

Univerzita Hradec Králové
Filozofická fakulta

Bakalářská práce

2021

Kristýna Krajánková

Univerzita Hradec Králové
Filozofická fakulta
Katedra sociologie

Mobilita ve městě

Jakou dopravu využívají děti ze základní školy

Bakalářská práce

Autor: Krajánková Kristýna
Studijní program: B 6703- Sociologie
Studijní obor: Sociologie obecná a empirická
Forma studia: prezenční
Vedoucí práce: RNDr. Mgr. Lucie Vítková, Ph.D.

Chrudim, 2021

Zadání bakalářské práce

Autor: Kristýna Krajánková

Studium: F17BP0143

Studijní program: B6703 Sociologie

Studijní obor: Sociologie obecná a empirická

Název bakalářské práce: **Mobilita ve městě, jakou dopravu využívají děti ze základní školy**

Název bakalářské práce Mobility in the city, which primary school children use
AJ:

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Cílem práce bude zjistit způsob dopravy dětí do základních škol. Dále zjistit rozdíly mezi jednotlivými ročníky, jak se liší doprava dětí v rámci změny ročních období a jestli na to mají vliv finance rodičů, vzdálenost bydliště nebo dostupnost veřejné dopravy. Zda mají nějaký doprovod, pokud jezdí automobilem, jaký k tomu mají důvod. Tato práce bude zpracována kvantitativně pomocí dotazníkového šetření.

Braun Kohlová, Markéta, 1977, Cesty městem: o racionalitě každodenního cestování, Praha: Sociologické nakladatelství (SLON) Martin Smělý, Městská mobilita obyvatelstva, Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací: Littera, 2014 autorský kolektiv Bohumil Frantál, „et al, Prostorové chování: vzorce aktivit, mobilita a každodenní život ve městě, Brno: Masarykova univerzita, 2012 Robeš, Martin, 1973, Město, prostor, doprava: o rozdělení uličního prostoru a bezpečnosti dopravy z pohledu uživatele, Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 2002 Schmeidler, Karel, 1951, Mobilita, transport a dostupnost ve městě, Brno: Novpress, 2010

Garantující pracoviště: Katedra sociologie,
Filozofická fakulta

Vedoucí práce: RNDr. Mgr. Lucie Vítková, Ph.D.

Datum zadání závěrečné práce: 22.8.2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala (pod vedením vedoucí bakalářské práce) samostatně a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne 3. 5. 2021

.....

Kristýna Krajánková

Poděkování

Děkuji vedoucí mé bakalářské práce paní RNDr. Mgr. Lucii Vítkové, Ph.D. za cenné rady a připomínky. Poděkování také patří všem, kteří se ochotně účastnili výzkumného šetření.

Anotace

KRAJÁNKOVÁ, Kristýna. *Mobilita ve městě - jakou dopravu využívají děti ze základní školy*. Filozofická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2021. 64 s. Bakalářská práce.

Bakalářská práce se zabývá mobilitou dětí ze základní školy v Chrudimi při cestě do této instituce. Cílem je zjistit jaký způsob dopravy respondenti používají, nakolik je citelný vliv počasí na výběr dopravy, proč využívají jednotlivé dopravní prostředky a v neposlední řadě také do jaké míry považují cestu do školy za bezpečnou. Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V první části jsou obecná teoretická východiska a definice mobility ve městě, také velmi stručný vývoj zkoumaných druhů dopravy a zmíněn je indikátor ECI B. 6. V druhé, praktické části je zmapován provedený výzkum, který byl zpracován kvantitativně, pomocí dotazníkového šetření. Některé výsledky jsou porovnány s obdobnými výzkumy, které v Chrudimi proběhly v minulých letech v rámci indikátoru ECI B. 6.

Klíčová slova: cesty do škol, děti, Chrudim, základní škola

Annotation

KRAJÁNKOVÁ, Kristýna. *Mobility in the city, which primary school children use*. Philosophical Faculty University of Hradec Králové, 2021. 64 pp. Bachelor Thesis.

The bachelor's thesis deals with the mobility of children from primary school in Chrudim on the way to this institution. The aim is to find out what mode of transport respondents use, how much is the influence of the weather on the choice of transport, why they use individual means of transport and, last but not least, to what extent they consider the way to school to be safe. The work is divided into theoretical and practical part. The first part contains general theoretical background and definition of mobility in the city, also a very brief development of the studied modes of transport and the ECI B. 6 indicator is mentioned. In the second, practical part, the research is mapped, which was processed quantitatively, using a questionnaire survey. Some results are compared with similar research that took place in Chrudim in recent years within the ECI B. 6 indicator.

Keywords: trips to school, children, Chrudim, primary school.

Obsah

ÚVOD	10
1 Teoretická část	11
1.1 Mobilita	11
1.2 Doprava	13
1.3 Společné evropské indikátory – ECI.....	17
2 Praktická část	19
2.1 Cíle práce	19
2.2 Cílová populace.....	20
2.3 Metodika	21
2.4 Výsledky dotazníkového výzkumu	21
2.5 Porovnání s předchozími výzkumy	39
2.6 Rozhovory	46
Závěr	50
Použitá literatura a zdroje	52
Příloha 1: Tabulky a grafy	I
Příloha 2: Rozhovory, otázky	VII
Příloha 3: Dotazník	X

Seznam tabulek

Tabulka 1: Doprovod rodiče při cestě do školy	25
Tabulka 2 : Doprovod v MHD.....	26
Tabulka 3: Nebezpečná místa	38
Tabulka 4: Pohlaví respondentů	I
Tabulka 5: Bydliště respondentů	I
Tabulka 6: Doprovod dětí do školy	II
Tabulka 7: Doprava do školy v chladném období	II
Tabulka 8: Doprava do školy v teplém období.....	III
Tabulka 9: Doprava do školy autem ano/ne	III
Tabulka 10: Souhrnná tabulka důvody cesty autem ano -ne	III
Tabulka 11: Doprava do školy MHD ano/ne.....	IV
Tabulka 12: Souhrnná tabulka důvody cesty MHD ano – ne	IV
Tabulka 13: Cesta do školy na kole ano/ne	IV
Tabulka 14: Souhrnná tabulka důvody cesty na kole ano – ne.....	V
Tabulka 15: Cesta do školy pěšky ano/ne.....	V
Tabulka 16: Souhrnná tabulka důvody cesty pěšky ano – ne	V
Tabulka 17: Pocit bezpečí na cestě do školy	VI
Tabulka 18: Pocit bezpečí na cestě do školy podle pohlaví	VI
Tabulka 19: Srovnání indikátor B 6 všechny školy – MŠ Školní náměstí 2020	VI
Tabulka 20: Srovnání indikátor A 3 celá populace – MŠ Školní náměstí 2020.....	VI

Seznam grafů

Graf 1: Složení respondentů podle pohlaví.....	22
Graf 2: Bydliště, absolutní čísla.....	23
Graf 3: Doprovod dětí do školy	24
Graf 4 : Děti bez doprovodu dle DP, absolutní čísla	25
Graf 5: Způsob dopravy, chladné období	26
Graf 6: Způsob dopravy, teplé období.....	27
Graf 7: Způsob dopravy do školy v teplém a studeném období souhrnný graf, absolutní čísla.....	28
Graf 8: Doprava do školy autem ano – ne	29

Graf 9: Důvody pro cestu autem absolutní čísla.....	29
Graf 10: Důvody, proč nejedím autem, absolutní čísla.....	30
Graf 11: Proč jezdím/nejedím do školy MHD, absolutní čísla.....	31
Graf 12: Důvody, proč nejedím do školy MHD	31
Graf 13: Důvody, proč jezdím do školy MHD	32
Graf 14: Cesta do školy na kole ano/ne	33
Graf 15: Důvody, proč nepoužívám pro cestu do školy kolo, absolutní čísla	33
Graf 16: Důvody pro cestu do školy bicyklem.....	34
Graf 17: Cesta do školy pěšky ano/ne	35
Graf 18: Důvod pro cestu do školy chůzí	35
Graf 19: Proč nechodím do školy pěšky	36
Graf 20: Považuješ cestu do školy za bezpečnou	37
Graf 21: Pocit nebezpečí při cestě do školy podle DP.....	37
Graf 22: Je cesta bezpečná podle pohlaví.....	38
Graf 23: Indikátor B. 6, 2012, Doprava do školy chladné období.....	40
Graf 24: Porovnání Cesty do školy chladno, ZŠ Školní náměstí.....	40
Graf 25: Indikátor B. 6, 2012, Doprovod do školy.....	41
Graf 26: Porovnání doprovodu dospělé osoby, ZŠ Školní náměstí.....	41
Graf 27: Indikátor B. 6, 2012, Důvody pro cesty autem	42
Graf 28: Porovnání důvodů pro cesty autem, ZŠ Školní náměstí.....	42
Graf 29: Indikátor B. 6, 2012, Pocit bezpečí	43
Graf 30: Porovnání Je cesta bezpečná, ZŠ Školní náměstí.....	43
Graf 31: Indikátor B. 6, 2012, Srovnání dopravních prostředků při cestě do škol 2005–2012.....	44
Graf 32: Porovnání DP při cestě do škol 2005–2020	44
Graf 33: Indikátor A 3 srovnání způsobu dopravy 2007–2015, celá populace	45
Graf 34: Porovnání způsobu dopravy celá populace – ZŠ Školní náměstí.....	45

ÚVOD

Mobilita ve městě je v posledních letech stále častěji diskutovaným tématem. S rozvojem měst a jejich okrajových částí, přibýváním dopravních prostředků a s tím souvisejícím znečištěním ovzduší, ozonovou stopou, etc. Také bezpečnost si říká o pozornost. Důležitou součástí mobility jsou cesty do zaměstnání a škol. Jedním z těchto segmentů se bude zabývat tato práce, a to cestou žáků do základní školy. Vybrána byla základní škola v Chrudimi, kterou jsem navštěvovala. Výzkum zjišťoval, jak se žáci do školy dopravují, jaké využívají dopravní prostředky a v jaké frekvenci. Jak jejich výběr ovlivňuje roční období, vzdálenost místa bydliště od školy a jestli nějakou roli hraje bezpečnost dopravy.

Úvodní část práce se věnuje teoretické stránce mobility a vysvětlení základních pojmů z dopravy, které budou ve výzkumu reflektovány. Také se částečně dotkne indikátoru ECI B. 6 a toho, proč byl zařazen do výzkumu.

Praktická stránka této diplomové práce se věnuje především vlastnímu dotazníkovému šetření cesty do školy. Výsledky dotazníku budou zpracovány a analyzovány pomocí tabulek a grafů. Na konci tohoto oddílu dojde k porovnání některých výsledků výzkumu s podobnými průzkumy v rámci indikátoru ECI B. 6, které proběhly v minulých letech v Chrudimi.

V závěru práce jsou zhodnoceny výsledky výzkumu a ty se následně začleňují do kontextu dnešní situace.

1 Teoretická část

V této části jsou uvedené obecné teoretické východiska a definice mobility ve městě vztahující se k tématu práce. Velmi stručně je zařazen vývoj zkoumaných druhů dopravy a zmíněn je indikátor ECI B. 6.

1.1 Mobilita

„Život záleží v pohybu.“ Aristoteles ze Stageiry

Mobilita z latinského *mobilitas* = pohyblivost, rychlost. Co se tedy skrývá pod pojmem mobilita? Odpověď na tuto otázku není jednoduchá. Tento pojem známe z mnoha různých kontextů a v odlišných významech. Studium mobility je využíváno v bezpočtu vědeckých disciplínách. Namátkou psychologie, sociologie, ekonomie etc. Většinou má každá věda pro pojem mobilita svou vlastní definici.

V sociologii zpravidla rozlišujeme mobilitu na sociální a prostorovou. Sociální mobilitou *nejčastěji rozumíme pohyb jednotlivců a skupin v sociální struktuře, chápané jako soustava statusů a rolí, tzn. jako přechod jedinců a skupin z jednoho statusu nebo role na jiný status (rolí) nebo jako změnu daného statusu (role) v soustavě jiných statusů či rolí* [Sociologická encyklopedie]. Sociální mobilitou se tato práce nezabývá, proto se jí již dále nebudeme věnovat. Určující je pro tento výzkum mobilita prostorová.

„Mobilita - jeden z fenoménů moderního světa je v současnosti pojímána jako důležitá součást života a účast na ní se začíná přičítat k základním lidským právům,“ uvádí Schmeidler [2010, s. 30]. Stejný autor naznačuje, že mobilitou vytváříme svou realitu, tedy že rozhodnutí o tom, kam se přesuneme, jaký při tom zvolíme prostředek či jakou cestu zvolíme nebo naopak nezvolíme, má výpovědní hodnotu o naší realitě jako jedince [Schmeidler 2010, s. 33]. Mobilita, jak ji chápeme dnes, je projevem globalizace – propojení světa, které paradoxně vede k potřebě stále větší propojenosti v oblasti politické, ekonomické, sociální, kulturní, technologické aj. Mobilita v komplexním pojetí má řadu pozitivních, ale i negativních dopadů na společnost i životní prostředí, a proto ji ne všichni považují za přínosnou [Schmeidler 2009].

Mobilita je podle Gwilliama [2004] nezbytnou podmínkou pro hospodářský rozvoj a tím i pro ekonomický a sociální blahobyt obyvatelstva, zároveň varuje, že doprava je také hlavním faktorem environmentálních problémů. Znat mobilitu v prostředí městském či jiném je zásadní z hlediska kvality života, životního prostředí, bezpečnosti etc.

Jiná definice popisuje mobilitu jako „*schopnost osoby nebo věci být bez větších zábran uveden/a do pohybu. Z této definice je zřejmé, že schopnost osoby být mobilní ovlivňuje míra bariér bránící tomuto pohybu*“ [Pitnerová 2013, s. 13].

„*Různorodost v nabídce mobility je klíčem k trvale udržitelné dopravě ve městech. Na fyzické úrovni jsou podmínky pro pohyb, mobilitu, primárně určeny parametry jako je hustota (zástavby, osídlení, dopravy), koncentrace a využití území*“ [Newman a Kenworthy 1999].

Jednotná definice mobility není, nemůžeme ji považovat jen za pohyb. Vychází z individuálních potřeb a vnímáme ji tedy subjektivně. Mobilitu můžeme tedy vymezit jako potřebu změny místa. Doprava je pak realizační stránkou této potřeby. Kdo chce být mobilní, potřebuje k tomu většinou nějaký dopravní prostředek [Březina, 2008].

Mobilita je teda jakási bezrozměrná subjektivní veličina, která vychází z psychologických a fyzických i technických možností každého jednotlivce [Foltýnová 2009, s. 14].

Také se setkáme s pojmem hypermobilita, který více méně zavedl do podvědomí vědecké komunity John Adams [2000, s. 95]. Podle autora je sice mobilita osvobozující, ale i dobrých věcí může být přespříliš. Hon za stále dokonalejšími dopravními prostředky bude mít podle Adamse za následek zhoršení situace, a také větší polarizaci společnosti. Odpovědí by měla být trvale udržitelná doprava.

Udržitelná doprava je taková doprava, která usiluje o udržitelnost, tedy taková, která se snaží minimalizovat svůj dopad na životní prostředí a využívat spíše obnovitelné zdroje energie. Za typické příklady takové dopravy je považována chůze, jízda na kole, veřejná doprava nebo sdílení automobilů. [Free online encyclopedia]

Základní definici udržitelnosti nabízí dokument Světové komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z roku 1987 *Naše společná budoucnost* (Our common future) [1991,

s. 41], který říká, že udržitelný rozvoj je „*takový rozvoj, který zajistí potřeby současných generací, aniž by byly ohroženy potřeby generací příštích.*“

1.2 Doprava

Doprava je prostředkem k uspokojování potřeb mobility a zahrnuje všechny možné nástroje, s jejichž pomocí se lidé přemísťují v prostoru (prostředky, energie, logistika, infrastruktura) [Foltýnová 2009, s. 14].

Doprava je v historii inherentní k pohybu. Ten je možné rozdělit z hlediska vynaloženého úsilí na pasivní a aktivní. Od počátku lidské existence se lidé přepravovali pomocí vlastních sil (chůze, plavba a od 19. století bicyklem) tedy aktivní pohybem. Později pasivně pomocí sil animálních, energií větru nebo vody. S nástupem průmyslové revoluce a hlavně v moderní době se způsob dopravy výrazně proměnil. Doprava je zprostředkovaná mechanizovaným pohybem stroje a odsuzuje nás většinou do role velmi pasivního účastníka.

Druhy, trendy ve vývoji a společenskými dopady dopravy se mimo jiné zabývá Hana Foltýnová, také se věnuje nástrojům regulace dopravy se zaměřením na regulaci dopravy ve městech. Doprava se klasifikuje různě, dle způsobu, pravidelnosti, prostoru etc. Podle již zmíněné Foltýnové, druhem dopravy rozumíme způsob, kterým jsou přepravovány osoby nebo zboží [Foltýnová 2009, s. 35].

Pro tuto práci není zajisté úplně stěžejní podrobné rozdělení dopravy podle mnoha parametrů. Proto zde nastíníme jen ty podstatné pro výzkum. Jedním ze základních parametrů je dělení dle dopravního prostředku na motorové (automobil, autobus, vlak etc.) a nemotorové (chůze, kolo, koloběžka, skateboard atd.). Dále můžeme dopravu dělit z různých hledisek na osobní a nákladní, veřejnou, neveřejnou, místní, dálkovou, ekonomickou, neekonomickou. V dnešní době přikládáme velký význam i dělení dopravy podle šetrnosti k životnímu prostředí. K šetrným (měkkým) druhům dopravy řadíme chůzi, bicykl, koloběžku či skateboard a další. Nešetrné (tvrdé) jsou například automobily, autobusy, vlaky. Ale pokud tyto dopravní prostředky využívají alternativní pohon (plyn, elektřina), hovoříme o nich jako o šetrnějších k životnímu prostředí. Šetrnější je také samozřejmě hromadná osobní doprava před individuální. Velký důraz se klade i na aspekty zdravotních a bezpečnostních rizik. Například

chůze, jízda na kole je zdraví prospěšná, ale má svá bezpečnostní rizika. Naproti tomu jízda autobusem není tak zdraví prospěšná, ale může být bezpečnější.

Nyní trochu podrobněji o druzích dopravy relevantních pro tento výzkum. Jde hlavně o dopravu pěší, cyklistickou, veřejně hromadnou a individuální automobilovou.

Pěší doprava

„Pěší druh dopravy trvá nejdéle ze všech, více než tři miliony let. Náš předek Homo sapiens sapiens, pocházející z Afriky, odtud migroval postupně do Evropy, Asie a z ní nakonec až do Ameriky, což byly jistě významné a dlouhé cesty. I dnes člověk za svůj život ujde v průměru 40 tisíc kilometrů – obejde Zemi po rovníku.“ [Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity 2010]. Již z tohoto úvodu vyplývá, že jde o základní druh dopravy, který je počáteční a koncovou fází všech vykonaných cest [Brůhová-Foltýnová 2012].

Z hlediska dnešní mobility obyvatel je chůze velmi frekventovaným tématem s důrazem na její co největší zapojení do fáze dopravy. Je nenáročná na prostor, lékaři nám ji doporučují jako prospěšnou pro naše zdraví a je i ekonomicky výhodná. Ovšem má i své stinné stránky, jakou je například bezpečnost chodců. Proto je nutné, hlavně z hlediska městské mobility, vytvářet co nejlepší podmínky pro tento druh dopravy. Velmi dobře toto téma shrnul Martin Smělý [2014, s. 42-43]. Jde například o budování stezek, chodníků, pěších zón, bezpečnějších přechodů etc. Důležitý je vhodný povrch cest, dostatečné osvětlení, bezbariérové úpravy, dostatečná kapacita, přiměřený městský mobiliář. Bezpečnost se netýká jen dopravního spektra, ale také bezpečnosti osobní zvláště, pokud jde o děti. Chůze bude zajisté frekventovanou odpovědí ve výzkumu. Vzhledem k osobním zkušenostem autorky této práce a znalosti okolí je předpoklad, že alespoň polovina respondentů využívá tento druh dopravy do školy.

Cyklistická doprava

Jedním z nejvýznamnějších vynálezů v dějinách lidstva je kolo. Ovšem datace vzniku kola je velmi ošidná. Diskuze na toto téma je velmi široká, stejně jako rozptýl uváděných letopočtů. Archeologické nálezy dochovaných kol vykazují stáří kolem 5300 let. (kolo ze Slovinska). Můžeme tedy předpokládat, že bude ještě starší. Nákres

jízdního kola se objevil v jednom z kodexů velkého renesančního umělce Leonarda da Vinci [Historie bicyklu].

Jedno z prvních „cyklistických kol“ představil v roce 1817 německý vynálezce Karl von Drais. Tehdy bylo jako většina vynálezů hodně drahé a dovolit si ho tehdy mohli pouze bohatí. Takzvaná drezína se ale podobala spíše dnešnímu odrážedlu. Z původního dřeva se materiál na výrobu bicyklu změnil až k dnešním uhlíkovým vláknům. A kolo do značné míry proměnilo i životní styl a vzhled měst. Až do konce 50. let 20. století bylo jízdní kolo hlavním dopravním prostředkem na kratší vzdálenosti. Pak už bicykly začaly ustupovat levným autům a skútrům. Cyklistický průmysl se opět nastartoval v 80. letech díky horskému kolu. Současný trend zase přeje elektro kolům [ČT24 2017].

Pokud hovoříme o cyklistické dopravě, můžeme konstatovat, že jde podobně jako u chůze o druh nemotorové dopravy, který je v našem prostředí poměrně často využíván. Také zde jde o pohyb, který není nijak náročný na prostor, je prospěšný zdraví, ekonomicky výhodný a šetrný k přírodě. Samozřejmě má také své horší stránky, některé jako je reliéf krajiny (převýšení) byly eliminovány rozšířením elektro kola, což nám na druhou stranu snižuje zdravotní prospěšnost. Nepříznivé počasí také hraje svoji roli, ale nejvýznamnějším problémem je bezpečnost. Podobně jako u chůze musíme cyklistům vytvořit lepší podmínky vytvořením dostatečného a bezpečného prostoru. Jízda dětí na kole je náročnější než u dospělé populace. Samostatně mohou jezdit děti až od deseti let s výjimkou jízdy v obytné zóně, cyklistické stezce atd., musí používat ochranné pomůcky (cyklistická přilba). Důležitá je pro děti také schopnost bezpečně ovládat jízdní kolo a znát dopravní předpisy. V městském provozu se ještě znásobí otázka dopravní bezpečnosti a je zde i problém s odkládáním bicyklu u školy, kde nejsou dostatečné kapacity. Kola nejsou dostatečně chráněné před poškozením či zcizením. Proto je předpoklad, že v případě dotazníkového šetření bude tato varianta dopravního prostředku pravděpodobně málo reflektována, a to i přes rozšíření této otázky o možnost cesty na bruslích, skateboardu nebo stále častější koloběžce.

Individuální automobilová doprava

Karl Benz v lednu 1886 přihlásil patent na čtyřtákní tříkolku, což je považováno za zrod automobilu. Masivní automobilismus, jak ho známe, se u nás rozšířil zhruba v 80–90. letech 20. století. O jeho další historii není třeba se dále šířit, protože je dostatečně známa. Dnes je automobil nejrozšířenějším dopravním prostředkem, osobním automobilem se uskutečňuje zhruba 60% veškeré osobní dopravy. Stal se symbolem svobody pohybu, sami si určíme trasu (v kontextu dopravní infrastruktury vhodné pro auto) a čas cesty. Je i symbolem sociálního postavení vlastníka. Jak uvádí Karel Schmeidler, automobil se stává vždy dosažitelnou privátní sférou, jakousi materializovanou bublinou osobního prostoru [Schmeidler 2010, s. 72].

Automobil se stal dominantním typem dopravy. Tato skutečnost měla a má zásadní ekologické a tím i společenské dopady. Pro zmírnění negativních dopadů automobilismu se v současné době klade důraz na alternativní pohony aut. Zvláště elektrický pohon dostává velký prostor. Do protikladu již dříve avizovaného automobilu jako symbolu sociálního postavení vlastníka se dnes dostává vlastník, který nevlastní automobil a deklaruje to jako nový životní styl, popřípadě tento dopravní prostředek sdílí nebo využívá spolujízdy.

Ovšem v rámci dotazníkového šetření se tento jev nijak výrazně neprojeví, protože není u nás ještě tak rozšířený a dopravu autem do školy bude preferovat více jak 40 % dotázaných. Také vzhledem k tomu, že velké procento žáků dopravujících se do školy automobilem jej využívá spolu s rodiči, kteří jedou do zaměstnání.

Veřejná osobní hromadná doprava

Veřejně hromadnou dopravou rozumíme pravidelnou osobní dopravu provozovanou dle jízdních řádů. Ve větších městech hovoříme o městské hromadné dopravě jako o MHD. Městská hromadná doprava využívá většinou silniční a kolejovou dopravu, ale můžeme se setkat i s dopravou vodní. Základní charakteristikou je linkové uspořádání dopravy. Počátkem MHD je s největší pravděpodobností zavedení pravidelných koňských omnibusů v Paříži roku 1662 Blaisem Pascalem, která byla zrušena po třinácti letech. V Praze se podobný způsob dopravy objevil v roce 1829. Zásadní rozšíření přinesla až tzv. Koňská tramvaj, poprvé se objevila v New Yorku v roce 1832 a u nás v Brně v roce 1869. To už v Londýně vzniká první metro,

ještě na parní pohon. Koncem 19. století začala elektrifikace. První elektrická tramvaj jezdila v Berlíně, autorem byl Werner Siemens. Na českém území je tato doprava spojena se jménem Františka Křižíka. Kolem roku 1900 začíná autobusová doprava opět v Londýně, a v Praze o osm let později [Zurynek 2008].

MHD se v historických dobách rozvíjela řekněme po sinusoidě, v některém období byla na vrcholu, později s rozvojem automobilu její význam upadal. V současné době na MHD pohlížíme jako na možnost, která je schopna zlepšit špatný stav dopravy ve městech. Vzhled k novým šetrnějším způsobům pohonu motorů (plyn, elektřina etc.), dotované ceně, určitou jistotou časové linie, méně hlučnému provozu, nepotřebě parkovacích míst atd.

Pro účely tohoto výzkumu bude MHD spojena s autobusovou dopravou v přilehlých obcích, ze kterých někteří žáci dojíždějí. I přes toto rozšíření bude tento druh dopravy do školy málo využívaný a využívat ho bude zhruba 10 % respondentů.

Jen pro úplnost je zde nutné zmínit možnost dalšího způsobu dopravy, a to dopravy kombinující jednotlivé druhy, což je multimodální doprava. Ta umožňuje využívat pro každou část cesty nejvhodnější způsob dopravy z hlediska dopadů na zdraví občanů a zlepšování životního prostředí [Smělý 2014, s. 65]. Tento výzkum se však touto možností nezabýval.

1.3 Společné evropské indikátory – ECI

Indikátory ECI (ze zkratky European Common Indicators) jsou v českých podmínkách nejznámější a nejvyužívanější sadou ukazatelů udržitelného rozvoje na místní úrovni. Sada indikátorů byla vyvinuta v roce 2001 na popud Evropské komise a byla testována v několika desítkách evropských měst. V roce 2003 byla převzata a aplikována na české podmínky.

Sada indikátorů ECI se skládá z 10 převážně environmentálních ukazatelů. Jsou jimi:

- 1) Spokojenost obyvatel s místním společenstvím;
- 2) Uhlíková stopa – Místní příspěvek ke globální změně klimatu;
- 3) Mobilita a místní přeprava cestujících;
- 4) Dostupnost veřejných prostranství a služeb;

- 5) Kvalita místního ovzduší;
- 6) **Cesty dětí do a ze školy;**
- 7) Nezaměstnanost;
- 8) Zatížení prostředí hlukem;
- 9) Udržitelné využívání území;
- 10) Ekologická stopa města.

[CI2, o.p.s]

Indikátor ECI B. 6 - Cesty dětí do a ze školy

Data pro tento indikátor by měla být sbírána mezi dětmi ve věku 3-15 let, tedy mezi těmi, kteří chodí do mateřské školy, základní devítileté školy či navštěvují první čtyři roky víceletého gymnázia. Tento indikátor má za cíl určit počet dětí, které chodí do školy především pěšky nebo na kole, a u ostatních zjistit, proč používají hromadnou dopravu nebo soukromá auta. Panuje obecné povědomí, že výběr způsobu dopravy dětí do školy a zpět, představuje významný podíl denní mobility, má značný vliv na dopravní přetíženost a další aspekty trvalé udržitelnosti dopravy. [CI2, o.p.s, indikátor B. 6]

Samozřejmě indikátor má mnohem širší pole působnosti než tento výzkum. Je však nutné ho připomenout jednak proto, že z tohoto indikátoru částečně průzkum vychází a také proto, že porovnává část dat s relevantními výsledky indikátoru ECI B. 6 z minulých let, které proběhly v Chrudimi.

2 Praktická část

V praktické části jsou uvedeny cíle práce, je definovaná zkoumaná populace a použitá metodika. Hlavní součástí jsou výsledky a analýza provedeného výzkumu. Některé jsou porovnány s obdobnými výzkumy, které v Chrudimi proběhly v minulých letech v rámci evropských indikátorů ECI. Na konci jsou zařazeny rozhovory, které se uskutečnily v rámci průzkumu.

2.1 Cíle práce

V souladu se zadáním bakalářské práce bylo hlavním cílem zjištění, jakým způsobem se žáci základní školy dopravují při cestě do školy, jak se doprava liší v rámci změny ročních období, vzdálenosti bydliště, dostupnosti veřejné dopravy. Zda mají nějaký doprovod, jaké důvody mají k cestám vybraným dopravním prostředkem a jestli považují cestu za bezpečnou. K cílům výzkumu patřilo i zjistit rozdíly mezi jednotlivými ročníky školy při využívání dopravních prostředků. A také zda na tuto volbu má vliv ekonomická situace rodičů. Poslední dva cíle se nepodařilo splnit. V případě rozdělení podle ročníků došlo k disharmonii v komunikaci s pracovníky školy. Při sběru měly být dotazníky rozděleny podle tříd i budov školy, tak by bylo možné tento cíl splnit i bez výslovné otázky přímo v průzkumu. Bohužel došlo nedopatřením k naprostému promíchání vyplněných dotazníků. Tuto chybu nebylo již možné v nastalé situaci smysluplně vyřešit. V otázce financí rodičů nebyla otázka záměrně explicitně zařazena do průzkumu z etických důvodů. V této dost citlivé oblasti by z největší pravděpodobností nedošlo ani k validním odpovědím. Byla zde určitá možnost vytěžit odpověď z vyplněných otevřených otázek (např. nemám kolo, auto), ale takto formulovaných odpovědí bylo minimum.

Některých záměrů nebylo plně dosaženo, a proto byl do bakalářské práce zařazen sekundární cíl. Tím je porovnání výzkumu s obdobnými, které byly vypracovány pro město Chrudim v rámci indikátoru ECI B. 6 v předešlých letech a zjištění, jestli došlo k nějaké zásadnější změně v chování žáků při cestě do školy. O rozhovor byl požádán ředitel Základní školy Martin Vykydal a koordinátorka projektu Chrudim Zdravé město a místní Agendy 21 Šárka Trunečková.

2.2 Cílová populace

Cílovou populaci tvořili žáci Základní školy Školní náměstí 6, kterých bylo v daném školním roce 555. Škola je umístěna v samém centru města Chrudim. V roce 2010 došlo ke sloučení dvou škol ZŠ, Chrudim, Školní náměstí 6 a ZŠ, Chrudim, Sladkovského 28.

ZŠ je umístěna ve třech budovách:

- **Budova A - "Růžovka"** 4-5. ročníky, školní jídelna, jazyková učebna, počítačová učebna, keramická dílna, kancelář školy (Mapa bod 1);
- **Budova B - "Šedivka"** 1-3. ročníky, školní družina, jazyková učebna, kuchyňka, knihovna (Mapa bod 2);
- **Budova C - "Sladkovského"** 6–9. ročníky, 9 odborných učeben, výdejna stravy, tělocvična, knihovna, ředitelna, kancelář školy (Mapa bod 3).

[Základní škola, Chrudim, školní náměstí]



Obrázek 1: Mapa budov školy

Zdroj: Mapy.cz

2.3 Metodika

K řešení výzkumu byla použita kvantitativní metoda s využitím dotazníkového šetření, které bylo koncipováno jako vyčerpávající a dotazníky byly rozdány všem žákům. Vyplněných se vrátilo, 337 to je zhruba 60 % návratnost, pokud započítáme všech 555 žáků a nebereme v potaz nepřítomné děti. Při zpracování výsledků se vycházelo jen z těchto vrácených dotazníků.

Vypracovaný a schválený dotazník byl po předchozí domluvě předán vedení školy, které poslalo dotazníky jednotlivým učitelům. Ti zajistili distribuci k respondentům a požádali je o vyplnění s předpokladem, že u nižších ročníků, pomohou s vyplněním rodiče. Průzkum se konal těsně před vypuknutí pandemie Covid-19 v únoru 2020. Sběr odevzdaných dotazníků a vyhodnocení se proto poněkud zpozdilo a lze předpokládat, že tato situace měla neblahý vliv na počet vrácených dotazníků. Bohužel při sběru došlo také k promíchání dotazníků a tento problém se nepodařilo uspokojivě vyřešit. Veškerá získaná data byla zpracovaná v programech IMB SPSS Statistics a MS Excel do tabulek a grafů. Tabulky a grafy, které nebyly použity v textu práce, jsou uvedeny v přílohách. Stejně jako použitý dotazník a otázky k rozhovorům.

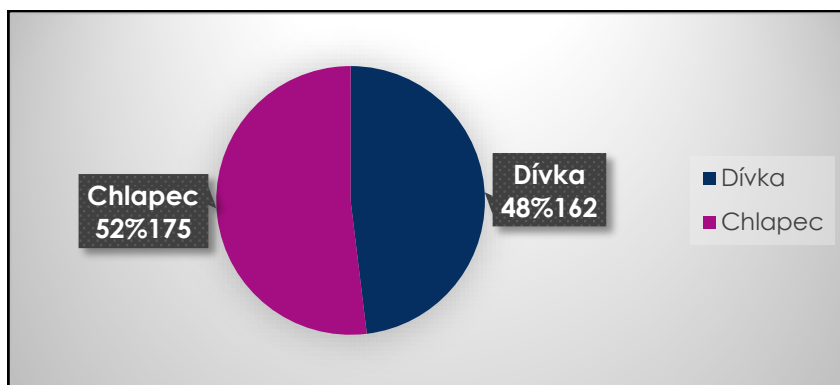
2.4 Výsledky dotazníkového výzkumu

V této části je nejprve uvedena otázka jako v dotazníku, pak je odpověď vizualizována grafem nebo tabulkou a doplněna komentářem. Grafy jsou v několika stylech podle toho, který se lépe hodí – sloupcové, pásové, výsečové. Výsledky vždy nekorespondují mezi sebou, nejspíše ne všichni zcela pochopili správně dotazník. Např. žák uvedl v otázce 4 a 5, že do školy jezdí autem a správně vyplnil otázku 6, ale odpověděl kladně i na otázku 8 jezdím na kole. Takových odpovědí však nebylo mnoho, a tak byly i ony do statistiky zahrnuty. Z otevřených otázek byly pro větší přehlednost některé zpracovány do tabulek, které reflektovaly nejčastější odpovědi (např. otázka 11).

Pohlaví respondentů

Jsi chlapec nebo dívka?

- a) Chlapec;
- b) Dívka.



Graf 1: Složení respondentů podle pohlaví

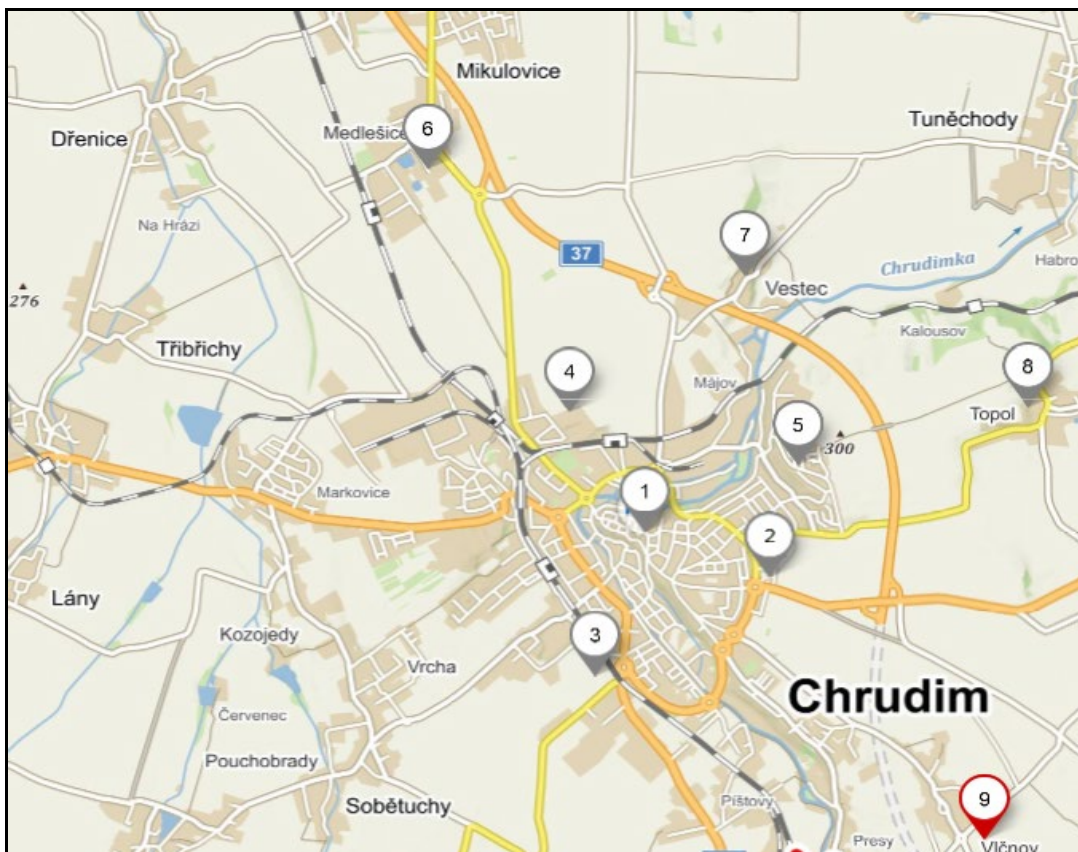
Zdroj: autor

Jak z uvedené tabulky můžeme vidět, tak z 337 respondentů, bylo 175 chlapců a 162 dívek. Tedy 52 % chlapců a 48 % dívek. Tato otázka je důležitá pro sledování rozdílů v některých dalších otázkách.

Městská část, bydliště

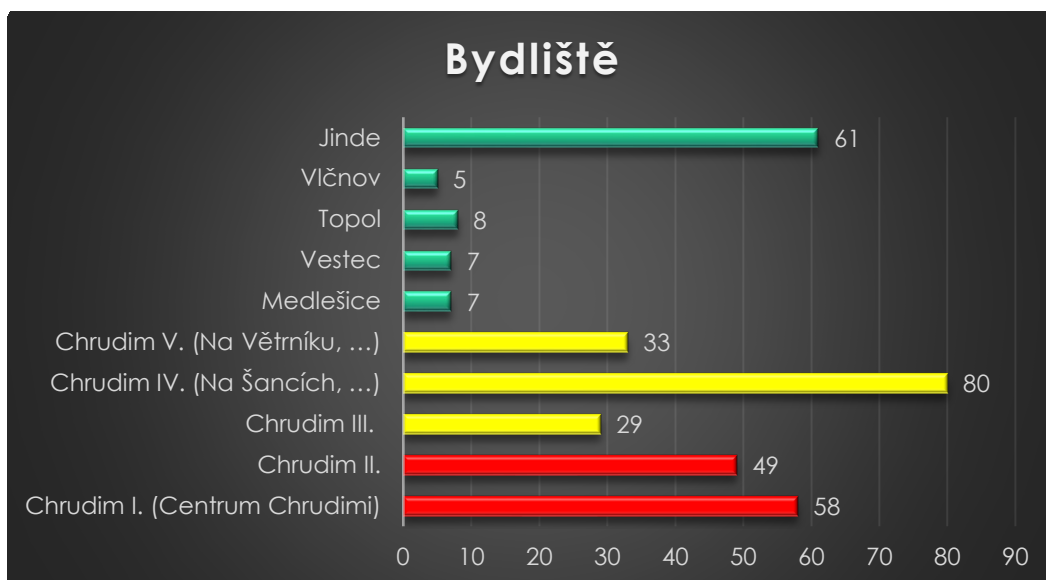
V jaké části města bydlíš? (Pokud bydlíš jinde, napiš kde.)

- a) **Chrudim I.** (Centrum Chrudimi, mapa bod 1);
- b) **Chrudim II.** (bod 2);
- c) **Chrudim III.** (bod 3);
- d) **Chrudim IV.** (Na Šancích, ... bod 4);
- e) **Chrudim V.** (Na Větrníku, ... bod 5);
- f) **Medlešice** (bod 6);
- g) **Vestec** (bod 7);
- h) **Topol** (bod 8);
- i) **Vlčnov** (bod 9);
- j) **Jinde.**



Obrázek 2: Mapa bydliště

Zdroj: Mapy.cz



Graf 2: Bydliště, absolutní čísla

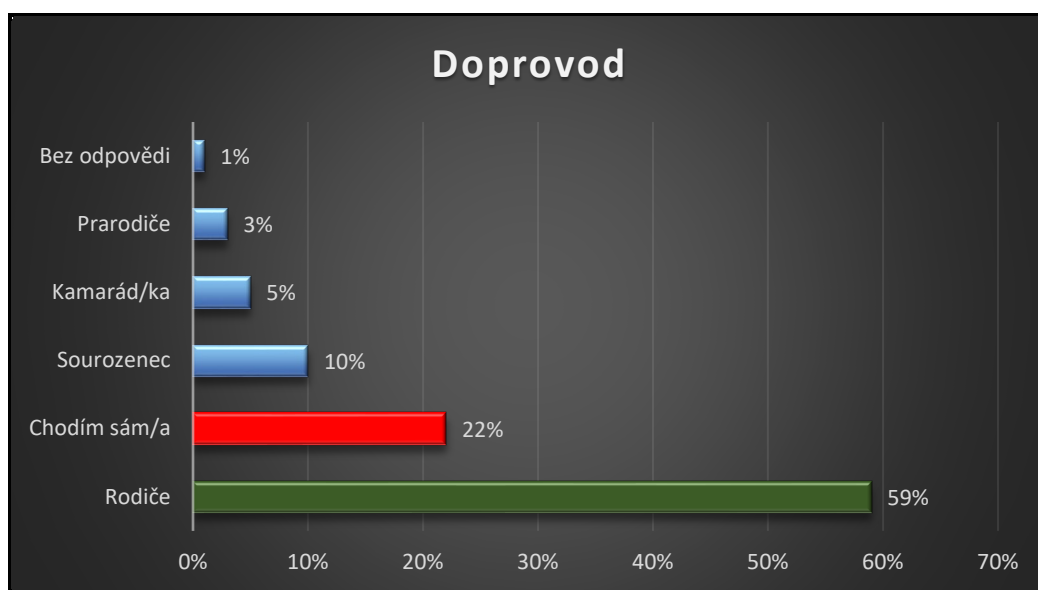
Zdroj: autor

Vzdálenost bydliště hraje jednu ze zásadních rolí ve volbě dopravy do školy. Z předchozího grafu je zřejmé, že v blízkém okolí školy bydlí 107 dětí (Chrudim I. a II.). Dalších 142 žáků má také vcelku dobrou možnost dopravit se do školy pěšky. (Chrudim III., IV., V.). Pro zbývajících 26 % by tento druh dopravy byl jen velmi výjimečný

Doprovod dětí do školy

Kdo tě doprovází do školy?

- a) Chodím sám/sama;
- b) Kamarád/kamarádka;
- c) Sourozenec;
- d) Rodiče;
- e) Prarodiče.



Graf 3: Doprovod dětí do školy

Zdroj: autor

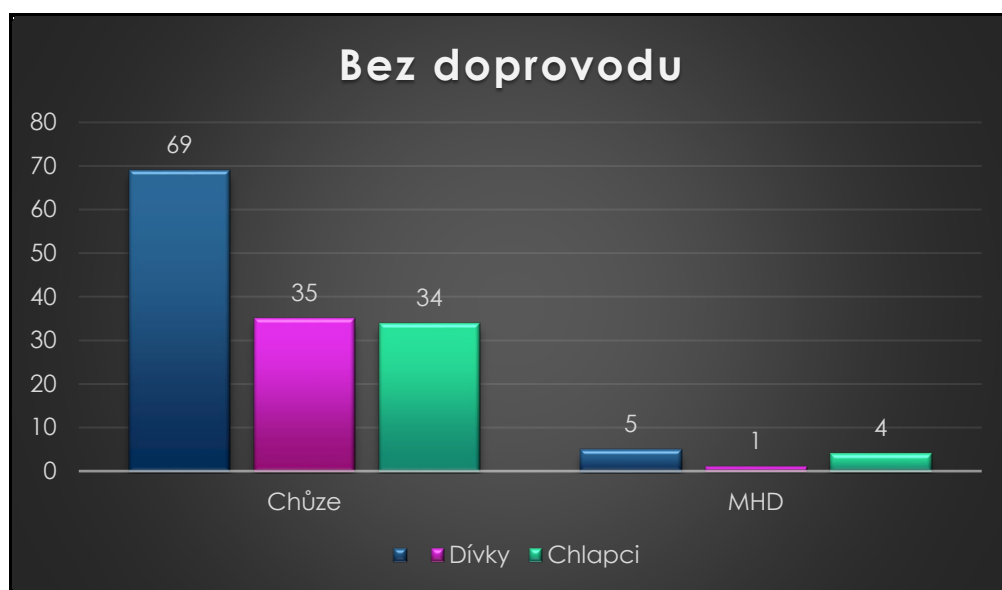
Na tuto otázku odpovědělo 22 % žáků, že je nikdo nedoprovází na cestě do školy. Dvě děti neodpověděli vůbec. Ostatní mají vždy nějaký doprovod. Nejčastěji je doprovází rodiče, a to skoro v 60 % případech a kamarádi nebo sourozenci v 15 %. Prarodiče doprovázejí děti jen okrajově (3%). Otázka také souvisí s výběrem dopravního prostředku, počasím a věkem dotazovaných.

Tabulka 1: Doprovod rodiče při cestě do školy

Doprovod rodiče				
	Studené období		Teplé období	
Auto	169	84,9%	145	72,9%
MHD	15	7,5%	15	7,5%
Chůze	15	7,5%	39	19,6%

Zdroj: autor

Při třídění druhého stupně zjistíme, že vysoký podíl rodičů jako doprovodu do školy je důsledek cesty automobilem. V chladných měsících je 84,9 % rodičů doprovázející děti automobilistů a zbytek se rovným dílem dopravuje MHD nebo pěšky. V příznivějším počasí podíl doprovodu v automobilu klesá na 72,9 %. Naopak při chůzi stoupá k 20% a doprovod v MHD zůstává totožný.



Graf 4 : Děti bez doprovodu dle DP, absolutní čísla

Zdroj: autor

Z žáků, kteří nemají doprovod na cestě do školy, je drtivá většina těch co chodí pěšky (69). Zbytek dětí bez doprovodu jezdí MHD (5). Podíl dívek a chlapců je při chůzi téměř totožný. V MHD jezdí bez doprovodu čtyři chlapci a jedna dívka.

Tabulka 2 : Doprovod v MHD

MHD doprovod			Dívky	Chlapci
Rodiče	15	31,9%	9	6
Kamarádi	9	19,1%	5	4
Sourozenci	9	19,1%	4	5
Prarodiče	9	19,1%	5	4
Bez doprovodu	5	10,6%	1	4
	47		24	23

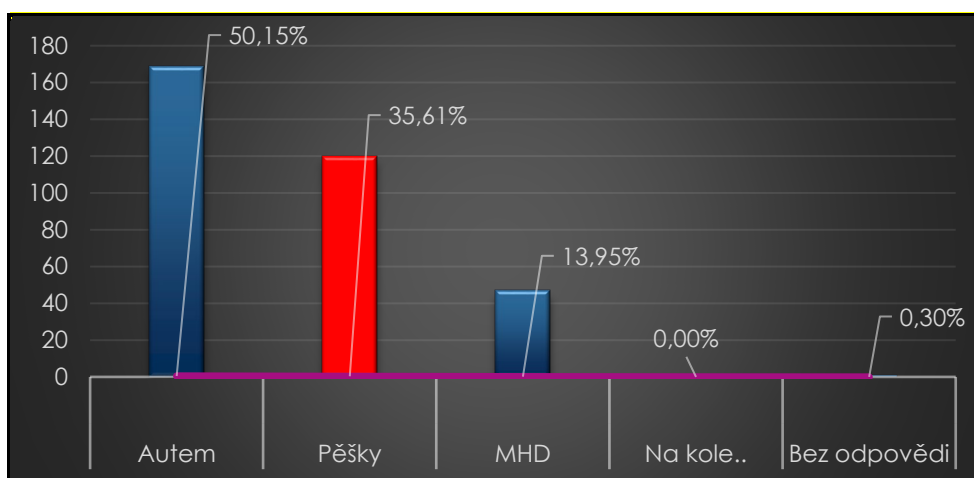
Zdroj: autor

V MHD je situace v obou obdobích celkem vyrovnaná 31,9 % doprovází rodiče a 10,6 % jezdí bez doprovodu. Zbytek si rozdělí rovným dílem kamarádi, sourozenci a prarodiče. Dále v tabulce vidíme, že rodiče doprovázejí více dívky (9) než chlapce (6).

Způsob dopravy – chladné období

Jak se obvykle do školy dopravuješ v chladném období?

- Autem;
- Veřejnou dopravou;
- Na kole (koloběžce, bruslích, skateboardu, ...);
- Pěšky.



Graf 5: Způsob dopravy, chladné období

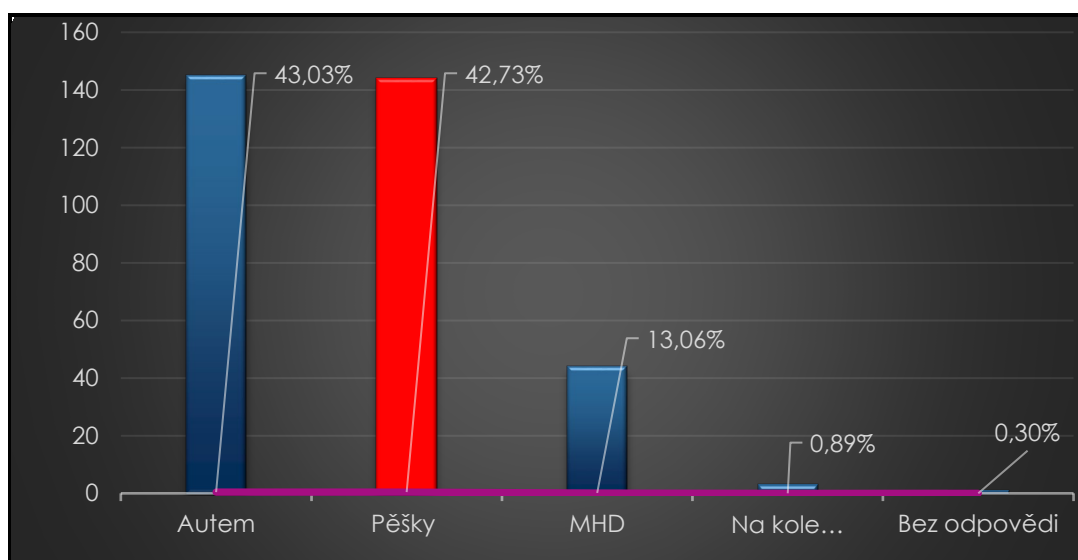
Zdroj: autor

Autem se v chladném období dopravuje více jak polovina dětí (50,15%). Veřejnou dopravou jezdí 47 žáků (13,95 %). Odpověď c) na kole, koloběžce a jiných prostředcích nezvolilo ani jedno dítě. Pěšky chodí jen 35,61 % respondentů. Jedno dítě se k této otázce, nijak nevyjádřilo.

Způsob dopravy – teplé období

Jak se obvykle do školy dopravuješ v teplém období?

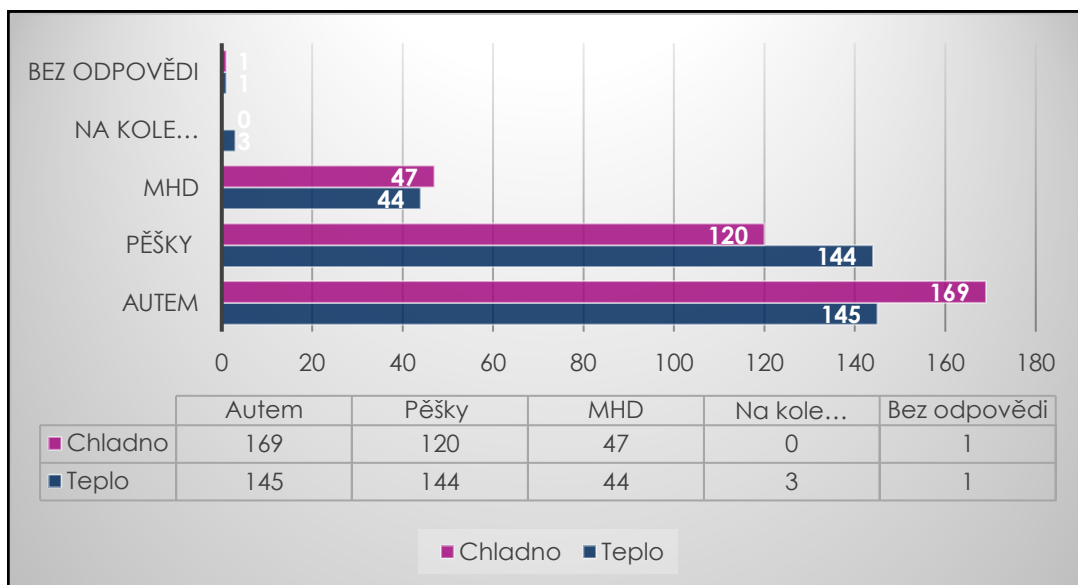
- a) Autem;
- b) Veřejnou dopravou;
- c) Na kole (koloběžce, bruslích, skateboardu, ...);
- d) Pěšky.



Graf 6: Způsob dopravy, teplé období

Zdroj: autor

V teplém období se vyrovnává počet dětí, které využívají dopravu autem (43%) s dětmi, které chodí pěšky (43%). Hromadnou městskou dopravu jako odpověď zvolilo 13 % žáků, což je téměř totožné, jako v chladném období. Pouze tři respondenti odpověděli, že používají na cestu do školy kolo (2) nebo koloběžku či skateboard (1). To je velmi málo vzhledem k předpokladu v úvodu práce, ale i možnostem žáků. Jeden dotazník nebyl v této otázce vyplněný.



Graf 7: Způsob dopravy do školy v teplém a studeném období souhrnný graf, absolutní čísla

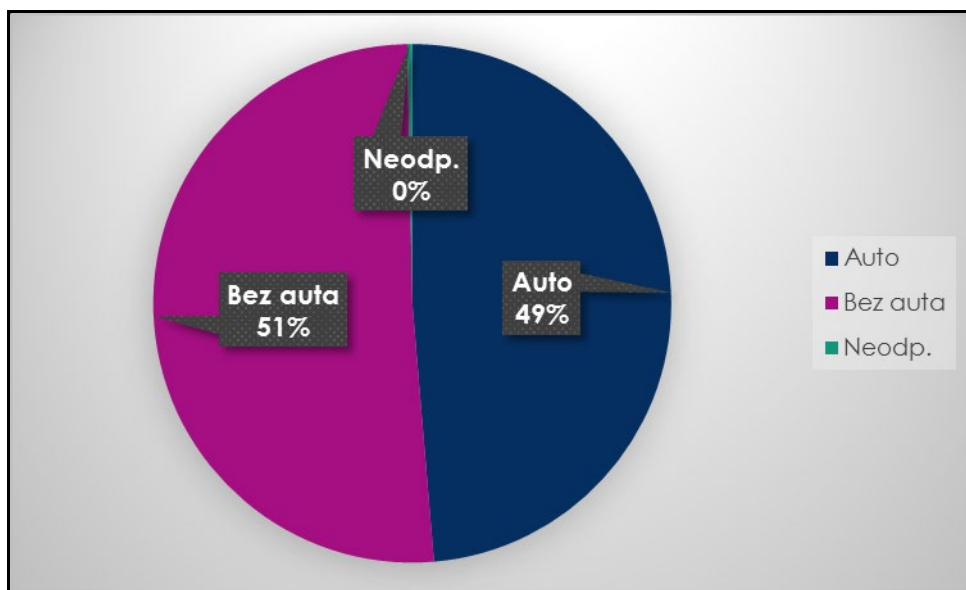
Zdroj: autor

Z tohoto grafu je zřejmé, že v teplém období se rozšířil počet respondentů chodících pěšky o 24 a o stejný počet kleslo cestování autem. O tři se snížilo cestování MHD, zde respondenti přešli na kolo a skateboard. Výsledky se tedy změnily jen málo. Vzhledem k tomu, že minimálně 74 % dětí má reálnou možnost nepoužívat auto nebo MHD (otázka 2) je 44 % žáků, kteří tak činí opravdu velmi málo. Samozřejmě zde můžeme použít argument věku a bezpečnosti. I přes tyto výhrady by počet respondentů používajících nemotorové dopravní prostředky v teplém období mohl být mnohem vyšší. Pokud tuto otázku podrobíme hlubšímu zkoumání, zjistíme, že pěšky se dopravuje zhruba 84 % žáků z nejbližšího okolí (Chrudim I. a II.) a 21 % dětí z širšího okruhu respektive 35% v teplém období (zbývající části Chrudimi). Zajímavostí je, že v teplém období chodí pěšky i dvě děti z Vlčnova.

Automobil proč ano/ne

Proč jezdíš/nejezdíš autem?

- a) jezdím autem, protože;
- b) nejezdím autem, protože.



Graf 8: Doprava do školy autem ano – ne

Zdroj: autor

Autem se do školy dopravuje 164 z daných respondentů (49 %). Naopak 172 respondentů (51 %) auto nepoužívá a jeden na tuto otázku neodpověděl.

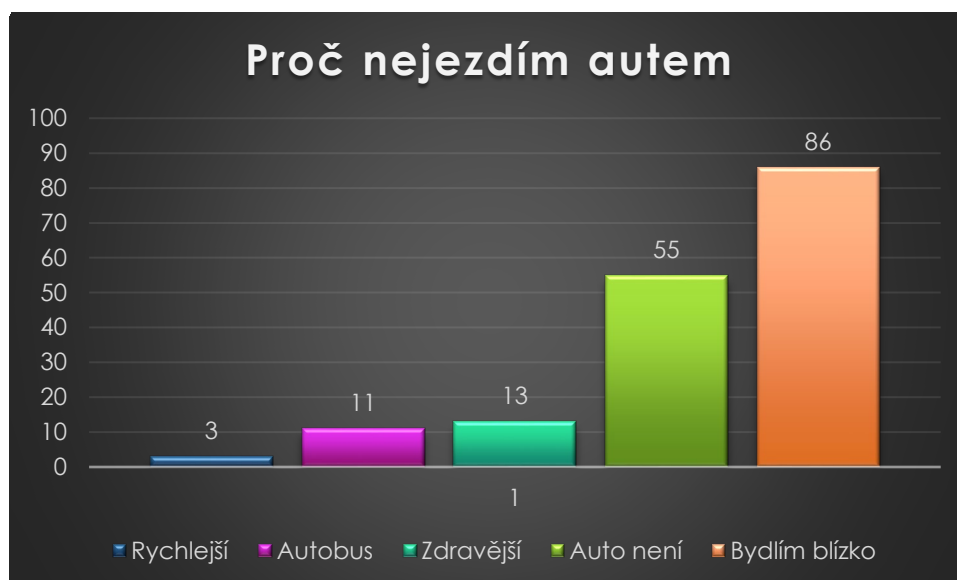


Graf 9: Důvody pro cestu autem absolutní čísla

Zdroj: autor

Když se podíváme na konkrétní odpovědi, proč jezdí autem, tak nejvíc dětí 70 jezdí do školy autem, protože jezdí s rodiči, ať už kvůli tomu, že mají práci v blízkosti školy, nebo to mají cestou do práce, nebo i s nimi vozí jejich sourozence (43 %). Skoro

40 respondentů jezdí autem, protože nemají školu v místě bydliště, bydlí dle jejich slov, daleko (24 %). Pro 22 dětí je jízda autem rychlejší než jízda veřejnou dopravou či chůze (13 %). Za bezpečnější tuto formu dopravního prostředku uvádělo 21 žáků (13 %). Pro jízdu autem z důvodu pohodlnosti se rozhodlo 11 studentů (7%).. Našly se i zajímavější odpovědi jako třeba „*Autem jezdím, protože jsem ráno unavený.*“



Graf 10: Důvody, proč nejezdím autem, absolutní čísla

Zdroj: autor

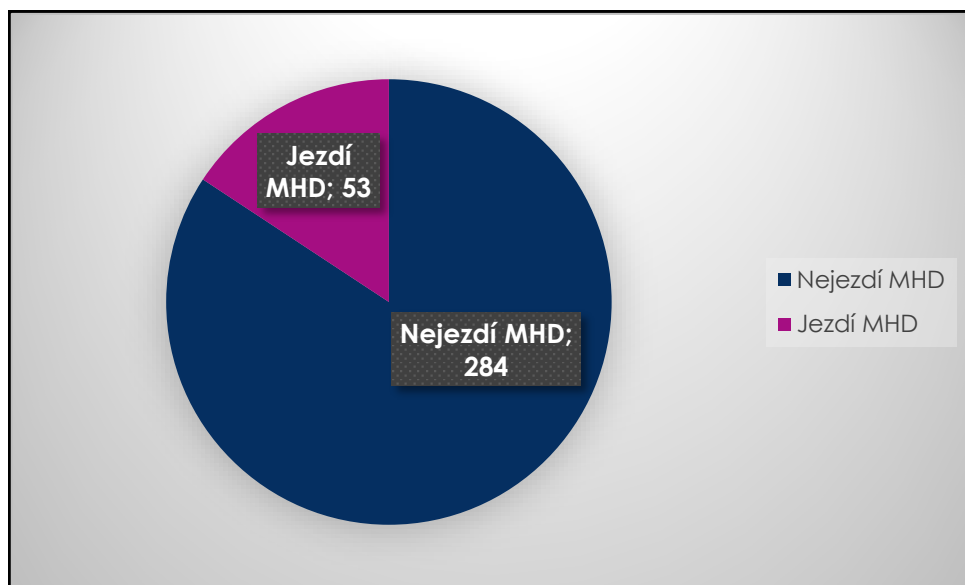
Z odpovědí těch, kteří nejezdí autem, jsou nejvíce frekventované odpovědi, bydlím v blízkosti školy 86 a auto nemáme k dispozici 55 odpovědí. Další 13 dětí jde pěšky, protože je to zdravější a 11 jezdí MHD nebo autobusem. Pro 3 respondenty je rychlejší nepoužívat auto.

Pět dětí se k tomu vůbec nevyjádřilo. Někteří žáci byli upřímní a vyplnili dotazník svědomitě, někteří z nich napsali, že si rádi přispí, že městskou hromadnou dopravou nechtějí jezdit, naopak také, že se velmi rádi projdou. Někdo prokázal i smysl pro humor a odpověděl „*Nejezdím autem, protože nemám řidičský průkaz.*“

Cesty do školy MHD proč ano/ne

Proč jezdíš/nejezdíš veřejnou dopravou?

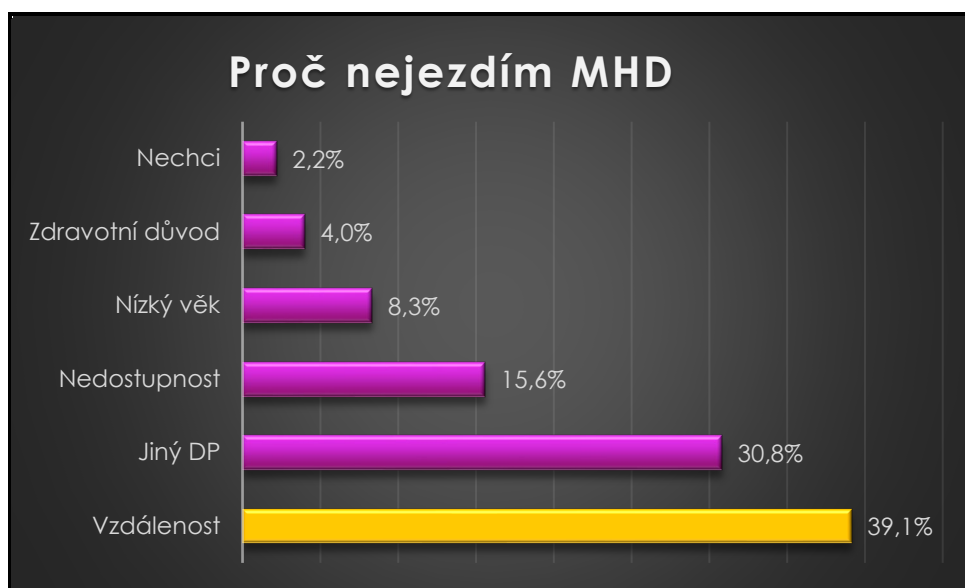
- jezdím veřejnou dopravou, protože;
- nejezdím veřejnou dopravou, protože.



Graf 11: Proč jezdím/nejezdím do školy MHD, absolutní čísla

Zdroj: autor

Městskou hromadnou dopravu nevyužívá 284 respondentů, zbytek dětí 53 někdy jezdí MHD.

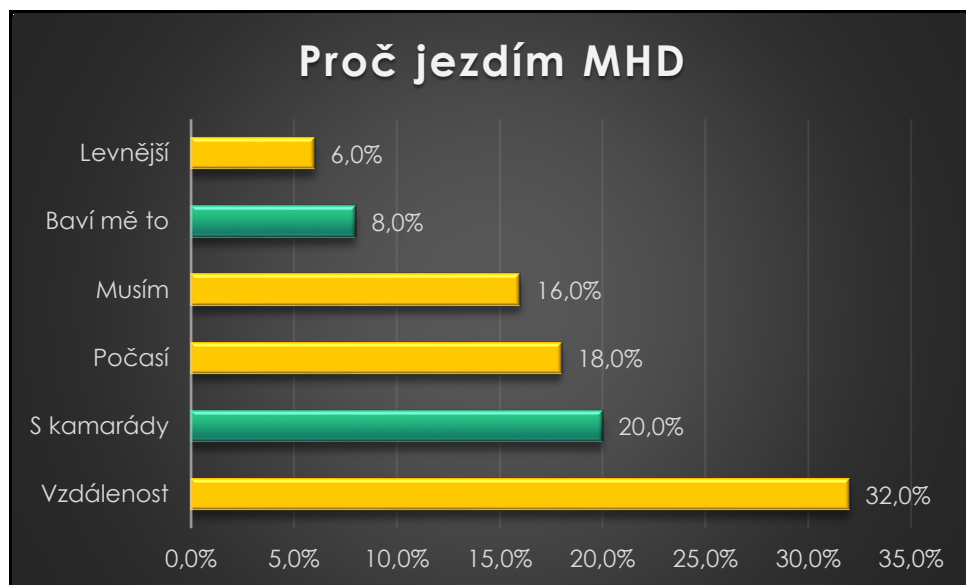


Graf 12: Důvody, proč nejezdím do školy MHD

Zdroj: autor

Nejvíce dětí 39,1 % odpovědělo, že nejezdí městskou dopravou, protože bydlí v blízkosti školy. Dalších 30,8 % odpovědělo, že jezdí jiným dopravním prostředkem. Pro 15,6 % respondentů byla MHD nedostupná, např. zastávky autobusů, jsou příliš daleko. Nízký věk uvedlo jako důvod 8,3 % dotazovaných. Ze zdravotních příčin

MHD nejezdí 4 % dětí, např. je tam zadýcháno, dělá se mi špatně. Odpověď nechci, byla v dotazníku uvedena ve 2,2 %. Objevila se i odpověď „Nejezdím MHD, abych nemusel platit jízdné.“



Graf 13: Důvody, proč jezdím do školy MHD

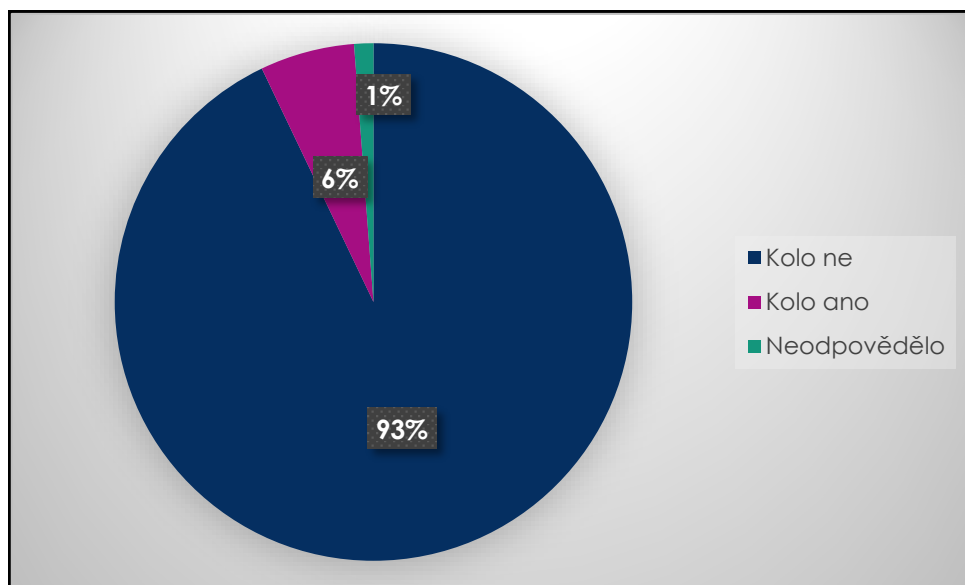
Zdroj: autor

Žáci využívají MHD tak činní nejvíce z důvodu vzdálenosti bydliště od školy 32 %, pokud k tomu připočteme 18 % těch, kteří uvádí jako důvod počasí, 16 % odpovědí „musím“ a 6 % pro které je využití MHD levnější variantou, tak pro skoro tři čtvrtiny respondentů je tento druh dopravy nutností. Zbylá čtvrtina jezdí MHD, protože je to baví 8 %, nebo s kamarády 20 %, takže nejsou pravděpodobně odkázáni jen na tento druh dopravy. Na otevřenou otázku v této části dotazníku neodpovědělo 11 respondentů.

Bicykl pro cestu do školy – proč ano/ne

Proč jezdíš/nejezdíš na kole? (nebo na koloběžce, bruslích, skateboardu, ...)

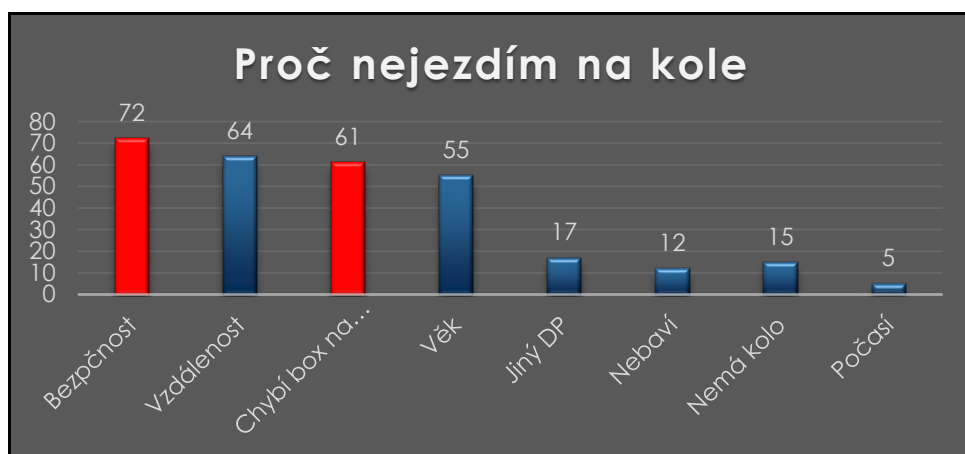
- jezdím na kole, protože;
- nejezdím na kole, protože.



Graf 14: Cesta do školy na kole ano/ne

Zdroj: autor

93 % respondentů odpovědělo, že kolo ani jiný z tohoto typu dopravních prostředků nevyužívá. Naopak 6 % z nich někdy ano. U této otázky došlo k částečnému nepochopení smyslu, lze se domnívat, že část respondentů nevztahovala otázku k cestě do školy, ale brala ji všeobecně. V jiné části průzkumu jen dva žáci preferovali kolo jako dopravní prostředek při cestě do školy a jedna dívka skateboard (otázka č. 5). Zajímavé je, že se neprojevil nový trend, koloběžky a brusle.

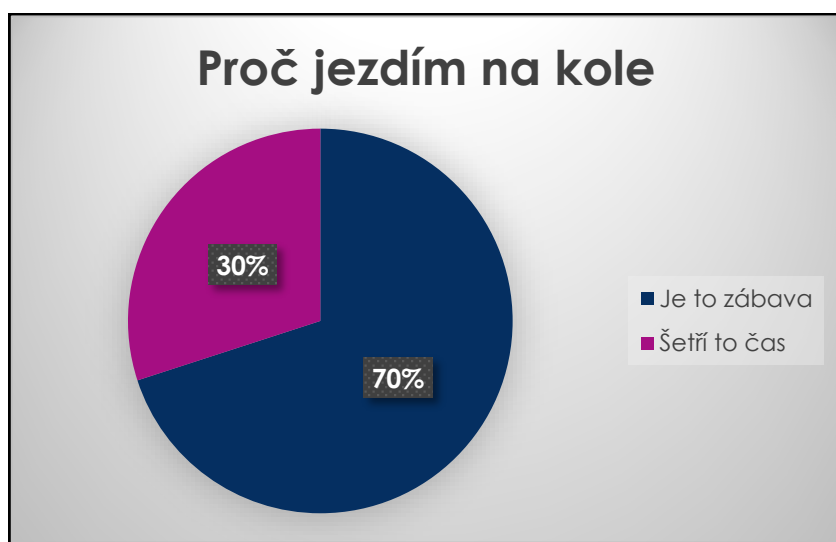


Graf 15: Důvody, proč nepoužívám pro cestu do školy kolo, absolutní čísla

Zdroj: autor

V této otázce uvedlo 72 respondentů jako překážku využití kola, koloběžky nebo skateboardu bezpečnost. 61 žákům vadí, že nemají kde bezpečně kolo odložit.

Vzdálenost ať už, bydlí blízko nebo naopak daleko vidí jako překážku při využití těchto dopravních prostředků 64 dětí, nízký věk uvedlo 55 dětí. Zajímavé je jistě zjištění, že jen 17 odpovědí uvádělo jako důvod jiný dopravní prostředek. Dalších 15 dětí kolo nevlastní a pro 12 je to nezábavné a pouze 5 žáků by odradilo počasí. Na 12 dotaznících nebyla tato část vyplněna. Pozoruhodné je, že více jak 50 % respondentů z širšího okolí školy jako důvod uvedlo bezpečnost a chybějící box na kola.



Graf 16: Důvody pro cestu do školy bicyklem

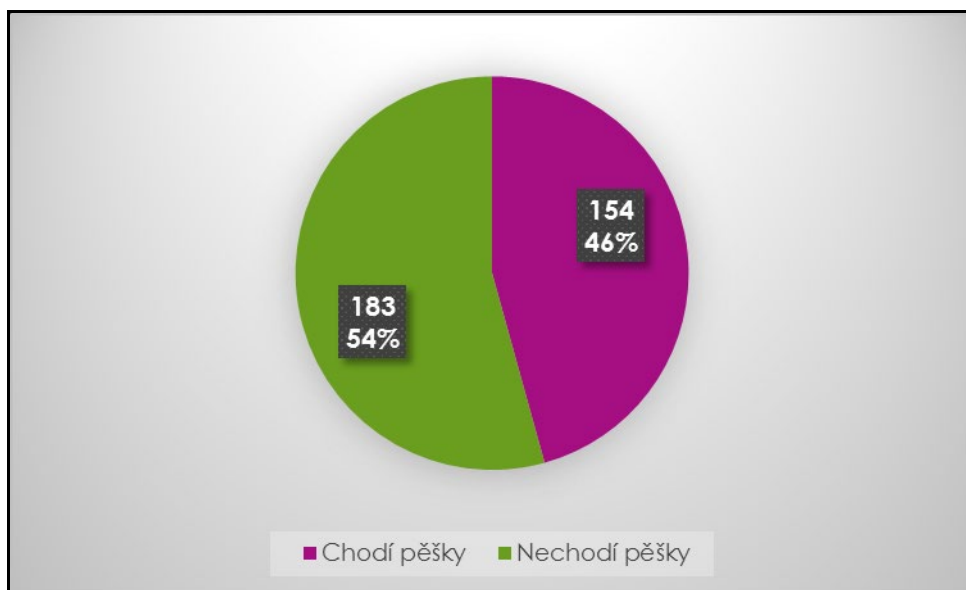
Zdroj: autor

Pro tu bohužel zanedbatelnou část (6%) respondentů, kteří používají jízdní kolo, skateboard nebo koloběžku jako dopravní prostředek je to z velké části zábava (14) a ostatním to šetří čas (6).

Chůze do školy – proč ano/ne

Proč chodíš/nechodíš pěšky?

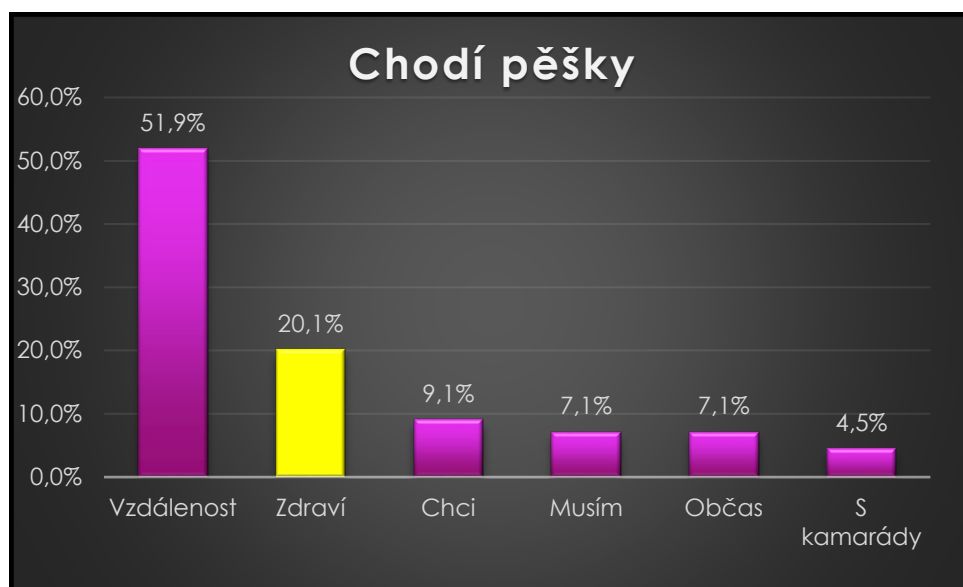
- a) Chodím, protože;
- b) Nechodím, protože.



Graf 17: Cesta do školy pěšky ano/ne

Zdroj: autor

Pěšky nechodí více jak polovina dětí (54%), zbylých 46% žáků chodí do školy pěšky.

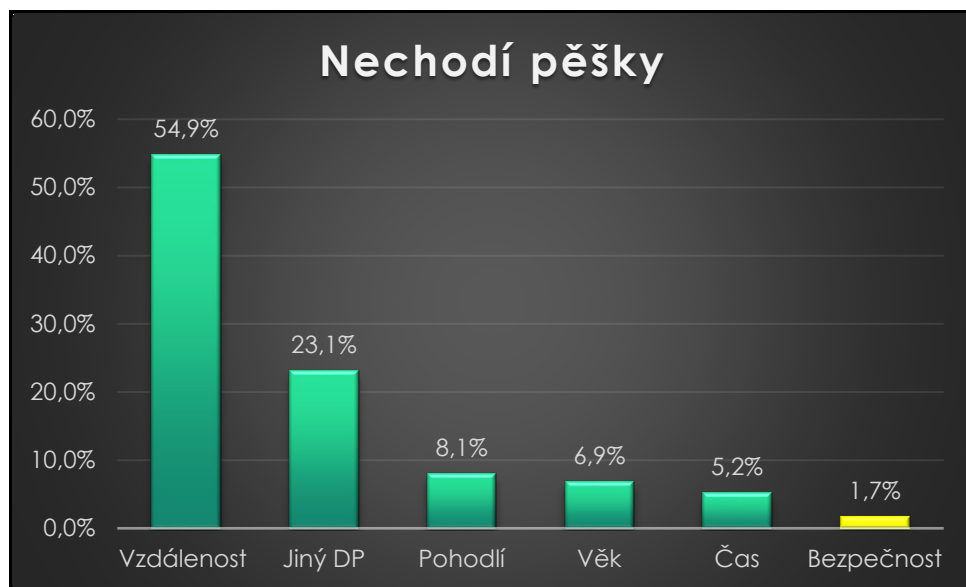


Graf 18: Důvod pro cestu do školy chůzí

Zdroj: autor

Z těch respondentů, kteří využívají při cestě do školy chůzi jich více než polovina (52%) v otevřené otázce uvedla jako důvod malou vzdálenost bydliště od školy. Zajímavé je, že argumentem pro více jak 20 % respondentů je prospěšnost chůze vzhledem ke zdravotní stránce. Zde najdeme také odpovědi „Chodím pěšky, protože je

to zdravé a jsem v tréninku,“ nebo „nemusím hubnout a je to zdraví prospěšné.“ Část žáků (9%) uvedla, že chce a necelých 5 % chodí do školy pěšky spolu s kamarády. V podstatě z donucení využívá chůze 7 % dětí a dalších 7 % jen občas.



Graf 19: Proč nechodím do školy pěšky

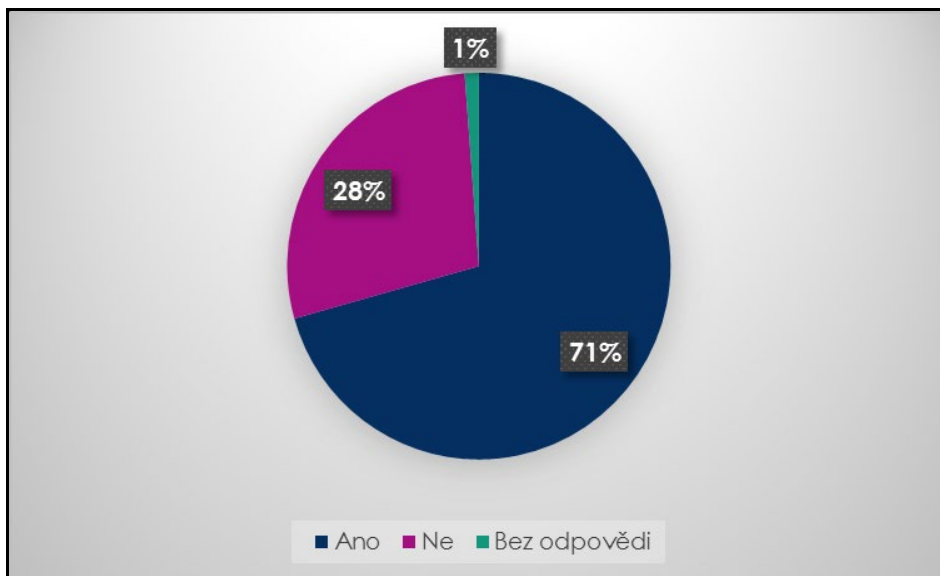
Zdroj: autor

Nejvíce respondentů nechodících pěšky (55%) uvedlo jako důvod velkou vzdálenost, 23 % jiný dopravní prostředek. Pro 8 % dětí je překážkou jejich pohodlnost a věk rozhoduje u 7 %. Zhruba 5 % žáků v otevřené otázce uvedlo, že nemohou chodit pěšky z časových důvodů. Co je určitě potěšující je velmi malé procento (2%) dětí, které uvedli jako komplikaci bezpečnostní situaci při cestě do školy. Právě otázkou bezpečnosti se zabývají poslední dvě otázky průzkumu.

Pocit bezpečí při cestě do školy

Považuješ cestu do školy za bezpečnou?

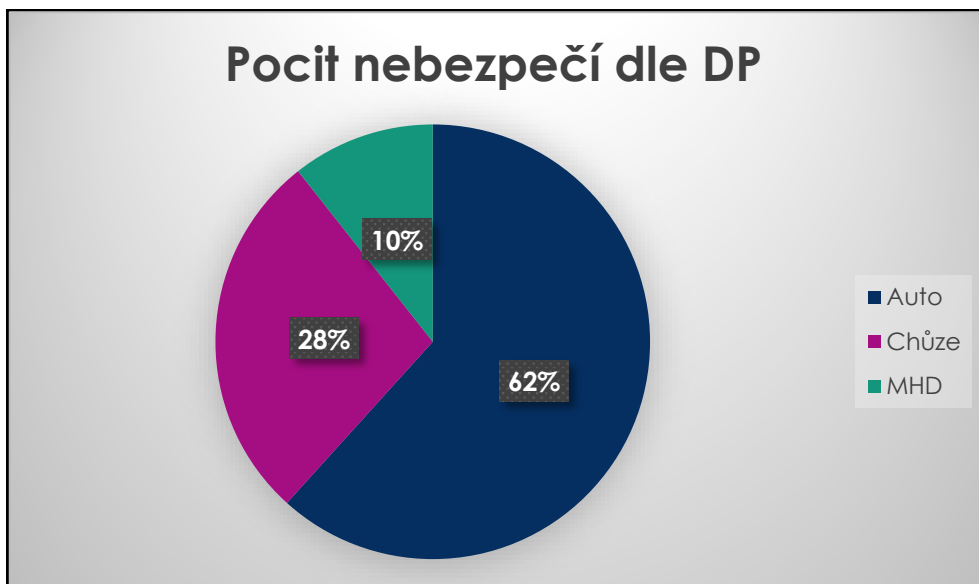
- a) Ano;
- b) Ne.



Graf 20: Považuješ cestu do školy za bezpečnou

Zdroj: autor

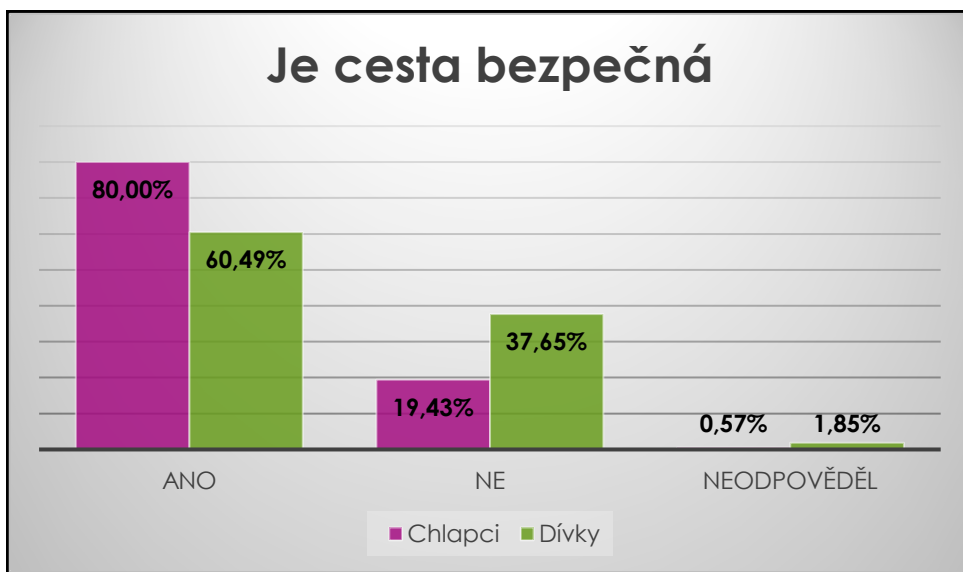
Jak můžeme vidět, tak 71 % respondentů považuje cestu do školy za bezpečnou, naopak 28 % tvrdí, že cesta bezpečná není. Nezodpovězená zůstala tato otázka na 4 dotaznících (1 %).



Graf 21: Pocit nebezpečí při cestě do školy podle DP

Zdroj: autor

Poněkud paradoxně z těch, kteří odpověděli na otázku nesouhlasem, se více nebezpečně cítí respondenti, kteří se do školy dopravují autem 62 %, žáci cestující MHD tvořící 10 % a děti chodící pěšky 28 %.



Graf 22: Je cesta bezpečná podle pohlaví

Zdroj: autor

V této otázce byl největší rozdíl v odpovědích z hlediska pohlaví respondentů. Dívky vnímali pocit nebezpečí výrazně více než chlapci. Pro 37,6 % dívek není cesta pocitově bezpečná, u chlapců to takto vnímá jen necelá pětina dotázaných. V poslední otázce se věnujeme problematice bezpečnosti konkrétně.

Nebezpečná místa při cestě do školy

Pokud znáš místo/místa, které je podle tebe nebezpečné, napiš kde.

Tabulka 3: Nebezpečná místa

Nevím	131	38,87%
Park	62	18,40%
Přechody	40	11,87%
Křižovatky	26	7,72%
Chodník	25	7,42%
Silnice	22	6,53%
Nádraží	15	4,45%
Ostatní	10	2,97%
Škola	6	1,78%

Zdroj: autor

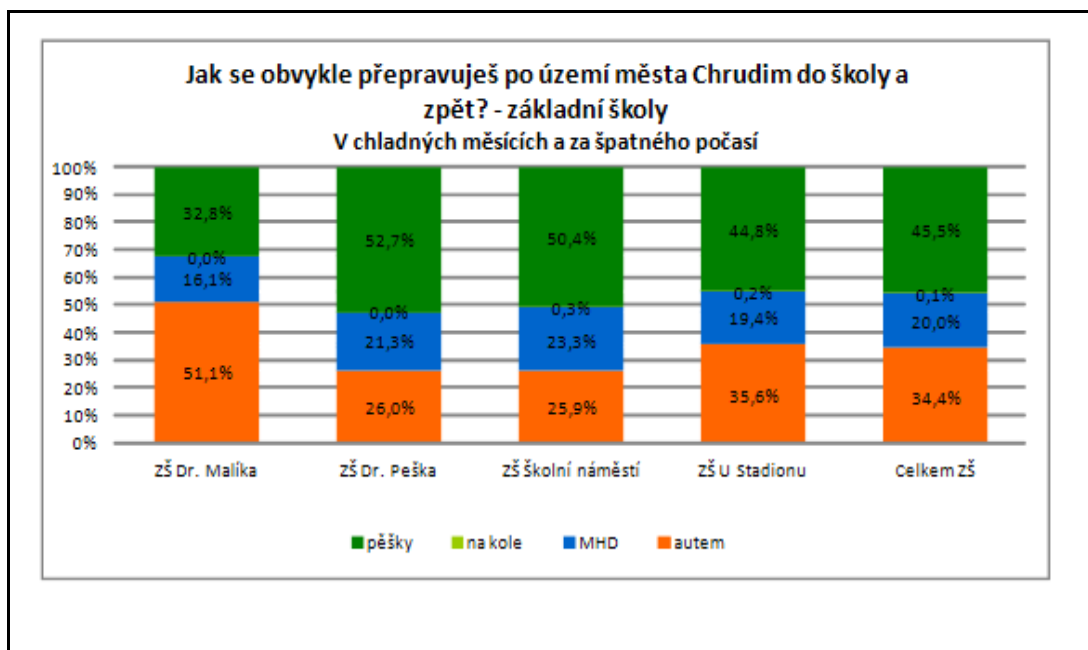
Odpovědi byly zpracovány do přehlednější tabulky. Z ní vyplývá, že skoro 39 % na otevřenou otázku neodpovědělo nebo napsalo nevím, neznám etc. Pro 18 % je nebezpečným místem Michalský park vzhledem k nedostatečnému osvětlení, temným zákoutím, nepřizpůsobivým občanům. Další místa jako přechody (12 %), křižovatky (8 %), silnice (7 %) souvisí s neutěšenou dopravní situací v Chrudimi. Tento problém by snad mohl vyřešit obchvat města, který se staví. Odpověď chodníky uvedlo asi 7 % respondentů. Tady vadily úzké, chybějící, nedostatečně zabezpečené a hlavně rozkopané chodníky. Zhruba 4 % dětí považuje za málo bezpečné nádraží, ale to se právě v době, kdy probíhal výzkum, částečně představovalo. Do kolonky ostatní byly zařazeny odpovědi typu chodím okolo zlého psa, bojím se cizích lidí, zkracuji si cestu přes soukromý pozemek (3%). Necelá 2 % považovali za nebezpečnou školu.

2.5 Porovnání s předchozími výzkumy

V městě Chrudimi probíhaly průzkumy v rámci Společenských evropských indikátorů od roku 2004 do roku 2015. Novější se na webových stránkách města neobjevily [Chrudim]. Samozřejmě kromě těchto výzkumů se prováděly i další, např. v rámci projektu *Zdravé město*. Většinu výzkumů ve spolupráci s městem prováděla agentura Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. (TIMUR) a posléze agentura CI2, o. p. s.

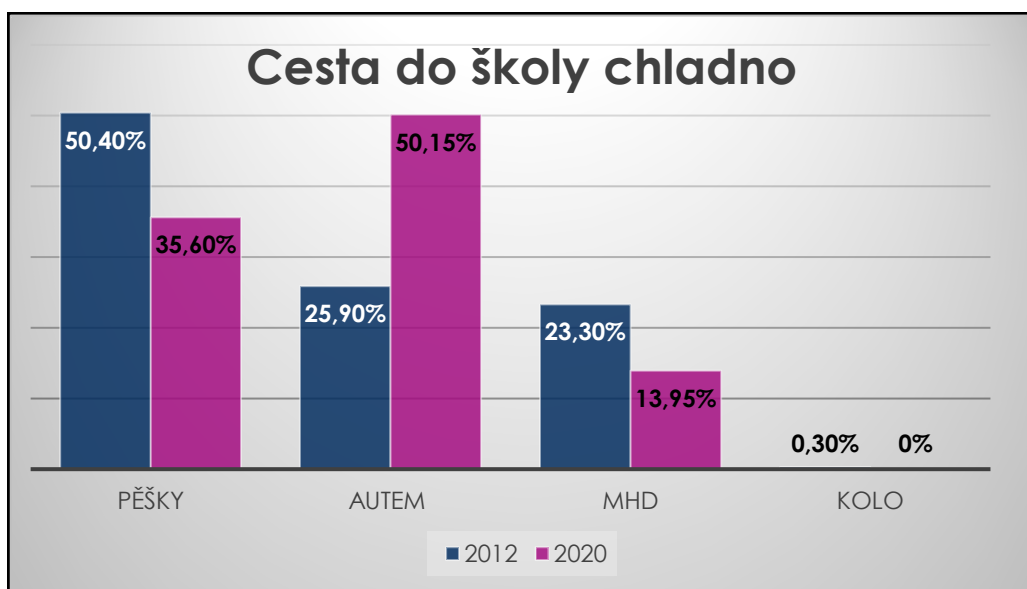
Pro tuto práci se jako relevantní jeví už zmiňovaný indikátor *B. 6 Cesty dětí do školy*, který proběhl v letech 2005, 2007, 2009, 2012. Částečně užitečný by mohl být i indikátor *A 3 Mobilita a místní přeprava cestujících*, který proběhl naposledy v roce 2015. Nejvíce podstatných dat poskytuje indikátor *B 6 Cesty dětí do školy* z roku 2012, protože zde již máme vyhodnocení ZŠ Školní náměstí ve sloučené podobě, jak je tomu i nyní. Struktura otázek byla poměrně odlišná, ale nějaká data bude možné i přes značný časový posun využít. K orientačnímu srovnání bude použit i novější výzkum v rámci indikátoru A 3 z roku 2015.

K porovnání údajů došlo vytvořením grafů z údajů tohoto průzkumu a výzkumu indikátoru B. 6 z roku 2012, z něhož byla vyselektována data pro ZŠ Školní náměstí.



Graf 23: Indikátor B. 6, 2012, Doprava do školy chladné období

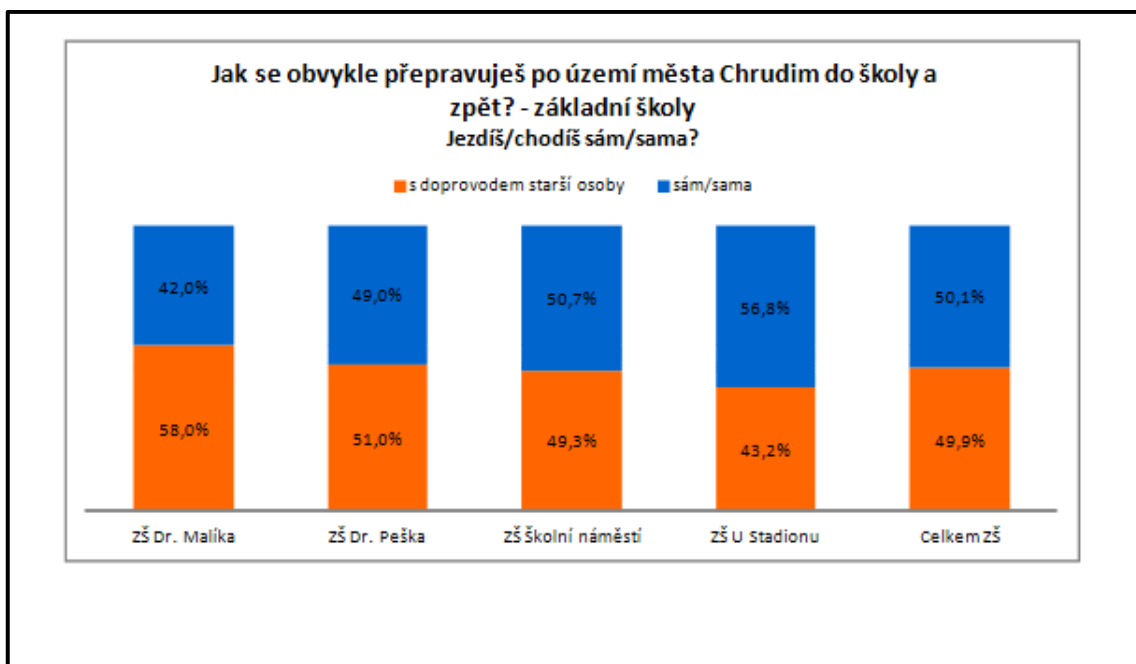
Zdroj: Chrudim, Indikátor B. 6, 2012



Graf 24: Porovnání Cesty do školy chladno, ZŠ Školní náměstí

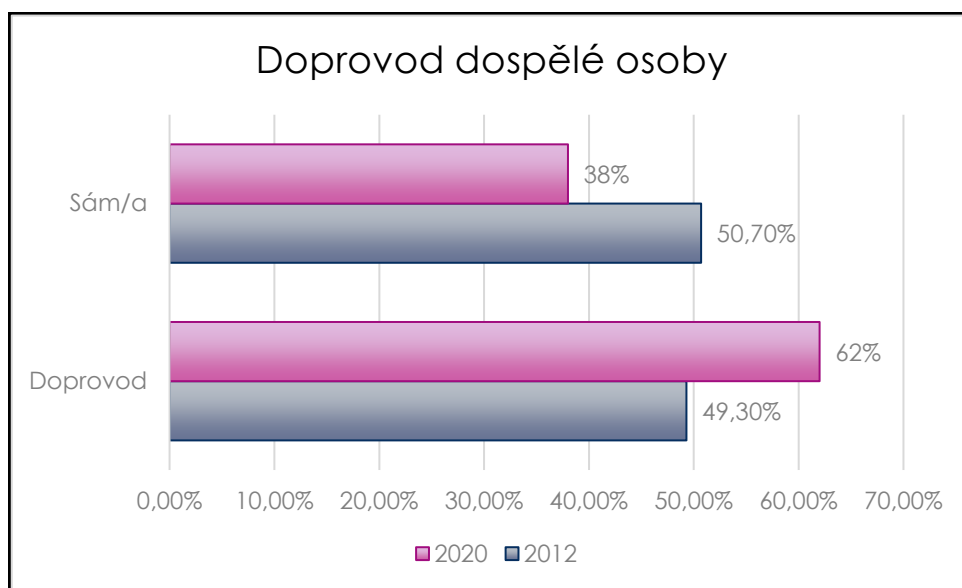
Zdroj: Chrudim, Indikátor B. 6, 2012, sestavil autor

Zde, jak vidíme, došlo k markantnímu nárůstu cest automobilem, ty se téměř zdvojnásobily na více jak padesát procent. Oproti tomu značně klesla doprava do školy MHD, zhruba o deset procent a výrazně chůze, o 15 procent. Co je důvodem takového nárůstu cest automobilem se pokusíme rozklíčovat z dalších srovnání.



Graf 25: Indikátor B. 6, 2012, Doprava do školy

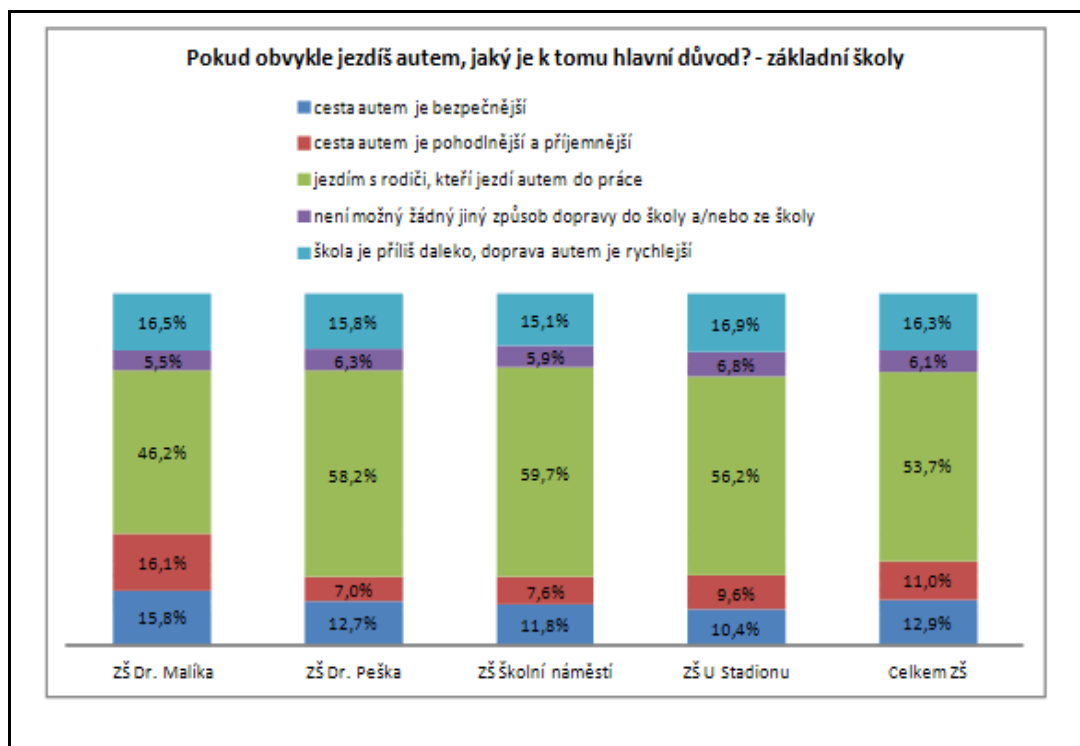
Zdroj: Chrudim, Indikátor B. 6, 2012



Graf 26: Porovnání dopravy dospělé osoby, ZŠ Školní náměstí

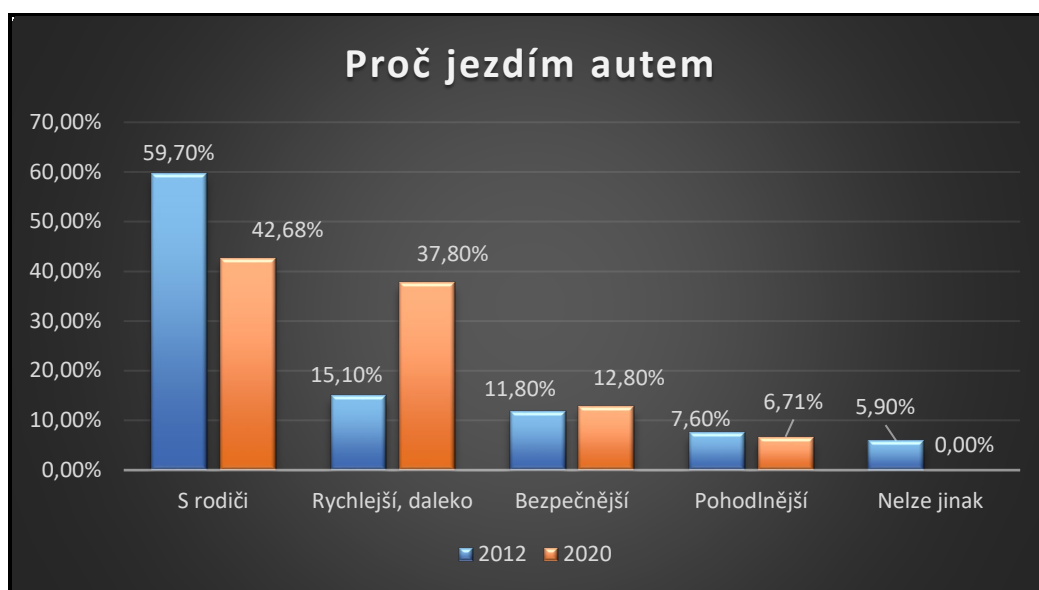
Zdroj: Chrudim, Indikátor B. 6, 2012, sestavil autor

Ve srovnání podílu dopravy dospělé osoby je zřejmý nárůst v roce 2020 o skoro 13%, ale vzhledem k předchozímu porovnání kdy cesty automobilem stouply o více jak 24 %, je to celkem překvapivě málo.



Graf 27: Indikátor B. 6, 2012, Důvody pro cesty autem

Zdroj: Chrudim, Indikátor B. 6, 2012

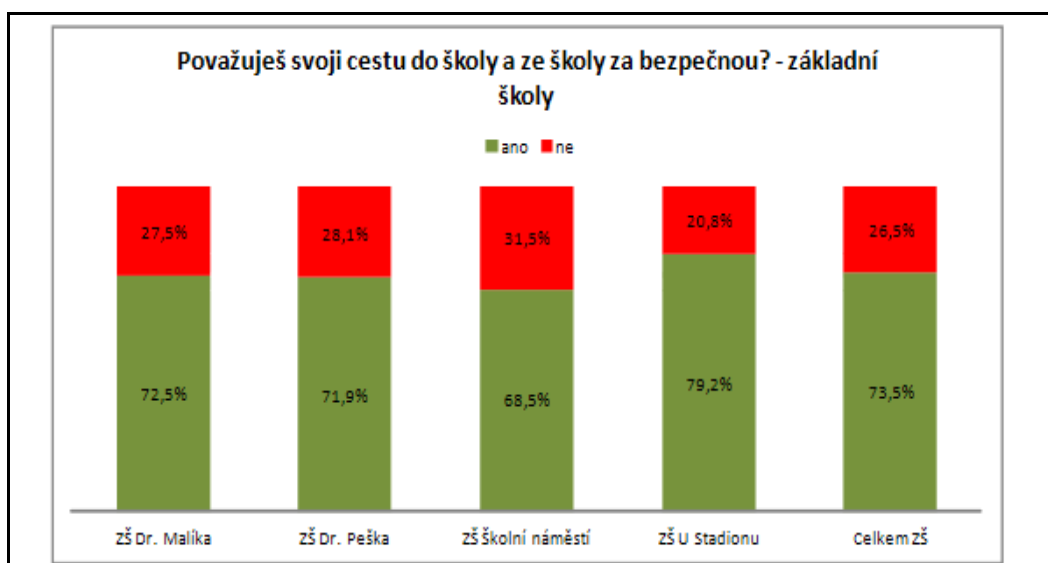


Graf 28: Porovnání důvodů pro cesty autem, ZŠ Školní náměstí

Zdroj: Chrudim, Indikátor B. 6, 2012, sestavil autor

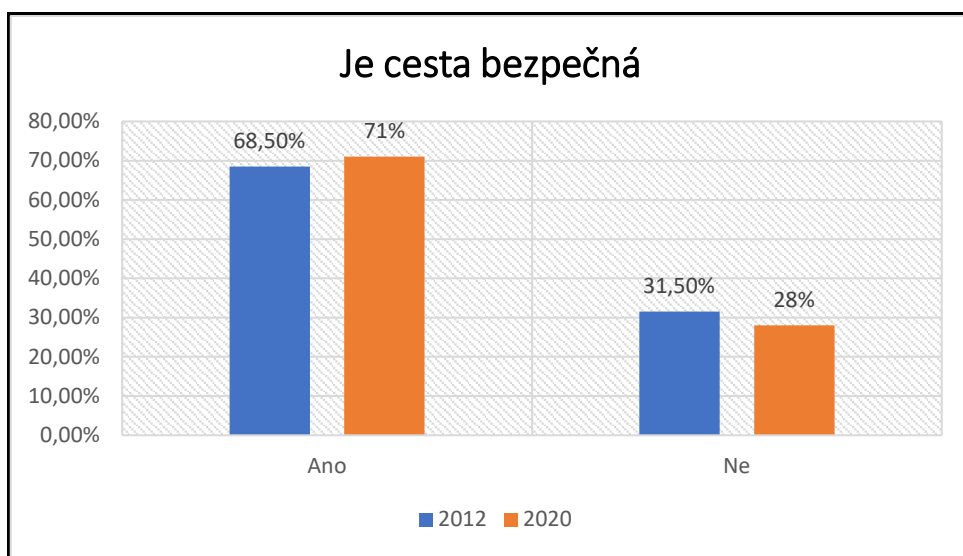
Počet respondentů, kteří jako důvod cesty do školy automobilem uvedli bezpečnost a pohodlí se během osmi let skoro nezměnil. Naproti tomu je zajímavý rozdíl v kategorii „S rodiči“, kde v roce 2020 ubylo 17 % žáků. Ti přešli do skupiny

odpovídajících, že se dopravují autem, protože je to rychlejší nebo bydlí daleko od školy. V tomto dotaze byla v případě B. 6 použita otevřená otázka.



Graf 29: Indikátor B. 6, 2012, Pocit bezpečí

Zdroj: Chrudim, Indikátor B. 6, 2012

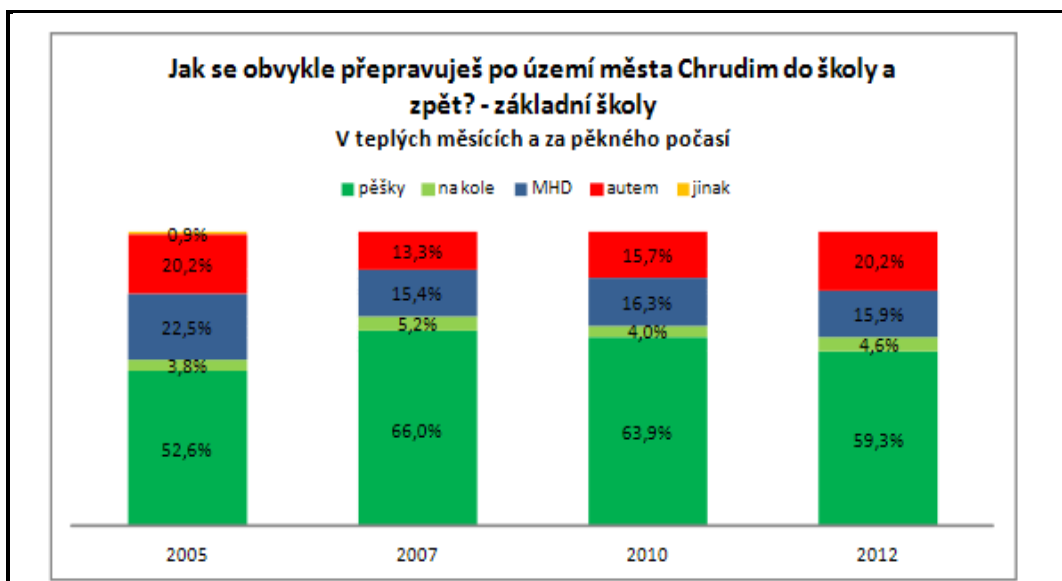


Graf 30: Porovnání Je cesta bezpečná, ZŠ Školní náměstí

Zdroj: Chrudim, Indikátor B. 6, 2012, sestavil autor

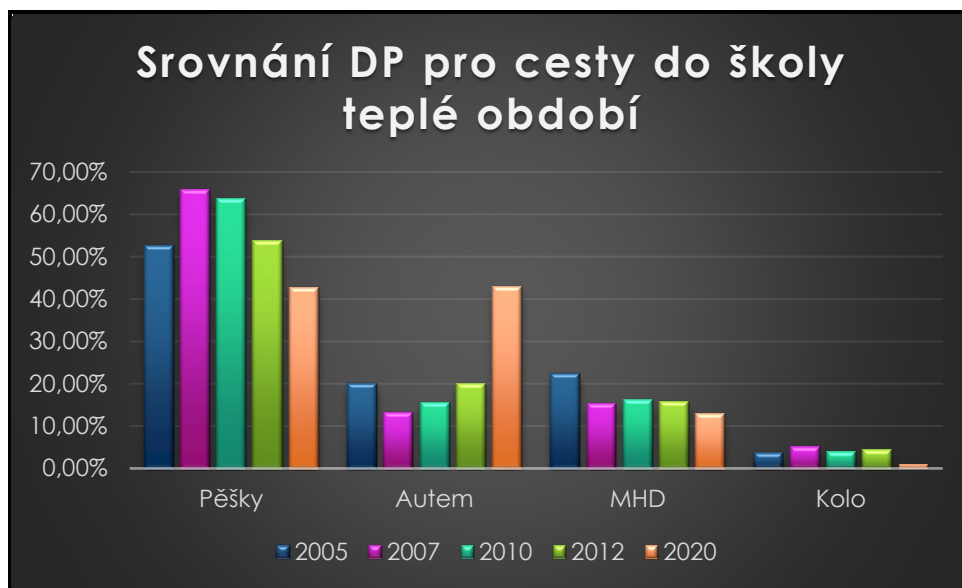
Pokud se jedná o pocit bezpečí při cestě do školy, zde došlo k malému posunu ve prospěch bezpečnější cesty (2,5 %). V tomto případě byla v průzkumu města také použita otevřená otázka. Podle uváděných konkrétních odpovědí se problém nebezpečných míst v průběhu let skoro nezměnil. Klíčovým problémem je doprava

ve městě. Vzhledem k velké frekvenci dopravy jsou jako nebezpečná místa zmiňovány přechody, semaforey, křižovatky atd., podobně jako v tomto výzkumu.



Graf 31: Indikátor B. 6, 2012, Srovnání dopravních prostředků při cestě do škol 2005–2012

Zdroj: Chrudim, Indikátor B. 6, 2012

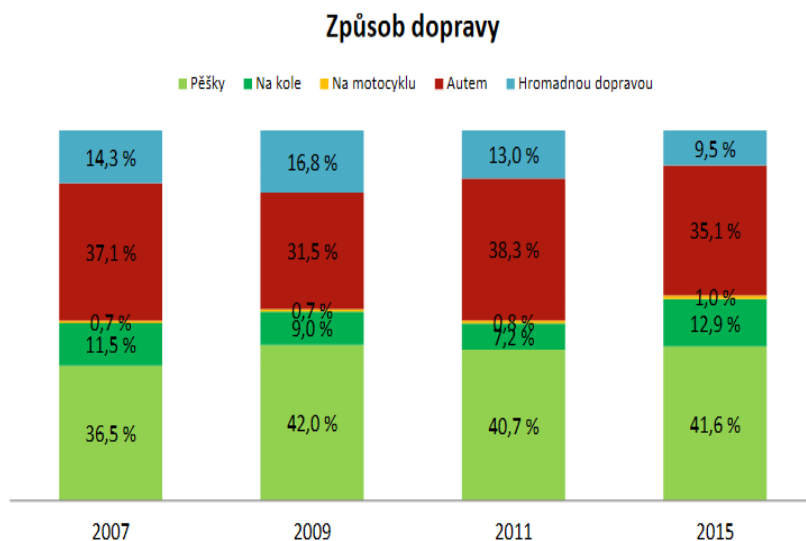


Graf 32: Porovnání DP při cestě do škol 2005–2020

Zdroj: Chrudim, Indikátor B 6, 2012, sestavil autor

Zde již je porovnání poněkud méně relevantnější. Data jsou v případě let 2005–2012 za všechny základní školy v Chrudimi, rok 2020 z tohoto výzkumu se týká jen ZŠ Školní náměstí. Opět vidíme markantní rozdíl v použití automobilu jako dopravního prostředku na úkor cest pěšky a MHD. Zjistit, proč došlo k tomuto nárůstu

se nám bohužel úplně nepodařilo. Jsou zde nějaké indicie, např. pro více žáků, než dříve je nepohodlné a pomalé jít do školy pěšky nebo použít MHD.



Graf 33: Indikátor A 3 srovnání způsobu dopravy 2007–2015, celá populace

Zdroj: Chrudim, Indikátor A 3, 2015



Graf 34: Porovnání způsobu dopravy celá populace – ZŠ Školní náměstí

Zdroj: Chrudim, Indikátor A 3, 2015, sestavil autor

Tento graf srovnává způsob dopravy v Chrudimi v letech 2007–2015 z indikátoru A 3 *Mobilita a místní přeprava cestujících* s výsledky této práce. Jde tedy o srovnání průzkumu celé populace Chrudimi s jednou základní školou. Samozřejmě relevance

je nejmenší ze všech grafů, ale můžeme si všimnout, že chůze jako dopravní prostředek po městě je poměrně konstantní a pohybuje se okolo 40 %. Automobil osciluje od 32 % až po našich skoro 43 % a i tady je vidět nárůst dopravy autem. MHD měla v roce 2009 skoro 17% podíl na osobní přepravě. Ten se však postupně snižoval k necelým 10% v letech 2015, aby v našem průzkumu opět lehce stoupl a to na 13%. Bicykl je jako dopravní prostředek u žáků, jak už víme ve výrazné defenzivě naproti tomu v celé populaci má podíl dosahující až skoro 13%. Tady bude problém ve věku respondentů vzhledem k bezpečnosti, a hlavně v nemožnosti uložení kol u škol, protože podobně malá procenta mají i ostatní školy na území města Chrudimi.

2.6 Rozhovory

V rámci vyhodnocení výsledků dotazníkového šetření byli požádáni o rozhovor ředitel ZŠ Školní náměstí Martin Vykydal a Koordinátorka projektu Chrudim Zdravé město a místní Agendy 21 Šárka Trunečková.

Polostrukturovaný rozhovor s ředitelem školy proběhl písemnou formou v druhé polovině dubna 2021. Na zaslané otázky odpověděl, Martin Vykydal velmi stručně, vzhledem k časové tísní vyvolané znovuotevřením škol a testováním žáků na Covid - 19.

Na otázku, čemu přisuzuje nízký počet žáků dopravující se do školy jízdním kolem, odpověděl, že „*rodiče mají strach z dopravní situace*“. Na dotazy týkající se problému uschování kol a jejich ochraně proti poškození nebo zcizení byla odpověď, že škola momentálně o zlepšení situace nemá zájem. Dále potvrdil, že se na škole využívají vzdělávací programy v oblasti dopravy a bezpečnosti, ale neupřesnil jaké.

Po zaslání písemných otázek se rozhovor (polostrukturovaný) se zástupcem města Chrudim Šárkou Trunečkovou uskutečnil koncem dubna 2021 telefonickou formou a byl nahráván.

Na otázku, zda probíhají nové výzkumy v rámci indikátorů ECI, nebo jsou plánované, odpověděl respondent: „*Jak jste uvedla, poslední průzkumy byly prováděny v roce 2015, další šetření se školami a školkami se nedělalo, tady je teď doprava komplikovaná a čekáme na dokončení druhé etapy obchvatu..... Až bude dobudovaná tak připravujeme zpracování strategického koncepčního dokumentu na mobilitu.*

Vlastně to znamená, že budeme zkoumat, jak se chová doprava po otevření toho obchvatu a až to bude opravdu odzkoušené, jak se doprava změnila, můžeme připravovat další kroky, MHD trasy, budování cyklostezek a pěších stezek. Takže teď jsme limitováni tím obchvatem. Když skončila první etapa trošku se situace změnila, ale od druhé očekáváme trošku víc.“

Tazatel: „V čem Vám minulé průzkumy pomohly a jak široké mají využití?“

Respondent: „Musím říct, že ty průzkumy měli velkou, slušnou návratnost. Po zpracování jsme si vypíchly nějaké grafy, co děti preferují, jak se cítí bezpečně, kde jsou nebezpečná místa nebo i místa kde se cítí ohrožené. Hlavně jsme se zaměřili na ty nebezpečná místa, abychom jich co nejvíce eliminovali a odstranili. Tady nám to šetření především pomohlo. Vytvořil se seznam těch míst, ale museli jsme se sejít s Městkou policií, odborem Dopravy a změny musí posvětit i Policie ČR. Oni k tomu mají své parametry, co a jak povolovat. Takže ono to není jednoduché. Víme, že ta doprava ve městě stoupá, lidi prostě preferují osobní auta, takže jsme se k tomu snažily vytvořit i vzdělávací akce pro mateřské i základní školy, připravujeme osvětové akce v rámci města s dopravní výchovou, bezpečnost, jak se mají chovat v roli cyklisty, chodce, ale i spolucestujícího. Když jedou s rodiči autem do školy. Hlavně využívání autosedaček, bezpečnostních pásů a podobně. Co se nám osvědčilo, byly zážitkové vycházky se strážníky Městské policie. Tam, kde se děti v nějaké lokalitě cítili něčím ohrožené, tak jsme domluvili s paní učitelkou a třídu vzali strážníci přímo tou jejich cestou do školy a probírali nebezpečná místa přímo v terénu. Ukazovali, co se smí a nesmí, takové to klasické vybihání mezi auty, že se nerozhlednou, přesvědčili je, že opravdu někdy nejsou z automobilu vidět.....Ty zážitkové vycházky byly úspěšné, dobré ohlasy to mělo i u rodičů. Dále spolupracujeme i s BESIPEM na různých akcích.

Vy jste tam někde psala, že Vás zajímá ZŠ Školní náměstí, tak tam jsme speciálně v rámci bezpečnosti zužovali silnici, aby přechod byl co nejkratší, posílili jsme přítomnost strážníků a přechod je bezbariérový. Vytvořilo se tam šikmé parkoviště z obou směrů, aby mohli rodiče lehce zaparkovat z obou směrů“ (pozn. u budovy A. a B.)... „Ale, byly tam i věci charakteru prořezávání keřů, ve výhledu vadily popelnice, to se snažíme hned odstraňovat.“

Tazatel: „Tím jste odpověděla i na některé další otázky, ale vrátím se ještě k bezpečnosti, v době kdy jsem tuhle školu navštěvovala, byl velkým problémem Michalský park. Přiznám se, že jsem čekala v mém průzkumu ještě větší odezvu na toto místo.“

Respondent: „Ono se to dost změnilo, ale ty bezdomovce odtud nevyhostíme, když řekneme, běžte pryč, tak oni si přejdou jinam, ale vrátí se. Kolegové z odboru sociálních věcí se s nimi snaží pracovat. Tak to prostě je, ale myslím, že ten Michalský park je v poslední době čistší.“

Tazatel: „Ještě bych se zeptala, v porovnání s výsledky indikátoru B 6 z roku 2012, které se týkají přímo ZŠ Školní náměstí, je patrný celkem značný příklon k využívání osobního automobilu jako dopravního prostředku na úkor MHD a cesty pěšky (50:26%). Jak si to vysvětlujete?“

Respondent: „Když rodiče bydlí dál, tak prostě je pro ně jednodušší, navíc hodně těch lidí nepracuje v Chrudimi a přejíždějí do Hradce, Pardubic, Prahy, tak to prostě vezmou jednou cestou. Taky nás to mrzí, my jsme řešili, že v uvozovkách zakážeme třeba 100 metrů od školy stát automobilům, ale setkaly jsme se ze strany rodičů s takovým ohlasem, že jsme si to netroufli. Oni tam ty auta chtějí, ale je to i o tom, že tam ty děti potom vyběhají a je to nebezpečné. Ty rodiče byli proti, tak jsme to zatím odložili.“

Tazatel: „Dobře, v šetření, které jsem prováděla, 15 % respondentů zmínilo, že nemohou jezdit MHD, protože u místa bydliště nemají zastávku MHD nebo k nim nezajíždí např. Vlčnov, plánujete do budoucna zastávky rozšířit nebo doplnit trasy?“

Respondent: „To souvisí i s počtem přepravovaných lidí, my to sledujeme od roku 2010 tak je to přibližně plus minus stejné. Jednou trochu míň, jednou víc.... Zkoušeli jsme Topol, ale tam nastoupí dva lidi. Potom ta vytíženost těch linek není, tak se to hodně prodražovalo a nevycházelo to ekonomicky. Snažíme se, aby ty zastávky byly tak do vzdálenosti 300 metrů, nejvíce tak 500 metrů od lokality. Ale ta vytíženost prostě někde není.“

Tazatel: „Nyní se zaměřím na cesty na kole, koloběžce, skateboardu. Tento druh dopravy žáci téměř nevyužívají, což je jistě škoda. Jako hlavní důvody uvádí

bezpečnost a chybějící box na kola. Jak se město na tuto problematiku dívá i z hlediska zřizovatele škol?“

Respondent: „Pokud by jezdili na kole tak jednak dobře pro životní prostředí a jednak pro děti samotné, pro jejich zdravý životní styl. My se školami dlouhodobě provozujeme kampaň Na kole s přilbou, dělaly se besedy, tam se zjišťovalo, zda děti používají přilby a reflexní materiály, jestli mají kde odložit kolo. Na základě toho se dodávali stojany pro kola do škol tam, kde škola projevila zájem..... Také již třetím rokem probíhá kampaň Do školy nebo do práce na kole. Zatím je to spíš do práce, do těch škol nám výrazně zasáhl Covid- 19.... Používáme i dopravní hřiště, kde se děti seznamují s dopravními předpisy formou her, ale je v určitých hodinách přístupné veřejnosti, můžou sem například chodit maminky s menšími dětmi atd., velké naděje vkládáme do té dostavby druhé etapy obchvatu. Snad se nám vyhne tranzitní doprava a situace se výraznělepší.“

V závěru rozhovoru respondentka ještě jednou shrnula, co město Chrudim dělá pro větší bezpečnost žáků při cestách do školy.

Rozhovory potvrdily, že hlavním problémem při výběru dopravního prostředku na cestě do školy je neutěšená dopravní situace v Chrudimi. I přes čekání na dokončení druhé etapy dostavby obchvatu (asi počátek roku 2022) se v době před pandemií Covidu-19 se město snažilo zlepšit dopravní i bezpečnostní situaci. Prováděly se úpravy silnic, přechodů, parkovacích míst, etc. S ohledem na bezpečnost dětí probíhaly různé programy na školách, ale došlo i k prosvětlení parku, posílení hlídek Městské policie atd. Velmi zajímavý je projekt zážitkových vycházek. Bohužel v dnešní situaci není možné zjistit, zda měl nějaký zásadnější vliv na chování žáků.

Závěr

Z výzkumu vyplynulo, že ačkoli má skoro tři čtvrtiny respondentů, vzhledem ke vzdálenosti bydliště od školy možnost dopravovat se do školy pěšky, tak v teplém období je to jen 42,7 % a v chladném pouze 35,6 % žáků. Předpoklad v úvodu této práce byl alespoň 50 %. Proč tedy chůzi využívá tak málo respondentů? Důvodů je několik, částečně je to věk dětí, mladší ročníky nepůjdou pěšky přes větší část města. Také pohodlí a čas hrají svoji roli. Naopak bezpečnost není až takovou příčinou, jak by se zdálo. V průzkumu ji uvedlo jen 1,7 %. Hlavní příčinou je větší využívání automobilu.

Tento dopravní prostředek využívá v chladném období více jak 50 % žáků, v teplé části roku klesá podíl k 40 %. Předpoklad byl na úrovni čtyřiceti procent. Důvody jsou hlavně spolujízda s rodiči v 43 %, pak vzdálenost 24 %, dále pohodlí a rychlost (20%). Bezpečnost zohlednilo jen třináct procent respondentů. V porovnání s předchozími lety je příklon k automobilu také zřetelný.

MHD používá při cestě do školy v chladném a teplém období přibližně 13 % dětí. Úvodní hypotéza byla okolo 10 %. Skutečnost je o něco lepší, ale v roce 2012 to bylo v chladném období 23,3 %. Bohužel většina respondentů přešla k automobilům. Proč žáci nejezdí MHD, lze shrnout do tří hlavních důvodů, a to malá vzdálenost od školy, jiný dopravní prostředek, nedostupnost MHD.

Jízdní kolo, koloběžka, brusle, skateboard se při cestách do školy téměř nepoužívají, v teplém období dva respondenti jezdí na kole a jedna dívka na skateboardu. V podstatě to odpovídá předpokladu z úvodu práce. Příčiny nezájmu o tento druh dopravy jsou bezpečnost zhruba v 20 %, podobně vzdálenost a chybějící boxy na kola. Kolem 16 % respondentů limituje věk.

Co se týká doprovodu na cestě do školy zde, je velká skupina respondentů, které doprovází rodiče 59 %, což je také důsledek cest automobilem. Ve 22 % žáky nikdo nedoprovází a v 16 % je doprovází kamarádi nebo sourozenci.

Pocit bezpečnosti při cestě do školy je poměrně konzistentní vzhledem k porovnání s předchozími výzkumy, 71 % dětí se cítí bezpečně. V této otázce je zajímavé,

že o nebezpečnosti více psali dívky a cestující auty než žáci chodící pěšky nebo jezdící MHD.

Na otevřenou otázku, znáš nebezpečné místo, respondenti odpovídali podobně jako ve výzkumu v roce 2012 v souladu s neutěšenou dopravní situací v Chrudimi. Hustota dopravy i přes některé úpravy jako jsou nové kruhové křižovatky, otevření části obchvatu, úpravy přechodů, přítomnost městských strážníků u exponovaných přechodů je stále intenzivní stejně jako pocit nebezpečí u části respondentů. 62 dětí také nemá pocit bezpečí při cestách přes Michalský park i přes některé bezpečnostní úpravy (prosvětlení vykácením a prořezáním dřevin, úpravou cest atd.).

V dnešní době se snažíme mobilitu obyvatel co nejvíce omezit vzhledem k pandemii Covidu-19 a žáci do škol chodí velmi omezeně. Bylo by interesující provést stejný výzkum, až se situace vrátí do normálního stavu. Došlo by k nějakému vývoji v mobilitě, přechodu mezi dopravními prostředky nebo by se vše vrátilo do původního stavu.

Použitá literatura a zdroje

Literatura

- BRAUN KOHLOVÁ, Markéta. *Cesty městem: o racionalitě každodenního cestování*. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 1977.
- BRUNDTLANDT, Gro Harlem. *Naše společná budoucnost: světová komise pro životní prostředí a rozvoj*. Praha: Academia, 1991.
- BŘEZINA, Edvard. *Doprava a udržitelná mobilita*. In: *The Present and Future of Modern Transport: Současnost a budoucnost dopravy*. Praha: ČVUT, 2008, s. 19–21.
- FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, nakladatelství Karolinum, 2009. 212 s.
- FRANTÁL, Bohumil. *Prostorové chování: vzorce aktivit, mobilita a každodenní život ve městě*. Brno: Masarykova univerzita, 2012.
- NEWMAN, KENWORTHY. *The Ten Myths of Automobile Dependence*, 1999.
- PITTNEROVÁ, Radka (ed.). *Fenomén mobilita*. VUT Brno, 2013. 145 s.
- SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Brno: Novpress, 2010. 245 s.
- SCHMEIDLER, Karel a kol. *Problémy mobility stárnoucí populace: Sociální exkluze a mobilita*. Brno: Novpress, 2009. 200 s.
- SMĚLÝ, Martin. *Městská mobilita obyvatelstva*. Brno: Vysoké učení technické v Brně. Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací, 2014, 103 s.
- ZURYNEK, Josef a kol. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a. s., 2008. 255s.

Internetové zdroje

- ADAMS, John. *The Social Implications of Hypermobility* in: The economic and social implications of sustainable transportation. Ottawa 2000. s. 95-135. [citováno 18. 4. 2021]. On-line získáno:
[http://search.oecd.org/officialdocuments/?hf=10&b=10&r=%2Bf%2Flastmodifieddate%2F2000&sl=official_documents&q=Adams&s=desc\(document_lastmodifieddate\)](http://search.oecd.org/officialdocuments/?hf=10&b=10&r=%2Bf%2Flastmodifieddate%2F2000&sl=official_documents&q=Adams&s=desc(document_lastmodifieddate))
- BRUNDTLANDT, Gro Harlem. *Naše společná budoucnost: světová komise pro životní prostředí a rozvoj*. Praha: Academia, 1991. [citováno 11. 4. 2021].
On-line získáno: <http://www.digitalniknihovna.cz/mzk/view/uuid:5b1e62c0-a2c2-11e3-9d7d-005056827e51?page=uuid:de40daa0-ab5c-11e3-a597-5ef3fc9bb22f>
- BRŮHOVÁ – FOLTÝNOVÁ, Hana. *Pěší doprava* [online].
Enviwiki;2012 [citováno 15. 4. 2020]. On-line získáno:
https://www.enviwiki.cz/w/index.php?title=P%C4%9B%C5%A1%C3%AD_doprava&oldid=12533
- CI2, o.p.s. [citováno 18. 2. 2021]. On-line získáno:
<https://ci2.co.cz/cs/spolecne-evropske-indikatory-eci>
- ČT24 2017. *Jízdní kolo slaví 200 let. Změnilo dopravu, urbanismus, sport i námluvy* [online]. [cit. 8. 11. 2020]. On-line získáno:
<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2154408-jizdni-kolo-slavi-200-let-zmenilo-dopravu-urbanismus-sport-i-namluvy>
- EREE ONLINE ENCYCLOPEDIA. [citováno 18. 4. 2021]. On-line získáno:
<https://cs.buy-com.pp.ua/609704/1/udrzitelna-doprava.html>
- Gwilliam [2004] [citováno 10. 1. 2021]. On-line získáno:
<http://documents1.worldbank.org/curated/en/989711468328204490/pdf/304250PAPER0Reducing0air0pollution.pdf>
- HISTORIE BICYKLU. [cit. 17. 1. 2021]. On-line získáno:
<http://www.ambike.com/historie-bicyklu-od-a-az-do-z>

CHRUDIM. [citováno 16. 3. 2021]. On-line získáno:

https://www.chrudim.eu/vismo/dokumenty2.asp?id_org=5429&id=2279

MAPY.cz. [citováno 16. 1. 2021]. On-line získáno:

<https://mapy.cz/zakladni?vlastni-body&Chrudim>

Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity 2010. *Život s autem*. [cit. 17. 3. 2021].

On-line získáno: <https://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html>

SOCIOLOGICKÁ ENCYKLOPEDIÉ. [citováno 18. 4. 2021]. On-line získáno:

https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Hlavn%C3%AD_strana

Základní škola, Chrudim, školní náměstí. *O škole* [online]. [cit. 17. 1. 2021]. On-line

získáno: <http://www.zsskolninamesti.cz/skola/o-nas/>

Příloha 1: Tabulky a grafy

Tabulka 4: Pohlaví respondentů

		OT1			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	175	51,9	51,9	51,9
	2	162	48,1	48,1	100,0
	Total	337	100,0	100,0	

Zdroj: autor

Tabulka 5: Bydliště respondentů

		OT2			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	58	17,2	17,2	17,2
	2	49	14,5	14,5	31,8
	3	29	8,6	8,6	40,4
	4	80	23,7	23,7	64,1
	5	33	9,8	9,8	73,9
	6	8	2,4	2,4	76,3
	7	7	2,1	2,1	78,3
	8	7	2,1	2,1	80,4
	9	5	1,5	1,5	81,9
	10	61	18,1	18,1	100,0
Total		337	100,0	100,0	

Zdroj: autor

Tabulka 6: Doprovod dětí do školy

OT3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	69	20,5	20,6	20,6
	1	1	,3	,3	20,9
	1	4	1,2	1,2	22,1
	2	15	4,5	4,5	26,6
	2	3	,9	,9	27,5
	3	19	5,6	5,7	33,1
	3	15	4,5	4,5	37,6
	4	199	59,1	59,4	97,0
	5	9	2,7	2,7	99,7
	9	1	,3	,3	100,0
	Total	335	99,4	100,0	
Missing	System	2	,6		
Total		337	100,0		

Zdroj: autor

Tabulka 7: Doprava do školy v chladném období

OT4					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	163	48,4	48,4	48,4
	1	3	,9	,9	49,3
	1	3	,9	,9	50,1
	2	47	13,9	13,9	64,1
	4	120	35,6	35,6	99,7
	5	1	,3	,3	100,0
	Total	337	100,0	100,0	

Zdroj: autor

Tabulka 8: Doprava do školy v teplém období

OT5					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	133	39,5	39,5	39,5
	1	3	,9	,9	40,4
	1	9	2,7	2,7	43,0
	2	42	12,5	12,5	55,5
	2	2	,6	,6	56,1
	3	3	,9	,9	57,0
	4	144	42,7	42,7	99,7
	5	1	,3	,3	100,0
	Total	337	100,0	100,0	

Zdroj: autor

Tabulka 9: Doprava do školy autem ano/ne

OT6					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	164	48,7	48,7	48,7
	2	172	51,0	51,0	99,7
	4	1	,3	,3	100,0
	Total	337	100,0	100,0	

Zdroj: autor

Tabulka 10: Souhrnná tabulka důvody cesty autem ano -ne

Auto	Auto ne	Neodpovědělo
Rychlé 22 13,41%	Autobus 11 6,55%	Bez odpově 5
Pohodlné 11 6,71%	Zdravější 13 7,74%	
Bezpečnost 21 12,80%	Rychlejší 3 1,79%	
Bydlím dalek 40 24,39%	Auto není 55 32,74%	
S rodiči 70 42,68%	Bydlím blízko 86 51,19%	
Součet 164	Součet 168	Součet 5

Zdroj: autor

Tabulka 11: Doprava do školy MHD ano/ne

OT7					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	53	15,7	15,7	15,7
	2	284	84,3	84,3	100,0
	Total	337	100,0	100,0	

Zdroj: autor

Tabulka 12: Souhrnná tabulka důvody cesty MHD ano – ne

MHD ano			MHD ne			Neodpovědělo	
Vzdálenost	16	32,00%	Vzdálenost	108	39,13%	Bez odpo	11
S kamarády	10	20,00%	Jiný DP	85	30,80%		
Počasí	9	18,00%	Nedostupno	43	15,58%		
Musím	8	16,00%	Nízký věk	23	8,33%		
Levnější	3	6,00%	Zdravotní dů	11	3,99%		
Baví mě to	4	8,00%	Nechci	6	2,17%		
Součet	50		Součet	276		Součet	11

Zdroj: autor

Tabulka 13: Cesta do školy na kole ano/ne

OT8					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	20	5,9	5,9	5,9
	2	313	92,9	92,9	98,8
	3	4	1,2	1,2	100,0
	Total	337	100,0	100,0	

Zdroj: autor

Tabulka 14: Souhrnná tabulka důvody cesty na kole ano – ne

Proč ano			Proč ne			Neodpovědělo	
Je to zábava	14	70,00%	Bezpečnost	72	23,92%	Bez odpovědi	12
Šetří to čas	6	30,00%	Vzdálenost	64	21,26%		
			Chybí box na	61	20,27%		
			Věk	55	18,27%		
			Jiný DP	17	5,65%		
			Nebaví	12	3,99%		
			Nemá kolo	15	4,98%		
			Počasí	5	1,66%		
Součet	20		Součet	301		Součet	12

Zdroj: autor

Tabulka 15: Cesta do školy pěšky ano/ne

OT9					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	154	45,7	45,7	45,7
	2	183	54,3	54,3	100,0
	Total	337	100,0	100,0	

Zdroj: autor

Tabulka 16: Souhrnná tabulka důvody cesty pěšky ano – ne

Pěšky ano			Pěšky ne			Neodpovědělo	
Vzdálenost	80	51,95%	Vzdálenost	95	54,91%	Bez odpovědi	9
Zdraví	31	20,13%	Jiný DP	40	23,12%		
Chci	14	9,09%	Pohodlí	14	8,09%		
Musím	11	7,14%	Věk	12	6,94%		
Občas	11	7,14%	Čas	9	5,20%		
S kamarády	7	4,55%	Bezpečnost	3	1,73%		
Součet	154		Součet	173		Součet	9

Zdroj: autor

Tabulka 17: Pocit bezpečí na cestě do školy

OT10					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	238	70,6	71,5	71,5
	2	95	28,2	28,5	100,0
	Total	333	98,8	100,0	
Missing	System	4	1,2		
Total		337	100,0		

Zdroj: autor

Tabulka 18: Pocit bezpečí na cestě do školy podle pohlaví

	Chlapci	Dívky
Ano	98 80,00%	140 60,49%
Ne	61 19,43%	34 37,65%
Neodpověč	3 0,57%	1 1,85%
	162	175

Zdroj: autor

Tabulka 19: Srovnání indikátor B 6 všechny školy – MŠ Školní náměstí 2020

	2005	2007	2010	2012	2020
Pěšky	52,60%	66%	63,90%	53,90%	42,80%
Autem	20,20%	13,30%	15,70%	20,20%	43%
MHD	22,50%	15,40%	16,30%	15,90%	13%
Kolo	3,80%	5,20%	4%	4,60%	1%

Zdroj: Chrudim, Indikátor B 6, 2012, sestavil autor

Tabulka 20: Srovnání indikátor A 3 celá populace – MŠ Školní náměstí 2020

	2007	2009	2011	2015	2020
Chůze	36,50%	42%	40,70%	41,60%	42,70%
Auto	37,10%	31,50%	38,30%	35,10%	43%
MHD	14,30%	16,80%	13%	9,50%	13%
Kolo	11,50%	9%	7,20%	12,90%	1%

Zdroj: Chrudim, Indikátor A 3, 2015, sestavil autor

ROZHOVOR 1 Šárka Trunečková, DiS.

Dobrý den,

Jmenuji se Kristýna Krajánková. Jsem studentkou třetího ročníku na Univerzitě v Hradci Králové, obor Sociologie a ráda bych Vás požádala o rozhovor. Tento rozhovor využiju k sepsání své bakalářské práce. Cílem mého výzkumu je zmapovat dopravu dětí do školy a nebezpečná místa na cestě do školy ZŠ Školní náměstí.

- 1) Souhlasíte s tím, abych tento rozhovor nahrávala?

- 2) Souhlasíte s tím, abych tento rozhovor využila v mé bakalářské práci?
Vím, že jste Koordinátorkou projektu Chrudim Zdravé město a místní Agendy 21 a máte na starosti mimo jiné i Společné evropské indikátory.
Nejprve se tedy budu ptát všeobecně a samozřejmě pomineme dnešní stav způsobený pandemií Covidu-19.

- 3) Poslední ECI indikátory, které jsem našla byly z roku 2015, probíhají nyní nějaké výzkumy nebo je máte v plánu?

- 4) V čem Vám průzkumy pomohly a jak široké mají využití?

- 5) V mé práci reflektuji především indikátor B 6 *Cesta dětí do školy* a okrajově A 3 *Mobilita a místní přeprava cestujících*. Mají tyto indikátory pro město vypovídající hodnotu, a jak je využilo nebo využívá?

- 6) Pokud se podíváme blíže na Vaše a mé data, která se týkají ZŠ Školní náměstí, je zde patrný celkem značný příklon k využívání automobilu jako dopravního prostředku na úkor MHD a cesty pěšky.(50:26%). Čemu přisuzujete výsledky změnu těchto výsledků?

- 7) Chcete to nějak změnit?

- 8) V mém výzkumu 15% respondentů zmínilo, že nemohou jezdit MHD, protože u místa bydliště nemají zastávku MHD nebo k nim nezajíždí např. Vlčnov, plánujete do budoucna zastávky rozšířit, nebo doplnit trasy MHD?
- 9) Jsou někde dostupná data o vývoji počtu cestujících MHD za uplynulé roky, lepší se to?
- 10) Nyní se zaměřím na cesty na kole, koloběžce, skateboardu. Tento druh dopravy žáci téměř nevyužívají což je jistě škoda. Jako hlavní důvody uvádí bezpečnost a chybějící box na kola. Jak se město na tuto problematiku dívá i jako zřizovatel škol?
- 11) Za bezpečnou cestu do školy považuje 71% dětí což je slušné číslo, spolupracuje město a školy v rámci bezpečnosti a jak?
- 12) Nebezpečná místa - přechody, hustota dopravy (předpokládá město zlepšení po dokončení obchvatu a v jaké míře), intervaly na semaforech (delší), kruhové objezdy považuje část dětí také za nebezpečné. Část žáků si stěžuje i na bezdomovce v Michelském parku což bylo i v dalších průzkumech např. *Největší problémy v Chrudimi podle mládeže* jak se město dívá na tento problém?

Děkuji za rozhovor.

ROZHOVOR 2 Mgr. Martin Vykydal

Dobrý den,

jmenuji se Kristýna Krajánková. Jsem studentkou třetího ročníku na Univerzitě v Hradci Králové, obor Sociologie a ráda bych Vás požádala o rozhovor. Ten bych využila při psaní bakalářské práce. Cílem mého výzkumu je zmapovat dopravu dětí do školy a nebezpečná místa na cestě do školy.

- 1) Souhlasíte s tím, abych tento rozhovor využila v mé bakalářské práci?
- 2) Z mého výzkumu vyplynulo, že jen 1% respondentů využívá při cestě do školy jízdní kolo. Čemu přisuzujete tento nízký počet dětí využívajících tohoto dopravního prostředku?
- 3) Má škola zájem o zvýšení počtu dětí využívajících kolo nebo nového fenoménu koloběžky. Popřípadě, jakým způsobem.
- 4) V mém dotazníkovém šetření v otevřených otázkách se objevily, u 61 dětí, odpovědi typu: „*Kam bych to kolo dal/a. Nedá se u školy zamknout. Mohli by mi ho ukrást.*“ Jednou z možných strategií, je tedy rozšíření úložných míst pro kola a koloběžky. Uvažuje nad něčím podobným vedení školy, třeba jen u budovy v ulici Sladkovského?
- 5) Samozřejmě chápu, že v ostatních budovách to nemá až tak velký význam, z důvodu nízkého věku dětí. Máte na škole nějakou alternativní možnost pro žáky s tímto věkovým rozsahem?
- 6) Přemýšlelo vedení školy nad bezpečnějším uložením kol nebo koloběžek, než má škola teď? Například kamerové systémy?
- 7) S cestou do školy úzce souvisí bezpečnost, ta je podle výzkumu největší překážkou jízdy na kole nebo koloběžce. Snaží se škola nějakým způsobem zajistit bezpečnost dopravy dětí do školy? Pokud ano, jakým způsobem?
- 8) Využívá škola na toto téma nějaké vzdělávací programy?
- 9) Spolupracuje v tomto ohledu s Vámi vedení města Chrudimi? Pokud ano, jakým způsobem?

Mnohokrát děkuji za Váš čas a zodpovězení mých otázek. Přeji hezký zbytek dne.

POUŽITÝ DOTAZNÍK MŠ Školní náměstí 2020

Jakou dopravu využívají děti ze základní školy

Dobrý den,

Jsem studentkou třetího ročníku na Univerzitě v Hradci Králové, obor Sociologie a ráda bych Vás požádala o vyplnění tohoto dotazníku. Výzkum, jehož dotazník máte vyplnit, využiju k sepsání své bakalářské práce. Cílem mého výzkumu je zmapovat dopravu dětí do školy a nebezpečná místa na cestě do školy. Na většinu otázek položených v dotazníku odpovídáte **zakroužkováním** příslušné odpovědi.

Odpovídejte, prosím, tak, jak to podle Vás vystihuje co nejvíce Vaši situaci. Děkuji za pečlivé vyplnění dotazníku.

Kristýna Krajánková

1. **Jsi chlapec nebo dívka?**

- a) Chlapec
- b) Dívka

2. **V jaké části města bydlíš?** (Pokud bydlíš jinde, napiš kde.)

- a) Chrudim I. (Centrum Chrudimi)
- b) Chrudim II.
- c) Chrudim III.
- d) Chrudim IV. (Na Šancích, ...)
- e) Chrudim V. (Na Větrníku, ...)
- f) Topol
- g) Medlešice
- h) Vestec
- i) Vlčnov
- j) Jinde

.....
.....

3. **Kdo Tě doprovází do školy?**

- a) Chodím sám/sama
- b) Kamarád/kamarádka
- c) Sourozenec
- d) Rodiče
- e) Prarodiče

*U následujících otázek (4-5) vyberte **jednu** nejčastěji využívanou dopravu.*

4. **Jak** se obvykle do školy dopravuješ v **chladném** období?
- a) Autem
 - b) Veřejnou dopravou
 - c) Na kole (koloběžce, bruslích, skateboardu, ...)
 - d) Pěšky
5. **Jak** se obvykle do školy dopravuješ v **teplém** období?
- a) Autem
 - b) Veřejnou dopravou
 - c) Na kole (koloběžce, bruslích, skateboardu, ...)
 - d) Pěšky

*U otázek (6-9) **zakroužkuj a) a napiš proč**, pokud danou dopravu **využíváš** nebo **zakroužkuj b) a napiš proč**, v případě, že ji k cestě do školy **vůbec nevyužíváš**.*

6. Proč jezdíš/nejezdíš **autem**?
- a) Jezdím autem, protože:
 - b) b) nejezdím autem, protože:

.....
.....

7. Proč jezdíš/nejezdíš **veřejnou dopravou**?
- a) Jezdím veřejnou dopravou, protože:
 - b) nejezdím veřejnou dopravou, protože:

.....
.....

8. (Proč jezdíš/nejezdíš na **kole**? nebo na koloběžce, bruslích, skateboardu, ...)
- a) Jezdím na kole, protože:
 - b) nejezdím na kole, protože:

.....
.....

9. Proč chodíš/nechodíš **pěšky**?

a) Chodím, protože:

b) nechodím, protože:

.....
.....

10. Považuješ **cestu do školy za bezpečnou**?

a) Ano

b) Ne

11. Pokud znáš **místo/místa**, které je podle Tebe nebezpečné, napiš kde.

.....
.....