

Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

**BEZPEČNOST A BARIÉRY CYKLISTICKÉ DOPRAVY ŽÁKŮ ZÁKLADNÍCH
ŠKOL V OLOMOUCKÉM KRAJI**

Diplomová práce
(magisterská)

Autor: Bc. Denisa Mayerová
Vedoucí práce: Mgr. Zdeněk Hamřík, Ph.D.
Olomouc 2016

Jméno a příjmení autora: Denisa Mayerová

Název magisterské práce: Bezpečnost a bariéry cyklistické dopravy žáků základních škol v Olomouckém kraji

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Zdeněk Hamřík, Ph.D.

Rok obhajoby bakalářské práce: 2017

Abstrakt: Problematice aktivní dopravy je věnována značná pozornost s ohledem na naléhavé celosvětové problémy jako civilizační onemocnění, nezdravý způsob života nebo klimatické změny planety. Cyklistická doprava může být i v České republice prioritním způsobem městské mobility, včetně dojíždění dětí do škol. Hlavním cílem diplomové práce bylo popsat klíčové důvody, proč děti v Olomouckém kraji nedojíždí do základních škol na kole. Výzkum byl prováděn kvalitativní metodou formou čtyř nezávislých rozhovorů - focus group. Celkový počet respondentů byl 24. Obsahová analýza nahrávek byla přepsána do programu Microsoft Word a zpracována ručně do myšlenkových map jednotlivých oblastí s využitím barevného označení textu. Ve výsledcích bylo zjištěno, že se děti považují za ohrožené členy silničního provozu, a nemají úplné znalosti dopravních předpisů. Dalším stěžejním zjištěním byla nízká podpora aktivní dopravy ze strany školy, což respondenti vnímají jako největší bariéru bránící dojíždění do školy na kole.

Klíčová slova: aktivní doprava, focus group, zdraví, pohybová aktivita, jízdní kolo

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Denisa Mayerová

Title of the master thesis: Safety and barriers of bike - commuting to school in Olomouc region

Department: Department of Recreationology

Supervisor: Mgr. Zdeněk Hamřík, Ph.D.

The year of presentation: 2017

Abstract: The active transport problematics is an important topic regarding the Worldwide urgent problems as diseases of the civilization, unhealthy lifestyle or climatic changes of the planet. Cycling as an alternative way of urban transport can become a prior way of the urban mobility including children commuting to their schools. The main goal of my diploma thesis was to describe the key reasons, why children in Olomouc region do not commute to school by bike. The research was conducted by a qualitative method and four independent interviews were performed - so called focus group method. The total number of respondents was 24. A content analysis of the records was written down to the Microsoft Word program and was processed manually to the mind maps using colour coding of the text. The results showed that children considered themselves as endangered participants of the road transport and they did not have sufficient knowledge of the traffic regulations. Another key finding was a low support of the active transport by schools, which was perceived by respondents as the biggest barrier, obstructing the bike - commuting to schools.

Keywords: active transport, focus group, health, physical activity, bicycle

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

Prohlašuji, že jsem magisterskou práci zpracovala samostatně pod vedením Mgr. Zdeňka Hamříka, Ph.D., uvedla jsem všechny použité literární a odborné zdroje a dodržovala zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 25. listopadu 2016

.....

Děkuji panu Mgr. Zdeňku Hamříkovi, Ph.D. za vedení, vstřícný přístup a cenné rady, které mi byly při zpracování diplomové práce poskytnuty. Děkuji všem účastníkům focus group za jejich ochotu spolupracovat. Dále děkuji svým nejbližším za podporu v průběhu celého studia.

OBSAH

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | ÚVOD | 8 |
| 2 | PŘEHLED POZNATKŮ | 10 |
| 2.1 | Aktivní doprava | 10 |
| 2.1.1 | Aktivní dopravní politika | 10 |
| 2.1.2 | Aktivní doprava v kontextu životního stylu | 11 |
| 2.1.3 | Aktivní doprava dospělých..... | 12 |
| 2.1.4 | Aktivní doprava dětí | 13 |
| 2.2 | Stěžejní témata aktivní dopravy | 14 |
| 2.2.1 | Bezpečnost na prvním místě | 14 |
| 2.2.2 | Porozumění významu aktivní dopravy..... | 15 |
| 2.2.3 | Vytváření podmínek a infrastruktura aktivní dopravy | 16 |
| 2.2.4 | Motivace k aktivní dopravě..... | 18 |
| 2.2.5 | Bariréry aktivní dopravy | 19 |
| 2.3 | Situace ve světě | 20 |
| 2.3.1 | Vybrané příklady dobrých praxí..... | 20 |
| 2.3.2 | Podpora pohybové aktivity v dopravě..... | 21 |
| 2.4 | Situace v ČR | 22 |
| 2.4.1 | Národní podpora cyklistické dopravy v ČR..... | 22 |
| 2.4.2 | Děti jako priorita v aktivní dopravě | 26 |
| 3 | CÍLE PRÁCE | 28 |
| 3.1 | Hlavní cíl | 28 |
| 3.2 | Dílčí cíle | 28 |
| 3.3 | Výzkumná otázka | 28 |
| 4 | METODIKA..... | 29 |
| 4.1 | Kvalitativní výzkum | 29 |
| 4.2 | Výzkumný soubor..... | 30 |
| 4.2.1 | Výběr základních škol | 31 |

| | | |
|-------|--|----|
| 4.2.2 | Výběr ročníků..... | 31 |
| 4.2.3 | Výběr účastníků focus group..... | 31 |
| 4.3 | Focus group | 32 |
| 4.3.1 | Tvorba otázek | 32 |
| 4.3.2 | Focus group č. 1 | 35 |
| 4.3.3 | Focus group č. 2 | 36 |
| 4.3.4 | Focus group č. 3 | 36 |
| 4.3.5 | Focus group č. 4 | 36 |
| 4.4 | Přepis dat a analýza | 36 |
| 4.5 | Etika výzkumu | 37 |
| 5 | VÝSLEDKY | 39 |
| 5.1 | Bezpečnost vnímaná žáky ZŠ a její prevence | 39 |
| 5.2 | Porozumění žáků ZŠ významu aktivní dopravy..... | 39 |
| 5.3 | Prostředí přizpůsobené dojíždění na kole..... | 40 |
| 5.4 | Motivace žáků ZŠ k aktivnímu transportu | 41 |
| 5.5 | Bariéry bránící aktivní dopravě žáků do ZŠ | 43 |
| 5.6 | Nově vzniklá témata | 43 |
| 5.6.1 | Aktivní dojíždění na skateboardu a in-linových bruslích..... | 43 |
| 5.6.2 | Návyk aktivní dopravy na kole | 44 |
| 5.6.3 | Nízká podpora školy a města..... | 44 |
| 5.6.4 | Negativní zkušenosti | 45 |
| 5.7 | Přehled výsledků..... | 45 |
| 6 | DISKUZE..... | 47 |
| 7 | ZÁVĚRY..... | 51 |
| 8 | SOUHRN | 53 |
| 9 | SUMMARY | 55 |

1 ÚVOD

Pro psaní diplomové práce bylo zvoleno téma aktivní dopravy dětí do základních škol, které spadá i do oblasti zdravého životního stylu. Problematice aktivní dopravy, jež souvisí s řadou současných otázek celého světa (Perez et al., 2015), jako civilizační onemocnění, nezdravý způsob života nebo klimatické změny planety, se, i přes její naléhavost, v České republice stále vyhýbáme. Oblast aktivního dojíždění je autorovi velice blízká, ve svém volném čase se věnuje projektům podobně zaměřeným, a tento způsob dopravy podporuje, především pak městskou cyklistiku. Oblast cyklo dopravy je úzce spojena s návyky a postoji cestujících, a je velmi obtížné je přetvářet či dokonce změnit (Martínek, 2014). Aktivní doprava je přínosná v několika směrech (Manton, Rau, Fahy, Sheahan a Clifford, 2015). Jedná se o pohybovou aktivitu, jež doplňuje zdravý životní styl, šetří čas, snižuje finanční výdaje, je přívětivá životnímu prostředí a v neposlední řadě, díky vyplavení hormonu endorfinu, zlepšuje náladu.

Ve světě je problematice pohybové aktivity kladen stále větší důraz vzhledem k nadměrně stoupajícím tendencím nezdravého životního stylu a sedavému chování lidí (Schoeppe, Duncan, Badland, Oliver a Curtis (2013). V evropských velmocích začínají považovat za preferenci dopravy právě jízdní kolo (Martínek et al., 2013), koloběžku či chůzi, a snaží se tak vytvářet prevenci civilizačním chorobám a pasivním stereotypům. Lobují za změnu motorových dopravních prostředků za bezmotorové, podporované psychickou i fyzickou spokojeností. Vytvářejí tzv. cyklostrategie, podporují městskou cyklistiku například bikesharingy, půjčovnami, výstavbou sítí cyklostezek či realizací opatření směřujících ke zvyšování bezpečnosti cyklistů.

V České republice není v oblasti aktivní mobility kladen odpovídající důraz (Martínek, 2014), přestože je toto téma velice důležité. Studie HBSC (Health Behaviour in School-aged Children) mapující životní styl mladé generace zjistila, že do školy se aktivně dopravují 3% žáků druhého stupně základních škol. Poskytnutá data ovšem ve svých výsledcích nezobrazují důvody, které by obhájily tento výzkum. Diplomová práce se proto bude v návaznosti na HBSC studii věnovat otázce proč a bude se jí snažit porozumět. Aktivní doprava do školy může být rozhodujícím faktorem pro klíčový návyk zdravého životního stylu.

V problematice aktivního dojíždění dětí je právě bezpečnost jedním z nejdůležitějších aspektů, který převažuje v rozhodování typu dopravy (Liu, G. C. et al, 2014). Městská infrastruktura a školní prostředky by měly mladistvým cyklistům nabídnout bezpečné a funkční podmínky pro aktivní transport do školy dle ročních období. Z hlediska městského

prostředí zajistit klidný provoz a omezení rychlosti v oblasti školy, bezbariérovost, vymezení cyklistické pruhy, podporovat možnost obousměrného provozu jízdních kol ve všech ulicích (Martínek, 2014). Škola by měla minimálně nabídnout možnost bezpečného uskladnění a uzamčení kol, popřípadě další cyklistické opatření v okolí školy.

Diplomová práce je zaměřená na výzkumné šetření v oblasti aktivní dopravy dětí základních škol. Zjišťuje bariéry k cyklistické dopravě žáků do škol a definuje faktory dojíždění na jízdním kole.

2 PŘEHLED POZNATKŮ

2.1 Aktivní doprava

Aktivní dopravou rozumíme bezmotorový transport z jednoho místa na druhé. Dle Litmana (2003) se aktivní doprava vztahuje ke způsobu dopravy s lidským pohonem za předpokladu tělesné aktivity. Mezi prostředky aktivní mobility řadí chůzi, jízdu na kole, na kolečkových bruslích, a invalidní vozíky. Aktivní doprava je obvykle využívána k překonání kratších vzdáleností, k cestám do míst těžko dosažitelných motorovou dopravou, a mnohdy za účelem lacinější přepravy. Cesty městskou hromadnou dopravou lze dle Franka, Engelka a Schmida (2003) také zařadit k prostředkům aktivní dopravy z důvodu docházkové vzdálenosti na zastávku, a při výstupu ze zastávky na cílové místo. Nejvyužívanějšími způsoby aktivní dopravy jsou chůze a jízda na kole. Diplomová práce se zabývá především dojíždění na kole - cyklodopravě. „Cyklistika jako způsob dopravy není menšinovým trendem, ale plnohodnotnou formou dopravy vhodně doplňující další druhy“ (Ministerstvo dopravy ČR, 2016). Aktivní doprava v podobě jízdy na kole přináší několik benefitů (Handy, Wee & Kroesen, 2014) z hlediska zdraví, životního prostředí i ekonomiky. Provoz na kole ve městech je z části dán prostředím dané destinace, urbanistickými prvky, podnebím, terénem, povahou obyvatel a jejich návyků, ale také realizovanými opatřeními pro cyklisty a peší (Oliver, M. et al, 2014). Do programu podpory pohybové aktivity v akčních plánech národních strategií by měla zapadat aktivní mobilita jako jedna z prevencí civilizačních onemocnění. Měla by být také prioritou dopravy městské.

2.1.1 Aktivní dopravní politika

Cílem aktivní dopravní politiky je vytvořit komplexní a konzistentní přístupy k aktivní dopravě (Cole, Burke, Leslie, Donald & Owen, 2010), dále pak vyrovnávat aktuální trendy a tlumit ty, které provokují hranice užívání města, jak píše Auto*Mat, 2010 na svém portálu. Výzkumy z několika zemí ukazují, že za posledních 10 až 15 let signifikantně roste počet motorových cest nejen do školy (Fyhri, Hjorthol, Mackett, Fotel & Kyttä, 2011), což může limity města brzy ohrozit. Dle Handy et al. (2014) by se dopravní politici měli soustředit na spolupráci s výzkumníky daného tématu, a o způsobu podpory a realizovaných opatřeních aktivního transportu diskutovat a rozhodovat s nimi. Politika dopravy by měla nabídnout takové podmínky v infrastruktuře, které území města zatíží přijatelným způsobem. Cole et al. (2010) ještě naopak dodává, že je potřeba zdůrazňovat důležitost aktivní dopravy, a brát ji jako přednostní druh dopravy, protichůdný automobilu.

Aktivní dopravní politika neznámá přikazovat lidem, jak mají jezdit. Jejím principem je měnit podmínky pro jednotlivé druhy dopravy tak, aby se dopravní chování měnilo žádoucím směrem. Obvyklá snaha o snížení podílu automobilové dopravy zde není chápána jako cíl. Jedná se o nástroj, jak dosáhnout lépe fungujícího města, jak dosáhnout dopravního mixu, který město spíše „snese“. Každý dopravní prostředek má v dopravním mixu své místo. Teprve správně nastavená kombinace slouží k tomu, aby byla dosažena vysoká mobilita při zachování únosných vlivů na životní prostředí a požadovaných kvalit veřejného prostoru. (Auto*Mat, 2010)

Strategie navyšování nezávislé dopravy by dle Trantera a Sharpea (2012) měla být rozdělena do tří klíčových kategorií: změna urbanistické formy a infrastruktury, změna designu místních čtvrtí, a změna společenských hodnot.

2.1.2 *Aktivní doprava v kontextu životního stylu*

Aktivní doprava občanů vykazuje hned několik pozitivních dopadů jak na lidi samotné, tak na prostředí, ve kterém žijí (Manton et al., 2015). Jedním ze zásadních hledisek, které je třeba stále zviditelňovat, je zdravotní dopad (Davison, Werder a Lawson, 2008). Nárůst svalové hmoty, zvyšující intenzita a další indikátory v rámci fyzické kondice doprovází cyklistiku spíše při pravidelném ježdění (Rojas-Rueda et al, 2016). Ovšem pozitivní zdravotní dopady včetně psychických, o kterých hovořil již Bradshaw (2001), nese i nepravidelná pohybová aktivita ve formě cyklo dopravy. Zbavuje nás stresu, zlepšuje náladu a celkově zpříjemňuje život. Gerig a Frischknecht (2004, 46) tvrdí, že „naše pocity, tedy ‘vnitřní pohyb’ způsobený emocemi a náladami se zdá být v tak velké míře závislý na pohybu svalů, že je účinek sportovní aktivity srovnáván s působením zázračné drogy“. Cyklickou, nenáročnou, dostupnou a veřejnosti blízkou pohybovou aktivitou – ježděním na kole se dají světové ukazatele obezity a nadváhy lehce snižovat. Podle Landy a Liškové (2004, 10): „Jízda na kole je ideálním způsobem snižování tělesné hmotnosti, zejména proto, že můžeme konat tělesný pohyb mírné intenzity po relativně dlouhou dobu bez neúměrného zatěžování kloubů“.

Dalším z pozitivních bodů aktivního transportu jsou mezilidské vztahy. Proto ve spojení s cyklistikou Cox, Horton a Rosen (2007) hovoří i o kladném sociálním dopadu. Cyklistika či jiná aktivní doprava se stává zábavou, koníčkem, a dodává právě díky dostupnosti odvahu zapojit se do kolektivu, tvoří přátele, partnery.

Podle Žákové (2008) je jízdní kolo, koloběžka, chůze či jiný prostředek poháněný lidskou silou je považován za šetrný způsob dopravy nejen z pohledu environmentálního.

Bezmotorové prostředky snižují také finanční výdaje lidí, a to především tím, že nevyžadují drahé pohonné hmoty, placení parkovacích míst, kontrol a jiných nákladů.

Se zdravým životním způsobem obyvatel měst nese aktivní mobilita další přínos, a to ekologický, o kterém se zmiňuje z centra dopravního výzkumu Cach et al. (2013). Nemotorovou mobilitou napomáháme životnímu prostředí, ve kterém žijeme. Nezdravé výpary, emise, hluk, vystavování dalších silnic, parkovišť a podobně se dají zvyšováním aktivní mobility postupně nahradit čistějším ovzduším, lepšími podmínkami pro cyklisty a chodce, zelení v parcích. Přínosům na stranu kvality městského prostoru a životního prostředí se věnuje ve své publikaci „Městem na kole“ i Deffner, Hefter a Gostič (2013, 6). Uvádí základní výhody cyklodopravy:

- obecné zlepšení kvality ovzduší a kvality městského prostoru, zejména ve smyslu množství emisí a hluku, kvality veřejných prostor a zatraktivnění města či obce současným i budoucím obyvatelům,
- úspora prostoru, a to jak v oblasti silniční sítě, tak v místech určených k parkování. Tím dojde ke snížení nákladů na výstavbu silniční sítě a zároveň se otevře možnost pro jiná, šetrnější využití tohoto prostoru,
- pokles dopravní intenzity města či obce zvýší atraktivitu městských center a tím přispěje k lepšímu využití veřejného prostoru, například pro účely ubytování a obchodu, kulturních aktivit či relaxace,
- snížení negativních dopadů motorové dopravy na kulturní a historické památky měst a obcí a tím pádem snížení nákladů na jejich údržbu,
- všeobecné snížení výdajů městské správy (na autoparky, údržbu silnic, výstavbu nové infrastruktury atd.).

2.1.3 *Aktivní doprava dospělých*

Dostatečná pohybová aktivita nadřazená aktivní dopravě je, spolu se správnou výživou, základem pro dobré zdraví (Humeníkové & Gatesa, 2007), prevenci civilizačních onemocnění, ale i zlepšení mnoho funkcí a parametrů těla, což by měla být jedna z klíčových motivací dospělých. Ovšem v dnešním uspěchaném světě je pohodlnější si každodenní shon ulehčit motorovou dopravou. Martínek, Vrtalová a Žáková (2013, 35) tvrdí, „že osobní automobil je v českých městech považován za hlavní nástroj osobní mobility...“, ovšem „jak ukazují zkušenosti ze zahraničí, jízdní kolo je přitom velmi užitečnou alternativou pro každodenní cesty v délce 3-5 km...“ Jedná se o změnu návyku v dopravě, tu popisuje

Martínek et al. (2013, 31) následovně: „Cesta k masovějším změnám v rozhodování, vedoucí k jiné volbě konkrétního dopravního prostředku, je poměrně komplexní proces.“ Připomíná, že pro vhodně cílenou kampaň je třeba pochopit potřeby a uvažování rozdílných cílových skupin, a brát ohled na faktory, které ovlivňují volbu dopravního prostředku, jako jsou: dostupnost a přístupnost, čas, cena, bezpečnost, počasí, osobní preference a přesvědčení. Hledisek pro toto rozhodnutí je nespočet, proto Ing. Jaroslav Martínek, národní cyklokoordinátor apeluje na kampaně, které mají podpořit, zviditelnit, ale hlavně motivovat k dojíždění na kole v rámci města. Braun Kohlová (2012, 87) potvrzuje, že „...existuje souvislost mezi umístěním bydliště v rámci městské aglomerace a dopravním prostředkem, který lidé používají při cestách do práce.“ Vysoké motivační procento může právě vytvořit i v prostředí firmy zaměstnavatel, ať už úpravou vnitřních směrnic nebo účastí v kampaních či zajištěním bezpečných cyklistických opatření v podniku. Nedílnou součástí cyklodopravy představuje i velký potenciál skupiny seniorů, kterému se taktéž věnuje Martínek et al. (2013).

2.1.4 Aktivní doprava dětí

„Jízdní kolo hraje u dětí a mládeže důležitější roli než u dospělých, protože jim podstatně rozšiřuje akční rádius pro jejich pohyb“ (Martínek, 2014, 42). „Klíčovou roli ve vytváření a udržování návyku na pravidelný pohyb...mají kromě příkladu rodičů také školky a školy“ (Martínek et al., 2013, 34). Dále pokračuje, že „Rodiče by měli vnímat cyklistiku jako bezpečnou a zdravou volbu...děti zase potřebují vnímat kolo jako zpestření a zábavu na své každodenní cestě.“ Ovšem výhody pro odlišné rozhodnutí jsou stále pohodlnější. Jedním z faktorů, proč se děti a jejich rodiče čím dál více přibližují trendu opouštění nezávislé bezmotorové dopravy, je podle Hjorthola a Fyhri (2009) několik vzdálených zájmových kroužků následujících po vyučování, kam se děti samy na kole nedoproví. Fyhri et al. (2011) podobnou skutečnost nazývá pohodlím dopravy.

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

Nejen díky Duncanovi et al. (2016) bylo zjištěno, že existuje vztah mezi dojezdovou vzdáleností z domova do školy a aktivní dojíždějících žáků. V případě města Auckland, Nový

Zéland, kde byl výzkum prováděn, je faktor vzdálenosti rozhodujícím při volbě dopravního prostředku. Dokazuje, že čím kratší je vzdálenost této cesty, tím větší je zastoupení žáků, kteří se dopravují do školy aktivně, tzn. pěšky nebo kole, a jako nejvhodnější distanci určuje vzdálenost do 2 km. V případě České republiky stále rozhoduje návyk a předsvědčení rodičů.

2.2 Stěžejní témata aktivní dopravy

Rámec tématu aktivní mobility je velice široký a obsáhlý, ovlivňuje a sám je ovlivňován několika podněty, doplňuje mnoho neznámých, dotýká se variabilních oblastí. V nitru tématu aktivní dopravy hraje hlavní roli 5 základních disciplín, které ji přímo tvarují. V následujících odstavcích se budeme věnovat okruhům bezpečnosti, významu a smyslu aktivní dopravy, prostředí, ve kterém se vyskytujeme, otázce motivace a klíčovým bariérám, které brání bezmotorovému způsobu mobility.

2.2.1 *Bezpečnost na prvním místě*

Bezpečnost je jedním z nejdůležitějších aspektů v sektoru aktivní dopravy (Liu et al., 2014). Spolehlivá a jistá mobilita zaručuje transport bez strachu a obav celé populace. Fyhri et al. (2011) upozorňuje ve své studii nejen na nebezpečí na silnicích a v dopravě obecně, ale i na strach z napadení. „Jízda na kole na jedné straně působí pozitivně na zdravotní stav a délku života obyvatelstva, na straně druhé jsou cyklisté (stejně jako chodci) při dopravních nehodách vystaveni vyššímu riziku zranění než ostatní účastníci silničního provozu“, upozorňuje Martínek (2014, 41). Při výběru způsobu dopravy se účastníci aktivního transportu, především pak rodiče dojíždějících dětí (Davison et al., 2008), rozhodují převážně z pohledu bezpečnosti. Paradoxem je, že nebezpečí rodiči vnímané, které hrozí dětem v oblasti školy, je často způsobeno právě rodiči v roli řidiče, kteří vozí své dítě do školy autem (Fyhri et al., 2011). Cyklista i chodec se v bezpečném prostředí může cítit bezpečně pouze tehdy, když neomezuje ani neohrožuje sám sebe ani ostatní účastníky provozu, a dobře zná pravidla silniční dopravy. „Součástí snahy o snížení dopravní nehodovosti je i působení na chování účastníků dopravy. Větší ohleduplnost mezi řidiči motorové dopravy, cyklisty a chodci by v mnohých případech nehodě zabránila“ (Martínek, 2014, 43). Dále dodává, že je nutností ve všech skupinách znovu a znovu opakovat pravidla silničního provozu a normy chování, dbát na jeho dodržování.

Zahraniční zkušenost ukazuje, že čím více je ve městech cyklistů a chodců, tím jsou pro ně města bezpečnější. Podpora cyklistiky je tak jednou z cest ke zvyšování bezpečnosti a snižování počtu fatálních dopravních nehod. Potřebujeme jen novou kulturu

městského a dopravního plánování, která bude plně respektovat základní právo každého jednotlivce na bezpečnou jízdu na kole. (cyklodoprava.cz)

Oluyomi et al., (2014) ve své texaské studii „Parental safety concerns and active school commute: correlates across multiple domains in the home-to-school journey” zkoumá vztah rodičů k bezpečnosti dětí při aktivním transportu do školy. Zjistil, že zvláštní význam pro rodiče má především bezpečnost provozu na trase z domova do školy. Na základě tohoto zjištění očekává zvýšení investic do pěší i cyklistické dopravní infrastruktury, aby bylo dosaženo zvýšení aktivní dopravy. Na druhou stranu v prostředích, kde aktivní dojíždění do školy již má odpovídající infrastruktury, doporučuje podporu školy. Kromě zvýšení fyzické aktivity by investice do infrastruktury spolu s podporou školy mohly mít za následek dlouhodobý zdravotní prospěch celého obyvatelstva cílové čtvrti.

2.2.2 Porozumění významu aktivní dopravy

Dalším z klíčových bodů tématu aktivní dopravy je obecné porozumění populace o zdravotních, environmentálních a jiných přínosech. Pokud lidé nebudou rozumět správnému významu a smyslu bezmotorových způsobů mobility, nebude možné docílit změny jejich dopravních návyků. U dětí je důležité brát zřetel na teoretický základ a tématu se věnovat ve výchovných předmětech, zejména pak při výchově dopravní.

Dopravní výchovu je třeba začít u malých dětí a mládeže, kdy se začínají formovat dopravní návyky jednotlivců. Jízdní kolo hraje právě u dětí a mládeže důležitější roli než u dospělých, protože jim podstatně rozšiřuje akční rádius pro jejich pohyb. Dopravní výchova dětí a mládeže musí ale daleko přesahovat povinnou jednorázovou výuku na dopravním hřišti mimo reálný dopravní prostor. (cyklodoprava.cz)

Cílem je chápat, jak funguje silniční provoz, znát dopravní značky, a opravdu rozumět podstatě nemotorového způsobu transportu, jeho výhodám i nevýhodám. Jedná se o zdravotní dopady ve smyslu zdravého životního stylu, zvyšování pohybové aktivity, redukce váhy, prevence sedavého chování a z něho vyústěné nadváhy či obezity, jejichž vzájemný vztah vysvětluje ve své studii Schoeppe et al., (2013). Velkou kapitolou je také vliv aktivní mobility na životní prostředí, ekonomickou šetrnost.

Dalším cílem je dle BESIP (2016, 3) „...zmírnit napětí mezi cyklisty, motoristy i chodci a pokusit se tyto skupiny sblížit. Všichni mají nárok na prostor, ale musí se navzájem respektovat a tolerovat...většina lidí se ocitne tu v roli chodce, jindy motoristy a často i cyklisty.“ Dále v úvodních slovech apeluje na cyklisty: „...cyklista je účastníkem silniční provozu. A přestože k tomu nepotřebuje žádný řidičský průkaz, musí v potřebné míře

dodržovat bezpečnostní předpisy, řídit se jimi a při jízdě na kole dbát na ohleduplnost a opatrnost.“

2.2.3 *Vytváření podmínek a infrastruktura aktivní dopravy*

Vytváření podmínek v různých prostředích na úrovni obce, školy i rodiny je také stěžejním aspektem pro aktivní dojíždění. Zda společnost utváří celé město přátelské cyklistům či nikoliv. Zda je vůbec možné si vybrat volbu nemotorové dopravy. Zde apeluje Braun Kohlová (2012, 10) na sociologický výzkum cestování a volby dopravního prostředku, který by se měl také věnovat „kontextuálním sociálně ekologickým znakům charakterizujícím polohu, vybavenost, sociální status a kvalitu prostředí území bydlišť a mimo jiné stav dopravní infrastruktury bydlišť a cílů cest.“ Je nutností nabídnout možnost výběru bezpečného způsobu dopravy bez obav na komunikacích, cyklostezkách nebo v parcích, vytvářet školní i rodinnou podporu aktivní mobility. Téma přátelského prostředí pro cyklisty se významně prolíná s úlohou bezpečnosti. V příručce Cyklistické akademie popisuje Martínek (2014) 6 základních opatření i mimo páteční síť tras, tzn. v blízkém okolí bydliště, v kapitole cyklistické infrastruktury: obecné nároky na uliční prostor, zklidňující opatření, zóna 30, obytné a pěší zóny, jednosměrky a realizace tzv. cyklistických ulic. Dodává, že „podpora cyklistické dopravy lze dosáhnout množstvím drobných opatření...“ (Martínek, 2014, 29).

Městské prostředí

Úspěšná dopravní síť v rámci urbanistických prvků patří do péče politik obce, města, kraje. Společně se zdravým návykem obyvatel můžou správné plánování území postupně zvyšovat zájem o aktivní dopravu. Aktivity a činnosti měst pro podporu aktivní mobility by měly dle Deffner, Hefter a Gostič (2013, 4) vycházet z faktu, že „rozhodnutí lidí používat kolo jako každodenní dopravní prostředek není ovlivněno pouze tím, je-li k dispozici cyklodopravní infrastruktura.“ Deffner pokračuje, že je důležité se věnovat cyklodopravě v rovině individuálního využití a spojit ji s výhodami pro města, včetně integrace cyklodopravy do městských plánů. Funkční cyklodopravní politika spadá do dopravní politiky města, která obsahuje všechny formy dopravy. Měla by proto být propojena s politikou územního plánování, městského rozvoje a s oblastí sociálně-ekonomickou, neboť se vzájemně prolínají a ovlivňují.

„Město funguje lépe, když je v něm dobře vyvážené životní, kulturní i obchodní prostředí. Míra jakékoliv lidské aktivity je ale z principu omezena – ať už fyzicky (prostor), legislativně (hluk, emise, ochrana životního prostředí), či kulturně (estetika prostředí, respekt k historii)“ (Auto*Mat, 2010). Městskému prostředí a jeho ovlivňování pohybové aktivity obyvatel se věnuje i studie „Physical activity in relation to urban environments...“, která v rámci zkoumaných 14 měst celého světa zahrnuje i dvě česká města. Sallis et al. (2016), jeden z autorů, vnímá vliv hustoty obyvatelstva, hustoty městské hromadné dopravy, množství parků, složitost a počet křižovatek, ale třeba i typ zaměstnání lidí či nejbližší vzdálenost k MHD. Co se týká dopravy dětí po jejich vlastní ose, Davison et al. (2008) zdůrazňuje, že žáci se s největší pravděpodobností dopravují do školy aktivně, pokud žijí v městských čtvrtích, kde bezmotorový transport podporuje dopravní infrastruktura a sociální normy.

Životem pulzující město nebo obec je takové, které nabízí škálu dopravních možností všem, ať už se jedná o pěší, cyklisty nebo cestující MHD. Všichni by měli mít k dispozici kvalitní městské zázemí a mělo by se jim dostat stejných výhod jako se dostává motoristům. V praxi je to tak, že auto stejně nedokáže naplnit všechny dopravní potřeby v rámci městského prostoru. I tam, kde si motoristé užívají plynulosti dopravy, je použití motorových vozidel omezeno a limitováno v zájmu zachování určité kvality ovzduší, energetických úspor a přístupu k obytným zónám a kvalitě života v nich. (Deffner et al., 2013).

Školní prostředí

Škola jako cíl cesty z domova na kole je dalším stěžejním prostředím. Je třeba, aby si byli žáci vědomi prostředí a podmínek, které jim v rámci podpory aktivní dopravy škola nabízí jak na teoretické bázi (teorie dopravní výchovy, účast na programech, soutěžích, akcích zviditelňující bezpečnost, atd.), tak prakticky (praxe na dopravním hřišti, cyklostezka, úschovna kol, pumpička, atd.). Starší spolužáci, zaměstnanci školy, ale především učitelé a vedení školy by měli děti inspirovat v nejrůznějších ohledech, aktivní dopravy nevyjímaje a to nejen proto, že pohybová aktivita dětí při aktivní dopravě do školy může vynaložit více energie a spotřebovat více kalorií, než při cvičeních povinné tělesné výchovy (Whitzam & Pike, 2007). Klíčová je také spolupráce rodiny a školy.

Je nezbytně nutné do dopravní výchovy vtáhnout i rodiče a dětem udělat z kola pravidelnou a běžnou součást denního života již od mateřské školy. Spousta škol a

školek v ČR v současnosti zakazuje dětem jízdu na kole do školy či ji nedoporučuje a nevytváří podmínky pro např. úschovu kol se zástupným zdůvodněním ručení za jízdní kolo. (Martínek, 2014, 42)

„Dopravní výchova se musí stát součástí učebních plánů a praktická výuka musí zahrnovat i konkrétní jízdu dětí do škol byť pod dozorem pedagogů či rodičů“ (cyklodoprava.cz).

Rodinné prostředí

Děti jsou jedni z nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Rodiče by měli vždy převzít odpovědnost za jejich chování na pozemních komunikacích, a to jak v roli chodců, pasažérů vozidel, tak i jezdců na nejrůznějších odstrkovadlech, koloběžkách, tříkolkách a jízdních kolech. Zodpovědní rodiče již od nejútlejšího věku svých dětí systematicky působí na své potomky a seznamují je s tím, jaká nebezpečí je mohou na ulici a silnici potkat...seznamují je se správným způsobem pohybu po komunikaci, správným přecházením vozovky, s dopravním značením i výbavou jízdního kola. (ibesip.cz)

Zásadním bodem týkající se aktivní dopravy jsou postoje, vnímání a přístupy lidí (Spears, Houston & Boarnet, 2013), v rámci rodinného prostředí jde potom o přesvědčení rodičů. Mezi členy rodiny lze předpokládat podobnost názorů a postojů k aktivní mobilitě, proto rodiče v roli řidiče dítěte do školy nevědomě vychovává další generaci motoristů. Na druhou stranu, Schoeppe et al. (2013) uvádí, že děti, jimž rodiče nechávají volnost a svobodu volného času, mají více pohybové aktivity v rámci nezávislé dopravy (Tranter & Sharpe, 2012), než kontrolované děti s přísným, striktním rodinným řádem. Pro postupné zvyšování počtu aktivně se dopravujících populace je nezbytné rozšiřovat osvětu bezmotorového způsobu dopravy i mezi dospělé, kteří jdou příkladem dětem. Postupnými pomalými kroky a společným vytvářením podmínek pro aktivní dopravu ze stran obce, školy i rodiny by se dalo dosáhnout změny návyků a stereotypů lidí v městské dopravě, navýšit počet aktivně dojíždějících lidí, a tak slíbit zdravotní benefity pro budoucí generace (Davison et al., 2008).

2.2.4 Motivace k aktivní dopravě

Definice motivace podle Nakonečného (2014, 15) zní, že: „Motivace je intrapsychicky probíhající proces, vycházející z nějaké potřeby a vyústující ve výsledný žádoucí vnitřní stav, proces...jde tu o vznik uspokojování potřeb.“ Nakonečný (2014) pokračuje, že díky motivaci

je možno chápat důvody lidského chování. Například i důvody, proč lidé využívají nebo nevyžívají aktivní dopravu. Motivace k dojíždění do školy na kole můžeme chápat jako automatický impuls k výběru způsobu dopravy v různých vnějších podmínkách. Každý jedinec je k jízdě na kole motivován odlišně, a především u dětí je třeba motivaci podporovat, připomínat. Efektivním motivacím pro různé cílové skupiny se věnuje Iannotti et al. (2012). Tvrdí, že motivy se liší s ohledem na pohlaví člověka, věk, a v neposlední řadě podle geografického regionu. Oblast motivace se také v globálním měřítku propojuje s otázkou porozumění aktivní dopravě, jedná se o pojmenování, specifikování přínosů cyklo dopravy.

„Člověk je navíc od přírody pohodlný tvor, a tak je zřejmé, že ke šlapání do pedálů potřebuje větší motivaci, než k usednutí do auta“ (Martínek et al., 2013, 31). Marcus a Forsyth (2009) tvrdí, že lidé jsou motivováni více, pokud věří, že benefity pohybové aktivity převažují nad bariérami. Motivaci k pohybovým aktivitám dále znázorňují a vysvětlují na váze tzv. rozhodovací bilance - to je způsob, jak člověk hodnotí možné zisky anebo ztráty v důsledku změny chování. V rámci teorie volby chování poukazují Marcus a Forsyth na poznatek svobodné volby pro příjemný pocit z dané vykonané pohybové aktivity, která představuje zvnitřněnou odměnu, a ne pro potěšení jiné osoby. Lidé budou motivováni změnit návyk v dopravě podřadný svému životnímu stylu pouze tehdy, pokud je do rozhodnutí nebude nikdo nutit, a pokud se rozhodli sami a nezávisle. Na skutečnost svobodné volby navazuje i studie pohybové aktivity a aktivní dopravy dětí Trantera a Sharpea (2012). V kontextu motivace používají termín „nezávislá mobilita“, kterou rozlišují od pojmu aktivní mobilita, ale můžeme ji chápat také jako její nadstavbu. Nezávislá mobilita představuje dopravu bez doprovodu a dozoru rodičů, dítě je zodpovědné samo za sebe, dokáže být mobilní. Tato samočinná schopnost může být také jedním z velkých motivů aktivní dopravy.

2.2.5 *Bariréry aktivní dopravy*

Velký otazník v problematice aktivního dojíždění do škol stojí před jeho bariérami či překážkami. Je důležité bariéry hledat v různých podmínkách, najít je, a pojmenovat právě pro jejich zmírnění, odstranění či prevenci. Klesáním nástrah a překážek pro nemotorovou dopravu lze dosáhnout postupného navyšování aktivně dojíždějících lidí změnou jejich přesvědčení například o nebezpečném způsobu dojíždění, nefunkční dopravní síti, o mizivé podpoře města či školy. Zjišťování a zkoumání bariér se věnuje několik autorů různých studií a prací včetně Formana et al. (2008), který definoval tři základní komponenty bariér aktivní dopravy: environmentální, psychosociální a bezpečnostní, jež můžeme považovat za největší tři hrozby silniční dopravy. Při australském výzkumu pod vedením Cole et al. (2010) bylo,

kromě nebezpečí v dopravě, zřetelných hned několik dalších bariér aktivní dopravy: veřejná apatie k alternativním formám dopravy, rušný životní styl a rodinné závazky, velmi málo veřejně viditelné stimuly reprezentující aktivní transport. Je to série nevýhod, která znemožňuje výběru kola jako dopravního prostředku. Některé faktory ovlivnitelné nejsou (např. počasí, dojezdová vzdálenost), jiné ovšem ano (např. místní infrastruktura, vztah a přesvědčení lidí o cyklistické dopravě), a s těmi je potřeba pracovat jak v osobním měřítku, tak v městském, národním, nadnárodním.

2.3 Situace ve světě

Kola jsou v kurzu po celém světě. Podle všeho se společnost vrací do bodu, kdy je kolo uznávaným, přijímaným a vhodným dopravním prostředkem ve městě, stejně jako tomu bylo v první polovině 20. století. Druhá míza kol, chcete-li. Jízda na kole už není jen kuriozitou: stala se jednou z odpovědí na mnohé problémy moderního života v tisících rychle rostoucích měst po celém světě...dnes země celého světa znovu objevují jízdní kolo jako prostředek každodenní přepravy. Jízdní kolo je přirozenou součástí života a obyvatelé navíc jeho hojnějším využíváním posunují význam veřejného prostoru od „ryze dopravního“ na prostor, kde se lidé setkávají, nejenom míjí. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky. (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2011, 7)

2.3.1 *Vybrané příklady dobrých praxí*

Amsterdam

Město Amsterdam je odkázáno cyklistům, automobilní doprava je zde téměř nemožná. Roje cyklistů pohybující se podle dopravních předpisů s primární předností, jsou nekonečné, motoristi bezmocní. Město je cyklistům stoprocentně přizpůsobeno, je vybaveno propracovanou sítí tak pohodlných a bezpečných cyklostezek a cyklotras, že, že i ti nejmenší, i starší lidé používají přednostně jízdní kolo jako nejjednodušší způsob dopravy. Počet lidí, kteří jezdí na kole denně, se odhaduje na 800 000, což je 63% obyvatel Amsterdamu. Není to ale pouze Amsterdam, který se může chlubit funkční cyklistickou infrastrukturou, najdeme ji i v ostatních holandských městech. (Iamsterdam.com, 2016)

Dánsko

Každodenní používání jízdního kola je v Dánsku již tak zažitě, že se dědí z jedné generace na druhou. Ještě nedávno tomu tak ale nebylo. Kdyby dnes všechny dánské děti přestaly jezdit do školy na kole, za další generaci by se Dánsko vrátilo do šedesátých let 20. století, ve kterém byla i jejich náměstí plná zaparkovaných automobilů. Dánská cyklistická ambasáda proto klade velký důraz na vytvoření nejlepších možných podmínek pro děti, které jezdí na kole. Tato lekce ukazuje různé typy projektů, jejichž účelem je zdokonalení podmínek a podpora používání jízdního kola mezi dětmi. (Martínek et al., 2013, 38)

2.3.2 Podpora pohybové aktivity v dopravě

Významnou roli v podpoře pohybové aktivity hraje oblast aktivního bezmotorového transportu, především pak chůze a jízda na kole či koloběžce. Dle World Health Organization (2006) by aktivní doprava měla být základním pilířem strategií zaměřených na podporu pohybové aktivity. WHO ((World Health Organization [WHO], 2006) také dodává, že aktuální dopravní podmínky v evropských městech nepodporují obyvatele k rozhodnutí upřednostnit chůzi či jízdu na kole před dopravou automobilem. Cca 30% cest autem je tak na vzdálenost kratší než 3 km, což odpovídá cca 20 minutám svižné chůze, více než polovina cest automobilem nepřesahuje vzdálenost 5 km. Vysoký podíl motorizované dopravy přímo i nepřímou ovlivňuje zdraví celé populace (dopravní nehody, problémy dýchacích cest, snižování úrovně pohybové aktivity).

„Komunikace vedoucí ke změně přístupu účastníků provozu k cyklo dopravě, není podmíněna existencí cyklo dopravní infrastruktury. Naopak infrastruktura a cyklo dopravní služby, které město nabízí, jsou určitou formou vyjádření dopravní kultury města a jeho prestiže“ (Deffner et al., 2013, 7).

V Evropě je možné hned několik cest autem nahradit za dopravu pěší či jízdu na kole. Lidé více chodí, a jezdí na kole v případě, že je snížena rychlost jejich transportu, a je vytvářena fungující a bezpečná infrastruktura, jako jsou cyklopruhy, cyklotrasy, cyklostezky, a jsou přetvářeny politiky na místní úrovni (WHO, 2006). Navazující součástí změny myšlení, přesvědčení a cestovního chování v bezmotorovou dopravu je její udržitelnost a stálá podpora (Gehlert, Dziekan & Gärling, 2013).

Odpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy a za budování cyklistické infrastruktury mají volení zástupci obcí a měst. Politická vůle a podpora jsou zásadní pro úspěšnou „recyklaci měst“, tj. navrácení a posílení role jízdních kol v každodenním životě. Je

nezbytné informovat starosty a další politické činitele o výhodách a přínosech podpory a propagace cyklistické dopravy. (cyklodoprava.cz, 2014)

2.4 Situace v ČR

Jízdní kolo v životech občanů České republiky hraje různé role. Jak uvádí Martínek et al. (2013) může jízdní kolo vyvolávat negativní asociace – je vnímáno jako staromódní, nepohodlné, nebezpečné a pomalé – nic pro každodenní dojíždění. Jiní lidé zastávají neutrální postoj, nevěnují mu pozornost, pro další je pouze náčiním pro sportovní výkony. V neposlední řadě může být kolo považováno za známku sociálních problémů. „V porovnání s ostatními vyspělými zeměmi (především EU) jsou v ČR dosud investice do cyklistické dopravy i cykloturistiky podhodnoceny, a to na všech úrovních a ve všech zainteresovaných resortech“ (Ministerstvo dopravy ČR, 2013, 5). Národní cyklokoordinátor a jeden z autorů publikace „40 lekcí cyklodopravy pro odborníky“ zastává názor, že nynější zatížení měst motorovou dopravou není udržitelné, což je impulsem „proč postupně další a další evropská města odhalují skrytý potenciál jízdy na kole a vycházejí jí vstříc.“ Česká republika by v této oblasti měla jednat podle jejich vzoru. První kroky vedou přes vytvoření národní podpory cyklistické dopravy.

Česká republika vsadila na propojení aktivních měst reprezentovaných politiky a úředníky. Města s aktivní procyklistickou politikou, sdružená nejprve v Uherskohradištské chartě, vytvořila nyní Asociaci měst pro cyklisty, která chce společnými silami pomáhat měnit nejen nevyhovující zákony a principy financování, ale především pomoci nastartovat změnu v přístupu k podpoře cyklistické dopravy... Prioritou není kupodivu podpora cyklistické dopravy, ale vyvážená pozornost jednotlivým druhům dopravy, která vytvoří stabilizovaný dopravní systém ve městech, do kterých cyklistická doprava prostě patří. Komplexní řešení prostoru, které umožní bezpečně cestovat všemi druhy dopravy, je nejen levnější, ale také schůdnější řešení. Osloví více cílových skupin, je tedy i politicky snadněji akceptovatelné. Na druhou stranu tento přístup znamená náročnější spolupráci všech zúčastněných stran, vyžaduje odborníky se zkušenostmi a mnohdy delší a složitější komunikaci. Jiná cesta k úspěchu ale nevede. (Martínek, 2014, 2)

2.4.1 Národní podpora cyklistické dopravy v ČR

„Cyklistika je výrazně průřezové téma, které zasahuje do kompetence několika resortů, a to na úrovni státní správy i místní samosprávy. Z hlediska kompetencí se dělí do oblasti

dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort místního rozvoje).“ (Ministerstvo doprav ČR, 2013, 5). Dále o cyklistice jako o způsobu dopravy tvrdí, že „není menšinovým trendem, ale plnohodnotnou formou dopravy vhodně doplňující další druhy.“

Aby byla Cyklostrategie funkční, musí být realizována na třech úrovních (stát – kraj – města a obce), ve spolupráci se soukromým a neziskovým sektorem. Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy (oblast cyklostrategie), dílčím garantem je Ministerstvo pro místní rozvoj (cykloturistika). (Ministerstvo doprav ČR, 2013, 5)

Strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR

Dokument Cyklostrategie 2013:

„Dokument Cyklostrategie 2013 vychází z vyhodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR...Cyklostrategie přichází s výzvou adresovanou městům, aby se přeorientovala na aktivní cílevědomou dopravní politiku namísto pasivního přizpůsobování se narůstající dopravě.“ (Ministerstvo dopravy ČR, 2016)

Dokument byl koordinován především Ministerstvem dopravy ČR, které později zadalo implementaci Cyklostrategie Centru dopravního výzkumu, v. v. i.“ (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2012)

Portál Cyklostrategie.cz:

Portál Cyklostrategie.cz je „platformou pro odborné informace a dění v oblasti cyklistiky. Je určen především odborníkům, ale i cyklistické veřejnosti“. Cílem portálu je pomoci zlepšit podmínky pro cyklisty v ČR.

Jízda na kole nemusí být jen sportovní aktivita, ale může se stát i plnohodnotnou součástí dopravy ve městě, či součástí životního stylu všech společenských vrstev. Cyklostrategie.cz vznikla jako společný projekt Ministerstva dopravy a Centra dopravního výzkumu, v. v. i. Je součástí naplňování vládního dokumentu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 – 2020. (Cyklostrategie.cz, 2008)

Cyklostrategie.cz zaštiťuje projekty a portály:

- **Cyklostrategie.cz:** „Informační portál je určený především pro odbornou veřejnost a jeho cílem je podporovat cyklistickou dopravu jako zdravý, efektivní a ekologický způsob dopravy na krátké vzdálenosti ve městech a obcích ČR. (Cyklostrategie.cz, 2011),

- Česko jede: „Česko jede je celonárodní značka, zaměřená na cykloturistiku a další sporty (in-line, pěší turistiku, vodáctví). Jejím cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky a cykloturistiky ve všech regionech ČR.“ (Česko jede, 2011),
- Akademie městské mobility: „Cyklistická akademie je systematický výukový program vytvořený s cílem vychovat odborníky, kteří budou do života českých měst zavádět principy udržitelné mobility...cílem je podpořit města, aby vypracovala svůj vlastní strategický dokument a akční plán.“ (Martínek, 2014). Je součástí vzdělávacího programu Centra dopravního výzkumu, v.v.i. „...zahrnuje jak workshopy a konference, tak akreditované semináře (Akademie městské mobility, 2008),
- Asociace cykloměst: „...je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, založenou jako zájmové sdružení právnických osob. Členy Asociace jsou obce, měst, svazky a neziskové organizace.“ (Asociace cykloměst, 2013) Spolu s dalšími organizacemi podpořila Asociace cykloměst zrod značky „Město s dobrou adresou“. (Město s dobrou adresou, 2016)
- BESIP: „Oddělení BESIP Ministerstva dopravy provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích...se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti.“ (BESIP, 2012).

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV)

CDV je poskytuje výzkumnou a vývojovou činnost ve specifikovaných oblastech dopravy, je podporou pro orgány státní správy a samosprávy, podílí se na transferu technologií v dopravním sektoru, v neposlední řadě zastupuje resort dopravy na mezinárodní úrovni. Cílem CDV je „být špičkovým evropským vědeckovýzkumným ústavem komplexně zabezpečujícím potřeby dopravního systému v ČR plně integrovaného do evropského výzkumného prostoru.“ (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2016)

Pozice cyklokoordinátora:

„Cyklokoordinátor je oficiální zástupce města, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji cyklistické dopravy a cykloturistiky.“ (Martínek, 2014)

Národním cyklokoordinátorem byl již v roce 2009 zvolen Ing. Jaroslav Martínek. Jeho funkcí by mělo být především prosazování cyklistické dopravy a cyklistiky na národní úrovni

po vzoru vyspělých států v této oblasti. „Má na starosti popularizaci výzkumu v Centru dopravního výzkumu, v. v. i. Hlavní vizionář dobrého města své zkušenosti sdílí s Asociací měst pro cyklisty a všemi, kdo věří ve změnu a chtějí žít v místech s dobrou adresou“ (Město s dobrou adresou, 2016), a snaží prosazovat cyklistiku na národní úrovni po vzoru cyklisticky vyspělých států.

Uherskohradištská charta

Každé město má určitou míru potenciálu být cyklistické. Všude se totiž najde větší či menší část obyvatel, kteří jízdní kolo chtějí používat každý den nebo jen občas, avšak z mnoha důvodů nemohou. Proto jsme přišli s myšlenkou Uherskohradištské charty s cílem propojit ta města a obce, které se hlásí k aktivní podpoře cyklistické dopravy, vzájemně se informovat a více motivovat ke konkrétním krokům. Například k vytvoření pozice cyklistického koordinátora, výměně zkušeností s ostatními městy či účasti na odborných seminářích. Chceme, aby cyklistická doprava byla součástí všech dopravních řešení a tato řešení byla kvalitní, smysluplná a aby finanční náklady na ně byly vynaloženy co nejefektivněji. (cyklodoprava.cz, 2014)

Cílem charty je vznik sítě cyklistických měst v ČR, která se hlásí k aktivní podpoře cyklistické dopravy, a motivovat je ke konkrétním krokům, ať již vytvořením pozice cyklistického koordinátora, přihlášením se ke kontinuální aktivní podpoře cyklistické dopravy, či účasti na odborných seminářích zainteresovaných měst. (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2011)

Dopravní výchova ve školách

Dopravní výchova dlouhodobě patří mezi klíčové aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Od září 2013 povinně vstupuje prostřednictvím školních vzdělávacích programů do výuky na všech základních školách v ČR, a to na prvním i druhém stupni. Zvyšování ochrany života dětí v silničním provozu je jednou z priorit dopravní politiky Ministerstva dopravy ČR. Dopravní výchova je zaměřena na předávání jak teoretických znalostí, tak praktických dovedností dětí. Kvalitně pojatá dopravní výchova hraje významnou roli při budování hodnotového žebříčku dětí a mladých lidí, zásadně ovlivňuje postoje všech budoucích účastníků silničního provozu. (BESIP, 2012)

„Standard základního vzdělávání...stanovuje zařadit dopravní výchovu do jednotlivých učebních předmětů (např. prvouka, výchova ke zdraví, rodinná výchova, tělesná výchova) v různých ročnících...“. (Ministerstvo dopravy, 2006)

Ministerstvo dopravy – BESIP usiluje o co možná největší zapojení škol a žáků 4. tříd do výuky dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích. Dopravní výchova (DV) se skládá z 5 hodin teoretické výuky, kterou děti mohou absolvovat s lektorem dopravní výchovy přímo ve škole nebo na dopravním hřišti. Následuje dalších 5 hodin věnovaných praktickému výcviku na dětském dopravním hřišti (DDH). Tato aktivita je zakončena zkouškou, přičemž ti žáci, kteří uspějí v závěrečném testu a jízdě po DDH, získají tzv. „Průkaz cyklisty“. (BESIP, 2012)

Osnova dopravní výchovy je dána tzv. „Tematickým plánem“, který vypracovalo Ministerstvo dopravy, je zpracován na minimální rozsah požadovaných znalostí pravidel provozu na pozemních komunikacích. „K výuce je užito patnácti obrazů BESIPu „Neboj se silnice“. Součástí výuky je závěrečné přezkoušení pravidel provozu na pozemních komunikacích pomocí testů, jejichž obsah je součástí tohoto plánu.“ (Ministerstvo dopravy, 2006)

2.4.2 Děti jako priorita v aktivní dopravě

„Jízdní kolo hraje u dětí a mládeže důležitější roli než u dospělých, protože jim podstatně rozšiřuje akční rádius pro jejich pohyb“ (Martínek, 2014, 42). Je třeba dbát na provázanost městského a školního prostředí, vytvářet síť cyklostezek s ohledem na nejmenší členy silničního provozu. Dle Martínka et al., (2013) děti zároveň potřebují vnímat kolo jako bezprostřední a bezpečnou zábavu. Dospělý člen dopravního provozu si s řadou překážek dokáže poradit sám, ovšem mladší účastníci se s neobvyklou situací na silnici vypořádat nemusí. Nezávislá mobilita má velký význam pro dětský vývoj, smysl pro vnímání prostoru, vzdáleností a času. Učí se vlastní odpovědnosti a samostatnosti, vytváří si vlastní postoje sociálního chování. Zkušenosti a stereotypy zažité v dětství jsou stěžejní pro budoucí návyky v dopravě. (Martínek, 2014, 42)

Dle Timperia et al. (2006) jsou nejdůležitější prevencí nehod na silnicích urbanistické změny infrastruktury směrem k lepšímu provázání sítě cyklostezek doplněných o pomalejší dopravu automobilů ve složitých dopravních uzlech. Bezpečné zázemí a infrastrukturu odpovídající pohybu dětí bez dohledu rodičů nazývá Timperio et al. (2006) tzv. „child friendly urban design“, v překladu dětem přátelské městské prostředí.

De Meester, Van Dyck, De Bourdeaudhuij a Cardon (2014) také doporučují zvýšit výskyt bezpečnostních opatření týkající se aktivní dopravy dětí, a podpořit účast rodičů na osvětových programech spojené s cyklistickou mobilitou. Jedině tak lze dosáhnout nezávislé dopravy dětí bez dozoru a obav rodičů.

3 CÍLE PRÁCE

3.1 Hlavní cíl

Popsat hlavní důvody, proč děti nedojíždí do základních škol na kole se zaměřením na bezpečnostní aspekty cyklistické dopravy.

3.2 Dílčí cíle

- Zjistit bariéry bránící dopravě dětí do školy na kole.
- Zjistit povědomí dětí o přínosech aktivní dopravy do školy.
- Zjistit, co by motivovalo děti jezdit do školy na kole.
- Zvýšit porozumění dětí v oblasti aktivní dopravy do škol na kole.

3.3 Výzkumná otázka

Jaké jsou hlavní bariéry bránící aktivnímu dojíždění dětí do základních škol na kole?

4 METODIKA

Významná část diplomové práce je založena na kvalitativních metodách a postupech, které navazují na kvantitativní data HBSC studie, z níž práce vychází, a doplňuje ji v konkrétních výsledcích.

4.1 Kvalitativní výzkum

Termín kvalitativní výzkum je legitimním samostatným druhem přístupu ke studovaným problémům. Společným znakem linií a přístupů kvalitativního výzkumu se stala snaha popsat názory a postoje z pohledu aktérů „zevnitř“, a tím přispět k lepšímu porozumění sociální skutečnosti. (Pavlásek & Nosková, 2013)

Hendl (2005, 50) tvrdí, že autoři studií týkající se kvalitativního výzkumu se jen těžko shodují v jeho definici, protože se nejedná pouze o absenci čísel. Negativní metodologové ovšem „považují jakýkoli výzkum, jehož výsledků se nedosahuje pomocí statistických metod nebo jiným způsobů kvantifikace.“ Jedná se o tzv. pružný typ výzkumu. Hendl dále přirovnává práci kvalitativního výzkumníka k činnosti detektiva. Výzkumník vyhledává jakékoli informace, které doplňují „pátrání“ a výzkumné otázky, pracuje v terénu.

Kvalitativní výzkum byl v této práci zvolen právě proto, aby autor do hloubky porozuměl důvodům „proč“. Bylo navázáno na obsáhlý kvantitativní výzkum studie HBSC, který jasně přibližuje čísla, statistiky a body, ovšem se už neptá na otázku proč tomu tak je, nehledá překážky, nejde do hloubky. Byly zjišťovány názory dětí, kterých se dané téma přímo týká. Jak vnímají bariéry či pozitivní aspekty aktivní dopravy ony samy. Díky bezprostřední blízkosti v roli moderátora se rozhovor mohl doplňovat, doptávat se a rozeznávat jejich, někdy i špatně formulované, odpovědi. Níže se uvádí 5 hlavních důvodů výběru kvalitativního přístupu:

- Osobní kontakt s respondenty,
- možnost doplňování otázek,
- konkrétní výsledky,
- sběr dat v přirozeném prostředí,
- moderátor v centru dění, pocitů, nálad.

Formou kvalitativního způsobu zkoumání byla zvolena tzv. focus group (Guest a Namey, 2015). Moderované skupinové rozhovory se po nahrání na diktafon, v tomto případě

na hlasový nahrávač mobilního telefonu, byly přepsány do programu Word 2016, a dále byly data a výsledky analyzovány.

4.2 Výzkumný soubor

Pro práci byly zpracovány informace dohromady ze čtyř skupinových rozhovorů formou focus group. Výzkumný soubor se skládal z 24 žáků sedmých a devátých tříd základních škol v Olomouckém kraji. Olomoucký kraj byl zvolen díky nejvyššímu procentu dětí z celé České republiky, kteří se do základních škol dopravují aktivně na kole (viz tabulka číslo 1). Tuto skutečnost uveřejnila již zmíněná HBSC studie. Soubor byl pestrý, obsahoval 14 děvčat a 10 chlapců ve věku od 13 do 16 let. Na výzkumném šetření se podílely 4 základní školy.

Tabulka 1

Procentuální zastoupení žáků 7. a 9. tříd v aktivní dopravě do školy v krajích ČR

| Kraj | Cesta do školy na kole | |
|------------------|------------------------|-------------|
| | 7. třída | 9. třída |
| Středočeský | 2,8% | 3,7% |
| Jihočeský | 5,9% | 4,0% |
| Plzeňský | 2,7% | 1,7% |
| Karlovarský | 1,1% | 1,1% |
| Ústecký | 1,7% | 0,6% |
| Liberecký | 0,9% | 1,9% |
| Královéhradecký | 5,0% | 4,5% |
| Pardubický | 5,0% | 5,4% |
| Vysočina | 2,1% | 3,3% |
| Jihomoravský | 2,0% | 0,5% |
| Olomoucký | 6,6% | 9,3% |
| Zlínský | 6,5% | 2,8% |
| Moravskoslezský | 5,2% | 5,1% |
| Praha | 0,2% | 0,7% |

4.2.1 Výběr základních škol

Pro výběr škol daného území byl zvolen náhodný výběr z databáze základních škol. Úmyslně pak bylo apelováno na výběr škol z měst s rozdílným počtem obyvatel a rozlohou právě pro rozdílnost postojů, socioekonomického zabezpečení, vnímání aktivní dopravy jako pozitivní apod. V zastoupení zde bylo statutární město, střední město, malé město a městys. Výzkumu se zúčastnily tyto školy: ZŠ Demlova - Olomouc (asi 100150 obyvatel), ZŠ Mlýnská – Mohelnice (asi 9250 obyvatel), ZŠ a Gymnázium Konice – Konice (asi 2770 obyvatel), ZŠ Protivanova – Protivanov (asi 990 obyvatel). Žádná ze škol neodmítla účast na výzkumu. Po dohodě s vedením škol o ročníku, datu, času a přesném průběhu, bylo umožněno na školách rozhovory uskutečnit.

4.2.2 Výběr ročníků

Pro výzkum HBSC studie, na který práce navazuje, byli určeni 11-ti, 13-ti a 15-ti letí žáci, což odpovídá ročníkům 5., 7. a 9. Proto určení tříd pro výzkum této práce bylo totožné s výjimkou tříd 5., které byly z důvodu nízkého věku žáků z výzkumu vynechány. Ze 4 skupinových rozhovorů tedy spadaly 2 pro 7. třídy a 2 pro třídy 9., jež byly rozvrženy vyváženě podle velikosti města. O přímém rozdělení škola – třída pak již rozhodlo vedení škol po prvotním mailovém a druhotném telefonickém kontaktu.

4.2.3 Výběr účastníků focus group

Po předání podepsaných informovaných souhlasů zákonných zástupců byly vyříděny ty, které nedovolovaly účast ve výzkumném šetření. Těsně před skupinovým rozhovorem, tj. před začátkem hodiny, ze které byli žáci na rozhovor uvolněni, bylo ze zbylých prohlášení otočených textem dolů náhodně vylosováno 6 kusů se jmény žáků. Na poměru děvčat a chlapců v daném výzkumu nezáleží. Při nepřítomnosti žáka se opakoval výběr. Žáci společně s moderátorem vedli rozhovor v předem připravené odlehlejší místnosti.

V tabulce číslo 2 se nachází finální přehled základních charakteristik skupin, které se zúčastnily skupinových rozhovorů focus group v rámci výzkumu aktivní dopravy dětí do základních škol.

Tabulka 2

Přehled základních charakteristik skupin

| | Focus group č. 1 | Focus group č. 2 | Focus group č. 3 | Focus group č. 4 |
|-----------------|------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|------------------|
| ZŠ | ZŠ Demlova | ZŠ Protivanov | ZŠ Mlýnská | ZŠ Konice |
| Třída | 9. | 7. | 7. | 9. |
| Počet účastníků | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Podíl děvčat | 4/6 | 3/6 | 2/6 | 5/6 |
| Místo | Olomouc, pedagogický kabinet | Protivanov, počítačová učebna | Mohelnice, počítačová učebna | Konice, kabinet |
| Datum | 3.5.2016 | 3.5.2016 | 6.5.2016 | 2.6.2016 |
| Denní doba | 8.55-9.40 | 13.10-13.55 | 8.00-8.45 | 14.20-15.05 |

4.3 Focus group

Metoda focus group patří do rodiny participativních diskusních metod kvalitativního výzkumu. (Hendl, 2005; Milovský, 2006) Účastníci focus group by měli společně hovořit o předem vybraném tématu, vyjádřit se k výzkumným otázkám. Důležitou roli hraje moderátor, který debatu řídí a usměrňuje. Metoda umožňuje hlouběji zjistit souvislosti problému daného tématu, a zároveň sledovat debatu aktérů, která napomáhá vytvářet nové názory či vhledy.

Jednalo se o 4 skupinové rozhovory, 4 setkání na 4 různých základních školách. V daný termín a čas proběhl rozhovor v předem připravené místnosti. Po jeho skončení pokračovala volná diskuze a poté byli žáci odvedeni zpět do výuky.

4.3.1 Tvorba otázek

Příprava otázek na skupinový rozhovor v rámci kvalitativního výzkumu je jednou z klíčových fází výzkumu. Pro odpovědi na výzkumné otázky a dosažení hlavního a dílčích cílů bylo třeba najít hlavní důvody, proč žáci základních škol v Olomouckém kraji nevyužívají aktivní dopravy do škol. S ohledem na účastníky bylo třeba skladbu i formulace otázek vytvořit jednoduše a srozumitelně. Dalším důležitým aspektem pro tvoření byla otevřenost otázek, aby každý z účastníků mohl na otázku odpovědět bez jakéhokoli ovlivnění. Při přípravě otázek bylo třeba zohlednit co nejširší spektrum aspektů, které by se měli v rámci aktivní dopravy odrazit ve scénáři. Díky aktuální problematice aktivní dopravy bylo dle současných studií (Liu & Mendoza, 2014; Manton et al., 2015; Formana et al., 2008; Marcus

a Forsyth, 2009) navrženo 5 základních okruhů, z nichž vycházel scénář finálních 20 otázek. Za klíčové oblasti jsou považovány: bezpečnost, porozumění, prostředí, bariéry a motivace. Uspořádání kategorií je dáno s ohledem na důležitost, otázky jsou v pořadí od obecných po konkrétní, od jednoduchých po složitější, později se v tématech prolínají. Každý oddíl byl rozebrán na části z různých úhlů pohledu, a podle nich byly formovány otázky. Středem zájmu bylo především vnímání samotného žáka, protože on sám je pro výzkum stěžejní, poté vnímání jeho rodiny, školy, města, ve kterém žije atd. Prvotní scénář byl po vyzkoušení rozhovoru přehodnocen a upraven dle systematičnosti. Třetí verze pořadí otázek byla přijata vedoucím práce. Ta byla dodržena u všech 4 skupin focus group. Doplňující otázky se lišily podle situace.

Oddíl bezpečnosti

Bezpečnost je klíčovým tématem aktivní mobility (Manton et al., 2015), proto byla tato kategorie zařazena do popředí rozhovorů. Po určení vztahů a závislostí různých aktérů, kteří mohou bezpečnost dítěte vnímat odlišně, byly pro oddíl bezpečnosti zvoleny následující otázky:

- Dítě jako člen silničního provozu: zodpovědnost sám za sebe
 - Umíte jezdit na kole?*
 - Jak dlouho jezdíte na kole?*
 - Jak často jezdíte na kole?*
 - Kam a s kým nejčastěji jezdíte?*
- Z pohledu rodičů: strach o dítě, zajištění bezpečného vybavení
 - Kam smíte jezdit bez dozoru rodičů?*
 - Jezdíte na kole s rodiči například na výlety nebo na dovolenou?*
- Zajišťující město: cyklostezky, snížení rychlosti v oblasti školy, dozor policie
 - Znáte dopravní značky?*
 - Doplňující ot.: *Nosíte na kolo vždy helmu?*

Oddíl porozumění

Teoretický základ aktivní mobility spadá do předmětu dopravní výchovy, kterou mají žáci základních škol zařazenou již ve 4. ročníku 1. stupně. V oddílu porozumění bylo třeba zjistit, jestli žáci vnímají smysl bezmotorového způsobu dopravy. Pro zjištění byla na základě

podtémat zdraví, životní prostředí a šetrnost, vytvořena pouze jediná obecná otázka, jež se postupně konkretizovala doplňujícími otázkami.

- Zdraví: pohybová aktivita, prevence obezity a sedavého chování, redukce váhy, radost z pohybu, snižování stresu
- Životní prostředí: environmentální přínosy, zdravější město, snižování emisí a hluku, město přátelské k cyklistům
- Šetrnost: ekonomický dopravní prostředek - nízké finanční náklady za provoz a parkování, šetří čas v rámci městské dopravy

Rozumíte významu proč jezdit na kole a proč je to zdravé?

Oddíl prostředí

Oddíl prostředí se věnuje tomu, jestli děti vnímají školu, rodinu a město, ve kterém žijí, jako přátelské prostředí pro aktivní transport. Otázky na přívětivé prostředí prolínají i další oddíly.

- Rodinné: aktivní rodiče, statut rodiny, zajištění vybavení, přijatelná dojezdová vzdálenost

Máte svoje vlastní kolo?

- Školní: monitorované stojany/zastřešené kóje, šatny se sprchami, pumpa na kolo

Jezdíte na kole do školy? Proč ano/ne?

Pokud jezdíte do školy na kole - jak často?

Pokud nejezdíte do školy na kole - chtěli byste? Proč ano/ne?

Jak by reagovali vaši rodiče/spolužáci, kdybyste jezdili do školy na kole?

- Městské: infrastruktura města, síť cyklostezek, opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů.

Oddíl motivace

Motivace je jedním z klíčových hledisek, které dokáže zlomit návyky lidí, v tomto případě návyk způsobu dopravy dětí do základních škol. Otevřené otázky se tázaly přímo na motivaci dětí, důležitou roli zde hrály i otázky doplňující.

- Obecné: motivace hmotná/nehmotná, šetrnost peněz, času, prostředí

Co by vás motivovalo/motivuje jezdit do školy na kole?

Na čem záleží při rozhodování, jestli pojedete autem, MHD, pěšky nebo na kole?

- Komunitní: dojíždění se spolužáky, kolo/koloběžka je „v módě“

Jezdili byste do školy více, kdyby jezdili i spolužáci?

- Ze strany školy: vnitřní soutěž o ceny, učitelé příkladem

Víte o některém z učitelů, který jezdí do školy na kole? Pokud ano, jde vám příkladem?

- Ze strany rodiny: společné aktivní dojíždění, zajištění nového vybavení

Jezdili byste do školy na kole společně s rodiči, kteří by pak pokračovali do zaměstnání?

Oddíl bariér

Spolu s motivací tvoří bariéry dojíždění původní smysl této práce. Jaké jsou důvody, proč žáci dojíždí či nedojíždí do školy na kole? Které z překážek žáci vnímají jako více důležité a které méně? Debatu o bariérách později usměrňovali doplňující otázky moderátora.

- Návyk: pohodlnost, vnímaná jednoduchost, stereotyp rodičů, neochota změny,
- Čas: nepříjemná dojezdová vzdálenost (velmi krátká, vzdálená)
- Osobní: strach ze silniční dopravy, strach z krádeže kola, vztah k bicyklu/koloběžce, strach z poukazování spolužáků
- Obecné: nepřívětivé prostředí/infrastruktura/počasí, nedostatečná motivace, lhostejnost porozumění

Co vám brání k dojíždění do školy na kole

Doplňující ot.: *Existuje projekt R2S – společné dojíždění do školy na kole pod vedením školeného instruktora. Chtěli byste jezdit do školy s instruktorem a se spolužáky?*

Doplňující ot.: *Je areál vaší školy přátelským prostředím pro cyklisty?*

4.3.2 Focus group č. 1

První focus group se konala na ZŠ Demlova v Olomouci s žáky 9. třídy dne 3.5.2016 od 08:55 hod. ve vyčleněné místnosti pedagogického kabinetu. Atmosféra byla přátelská. Žáci byli velice tiší, stydliví, banálními otázkám se smáli, v odpovědích se většinou nechtěli doplňovat. Diskuze byla strohá, aktivně doplňovaná a povzbuzovaná moderátorem.

Základní škola Demlova patří ke školám sídlištním, a navštěvují ji zejména děti, které v daném sídlišti bydlí. Proto žáci často odsekávali větami, že jejich docházková vzdálenost ke škole je velmi blízká. Focus group trvala celkově 26 minut 39 vteřin, po níž se ještě rozběhla debata o skateboardech a in-linových bruslích.

4.3.3 Focus group č. 2

Na ZŠ Protivanov proběhla s žáky 7. tříd druhá focus group též dne 3.5.2016 od 13:10 hod. Začátek a průběh rozhovoru, který se konal v počítačové učebně, byl totožný rozhovoru na ZŠ Demlova. Z důvodu anonymity si chlapci vymysleli skryté identity, což vždy při oslovení vyvolalo menší rozruch. Účastníci focus group byli zpočátku nadšení do akce, postupně potřebovali podporu moderátora. Jeden ze členů se cyklistice věnuje závodně, díky tomu byly zřetelné rozdíly některých výpovědí. Diskuze trvala 20 minut 3 vteřiny. Následující minuty po vypnutí nahrávacího zařízení byly vyplněny pokračováním tématu o cyklistiky, později o motoristickém sportu.

4.3.4 Focus group č. 3

Skupinový rozhovor se konal v ZŠ Mohelnice s 6 žáky 7.tříd dne 6.5.2016 první vyučovací hodinu od 08:00 hod. Žáci byli uvolněni z výuky tělesné výchovy, což některým účastníkům focus group vadilo. Tato skutečnost se mohla podepsat na aktivním přístupu v rozhovoru a soustředěnosti. Určená učebna výpočetní techniky příliš nevyhovovala kvůli různým rušivým elementům. Zaměstnanci školy zde během diskuze využívali kopírovacího zařízení a tiskárny. Děti ani moderátor nebyli v tu chvíli plně koncentrováni na problematiku aktivního transportu do základních škol. Rozhovor celkově trval 22 minut 38 vteřin.

4.3.5 Focus group č. 4

Poslední focus group se s časovou prodlevou konala na ZŠ Konice s žáky 9. třídy dne 2.6.2016 ve 13.20 hod. Prostor kabinetu byl dost těsný, účastníci i moderátor seděli na koberci, atmosféra byla velice neformální. Děti byly velmi aktivní a zaujaté tématem. Doba trvání focus group byla 22 minut 58 vteřin, po vypnutí nahrávacího zařízení ještě doznívaly myšlenky, názory a otázky na osobu moderátora.

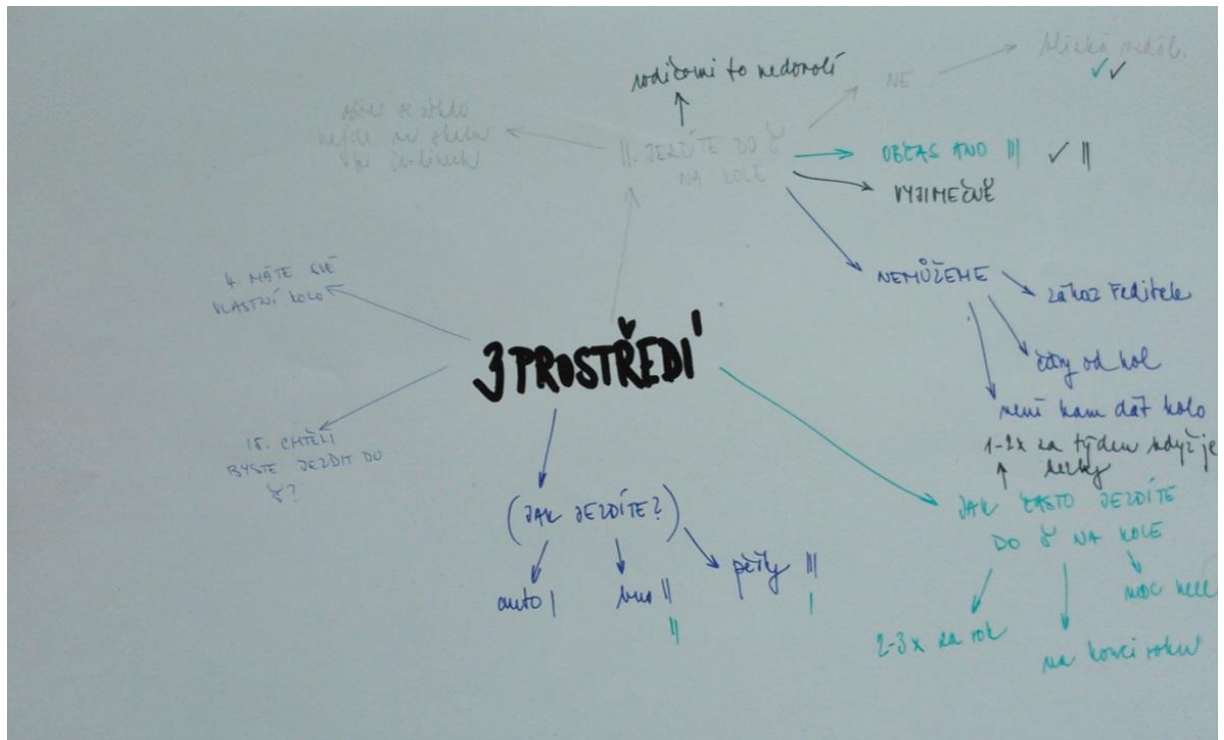
4.4 Přepis dat a analýza

Skupinové rozhovory byly se souhlasem zákonných zástupců žáků zaznamenány na nahrávací zařízení Voice Recorder v mobilním telefonu Sony Xperia M Dual. Celková délka audiozáznamů je 92 minut 18 vteřin. Moderátorem všech 4 skupinových diskuzí byla Denisa Mayerová - autor práce. Nahrávky jednotlivých skupin byly uloženy a opakovaně přehrávány. Po několikanásobném přehrávání byla data z nahrávek doslovně přepsána do programu Microsoft Word při zachování anonymizace respondentů. Následovala kontrola přepsaných textů, které zaujímaly 19 stran velikosti A4. Dalším krokem bylo tzv. kódování – zařazování

odpovědí žáků do kategorií a podtémat, k čemuž bylo využito barevného označení textu. Ke zjednodušení práce na počítači byly výroky zaznamenány do opakujících se kategorií v podobě myšlenkových map ručně. Na obrázku číslo 1 je pro představení znázorněna přehledná pracovní mapa kategorie prostředí.

Obrázek 1

Ukázka myšlenkové mapy kategorie prostředí, barevné označení výpovědi



4.5 Etika výzkumu

„Etické otázky hrají ve společenskovedním výzkumu důležitou roli. Existují různé standardy a doporučení, které vymezují etická pravidla aplikovatelná ve výzkumu“. (Hendl, 2005, 155-157) Dále Hendl zmiňuje zásady etického jednání:

- informovaný souhlas – osoba se zúčastní, pouze pokud s výzkumem souhlasí (u nezletilých potřeba informovaného souhlasu zákonného zástupce),
- zatajení informací účastníků – účastníci plně obeznámeni s okolnostmi výzkumu,
- svoboda odmítnutí – účastníci mohou kdykoli ukončit svoji účast ve výzkumu,
- soukromí, anonymita – nesmí být odhalena identita účastníků, v ideálním případě, ani výzkumníkovi,
- bezpečí – výzkum nesmí ohrozit tělesné nebo psychické zdraví zkoumaných osob.

K projektu diplomové práce zahrnující nezletilé lidské účastníky bylo třeba dle zásad etického jednání před samotným šetřením získat podepsané informované souhlasy zákonnými zástupci dětí. Veškeré výše uvedené aspekty byly v průběhu výzkumu dodrženy.

5 VÝSLEDKY

Výsledky výzkumu jsou rozděleny nejen do 5 základních okruhů: bezpečnost, porozumění, prostředí, motivace a bariéry. Při zpracovávání nahrávaných diskuzí byla zjištěna i témata nová, která nespadají do žádné z předem určené oblasti, ale je potřeba na ně brát ohled, a zmínit je ve výsledcích. Nově vzniklá témata byla seskupena do závěrečné části výsledků.

5.1 Bezpečnost vnímaná žáky ZŠ a její prevence

Co se týče klíčové kategorie bezpečnosti aktivní dopravy do základních škol, můžeme říci, že všichni respondenti ovládají řízení jízdního kola, prošli si dopravní výchovou, ovšem ne všichni si jsou jisti dopravními značkami a předpisy: „*Dělá problém rozlišit hlavní a vedlejší silnici...*“. Také zde někteří vnímají obavy ze silničního provozu: „*Někdy mám strach na silnici, kde jezdí auta...*“, a cítí se bezpečněji mimo komunikace: „*Ježdím raději lesníma cestama...*“. Prevenci úrazu a pocit větší bezpečí ve formě cyklistické přilby používají účastníci výzkumu pouze na delší vzdálenosti či na komunikacích pro motorová vozidla. Na otázku, zda helmu nosí či ne, odpovídají: „*Po dědině ne, když je du dál tak ano...*“. Dalším stěžejním bodem je také riziko aktivní dopravy vnímané rodiči žáků. Ve všech případech děti shledávají dozor rodičů při samostatném transportu zanedbatelným. Dle jejich názoru jim rodiče neomezují prostor a hranice, kam smí jezdit. Povolují jezdit „*všude, je jim to jedno...*“. Děti doplňují, že mají spíše vytyčený čas, kdy se mají vrátit. „*Tak já nejezdím nějaký extra dálky, jakože třeba na Poděbrady nebo nějakou tu in-line stezku tady u Černovíra, jak je nová...*“. „*Já, když je du, tak řeknu asi směr, kam pojedu, a vrátím se prostě, nevolám nikde po cestě.*“

5.2 Porozumění žáků ZŠ významu aktivní dopravy

Z odpovědí žáků je zřejmé, že znají důvody, proč je dobré jezdit na kole, a jsou si vědomi smyslu aktivního transportu. Označili důležité přínosy tohoto způsobu mobility, jako jsou zdravotní, finanční, environmentální, časové: „*...pro zdraví...*“, „*...neničí to přírodu...*“, „*...jak se říká - šetří naše peníze, a ničí naše tuky. A nikoho tolik neohrožujeme na silnici jako auta.*“, „*...časově je to výhodnější...*“, „*...že to neznečišťuje prostředí, třeba že se nekouří z toho výfuku nebo něco.*“ Při doptávání žáci zmiňovali další výhody ježdění na kole oproti motorovým dopravním prostředkům, jako např. vytvoření a upevnění kondice člověka, jeho imunity: „*...jsem na čerstvém vzduchu...*“, „*...a člověka to taky dost probere*“. Jediný faktor,

který nebyl zmíněn, byl psychické zdraví, jež označuje radost z pohybu, méně stresu i odpočinek mysli.

5.3 Prostředí přizpůsobené dojíždění na kole

Kategorie prostředí nám umožňuje nahlédnout do způsobu, četnosti a podmínkám ježdění do školy na kole. 21 respondentů z 24 mají vlastní kolo, které s nikým jiným nesdílí, a mohou jej plně využívat. Kolo se ovšem nevyskytlo v odpovědích na otázku nejpoužívanějšího dopravního prostředku. Nejčtenějšími volenými formami dopravy jsou autobus, auto, chůze: „*Chodím spíš pěšky...to mám blízko*“, „*...jezdím autem s rodičema...*“, „*...autobusem, jelikož většina nebydlí přímo tady v Konici, ale třeba někdy zpátky jdu pěšky.*“ Odpovědi a vnímání tématu v oddílu prostředí byly velice variabilní a různorodé s ohledem na velikost města, která na sebe může vázat návyk místních obyvatel, a tím ovlivňovat žáky základních škol. Dalším faktorem se stalo umístění školy v cílové oblasti města.

Aktivní doprava do školy nepatří k pravidelným návykům žáků základních škol, jedná se spíše o výjimky a nárazovou neobvyklou volbu. Otázku aktivní mobility žáci stvrzují výroky: „*Občas někdy jo...*“, „*já jsem jela párkrát...*“, „*já akorát když máma nemůže a je pěkně...*“. Studenti zaznamenali i aktivní dojíždění spolužáků a žáků z jiných ročníků v podobě kolečkových bruslí anebo skatu, což je v případě umístění školy mnohem obvyklejší a v dnešní době modernější, tzv. „in“: „*Občas se někdo najde na bruslích nebo na skatu...*“.

Četnost dojíždění je pro místní podmínky snaživá a jistě nezanedbatelná: „*...jednou, dvakrát za týden, když je pěkně...*“, „*...tak za rok dvakrát, třikrát...*“, „*...ale v zimě se nedá jezdit. Ale tak ke konci roku když toho není tolik...*“. Při striktní rychlé negativní odpovědi na otázku aktivní mobility do školy byla důvodem většinou krátká dojezdová vzdálenost, která kolo i jiný dopravní prostředek vylučuje: „*to mám do školy asi 15 min ani ne...*“, „*...protože to mám fakt blízko...*“, „*...to mám tady 2 minuty.*“ Volbu jiného způsobu dopravy již doplňují bariéry, které jim v aktivním transportu do školy brání. Jsou to například obavy z krádeže kola, jak samotných žáků, nebo verdikt jejich rodičů: „*Mně to nedovolí rodiče...*“, anebo nepřizpůsobivému personálu či rozhodnutí vedení školy: „*Nemůžeme, pan ředitel je zlý, když tady jedem na kole...*“, „*pan školník je docela nepřijemnej....*“, a v neposlední řadě se také pozastavují nad neexistujícími zabezpečenými úschovny kol. Zmiňovaným překážkám se budeme více věnovat v samostatném oddílu bariér.

Reakce rodičů žáků na inovaci jejich transportu do školy by dle tvrzení jich samotných byla v nejvíce případech pozitivní a podporující: „*Dovolili by to, v pohodě...*“, „*...vůbec by jim to nevadilo...*“. V protipólu se objevili výroky, že by rodiče aktivní dojíždění do školy

svého dítěte nepodpořili a stanovili by jim zákaz: „*Mamka by mi asi říkala, ať nejezdím do školy na kole, že to mám blízko, že by mi ho ještě někdo ukradnul nebo něco, ať to není nějak moc nebezpečný...*“, „*...Asi by mě pustili, ale nadávali by....*“. Nebo by rodiče byli velmi překvapeni z důvodu blízké vzdálenosti do školy, podezření či nepochopení smyslu rozhodnutí dítěte ke změně dopravního prostředku: „*...máma by se asi divila, proč jedu na kole, když to mám tady 2 minuty. By si myslela, že jedu ještě někam jinam než do školy...*“. Spolužáci a žáci z jiných ročníků by podle respondentů reagovali taktéž různě. Myslí si, že by záviděli, chtěli by se přidat a jezdit také, nebo by chtěli jejich kola zničit: „*Spolužáci by se možná přidali...*“, „*Mohli by závidět...anebo se svést*“, „*...možná by chtěli zničit to kolo...*“.

Poslední otázka oddílu přizpůsobeného prostředí, která zároveň propojuje následující oddíl motivace, se tázala žáků, zda by chtěli jezdit do školy na kole. Ve výsledcích nabízím překvapivě pozitivní odpovědi. Z celkového počtu 24 respondentů by 19 z nich jezdit chtělo, 2 nechtěli a 3 nevěděli. V návaznosti na tyto odpovědi se dostáváme k tématu motivace dětí k nemotorové mobilitě.

5.4 Motivace žáků ZŠ k aktivnímu transportu

Základní otázkou tématu motivace bylo zjištění, jak se žáci rozhodují při výběru druhu dopravy do školy. V největší zastoupené míře rozhoduje počasí a čas. „*Já si to musím tak den dopředu naplánovat, že zítra pojedu na kole a pak až záleží ráno na počasí.*“ Čas je důležitou konstantou hned ve dvou opačných směrech. Někteří ze žáků volí dopravu na kole právě proto, že času mají při ranních přípravách málo, a tak si zrychlí cestu do školy: „*...když zaspíme třeba...*“. Na druhé straně se zde vyskytuje část respondentů, kteří využijí kolo právě, když mají času na zbytek, a můžou si cestu do školy na kole beze spěchu vychutnat: „*U mě to je, že když vím, že pojedu na kole, tak si i přivstanu...*“. V neposlední řadě nerozhoduje při volbě transportu nic, protože jiná možnost, než jít do školy pěšky se nenabízí, anebo není výhodnější: „*já jdu vždycky pěšky*“. Jedná se o blízkou vzdálenost bydliště a školy, dřívější odjezd rodičů, nepokrytí sítí MHD, nemožnost využití jízdního kola. „*Mně nic jiného nezbyvá, protože rodiče chodí dřív do práce než já do školy...*“, „*...já celý život chodím pěšky...*“. Nezanedbatelným faktorem, který ovlivňuje volbu dopravy, je také míra únavy žáka: „*Jak moc jsem unavená...*“, a obsah jeho školní aktovky či batohu, tzn. počet učebnic, sešitů a dalších školních pomůcek: „*...kolik s sebou mám učení...*“, „*...no přesně, když je ta taška těžká...*“.

Zásadní zjištění motivace žáků k dojíždění do školy na kole byla velmi pestrá a bohatá. Přes obecně známé benefity aktivního transportu, jako jsou kondice, zdraví, redukce váhy,

ekonomická šetrnost, časová výhodnost: „*Abych zhubl...*“, „*...kolo neplatím...*“, „*... byla bych tu rychleji...*“, se žáci dostali k zajímavým osobním důvodům a závěrům tématu motivace. Vážili by si svobody projetí a zábavy po dlouhém sezení ve škole: „*Prostě se projet jen tak na čerstvém vzduchu...*“, „*...poté škole, když sedíme celý den...*“, „*...že to může být zábava.*“ Cesta do školy na kole může mít důležitou roli v navazování vztahů, získávání přátel nebo zájmů, mohli bychom ji zařadit do oblasti socializace žáků na ZŠ: „*Že jezdím s kámošema, aspoň nejsem sám...*“. Nevázanost na spoje MHD a její nevýhody hodnotili žáci podobně kladně: „*Že nevidím obličejte těch znechucených lidí, co jedou autobusem...*“, „*...není tam takový vedro na kole, v autobuse je dusno...*“. Žáky by motivoval i lepší terén v okolí školy: „*Rovný silnice...*“, přístupnější a bezpečnější forma příjezdové cesty ke škole. Dalším rozvinutým odvětvím byla vidina pozdějšího vstávání a klidného rána, které doplňuje výroky rychlejšího přesunu oproti obvyklé chůzi: „*...že bych si mohla přispat, v klidu se nachystat...*“. Inovativní možnost motivace shledali žáci i v aktivitě a podpoře školy například zapojením jízdního kola do výuk tělesné výchovy či jiných zájmových kroužků školy: „*...kdyby to bylo třeba v rámci tělocviku, kdybychom se jeli po Konici jenom tak projet...*“.

Kdyby jezdilo do školy na kole více spolužáků i žáků z jiných ročníků, respondenti by asi také začali jezdit: „*Tak to by nás asi taky nakoplo, bysme si řekli, že ti chtějí asi žít zdravě...*“. Odpovědi byly ovšem různé, někoho by to naopak odradilo: „*Bych se bál, že by mi to někdo ukradl, to bych šel radši pěšky...*“.

Závěrečné výpovědi se vztahovali k pedagogickému sboru a školním pracovníkům. Účastníci rozhovorů si těžce vybavili jen minimum učitelů, kteří by využívali k dopravě jízdní kolo. Ze 4 základních škol se sečetlo 8 zaměstnanců: „*Jo, asi 4 učitelé...*“, „*...tak 2, 3 – tělocvikáři...*“, „*...pan ředitel...*“, kteří by v dané problematice aktivní mobility měli jít žákům příkladem. Aktivně dojíždějících pracovníků školy je málo, děti by si jich ovšem dokázali představit více, a dle tvrzení některých by je i motivovali: „*...bychom se mohli předhánět dycky z vesnic ...*“. Zda by učitelé touto formou žáky motivovali k aktivní mobilitě, je také otázkou různého umístění škol. Je zde viditelný rozdíl výpovědí žáků ze škol z městyse, města či statutárního města. Škola by se podle žáků měla více participovat na aktivním dojíždění, o tom však více v oddílu bariér.

Při zjišťování motivace žáci mluvili i o absolvování společné cesty na kole do školy s rodiči, kteří by pak pokračovali do zaměstnání. V největším zastoupení se vyskytovala negativní odpověď především pro odlišnost času, způsobu a směru trasy odjezdu z domova: „*To by ani nešlo časově, protože naši jezdí do práce ve 3...*“, „*...naši jezdí autem...*“, „*...to*

je úplně jiným směrem, takže ne.“ Dalším důvodem je rozdílná rychlost: *„...když se táta rozhodne zhubnout, vždycky mu to vydrží tak dva, tři dny. Ale nejezdím s ním, on jezdí hrozně pomalu.*“ Jiní respondenti by s rodiči jezdili rádi: *„Tak rodiče jezdí na kole, a mě nenapadlo s nima jet...“*, někteří si společné dojíždění nedokázali představit.

5.5 Bariéry bránící aktivní dopravě žáků do ZŠ

Překážky, které brání žákům základních škol dojíždět do školy na kole, a být součástí aktivní dopravy, vnímá cílová skupina především, kromě příliš krátké nebo naopak dlouhé vzdálenosti z domova do školy: *„Já to mám blízko, takže se nevyplatí jet na kole...“*, na straně školy, tj. vedení školy či školní majetek. Chybí jim zamykatelná kolárna, kde by byla kola v bezpečí: *„...místo na parkování...“*, *„...ani není pořádně kde si to kolo schovat...“*, *„...tady před školou je jeden 1,5 m dlouhý stojan, tam by se všechny kola stejně nevešly.*“ Důvod uváděný jako strach o kolo, se ve výpovědích objevoval nejčastěji: *„...pořádný zabezpečení kol, protože já když jsem někdy přijela na kole, tak jsem chodila každou přestávku se dívat před školu, jestli to kolo tam je, i když jsem ho měla na zámek zamčený. Ale aby to kolo někdo neobral.*“ Jako další bariéry žáci vnímají příjezdovou cestu ke škole nebo chybějící městskou cyklostezku: *„...spravit tady cestu před školou...“*, *„...aj nějaká stezka tu chybí.*“ Vedení školy také není ve všech případech podporující, dokonce aktivní dopravu do škol zakazuje. Slovy žáků: *„...nemůžeme, pan ředitel je zlý, když tady jedem na kole...“*, *„...protože jsou ve škole čáry od kol.*“ Zdůrazňují, že stěžejní věcí, která jim brání v dojíždění, je povolení pana ředitele. Ve škole, nacházející se blízko hlavní silnice, vidí děti nemožnost dojíždění na kole hlavně kvůli bezpečnosti: *„Já mám po cestě dálnici a jezdí tam hodně aut...“*.

5.6 Nově vzniklá témata

V průběhu skupinových diskuzí se objevila témata, která nespádají do určených 5 základních kategorií bezpečnosti, porozumění, prostředí, motivace ani bariér. Na nové okruhy se přicházelo v průběhu scénáře postupně anebo se k nim diskuze vracela po řádném dokončení predepsaných otázek.

5.6.1 Aktivní dojíždění na skateboardu a in-linových bruslích

Oblasti jiného způsobu dojíždění než na kole se ve větší míře věnovali respondenti ze základní školy sídlištního typu, kde obvyklá docházková vzdálenost je maximálně 15 minut. Díky tomu aktivní doprava na kole v případě této školy není třeba. Raději zde žáci školy a děti ze sídlištních bytů využívají jízdy na skateboardech či kolečkových bruslích jak ve svém

volném čase na místní cyklostezce: „...*No já spíš jezdím na bruslích jakože, každý den, pokud je hezky...*“, „...*jezdím na těch bruslích a s kamarádkama, nebo když se mi chce, tak sama, třeba na Poděbrady.*“ Anebo jezdí i do školy: „...*občas se někdo najde na bruslích nebo na skatu...*“.

5.6.2 *Návyk aktivní dopravy na kole*

Úvodními otázkami, které se týkaly nejenom častosti ježdění na kole, bylo získáno několik zajímavých dat. Kromě žáků ze sídlištní školy, kteří spíše využívají dopravy na skateboardu či na kolečkových bruslích, je většina respondentů zvyklá dopravovat se často po vlastní ose na kole. V rámci cyklistických cest zmiňovali transport na sportovní tréninky, včetně tréninků závodní cyklistiky, ale i na jiné kroužky: „...*4x týdně - 3x na tréninky a jednou na zápas...*“, „...*taky na tréninky...*“, Dále nezávislé ježdění ve volném čase: „...*někdy výlety, někdy za kamarádama, nebo se prostě tak projet po dědině a tak...*“, „...*tak projet se s kamoškama a někdy i sama...*“, anebo z důvodu nějaké potřeby či povinnosti: „...*párkrát do týdne, když někam potřebuju, na nákup a tak ...*“, „...*Jak je to potřeba, někdy 7x za týden někdy třeba 2x.*“ Paradoxem zůstává, že, ač jsou děti zvyklé jezdit na kole z nejrůznějších důvodů, do školy na kole nejezdí.

5.6.3 *Nízká podpora školy a města*

Žáci mají pocit, že jsou v aktivní dopravě do školy podporováni méně než učitelé a zaměstnanci školy. Příkládají tvrzení o přístupu vedení školy, které uschování kol uvnitř školy zakazuje, ale jiné zabezpečené místo pro kola nenabízí: „...*nemůžeme, pan ředitel je zlý, když tady jedem na kole...*“, „...*protože jsou ve škole čáry od kol...*“, „...*spíš, že si ho nemáme kam dát to kolo...*“, anebo je stojan či kóje určena výhradně pro učitele: „...*Nějakou zabezpečenou kolárnu, šatnu...*“, „...*tady je pro učitele, ale ne pro žáky...*“, „...*venku jsou akorát dva stojany a tam ty kola teda mizej, jednomu klukovi tady ukradli kolo za 25.000,- Kč.*“

Žáci se také přiblížili k vybavení školy a města. Pociťují absenci dopravního hřiště, do kterého musí dojíždět přes km. Rádi by ho využívali i ve svém volném čase a zdokonalovali se v silničních pravidlech: „*Ještě by bylo dobrý třeba dopravní hřiště tady, protože ono je v Prostějově, ale dojíždět...by bylo dobrý ho mít aj tady, že třeba po škole tam jít a jen tak si zajezdit...*“, „...*oni tam mají takovej větší areál a maj tam značky, semaforey...*“. Dalším zmiňovaným bodem byly cyklostezky, v případě existence jsou chválené a v rámci volného času využívané, v případě krátkých či vůbec žádných je žáci postrádají nejen u školy: „...*aj*

nějaká stezka tu chybí... “, „...spravit tady cestu před školou... “, „...až na náměstí je kousek cyklostezky, ale jinak nic. “

5.6.4 Negativní zkušenosti

Otázka bezpečnosti je při aktivním transportu na kole stěžejní dominantou. Výpovědi žáků, zda nosí vždy bezpečnostní přilbu, nebyly vždy jednohlasné: „...po dědině ne, když jedu dál tak ano...“, „...když jezdím po silnici...“. Připomněli si také úrazy, které si přivodili při jízdě na kole: „Já jsem se minulej rok vybourala na kola celkem dost blbě, jsem měla zašité aj koleno...“, „...jsem měla otřes mozku, jsem jela bez helmy...“. Některým účastníkům diskuze vyvolávají vzpomínky obavy z ježdění na kole, proto se silničním komunikacím vyhýbají: „Někdy mám strach na silnici, kde jezdí auta...“, „...jezdím raděj lesníma cestama...“, „...já jezdím spíš lesem a přes pole, takže v pohodě...“.

5.7 Přehled výsledků

V tabulce číslo 3 a 4 jsou přehledně uspořádány stěžejní výsledky výzkumu aktivní dopravy dětí do základních škol.

Tabulka 3

Stěžejní výsledky výzkumu aktivní dopravy dětí do základních škol v kategorii bezpečnost, porozumění a prostředí

| | <i>Kategorie bezpečnosti (přístup dětí k bezpečnosti)</i> | <i>Kategorie porozumění (přínosy zmiňované dětmi)</i> | <i>Kategorie prostředí (přístupy vnímané dětmi)</i> |
|---|---|---|---|
| 1 | Pocit ohrožení na silnici | Zdraví/kondice | Školní prostředí – negativní přístup |
| 2 | Nedostatečná znalost dopravních předpisů | Environmentální přínosy – ochrana přírody | Rodinné prostředí – neutrální přístup |
| 3 | Častá jízda na kole bez přilby | Ekonomické přínosy – šetření peněz | Městské prostředí – neutrální přístup |
| 4 | Ježdění na kole ve volném čase bez dostatečné kontroly rodičů | Cyklista neohrožuje na silnici v takové míře jako automobil | Preference dopravy do školy - automobil, MHD, chůze |
| 5 | | Časově výhodnější než chůze | Aktivní doprava do školy na kole - výjimečně |

Tabulka 4

Stěžejní výsledky výzkumu aktivní dopravy dětí do základních škol v kategorii motivace a bariéry

| <i>Kategorie motivace</i> <i>(motivace dětí k aktivní dopravě)</i> | <i>Kategorie bariér</i> <i>(bariéry aktivní dopravy vnímané dětmi)</i> |
|---|---|
| 1 Možnost pozdějšího vstávání | Zákaz vedení školy |
| 2 Redukce váhy | Nezabezpečený zastřešený stojan/kolárna |
| 3 Cyklistika v rámci tělesné výchovy | Obavy z krádeže |
| 4 Dojíždění i učitelů/spolužáků/žáků z jiných ročníků | Špatná příjezdová cesta, nevybudovaná cyklostezka |
| 5 Zábava – dojíždění s kamarády | Blízká dojezdová vzdálenost z domova do školy |

6 DISKUZE

Problematicke aktivní dopravy je ve světě věnována značná pozornost s ohledem na naléhavé problémy spojené s civilizačními onemocněními, nezdravým způsobem života, znečišťováním životního prostředí či nehodovostí (Stevenson et al., 2016). Cílem diplomové práce bylo popsat hlavní důvody, proč děti nedojíždí do základních škol na kole s ohledem na bezpečnost. Hlavními zjištěními výzkumu jsou neúplná znalost dopravních předpisů a z ní ústící pocit nejistoty na silnicích. Jako nejsilnější překážku v dojíždění do školy na škole vnímají žáci základních škol Olomouckého kraje nízkou podporu aktivní dopravy ze strany školy formou zákazu vedení školy, nefunkčních či žádných cyklistických opatření v blízkosti nebo na pozemku školy, a s nimi spojený návyk dopravy bez jízdního kola. Další překážkou ve volbě kola jako dopravního prostředku jsou zvýšené obavy z jeho krádeže.

Důležité je zdůraznit rozdíly v odpovědích žáků školy umístěné ve městě a na vesnici. S klesajícím počtem obyvatel města, kde se škola vyskytuje, roste dle výpovědí respondentů zpravidla obvyklost využívání kola jako běžného dopravního prostředku a naopak. Vlivem velikostí města na pohybovou aktivitu lidí se zabývá také Badland a Schofield (2006). Zjistili, že by mohl existovat vztah mezi proměnnými, ale pouze při přehodnocení výzkumu. Bylo by třeba vybrat si pouze jednu specifickou pohybovou aktivitu, jako příklad uvádí aktivní transport. Z našeho výzkumu vyplynulo, že žáci škol ve větších městech vnímají jízdní kolo jen jako náčiní pro výkonový sport nebo jako nástroj využití volného času. K cyklo dopravě zaujímají postoj spíše negativní, větším trendem je jezdit na skateboardu či in-linových bruslích. Názory jiných respondentů si vysvětlovaly dojíždění na kole jako nemožnost dovolit si komfortnější přepravu. Je možné, že se jednalo o děti rodičů s vysokým socioekonomickým statutem, ovšem to nelze potvrdit.

„Zvyšování ochrany života dětí v silničním provozu je jednou z priorit dopravní politiky Ministerstva dopravy ČR“ (BESIP, 2012). Bylo ovšem odhaleno několik zjištění nejistého pocitu na silnicích, a neúplná znalost dopravních značek. Dopravní výchovu mohou dle BESIP (2012) školy zařadit v souladu se školními vzdělávacími programy do různých předmětů, jako např. výchovy ke zdraví, rodinné výchovy. Ovšem k získání průkazu cyklisty stačí dětem pouhých 5 hodin teorie dopravní výchovy a 5 hodin praktického cvičení na dopravním hřišti zakončených závěrečnou zkouškou. Její splnění ale není povinné. Shledáváme tedy neznalost žáků dopravních předpisů s nedostatečnou školní přípravou?

Oblast bezpečnosti je také nutno doplnit tvrzením z portálu Cyklo doprava.cz (2012), že doprava na kole je tím bezpečnější, čím více cyklistů se v ní vyskytuje. Auta jsou

obezřetnější, doprava pomalejší, cyklisti jistější. To by jistě podpořilo sebevědomí, a z části nahradilo nejistý pocit dětí základních škol na pozemních komunikacích.

Dalším bodem k zamyšlení je rodičovský strach a dozor nad dětmi. K tomuto tématu se respondenti rozhovorů vyjadřovali velmi neutrálně. Kontrolu rodičů ve většině případů neznají, nemusí se hlásit ani oznamovat cíl své cesty ve volném čase. Davison et al. (2008) poukazuje spíše na opak, kdy rodiče mají obavy o bezpečí dítěte při samostatném přesunu, proto je raději nespouští z dohledu. Neuvědomují si ovšem, že dítě přichází o možnost nezávislé dopravy (Tranter a Sharpe, 2012) a svobodnou volbu dopravního prostředku. Fyhri et al. (2011) doplňuje rodičovské obavy o paradox: Rodiče, kteří pro jistotu bezpečí vozí své děti do školy automobilem, zvyšují hustotu dopravy a možnost nehodovosti v oblasti školy.

V průběhu výzkumu předčily děti při dotazování na výhody a nevýhody aktivní dopravy očekávání. Dokázaly vyjmenovat všeobecné benefity a zamyslet se nad jejich důležitostí. Přínosy pro sebe i okolí rovnaly později s vlastními motivy bezmotorové mobility. Skutečností, že děti při otázkách motivace zmiňovaly globálně prospěšné přínosy, můžeme navázat na specifika jejich stimulů při výběru jízdního kola jako dopravního prostředku. Nejčtetnějším středem zájmu v oblasti motivace byla možnost pozdějšího ranního vstávání. Další motiv k dojíždění na kole vidí děti v redukcii vlastní váhy, což můžeme považovat za uvědomění si stoupající tendence počtu dětí s nadváhou či obezitou (HBSC.org). V neposlední řadě respondenti uvedli stimul v podobě zapojení cyklistiky a s ní spojenými aktivitami v rámci tělesné výchovy. Tuto výpověď by bylo vhodné označit za inovativní způsob motivace dětí a podpory aktivního dojíždění do školy, a pokusit se o provázání i ostatních výchovných předmětů s výchovou dopravní jak na bázi teoretické, tak praktické (BESIP, 2012). K tomuto vyjádření můžeme připojit i fakt, že žákům škol na vesnici chybí dopravní hřiště, které by rádi využívali mimo praktické hodiny dopravní výchovy i ve svém volném čase, a zdokonalili se tak v dopravních předpisech.

Při zjišťování bariér aktivního dojíždění do škol na kole vznikaly přesvědčení o chybějící pohodlné příjezdové cestě ke škole či cyklostezce, která by byla propojena s okolím školy. Zároveň se především žáci školy na vesnici vyjadřovali velmi pozitivně k užívání lesních a polních cest, kde téměř nejsou motorovými prostředky ohroženi, a cítí se bezpečně. Dá se tedy předpokládat, že vybudování školní cyklostezky by žáky izolovalo od silničního provozu, a tak zvýšilo jejich pocit bezpečí na jízdním kole, což by mohlo vyústit ve vyšší počet žáků využívajících bezmotorového nezávislého transportu. S tímto výsledkem se shoduje ve své studii i Timperio et al. (2006), který vnímá jako základní podporu aktivní dopravy do škol vybudování přátelské a funkční infrastruktury přizpůsobené dětem. Další

zásadní bariérou, se kterou jsme se v rámci výzkumu setkali, je rozhodnutí jednoho z vedení škol, jež nepovoluje cyklistickou dopravu do školy. Zákaz podporuje nečinnost v realizaci cyklistických opatření. Verdikt pana ředitele je ovšem rozporný, protože on sám ho nedodrží, což uvedli respondenti dané školy ve výroku, že téměř jediný člen učitelského sboru, který aktivně dojíždí do školy na kole, je pan ředitel. Při tvrzení tohoto paradoxu je pravděpodobné, že žáci zmíněné školy mohou být demotivováni k aktivní mobilitě do školy, čímž si s největší pravděpodobností nebudou postupně vytvářet pozitivní postoj a kladný vztah k bezmotorové dopravě. Martínek et al. (2013) lobuje za budování přátelských školních podmínek cyklistům. Podle něho klíčovou roli ve vytváření a udržování návyku na aktivní dopravu mají kromě rodičů právě školky a školy.

Silnou stránkou diplomové práce je, že obsahuje jeden z mála výzkumů tématu bariér aktivní dopravy dětí v České republice. Navazuje na data studie HBSC, ze které vyplývá Olomoucký kraj jako kraj ČR s největším zastoupením žáků základních škol dojíždějících do školy aktivně. Metody kvalitativního výzkumu, které byly v práci použity, pomohly lépe porozumět chápání cílové skupiny a jejímu objasnění. Dalším pozitivem práce může být, i přes nízký počet účastníků skupinových rozhovorů, široké spektrum velikostí měst, v jejichž základních školách se focus groups prováděly. Díky rozdílnostem charakteristik měst jsme získali pestré výpovědi. Vedle předností výzkumu se objevily také některé limity, slabé stránky. Mezi ně můžeme zařadit již zmíněný nízký počet respondentů, který jsme se snažili vykompenzovat širokým spektrem různých velikostí měst. Limit můžeme shledávat i v učebně zvolenou pro focus group, kde učitelé školy během nahrávání využívali tiskárnu, anebo v uvolnění žáků z tělesné výchovy pro účast ve výzkumu. Absence ve výuce mohla některým účastníkům způsobit nesoustředěnost či nechuť, čemuž se s největší pravděpodobností lze vyvarovat volbou jiného předmětu. Zmíněné limity asi neovlivnily výsledky, ovšem pro příští výzkum doporučujeme vyvarovat se podobným vlivům. Další hledisko, které může zkreslovat některé závěry je, že žáci sídlištní školy účinkující v rozhovoru, měli docházkovou vzdálenost do školy kratší než 1 km, a jízdní kolo by dle jejich slov nepoužili.

Problematikou aktivní dopravy je třeba se zabývat, zejména proto, že může mít vliv na řadu současných otázek celého světa, jako civilizační onemocnění, nezdravý způsob života nebo klimatické změny planety. Cyklistická doprava může být i v České republice prioritním způsobem městské mobility, včetně dojíždění dětí do škol.

V praxi se daná zjištění jeví i přes celkem vysokou míru motivace dětí jako obecně nízká podpora aktivní dopravy do škol. Ze stran dopravních politik, měst, i škol by bylo

vhodné pro obecně prospěšný zájem informovat, motivovat, podporovat děti, ale především i jejich rodiče o bezpečnosti, prevenci dopravních nehod, přínosech a výhodách aktivního transportu, a podstupovat první kroky směrem k realizaci cyklistických opatření alespoň v okolí školy, jako jsou například omezení rychlosti v dané oblasti, bezbariérovost, vymezení cyklistických pruhů, zpřístupnění obousměrného provozu jízdních kol i v jednosměrných ulicích. Základní školy by měly žákům při nejmenším nabídnout bezpečné uskladnění kol na svém pozemku, a najít cestu, jak do aktivní dopravy zapojit i zaměstnance škol. Pozměnit některé stanovy, a zapojit téma cyklodopravy do osnov výchovných předmětů, naslouchat potřebám žáků.

7 ZÁVĚRY

Hlavním cílem diplomové práce bylo popsat hlavní důvody, proč děti nedojíždí do základních škol na kole se zaměřením na bezpečnostní aspekty cyklistické dopravy. K jeho dosažení byly použity metody kvalitativního výzkumu formou 4 focus group s celkovým počtem účastníků 24 ve věku 13-15 let. Z analýzy dat vyplynula neúplná znalost dopravních předpisů, pocit nejistoty na silnicích, a negativní přístup školního prostředí vnímaný dětmi. Také bylo zjištěno, že děti jezdí na kole často bez cyklistické helmy. Další výsledky prokázaly znalost žáků základních škol v oblasti obecně prospěšných přínosů aktivní mobility, jako jsou podpora zdraví, životního prostředí, finanční šetrnost. Dalším zjištěním bylo, že žáci vnímají pouze negativní postoj školy, a neuvědomují si propojení školního prostředí s infrastrukturou města či obce. Vztah svých rodin k aktivní dopravě vidí žáci neutrálně, bez velikého zájmu. K dopravě do školy preferují chůzi, MHD či automobilní transport s rodiči. Za motivy cyklistické mobility považují respondenti možnost pozdějšího vstávání, redukci váhy, zapojení cyklistiky do osnov tělesné výchovy. Další motivací žáků může být vědomí, že do školy dojíždí i ostatní spolužáci, popřípadě i učitelé, kteří by jim šli příkladem. Hlavní bariéru cyklistické mobility do škol shledávají v zákazu vedení školy. Dále jim chybí zabezpečený stojan na kola, a pohodlná příjezdová cesta do školy. V případě školy sídlištního typu je překážkou příliš krátká dojezdová vzdálenost z domova do školy.

Výsledky diplomové práce mohou být využity k inspiraci vytváření strategií podpory cyklistické dopravy dětí do škol či jako podklad pro realizaci cyklistických opatření, osvětových programů aktivní dopravy, nebo propojení učebních osnov s dopravní výchovou jak ve školním prostředí, tak v městském. V neposlední řadě může být výzkum nápomocen studiím s podobnou tematikou.

V tabulce číslo 5 a 6 nabízíme přehled stěžejních výsledků výzkumu bezpečnosti a bariér cyklistické dopravy žáků základních škol v Olomouckém kraji dle jejich četnosti.

Tabulka 5

Stěžejní výsledky výzkumu aktivní dopravy dětí do základních škol v kategorii bezpečnost, porozumění a prostředí, seřazené dle četnosti odpovědí

| | <i>Kategorie bezpečnosti (přístup dětí k bezpečnosti)</i> | <i>Kategorie porozumění (přínosy zmiňované dětmi)</i> | <i>Kategorie prostředí (zázemi vnímané dětmi)</i> |
|---|---|---|---|
| 1 | Pocit ohrožení na silnici | Zdraví/kondice | Škola – nenabízí stojany, cyklostezku, jiné opatření |
| 2 | Nedostatečná znalost dopravních předpisů | Environmentální přínosy – ochrana přírody | Rodina – rodiče bez zájmu, děti mají vlastní kolo |
| 3 | Častá jízda na kole bez přilby | Ekonomické přínosy – šetření peněz | Město – neuvědomují si komplexní infrastrukturu |
| 4 | Ježdění na kole ve volném čase bez dostatečné kontroly rodičů | Cyklista neohrožuje na silnici v takové míře jako automobil | Preference dopravy do školy - automobil, MHD, chůze |
| 5 | | Časově výhodnější než chůze | Aktivní doprava do školy na kole - výjimečně |

Tabulka 6

Stěžejní výsledky výzkumu aktivní dopravy dětí do základních škol v kategorii motivace a bariéry, seřazené dle četnosti odpovědí

| | <i>Kategorie motivace (motivace dětí k aktivní dopravě)</i> | <i>Kategorie bariér (bariéry aktivní dopravy vnímané dětmi)</i> |
|---|---|---|
| 1 | Redukce váhy | Zákaz vedení školy |
| 2 | Možnost pozdějšího vstávání | Nezabezpečený zastřešený stojan/kolárna |
| 3 | Cyklistika v rámci tělesné výchovy | Obavy z krádeže |
| 4 | Dojíždění i učitelů/spolužáků/žáků z jiných ročníků | Špatná příjezdová cesta, nevybudovaná cyklostezka |
| 5 | Zábava – dojíždění s kamarády | Blízká dojezdová vzdálenost z domova do školy |

8 SOUHRN

Problematicke aktivní dopravy je věnována značná pozornost s ohledem na naléhavé celosvětové problémy jako civilizační onemocnění, nezdravý způsob života nebo klimatické změny planety. Cyklistická doprava může být i v České republice prioritním způsobem městské mobility, včetně dojíždění dětí do škol.

Hlavním cílem diplomové práce bylo popsat klíčové důvody, proč děti v Olomouckém kraji nedojíždí do základních škol na kole s ohledem na bezpečnostní aspekty cyklistické dopravy. Dílčími cíli byly zvoleny následující:

- Zjistit bariéry bránící dopravě dětí do školy na kole.
- Zjistit povědomí dětí o přínosech aktivní dopravy do školy.
- Zjistit, co by motivovalo děti jezdit do školy na kole.
- Zvýšit porozumění dětí v oblasti aktivní dopravy do škol na kole.

Výzkumná otázka zněla: Jaké jsou hlavní bariéry bránící aktivnímu dojíždění dětí do základních škol na kole?

Diplomová práce byla založena na metodách a přístupech kvalitativního výzkumu. Využito bylo také české a zahraniční literatury z oblasti aktivní dopravy, zejména pak vědeckých článků publikovaných v databázi Web of Science, i strategických a politických dokumentů vztahujících se k řešené problematice. Vyhledávání dokumentů a publikací probíhalo pomocí definování klíčových slov. Nástrojem pro získání dat byla forma focus group. Otázky diskusního scénáře byly uspořádány do 5 stěžejních oblastí (bezpečnost, porozumění, prostředí, motivace a bariéry). Celkem byly provedeny 4 rozhovory s počtem 24 respondentů. Obsahová analýza nahrávek byla přepsána do programu Microsoft Word a následné kódování bylo zpracováno ručně do myšlenkových map jednotlivých oblastí s využitím barevného označení textu. Ve výsledkové části byly jednotlivé výpovědi zařazeny do tematických okruhů, které byly později zjednodušeny do přehledné tabulky se základními výsledky. Ve výsledcích bylo zjištěno, že se děti považují za ohrožené členy silničního provozu, a nemají úplné znalosti dopravních předpisů. Dalším stěžejním zjištěním byla nízká podpora aktivní dopravy ze strany školy, což respondenti vnímají jako největší bariéru bránící dojíždění do školy na kole.

Z výsledků diplomové práce vyplývá, že neznalost dopravních předpisů, bariéry vnímané dětmi a jejich postoj k aktivní dopravě nejsou fatální, pomocí vhodných prostředků lze návyky dětí postupně měnit a hledat motivy ke zvyšování aktivní mobility v České

republice. Problematika aktivní mobility do základních škol je zároveň otázkou aktivní mobility města. Stálé opouštění od bezmotorových způsobů dopravy a ne příliš funkční aktivní transport v České republice je záležitostí komplexní. Řešit změny ve školním prostředí znamená řešit změny infrastruktury a urbanistických prvků města obecně. Je třeba kladení většího důrazu ze stran dopravní politiky na jejich strategie podpory cyklistické dopravy.

9 SUMMARY

Public transport is an important topic regarding the Worldwldde problems such as civilization diseases, unhealthy lifestyle or climatic changes. Cycling can be a mayor way of urban transport even in Czech Republic.

The main goal of this diploma theses was to describe the key arguments why kids in Olomouc region do not use riding a bicycle as way of transport to school with a focus on security. Sub-goals were chosen as following:

- To find out barriers hindering children in transport.
- To find out children´s awareness of the active transport benefits.
- To find out what can motivate children to use bicycle for commuting to school.
- To raise children´s awareness about the topic of the active transport to school.

The research question was: What are the main barriers hindering active commuting to school by bicycle?

The theses was based on methods of qualitative research. Czech and foreign scientific sources about active commuting were used. Mainly articles in Web of Science and also strategic and political documents connected with this issue were used. Rsearching the documents was based on defining key words. The Focus group method was used as a tool for collecting the research data. Questions were arranged to five main areas (security, understanding, enviroment, motivation and barriers). Four interviews with 24 respondents were organized. Content analysis of tapes was writen down and followed by coding to mental maps of main areas. Afterwards the answers were classified to thematic areas and simplified to an overview table with all the results. We found, that children felt themselves endangered members of the road transport and had a poor knowledge of the traffic regulations. Another finding was a low support of the acitve transport by schools which was perceived as an external barrier of active commuting to school.

The results show, that all the barriers are not fatal and it is possible to change the habits of children and search for the motivational impulses to raise the active commuting to schools in the Czech republic. The problematics of active commuting to school is also connected with the city mobility. To solve the changes in school enviroment is generally connected to dealing with the changes in an infrastructure and urban elements in city. More emphasis on transport policy and their strategies of cycling transport are needed.

REFERENČNÍ SEZNAM

Akademie městské mobility (2008): <http://www.cyklokonference.cz>

Asociace cykloměst (2013): <http://www.cyklomesta.cz>

Auto*Mat (2010): <http://www.auto-mat.cz/co-delame/kauzy/planovani/aktivni-dopravni-politika>

Badland, H., & Schofield, G. (2006). Understanding the relationship between town size and physical activity levels: A population study. *Health & Place*, 12(4), 538-546.

BESIP (2012): <http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/informace-o-cinnosti>

BESIP (2012): <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>

BESIP (2012): <http://www.ibesip.cz/cz/rodic>

BESIP (2016). *Bezpečně na kole* [Příručka pro každého cyklistu]. Praha: BESIP, Ministerstvo dopravy ČR.

Bradshaw, R. (2001). School children's travel: the journey to school. *Geography: Journal of the Geographical Association*, 86, 77-78.

Braun Kohlová, M. (2012). *Cesty městem: o racionalitě každodenního cestování*. Praha: Knižnice Sociologické aktuality.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2011). *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury aneb Cyklistické desatero pro města* [Metodika]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2016): <https://www.cdv.cz/profil-spolecnosti>

Cole, R., Burke, M., Leslie, E., Donald, M., & Owen, N. (2010). Perceptions of representatives of public, private, and community sector institutions of the barriers and enablers for physically active transport. *Transport Policy*, 17(6), 496-504.

Cox, P., Horton, D. & Rosen, P. (2007). *Cycling and Society*. Surrey: Ashgate Publishing Limited.

Cyklodoprava.cz (2012): <http://www.cyklodoprava.cz>

Cyklodoprava.cz (2012): <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost>

Cyklodoprava.cz (2012): <http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/dopravni-vychova>

- Cyklodoprava.cz (2012): <http://www.cyklodoprava.cz/finance/ekonomicke-prinosy-cyklistiky>.
- Cyklodoprava.cz (2014): <http://www.cyklodoprava.cz/cyklisticka-mesta>
- Cyklostrategie.cz (2008):<http://www.cyklostrategie.cz>
- Česko jede (2011): <http://www.ceskojede.cz>
- Davison, K. K., Werder, J. L., & Lawson, C. T. (2008). Children's active commuting to school: current knowledge and future directions. *Preventing Chronic Disease*, 5(3), A100.
- Deffiner, J., Hefter, T. & Gostič, K. (2013). *Městem na kole* [Brožura]. Riga, Lotyšsko: Konsorcium projektu Mobile 2020.
- De Meester, F., Van Dyck, D., De Bourdeaudhuij, I., & Cardon, G. (2014). Parental perceived neighborhood attributes: associations with active transport and physical activity among 10–12 year old children and the mediating role of independent mobility. *BMC public health*, 14(1), 1. DOI: 10.1186/1471-2458-14-631
- Duncan, S., White, K., Mavoa, S., Stewart, T., Hinckson, E., & Schofield, G. (2016). Active Transport, Physical Activity, and Distance Between Home and School in Children and Adolescents. *Journal of Physical Activity & Health*, 13(4), 447-453.
- Forman, H., Kerr, J., Norman, G. J., Saelens, B. E., Durant, N. H., Harris, S. K. & Sallis, J. F. (2008). Reliability and validity of destination-specific barriers to walking and cycling for youth. *Preventive Medicine*, 46(4), 311-316.
- Frank, L., Engelke, P., & Schmid, T. (2003). *Health and community design: The impact of the built environment on physical activity*. United States: Island Press.
- Frömel, K. (2002). *Kompendium psaní a publikování v kinantropologii*. Olomouc: Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury.
- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel, T. N., & Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18(5), 703-710.
- Gehlert, T., Dziekan, K., & Gärling, T. (2013). Psychology of sustainable travel behavior. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 48, 19-24.
- Gerig, U. & Frischknecht, T. (2004). *Jezdíme na horském kole*. České Budějovice: Kopp.

- Guest, G. & Namey, E. E. (2015). *Public health research methods*. Thousand Oaks, California: Sage.
- Handy, S., Van Wee, B., & Kroesen, M. (2014). Promoting cycling for transport: research needs and challenges. *Transport Reviews*, 34(1), 4-24.
- Health Behaviour in School-aged Children (2016): <http://www.hbsc.org>
- Hendl, J (2005). *Kvalitativní výzkum*. Praha: Portál.
- Hjorthol, R., & Fyhri, A. (2009). Do organized leisure activities for children encourage car-use?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43(2), 209-218.
- Humeníková, L., & Gates, G. E. (2007). Dietary intakes, physical activity, and predictors of child obesity among 4-6th graders in the Czech Republic. *Central European Journal of Public Health*, 15(1), 23-8.
- Chmelík, F. (2014). *Manuál pro publikování v kinantropologii podle normy APA* [E-manuál]. Olomouc: Investice do rozvoje vzdělávání, č. CZ.1.07/2.2.00/28.0028 (INTEFTEK).
- Iamsterdam.com (2016): <http://www.iamsterdam.com/en/media-centre/city-hall/dossier-cycling/cycling-facts-and-figures>
- Iannotti, R. J., Chen, R., Kololo, H., Petronyte, G., Haug, E., & Roberts, C. (2013). Motivations for adolescent participation in leisure-time physical activity: international differences. *Journal of Physical Activity and Health*, 10(1), 106-12.
- Landa, P., & Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada Publishig.
- Litman, T. (2003). Integrating public health objectives in transportation decision-making. *American Journal of Health Promotion*, 18(1), 103-108.
- Liu, G. C., & Mendoza, J. (2014). There and back again: safety and health on the journey to school. *Pediatrics*, 133(5), 915-916.
- Manton, R., Rau, H., Fahy, F., Sheahan, J., & Clifford, E. (2016). Using mental mapping to unpack perceived cycling risk. *Accident Analysis & Prevention*, 88, 138-149.
- Marcus, B. H. & Forsyth, L. H. (2009). *Motivating people to be physically active*. United States of America: Human Kinetics.
- Martínek, J. (2014). *Nepopsaný list papíru* [Cyklistická akademie: příručka]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

- Martínek, J., Vrtalová, J. & Žáková, R. (2013). *40 lekcí cyklodopravy pro odborníky* [Cyklistická akademie: učební materiál]. Praha: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- Město s dobrou adresou (2016): <http://www.dobramesta.cz/o-nas>
- Milovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada publishing, a. s.
- Ministerstvo dopravy ČR (2006). *Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR – BESIP.
- Ministerstvo dopravy ČR (2013). *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR.
- Ministerstvo dopravy ČR (2016): <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Nemotorova-doprava>
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2012): <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/Pro-media/Tiskove-zpravy/2009/Cykliste-v-CR-vyuzivaji-pres-40-000-km-znacenyh-c>
- Nakonečný, M. (2014). *Motivace chování*. Praha: Stanislav Juhaňák – TRITON.
- Oliver, M., Badland, H., Mavoa, S., Witten, K., Kearns, R., Ellaway, A. & Schluter, P. J. (2014). Environmental and socio-demographic associates of children's active transport to school: a cross-sectional investigation from the URBAN study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 11(1), 1. DOI: 10.1186/1479-5868-11-70
- Oluyomi, A. O., Lee, C., Nehme, E., Dowdy, D., Ory, M. G., & Hoelscher, D. M. (2014). Parental safety concerns and active school commute: correlates across multiple domains in the home-to-school journey. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 11(1), 1. DOI: 10.1186/1479-5868-11-32
- Pavlásek, M. & Nosková, J. (2013). *Když výzkum, tak kvalitativní. Serpentinami bádání v terénu*. Brno: Etnologický ústav AV ČR.
- Perez, L., Trüeb, S., Cowie, H., Keuken, M. P., Mudu, P., Ragetti, M. S., ... & Sabel, C. (2015). Transport-related measures to mitigate climate change in Basel, Switzerland: A health-effectiveness comparison study. *Environment International*, 85, 111-119.

- Rojas-Rueda, D., De Nazelle, A., Andersen, Z. J., Braun-Fahrländer, C., Bruha, J., Bruhova-Foltynova, H. & Nieuwenhuijsen, M. J. (2016). Health impacts of active transportation in Europe. *PloS one*, *11*(3). DOI: 10.1371/journal.pone.0149990
- Sallis, J. F., Cerin, E., Conway, T. L., Adams, M. A., Frank, L. D., Pratt, M., ... & Davey, R. (2016). Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study. *The Lancet*, *387*(10034), 2207-2217.
- Schoeppe, S., Duncan, M. J., Badland, H., Oliver, M., & Curtis, C. (2013). Associations of children's independent mobility and active travel with physical activity, sedentary behaviour and weight status: a systematic review. *Journal of Science and Medicine in Sport*, *16*(4), 312-319.
- Spears, S., Houston, D., & Boarnet, M. G. (2013). Illuminating the unseen in transit use: A framework for examining the effect of attitudes and perceptions on travel behavior. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *58*, 40-53.
- Stevenson, M., Thompson, J., Hérick de Sá, T., Ewing, R., Mohan, D., McClure, R., ... & Woodcock, J. (2016). Land use, transport, and population health: estimating the health benefits of compact cities. *The Lancet*, *9*, 20-30. DOI: 10.1016/S0140-6736(16)30067-8
- Tranter, P., & Sharpe, S. (2012). Disney-Pixar to the rescue: harnessing positive affect for enhancing children's active mobility. *Journal of Transport Geography*, *20*(1), 34-40.
- Timperio, A., Ball, K., Salmon, J., Roberts, R., Giles-Corti, B., Simmons, D., ... & Crawford, D. (2006). Personal, family, social, and environmental correlates of active commuting to school. *American Journal of Preventive Medicine*, *30*(1), 45-51.
- Whitzman, C., & Pike, L. (2007). *From Battery-reared to Free Range Children: Institutional Barriers and Enablers to Children's Independent Mobility in Victoria, Australia* [Report]. Australie, University of Melbourne: GAMUT.
- World Health Organization (2006). *Promoting Physical Activity and Active Living in Urban Environments*. Geneva: World Health Organization.

PŘÍLOHY

Finální seřazení otázek – focus group:

1. *Máte rádi jízdní kolo/koloběžku?*
 2. *Umíte jezdit na kole?*
 3. *Jak dlouho jezdíte na kole?*
 4. *Jak často jezdíte na kole?*
 5. *Kam a s kým nejčastěji jezdíte?*
 6. *Kam smíte jezdit bez dozoru rodičů?*
 7. *Jezdíte na kole s rodiči například na výlety nebo na dovolenou?*
 8. *Znáte dopravní značky? + Nosíte na kolo vždy helmu?*
 9. *Rozumíte významu proč jezdit na kole a proč je to zdravé?*
 10. *Máte svoje vlastní kolo?*
 11. *Jezdíte na kole do školy? Proč ano/ne?*
 12. *Pokud jezdíte do školy na kole - jak často?*
 13. *Pokud nejezdíte do školy na kole - chtěli byste? Proč ano/ne?*
 14. *Jak by reagovali vaši rodiče/spolužáci, kdybyste jezdili do školy na kole?*
 15. *Co by vás motivovalo/motivuje jezdit do školy na kole?*
 16. *Na čem záleží při rozhodování, jestli pojedete autem, MHD, pěšky nebo na kole?*
 17. *Jezdili byste do školy více, kdyby jezdili i vaši spolužáci?*
 18. *Víte o některém z učitelů, který jezdí do školy na kole? Pokud ano, jde vám příkladem?*
 19. *Jezdili byste do školy na kole společně s rodiči, kteří by pak pokračovali do zaměstnání?*
 20. *Co vám brání k dojíždění do školy na kole?*
- + *Existuje projekt R2S – společné dojíždění do školy na kole pod vedením školeného instruktora. Chtěli byste jezdit do školy s instruktorem a se spolužáky?*
- + *Je areál vaší školy přátelským prostředím pro cyklisty?*

Informovaný souhlas
AKTIVNÍ ŽIVOTNÍ STYL DĚTÍ – DO ŠKOLY NA KOLE
(Informovaný souhlas rodičů k účasti dětí na projektu)

Vážení rodiče,

obracím se na Vás s žádostí o účast Vašeho dítěte na projektu „**AKTIVNÍ ŽIVOTNÍ STYL DĚTÍ – DO ŠKOLY NA KOLE**“ zaměřeného na aktivní dopravu dětí do školy a identifikaci bariér k aktivní dopravě do školy u 13-ti a 15-ti letých školáků.

Hlavním cílem projektu je poskytnout relevantní podklady pro tvorbu komunální politiky v oblasti aktivní dopravy dětí do školy, výzkum je zároveň součástí diplomové práce studentky oboru rekreologie Bc. Denisy Mayerové.

Výzkum bude probíhat formou nahrávaných skupinových rozhovorů s dětmi a bude prováděn v souladu s následujícími etickými a odbornými zásadami:

- účastníci budou seznámeni s průběhem výzkumu a pravidly pro vedení skupinových rozhovorů
- účast všech dětí bude **dobrovolná, bezplatná**, s písemným souhlasem rodičů
- účastníci budou moci kdykoliv účast na výzkumu přerušit
- data budou zpracována a publikována **anonymně**

Podrobnější informace Vám ochotně sdělíme prostřednictvím e-mailu:
denisa.mayerova@gmail.com

Mgr. **Zdeněk Hamřík**, Ph.D., *vedoucí výzkumného projektu*

Katedra rekreologie, Fakulta tělesné kultury, Univerzita Palackého v Olomouci

Souhlasím, ANO NE

aby: můj syn/dceranarozen/a (měsíc/rok).....
se zúčastnil/a výzkumného projektu „Aktivní životní styl dětí – do školy na kole“.

Matka (jméno/a a podpis/y rodiče/ů) Otec