2000). *Vývojová psychologie: dětství, dospělost, stáří*. Praha: Portál.
- Vágnerová, M., & Valentová, L. (1994). *Psychický vývoj dítěte a jeho variabilita*. Praha: Karolinum.
- Vojtík, V., Machová, J., & Břicháček, V. (1990). *Poruchy vývoje dětí a mladistvých a jejich projevy v rodině a ve škole*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství.
- Voštová, M. (2011). *Faktory, které ovlivňují motivaci studentů k jízdě na kole do školy*. Diplomová práce, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.
- Vyhodnocení Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2011*. (2013). Praha: Odbor bezpečnostní politiky MV ČR.
- Wolf, J. (1982). *Umění žít a stárnout*. Praha: Svoboda.
- Zavázalová, H a kol. (2001). *Vybrané kapitoly ze sociální gerontologie*. Praha: Karolinum.

Zdroje k prezentaci přiložené na CD

- Bydžovský, J. (2004). *První pomoc*. Praha: Grada publishing.
- Štěpánek, K., Pleskot, R. a kol. (2009). *První pomoc zážitkem*. Brno: Computer Press.
- Žák, M., & Matoušek, R. (2009). *První pomoc v polních podmínkách*. Hradec Králové: Fakulta vojenského zdravotnictví Univerzity obrany.

Internetové zdroje

- Autoklub České republiky. (2013). *Dopravní výchova- úvod*. Retrived 15.07.2012 from World Wide Web: <http://www.malyjordan.cz/ddh/index.php?menulogo=8&menup=1>
- Besip. (2012). *Dekáda akcí pro Besip 2011-2020*. Retrived 20.08.2012 from World Wide Web: http://www.ibesip.cz/1409_Dekada-akci-pro-BESIP-2011-2020
- Besip. (2012). *Dopravní výchova*. Retrived 15.07.2012 from World Wide Web: www.ibesip.cz/Dopravni-vychova/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu
- Bezpečnost na silnicích v Libereckém kraji. (2010). *Viditelnost*. Retrived 25.09.2012 from World Wide Web: <http://www.bezpecnenasilnicich.cz/page/72>
- Církevní Základní škola v Kroměříži. (2011). *Dopravní hřiště*. Retrived 15.07.2012 from World Wide Web: http://www.czs-km.cz/?page_id=1847

- Cyklistika Krnov. (2007). *Zabezpečení a pojištění jízdních kol*. Retrived 11.08.2012 from World Wide Web: <http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/zabezpeceni-kol-a-pojisteni-kol.htm#ZABEZPECENI-JIZDNICH-KOL>
- Česká resuscitační rada. *Algoritmus základní neodkladné resuscitace*. Retrived 23. 09. 2012 Word Wide Web: http://www.resuscitace.cz/?page_id=42
- Česká televize. (2012). *Besip chystá preventivní kampaň zaměřenou na mladé řidiče*. Retrived 15.08.2012 from World Wide Web: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/192481-besip-chysta-preventivni-kampan-zamerenou-na-mlade-ridice>
- Český statistický úřad. (2012). *Statistická ročenka Olomouckého kraje 2012*. Retrived 18.02.2013 from World Wide Web: http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajkapitola/711011-12-r_2012-24
- Hasiči Prosiměřice. *Zlomeniny*. Retrived 22.12.2010 from World Wide Web: http://www.jsdh-prosimerice.wz.cz/_zlomeniny_-_kopirovat.html
- Dopravně informační portál. (2012). *Besip představil strategii pro období 2012 – 2013*. Retrived 20.08.2012 from World Wide Web: <http://www.doipo.cz/aktuality/besip-predstavil-strategii-pro-obdobi-2012-2013/>
- Dopravní informační portál. (2012). *Dopravní nehodovost v České republice v období leden až říjen 2012*. Retrived 17.02.2013 from World Wide Web: <http://www.doipo.cz/aktuality/dopravni-nehodovost-v-ceske-republice-v-obdobi-leden-rijen-2012/>
- Koniček, T. (2010). *Cyklistická sezóna je tady, nezapomínejte ale také na možná rizika odcizení kola či vzniku úrazu při jízdě na kole*. Ministerstvo vnitra České republiky. Retrived 15.12.2012 from World Wide Web: <http://www.mvcr.cz/clanek/cyklisticka-sezona-je-tady-nezapominejte-ale-take-na-mozna-rizika-odcizeni-kola-ci-vzniku-urazu-pri-jizde-na-kole.aspx>
- Koniček, T. (2010). *Bezpečnost silniční dopravy – prevence*. Ministerstvo vnitra. Retrived 15.09.2012 from World Wide Web: <http://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicni-dopravy-prevence-878811.aspx?q=Y2hudW09NQ%3d%3d>
- Městská policie Brno. (2013). *Evidence jízdních kol*. Retrived 14.11.2012 from World Wide Web: <http://www.mpb.cz/pro-verejnost/evidence-jizdnich-kol/>
- Městská policie hlavní město Prahy. (2013). *Evidence kol - Centrální registr jízdních kol*. Retrived 14.11.2012 from World Wide Web: <http://www.mppraha.cz/evidence-kol/>
- Ministerstvo vnitra České republiky. (2010). *Nadace Besip*. Retrived 20.08.2012 from World Wide Web: <http://www.mvcr.cz/clanek/institute.aspx>

- Nadace Besip. (2012). *Automobileum 2012*. Retrived 15.07.2012 from World Wide Web: <http://www.nadacebesip.cz/page/162/automobileum-2012.html>
- Nadace Besip. (2012). *European road safety charter*. Retrived 20.08.2012 from World Wide Web: <http://www.nadacebesip.cz/page/136/evropska-charta.html>
- Nadace Besip. (2012). *Účel nadace*. Retrived 20.08.2012 from World Wide Web: <http://www.nadacebesip.cz/news/388/ucel-nadace.html>
- Nadace Besip. (2012). *Den s Besipem na letišti v Jindřichově Hradci*. Retrived 15.07.2012 from World Wide Web: <http://www.nadacebesip.cz/page/164/den-na-letisti.html>
- Nadace Besip. (2012). *Den s dopravou na letišti v Liberci*. Retrived 15.07.2012 from World Wide Web: <http://www.nadacebesip.cz/page/163/den-s-dopravou.html>
- Nadace Besip. (2012). *Program Nadace Besip 2012-2013*. Retrived 20.08.2012 from World Wide Web: <http://www.nadacebesip.cz/news/394/program-nadace-besip-2012-2013.htm>
- NaKole.cz (2004). *Amsterdam – evropská metropole cyklistů*. Retrived 11.11.2012 from World Wide Web: <http://www.nakole.cz/clanky/2-amsterdam-evropska-metropole-cyklistu.html>
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. (2012). *Bezpečnost - Národní strategie bezpečnosti*. Retrived 15.12.2012 from World Wide Web: www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. (2012). *Bezpečnost - prevence krádeží kol*. Retrived 14.11.2012 from World Wide Web: <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/prevence-kradezi-kol/>
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy. (2011). *Inspirace - zahraniční města*. Retrived 11.11.2012 from World Wide Web: <http://www.cyklodoprava.cz/ze-sveta/inspirace-zahranicni-mesta/>
- Olomoucký kraj. (2012). *Hejtman Tesařík otevřel cyklostezku v Jeseníku*. Retrived 12.08.2012 from World Wide Web: <http://www.kr-olomoucky.cz/hejtman-tesarik-otevrel-cyklostezku-v-jeseniku-aktuality-1018.html>
- Policie České republiky. (2010). *Dopravní nehody v mapě ČR*. Retrived 18.02.2013 from World Wide Web: <http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehody-v-mape-cr.aspx>
- Policie České republiky. (2013). *Prázdniny 2012 - cyklistická doprava a bezpečnost provozu*. Retrived 16.08.2012 from World Wide Web: www.policie.cz/soubor/rsdp-cykliste-2012.aspx

- Policie České republiky. (2013). *Statistický přehled nehodovosti, březen 2013*. Retrived 18.02.2013 from World Wide Web: <http://www.policie.cz/clanek/policie-cr-web-informacni-servis-statistiky-statisticke-prehledy.aspx>
- Policie České republiky. (2010). *Zebra se za Tebe nerozhledne!* Retrived 10.10.2012 from World Wide Web: <http://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>
- První pomoc. (2008). *Krvácení - tlakové body na těle*. Retrived 17.12.2012 from World Wide Web: <http://gebymaruska.blog.cz>
- První pomoc. (2006). *Resuscitace - úder mezi lopatky, Heimlichův manévr*. Retrived 17.12.2012 from World Wide Web: <http://www.prvni-pomoc.com/view.php?cislocclanku=2006120007>
- Televizní reklamy, spoty, hudba z reklam. (2011). *Besip: Jezděte opatrně – Nikol Kouklová*. Retrived 15.11.2012 from World Wide Web: <http://www.tvspoty.cz/besip-jezdete-opatrne-nikol-kouklova/>
- Vitvar, Petr. (2011). *Dopravně bezpečnostní akce jablko - citron*. Jablonec nad Nisou. Retrived 15.07.2012 from World Wide Web: <http://www.mestojablonec.cz/cs/mestsky-urad/pro-novinare/tiskove-zpravy/archiv/zpravy-2011/kveten-2011/dopravne-bezpecnostni-akce-jablko-citron.html>
- Zídek, J. (2013). *Cyklista a alkohol. Cyklotrustika, (1)*. Retrived 26. 04.2013 Word Wide Web: <http://www.cykloturistika.cz/casopis/2013-1/>
- Zákon č. 361/2000 Sb. (2000). *O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v § 57-58 - Jízda na jízdním kole*. Retrived 7.12.2010 from World Wide Web: <http://business.center.cz/business/pravo/zakon/silnicni-provoz/>

11 CD PŘÍLOHY

Seznam příloh:

Příloha č. 1: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 - 2020

Příloha č. 2: Nadace BESIP

Příloha č. 3: Monitoring preventivních programů ve městě Jeseník a jeho okolí - rozhovor s vedoucím dopravního inspektorátu policie ČR, Územní odbor Jeseník

Příloha č. 4: Souhlas rodičů s realizací ohniskového interview a pořízení fotodokumentace

Příloha č. 5: Odborný seminář

Příloha č. 6: Fotografie z odborného semináře - Zemědělské družstvo Agroholding v Bernarticích u Javorníka

Příloha č. 7: Fotografie z odborného semináře - Priessnitzovy léčebné lázně Jeseník

Příloha č. 8: Jesenický týdeník - prezentace odborného semináře v článku: „Připravili školáky na nástrahy v dopravě“.

Příloha č. 9: Harmonogram první pomoci - powerpointová prezentace

Příloha č. 10: Přepis ohniskového interview - děti, dospělí, senioři