

Univerzita Palackého v Olomouci  
Fakulta tělesné kultury

**AKTIVNÍ PARTICIPACE RODIČŮ NA CYKLISTICKÉ DOSTUPNOSTI ŠKOL**

Diplomová práce  
(bakalářská)

Autor: Vladimíra Daňková, rekreologie  
Vedoucí práce: PhDr. Jana Hoffmannová  
Olomouc 2012

**Jméno a příjmení autora:** Vladimíra Daňková

**Název bakalářské práce:** Aktivní participace rodičů na cyklistické dostupnosti škol

**Pracoviště:** Katedra rekreologie

**Vedoucí bakalářské práce:** PhDr. Jana Hoffmannová

**Rok obhajoby bakalářské práce:** 2012

**Abstrakt:**

Práce je zaměřena na používání jízdního kola ze strany dětí a mládeže k dopravě do škol. Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit a popsat faktory, které ovlivňují aktivní participaci rodičů v oblasti dojíždění dětí na kole do škol. Dílčími cíly jsou jednak zjištění povědomí o projektech podporujících rozvoj podmínek pro jízdu na kole do škol ze strany rodičů a jednak jejich postoje a názory na tuto problematiku. Sběr dat probíhal prostřednictvím polostrukturovaného rozhovoru v rámci tří focus groups a metodou zúčastněného pozorování v období od května 2011 do března 2012. Analýza dat byla prováděna prostřednictvím metody vytváření trsů. Výsledkem práce je sedm kategorií, které se významně podílí na aktivní participaci rodičů na cyklistické dostupnosti škol. Patří sem pozitivní faktory, negativní faktory, motivace dětí, projekty, vztah k cyklistice, bezpečnost a životní styl.

**Klíčová slova:** cyklistika, rozvoj cyklistické dopravy, úloha rodiče, pohybová aktivita, focus group

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

**Author's first name and surname:** Vladimíra Daňková

**Title of the bachelor thesis:** Active participation of parents in cycling access to schools

**Department:** Department of Recreology

**Supervisor:** PhDr. Jana Hoffmannová

**The year of presentation:** 2012

**Abstract:**

The thesis focuses on using bicycles by children and teenagers for transport to schools. The main objective of the thesis is to find and define factors that influence the active participation of parents in children's cycling to school. The partial goals include establishment of the parents' general awareness of projects supporting the development of conditions for cycling to schools as well as their attitude and opinions on this issue. The data have been collected by the means of semi-structured interview within three focus groups using the method of participant observation in the period May 2011–March 2012. The collected data have been analyzed by methods of cluster analysis. The established seven categories that significantly influence the active participation of parents in cycling access to schools include positive and negative factors, children's motivation, projects, relationship to cycling, safety and style of life.

**Keywords:** cycling, cycling transport development, role of parents, motion activity, focus group

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

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně pod vedením PhDr. Jany Hoffmannové, uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a dodržovala zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 11. dubna 2012

.....

Děkuji PhDr. Janě Hoffmannové za pomoc a cenné rady, které mi poskytla při zpracování bakalářské práce a účastníkům výzkumu, kteří se byli ochotni podílet na výzkumu. Děkuji své rodině a kolegům za podporu a trpělivost.

# OBSAH

OBSAH .....	6
1 ÚVOD .....	8
2 PŘEHLED POZNATKŮ .....	9
2.1 Oblasti cyklistiky.....	9
2.2 Projekty do škol.....	10
2.3 Bezpečné chování.....	11
2.4 Životní styl .....	12
2.5 Faktory ovlivňující pohybovou aktivitu.....	13
2.6 Cyklistická infrastruktura.....	14
3 CÍLE VÝZKUMU.....	15
3.1 Cíle práce.....	15
3.2. Výzkumné otázky.....	15
4 METODY.....	16
4.1 Kvalitativní výzkum.....	16
4.2 Metoda ohniskových skupin.....	16
4.3 Polostrukturovaný rozhovor.....	18
4.4 Metoda zúčastněného pozorování .....	18
4.5 Zkoumaný soubor.....	19
4.5.1 Ohnisková skupina č. 1 .....	19
4.5.2 Ohnisková skupina č.2 .....	21
4.5.3 Ohnisková skupina č.3 .....	22
4.5.4 Etická pravidla výzkumu.....	23
4.6 Zpracování kvalitativních dat.....	23
4.7 Analýza dat.....	24
5 VÝSLEDKY .....	25
5.1 Negativní faktory.....	25
5.2 Pozitivní faktory .....	27
5.3 Bezpečnost .....	29
5.4 Vztah k cyklistice .....	31
5.5 Životní styl .....	33
5.6 Projekty .....	35

5.7	Motivace dětí.....	36
6	DISKUSE.....	39
7	ZÁVĚR.....	41
8	SOUHRN.....	43
9	SUMMARY.....	44
10	REFERENČNÍ SEZNAM.....	46
11	PŘÍLOHY.....	48

## 1 ÚVOD

Dosavadní vývoj volnočasových aktivit nastartoval i pozitivní proměnu v oblasti cyklistiky a to zejména u dětí a mládeže. U nejmladší a perspektivní části populace je rozvoj v této oblasti důležitou a výchovnou součástí života. Kladný vliv na zdraví a zejména na životní prostředí je evidentní. Pohybová aktivita je přínosná zvláště v této době, kdy přibývá nemocných nebo obézních lidí. Fyzická kondice mládeže se zhoršuje, pohyb bývá omezen z důvodu používání motorové dopravy, trávení volného času u počítačů nebo televizorů. Pohybový režim v souvislosti s dnešním způsobem života nestačí k udržení tělesné zdatnosti, nepřispívá k prevenci civilizačních chorob a duševnímu zdraví. Vzhledem ke stále většímu znečišťování ovzduší, rostoucí nehodovosti dětí a mládeže je třeba oblast cyklistické dopravy podporovat jak na úrovni školské, tak i výchovou v samotných rodinách. Cyklistika se setkává se stále větším zájmem okolí, doprava na kole není finančně náročná ve srovnání s motorovou dopravou a přispívá k psychickému a fyzickému zdraví. Proto dochází ke stále intenzivnějším tlakům na samosprávy k řešení situace cyklistické obslužnosti škol. Nejvíce rodiče se mohou podílet na aktivní participaci v této oblasti, avšak tato spolupráce je ovlivněna mnoha faktory.

Kolo se může stát pro děti důležitým prostředkem na cestě ke své nezávislosti na rodičích. Nesou za sebe na kole sami odpovědnost a využívají nabyté zkušenosti získané od rodičů nebo ze školy. Jako dopravní prostředek má kolo řadu výhod a pro některé se stává dokonce koníčkem. Kdo není na něm zvyklý spolehnout se sám na sebe, stává se účastníkem nehod daleko častěji. Proto při použití kola do školy je prvořadé zajištění bezpečnosti. Podle statistik střety cyklistů s motorovým vozidlem bývají smrtelné nebo s vážnými úrazy, tudíž nezbytnost výstavby cyklostezek je důležitá. Nebezpečnost střetu s automobily rapidně snižují. Současným trendem řešení problému se jeví projekty, které se zabývají cyklistickou dopravou do škol.

V práci se snažím zjistit faktory, které ovlivňují používání kol do škol, motivaci dětí používat kolo nebo co ovlivňuje projekty, které se zabývají cyklistickou obslužností škol. Výsledky mohou být zpracovány a použity jako předvýzkum k projektům zabývajících se používáním kol k dopravě do školských zařízení.



## 2 PŘEHLED POZNATKŮ

### 2.1 Oblasti cyklistiky

Cyklistika patří odjakživa do našeho života. Už jsme poznali neopakovatelnost prožitku jízdy v terénu, na osamělé cestě lesem, na silnicích vedoucích zalesněným údolím podél řeky, ale taky utrpení při stoupání na vrchol kopce a potom skvělý pocit, že vše skončilo a teď pojedeme nějakou chvíli zadarmo dolů (Landa, 2002).

Jízdní kolo prošlo od dob svého vzniku řadou inovací a nezbytným vývojem. Kola nejsou už jen kola, jsou výsledkem mnoha technologických a konstrukčních faktorů, jejichž celkový součet zaručuje, že kolo v provozu splní přesně to, k jakému účelu bylo navrženo. V praxi je možné rozdělit použití bicyklu v oblastech jako:

- **Cyklodoprava** – jízda na kole do školy, zaměstnání, rozvoz nákupu nebo doprava dle jiných potřeb. Prioritou je nejkratší trasa, nízká časová náročnost a hlavně bezpečnost na kritických místech. Vzhledem k motorismu má ekonomické výhody, neznečišťuje ovzduší a nepřispívá k vytváření dopravních zácp.

- **Sportovní cyklistika (rekreační).**

Silniční cyklistika - oblíbená pro vícečlennou ambiciózní skupinu cyklistů s vyšší průměrnou rychlostí, která upřednostňuje kvalitnější povrch asfaltové silnice.

Terénní cyklistika – cyklisté, kteří používají spíše horská kola na přírodních stezkách.

Preferují zážitky z cílových destinací a požitky z okolní přírody.

**Cykloturistika** – používání převážně trekových a horských kol. Skupina je orientovaná na atraktivní prostředí, je fyzicky zdatnější bez rozdílu věku a schopnější ujet delší vzdálenosti.

#### Základní pojmy cykloznačení:

- **Cyklostezka** je značená komunikace určená výhradně pro cyklistický provoz
- **Cyklotrasa** je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích, jeho Prováděcí vyhlášky a příslušných Technických předpisů dopravními značkami pro cyklisty.

- **Cykloturistická trasa** je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska ochrany přírody a sjízdnosti vhodná pro provoz cyklistů a je označena cykloturistickými značkami

<http://kct.cz/turisticke-znaceni/cykloznaceni>

## 2.2 Projekty do škol

V dnešní době některé školy jeví zájem o možnosti dopravy svých dětí na kolech nebo pěšky. Je však potřebné ze strany regionů nabídnout pomoc v oblasti finanční a provozní podpory. Tato politika je pro budoucnost žádoucí i vzhledem k porovnání s okolními vyspělými státy a hlavně z důvodu zvýšení bezpečnosti dětí, podpory životního prostředí a změny životního stylu.

„Podpora z úrovně krajů sestává z grantové a negrantové části, případně jsou dotace rozděleny na investiční a neinvestiční, či o rozdělování prostředků rozhodují komise na to určené atd.“ (Hodaň, Dohnal, 2008, 143). Školy se mohou zapojit vyplněním přihlášky a mohou být zahrnuty do projektů. V tomto případě mají povinnost se chovat dle metodických pokynů vydaných v Příručce programu. Základní podmínkou účasti na projektu je spolupráce samotných dětí, rodičů a vyučujících. Participace je nezbytná v oblasti dopravní výchovy, policie, místní samosprávy a případných partnerů. Udržitelnost je důležitým kritériem k získání projektu, což by se mělo projevit v dalším využití výsledků v budoucnosti.

Pokud škola získá prostředky, jsou využívány na dopravní studii ve spolupráci s dětmi a rodiči. Jsou vyhledávána kritická místa na dopravních uzlech a následně řešena s odborným projektantem. Nadšení dětí je využíváno na spolupráci budování cyklostezek a používání kol do škol. Každý účastník zaznamená do mapy svoji cestu do školy, vyznačí kritická místa a ta se následně řeší z bezpečnostního hlediska. Finance jsou využívány na vybudování zázemí jako jsou stojany, přístřešky, sprchy nebo zámky na kola. Z části financí jsou hrazeny provozní náklady a odměny pro organizátory a koordinátory projektu.

Z hlediska prevence dopravních nehod je žádoucí vést děti a mládež k větší odpovědnosti za sebe samé a podporovat jejich vzdělávání v dopravě. Účastí na seminářích a orientace v pravidlech silničního provozu mohou přispět k tomu, že nehodovost cyklistů a chodců bude v budoucnosti méně častá. „Aby však bylo možno předvídat, která situace je pro dítě nebezpečná, musí být rodiče, učitelé, trenéři i ostatní pedagogové informováni o tom, které druhy úrazů se v určitém věkovém období zpravidla vyskytují a jaké jsou jejich příčiny, z nichž se dají odvodit pravidla prevence (Machová, Kubátová a kol., 2009, 251).

Za pomoci Nadace Partnerství – Dopravního programu získalo mnoho školských zařízení granty, které čerpají na zajištění bezpečné mobility do škol. Na základě dotazníkového šetření a součinnosti s žáky jsou tvořeny podklady k tvorbě dopravní studie v okolí škol. Ty mohou dále sloužit pro komunikaci a kooperaci s policií, Dopravním inspektorátem, městskou správou nebo krajskými úředníky. <http://www.nadacepartnerstvi.cz/>

Příklady školních projektů zaměřených na bezpečné cesty do škol:

Obchodní akademie Olomouc

ZŠ Hutník, Veselí nad Moravou

Základní a Mateřská škola Horka nad Moravou

MŠ, ZŠ a SŠ pro sluchově postižené, Valašské Meziříčí

Mateřská škola Čs. exilu, Ostrava

ZŠ Horníkova, Brno

ZŠ Boleslava Hrbka a MŠ, Leština

ZŠ Tovačov

ZŠ a MŠ Křtiny

### **2.3 Bezpečné chování**

Velice diskutovaným tématem je právě bezpečnost dětí při jízdě do školy. Do deseti let věku by mělo jezdit pouze v doprovodu osoby starší patnácti let, na chodníku to neplatí. Je – li staršího věku musí se chovat tak, aby neohrozilo bezpečnost provozu na pozemních komunikacích podle § 3 silničního zákona, čímž je myšlena způsobilost řízení a znalost pravidel silničního provozu. Závisí tedy na rodičích, zda dostatečně zváží schopnosti a věk dítěte.

Podle novely zákona z roku 2007 je cyklista do osmnácti let povinen při jízdě na kole nosit přilbu řádně nasazenou, jinak mu nebo jeho zákonným zástupcům hrozí finanční postih.

K povinné výbavě kola patří:

- účinné brzdy
- rukojeti kola musí být řádně zakončené a potažené materiálem k uchopení řídítek

- blatníky
- odrazky v přední a zadní části bicyklu
- odrazky na pedálech
- odrazky na předním nebo zadním kole z boční strany
- přední světlomet
- zadní červené světlo

Důležitost je kladena na oblečení s použitím reflexních prvků, což je výhoda při snížené viditelnosti. Při nasvícení světlem prvky odráží paprsky a řidič motorového vozidla se tak lépe orientuje na vozovce. Riziko nehody se tím velmi snižuje.

Ohleduplnost na pozemních komunikacích patří k slušnému chování a opatrnost k jednomu z mnoha cyklistických pravidel.

Jízda vpravo a bezpečné odstupy od bariér a dalších cyklistů by měly být samozřejmostí. Cyklista má podle předpisů zákaz jet po přechodu pro chodce a po chodníku. Je nutné kolo vést vedle sebe, aby neohrozil bezpečnost ostatních. Na stezce pro cyklisty by měl respektovat například sportovce na bruslích. Není dovoleno na komunikaci jezdit vedle sebe a jinak jakkoliv ohrožovat další účastníky provozu. <http://www.procyklo.cz/clanky/19-Pravidla-silnicniho-provozu-pro-cyklisty>

## 2.4 Životní styl

Týká se samotného jedince a nazírá se na něho z mnoha různých úhlů pohledu. Daněk a Teplý (1974) uvádí definici jako „způsob chování a života“. Upřednostněním životních činností si životní styl sami volíme a zároveň jsme za něho zodpovědní. Chováme se podle stanovených hodnot, komunikujeme s okolím, uspokojujeme své životní potřeby a snažíme se eliminovat negativní vlivy v našem životě. Přibývá hmotnost, stres, únava, ubývá pohybová aktivita. Ne všichni ke změně nachází odhodlání nebo čas. K tomuto je třeba i odborníků, kteří jsou připraveni optimalizovat životní styl člověka. Tato změna se stává cílem rekreace a je možné ji realizovat za pomoci programů s využitím pohybové aktivity, změny výživy nebo životních návyků. Je nezbytné se vzdělávat v oblasti zdraví a zaměřovat se na rizikové faktory chování v této oblasti. Známé celosvětové kampaně na zvýšení pohybu jsou toho vizitkou. „Všechno to, co si člověk z kultury osvojí a prakticky v životě uplatní, formuje jeho životní styl“ (Buriánek, 1996, 97).

V dnešní době si musíme uvědomit skutečnost, že velký vliv na náš životní styl mají rodinné tradice, naše hodnoty, vlivy okolního prostředí, kulturní úroveň. Rodina jako důležitá sociální skupina formuje děti a mládež v osobnosti. Působí již od raného dětství stěžejně na růst osobnosti. Naštěstí rodiny se mnohdy nespokojují jen s pasivním příjmem podnětů, ale aktivně se na rozvoji podílejí a zároveň obohacují svoje potomky. Podle Pávkové (2002) není třeba působit násilně, ale je lepší nechat volnost živelnosti a spíše citlivě vést. Z hlediska optimalizace životního stylu se nezbytnou součástí jeví, jak je výše uvedeno, pohybová aktivita (pohybový režim). „Můžeme hovořit o programu pohybových činností, o pravidelném opakování pohybových aktivit, které jsou sice realizovány v rámci všech ostatních aktivit, ale v určitém delším časovém sledu“ (Hodaň, Dohnal, 2008, 98).

## **2.5 Faktory ovlivňující pohybovou aktivitu**

Mezi limity ovlivňující pohybovou aktivitu a její úroveň lze zařadit rychle rostoucí křivka používání automobilové dopravy, postavení jedince po stránce sociálně ekonomické, problémy urbanizace a trendy společnosti směrem k neaktivním činnostem. Z hlediska ekonomického postavení jedince by mohlo být například používání kola finančně výhodnější ve srovnání s motorovou dopravou, zvláště v době vysokých nákladů na pohonné hmoty.

K negativním vlivům ovlivňující pohybovou aktivitu mohou patřit nedůvěra v sebe samého, obava z úrazu nebo lenost. Pokud však existují jiné pozitivnější přístupy jeví se situace zcela odlišně. Mít zájem o pohyb, věřit si, být namotivován okolím, uvědomit si veškeré klady pohybové aktivity, směřuje k tomu, že zájem o pohybovou aktivitu roste. Věk hraje důležitou roli, přitom motivace je právě rozhodující činitel. Je zřejmé, že vývojové trendy jsou ovlivňovány stavem společnosti a jeho životními podmínkami. Z psychologického hlediska je pohyb relaxací, odpočinkem a přínos k uspokojení svých potřeb. Proto v současné vyspělé společnosti narůstá stále větší tlak na samosprávy, aby docházelo k rozvoji v této oblasti. Je však zároveň třeba zohledňovat finance v souvislosti s výstavbou infrastruktury a neustále ovlivňovat municipalitu k jejímu financování.

## 2.6 Cyklistická infrastruktura

Prioritou z hlediska bezpečnosti je zamezit střetům cyklistů s motoristy. Cestou k řešení se nabízí právě výstavba kvalitní infrastruktury. Mezi ně například patří:

- Bezmotorová zóna/komunikace – pro chodce s povolením jízdního kola bez provozu motorových vozidel, je zde možnost vedení cyklotrasy
- Zklidněná zóna/komunikace – oblast omezená značkami pro nižší rychlost, vhodná pro méně zdatné cyklisty
- Cyklopruh – pouze pro jízdní kola, trasy bývají označeny barevně, odlišně od stezky pro pěší
- Cykloobousměrka – společný provoz s automobily v jednom směru, pro cyklisty oboustranná. Je oddělená fyzicky od trasy a označena dopravním značením
- Cyklopiktokoridor – označený pás navádějící cyklisty na zónu jízdních kol
- Víceúčelový pruh – umístěn vpravo a označený barevně pro jednostopá vozidla, jedná se o zúžení komunikace
- Bus + cyklopruh – existující pro autobusy a jízdní kola, je ošetřena bezpečnost cyklisty, která byla ohrožena jízdou mezi dvěma druhy dopravy
- Cyklotrasa – vyznačená trasa pro cyklisty
- Cyklostezka – dopravně vybudovaná komunikace pro cyklisty, bruslaře, koloběžkaře a chodce, označena svislým dopravním značením. U konstrukce cyklostezek je brána v potaz její budoucí zátěž, požadavky souvztažných orgánů a její použití. Jednou z ideálních variant je oddělení cyklostezky od silničního provozu, čímž dojde k eliminaci kontaktu cyklisty s motorovým vozidlem a odvedení její trasy mimo hlavní uzly. V některých obcích je finančně podpořeno osvětlením cyklistické stezky. Dostatečná síť cyklostezek zajišťuje propojení důležitých oblastí s okrajovými, což je důležitým motivačním faktorem při využití.

<http://www.cyklostrategie.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/integrovana-infrastruktura>

### **3 CÍLE VÝZKUMU**

#### **3.1 Cíle práce**

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit a popsat faktory, které ovlivňují aktivní participaci rodičů v oblasti dojíždění dětí na kole do škol.

Díličními cíly jsou zjištění povědomí o projektech podporujících rozvoj podmínek pro jízdu na kole do škol ze strany rodičů a jejich postoje a názory na tuto problematiku.

#### **3.2. Výzkumné otázky**

Jaké pozitivní a negativní faktory se podílejí na používání kola do škol?

Jakým způsobem mohou rodiče přispět k zájmu ze strany dětí k tomuto způsobu dopravy do školy?

Co ovlivňuje zájem o tvorbu projektů zaměřených na rozvoj podmínek pro používání jízdního kola do škol?

Jaké je povědomí o projektech ze strany rodičů?

## **4 METODY**

### **4.1 Kvalitativní výzkum**

„Někteří metodologové chápou kvalitativní výzkum jako pouhý doplněk tradičních kvantitativních výzkumných strategií, jiní zase jako protipól nebo vyhraněnou výzkumnou pozici ve vztahu k jednotné, na přírodovědných základech postavené vědě. Postupně získal kvalitativní výzkum v sociálních vědách rovnocenné postavení s ostatními formami výzkumu“ (Hendl, 2005, 49).

Práce je založena na výběru tématu a položení si výzkumných otázek. Na základě vyhledávání a analyzování sdělení dochází k pochopení výzkumných problémů a vyvození z nich závěrů. Výzkumník potkává na základě výběru nové subjekty v novém prostředí a tvoří ucelenou strukturu pohledu na problém s následnou interpretací.

Hendl (2005, 63) shrnul kvalitativní výzkum jako: „...použití induktivní formy vědeckých metod, hloubkové studium jednotlivých případů, nejrůznější formy rozhovorů a kvalitativní pozorování. Cílem je získat popis zvláštností případů, generovat hypotézy a rozvíjet teorie o fenoménech světa“.

Podle Miovského (2006) jednou z charakteristik se jeví dynamika a procesualnost, historičnost a reflexivita. Vývoj se odehrává za určité časové období a nemá přímočaré pokračování.

Bylo mi ctí, že se mohu takového výzkumu účastnit a současně navázat na předchozí badatele, erudované odborníky a nelézat u nich inspiraci.

### **4.2 Metoda ohniskových skupin**

Jedná se o metodu k získávání dat používanou právě při kvalitativním výzkumu. V dnešním moderním světě je požíván anglický termín „focus group“. Pozitivním argumentem pro použití této metody podle Šebka a Hoffmannové (2010) jsou zjištění a informace, která bez skupinové interakce nelze získat. Podstatou je zvolené téma, na které účastníci společně diskutují. Téma navozuje moderátor, který řídí diskusi. Volí si dle vlastního uvážení, zda převezme vůdčí roli v interview nebo ponechá plynout diskusi a nepřipraví výzkum o spontánnost a volně plynoucí rozhovor (Morgan, 2001).



Skupinu lze utvořit z tří a více osob. Charakteristická je slovní interakce mezi zkoumanými osobami. Reagují na sebe navzájem nebo se doplňují. Princip výzkumu podle Hendla (2005) spočívá v získávání názorů, zkušeností a pohledů, které by byly bez vzájemné komunikace nedostupné. Podmínkou účinného využití rozhovoru je motivace členů, neformální přístup a vytvoření příjemné atmosféry. Diskutéři tak daleko snáz odhalují své mínění, postoje a myšlenky.

Jednou z fází kvalitativního výzkumu při práci s ohniskovými skupinami je plánování. Etické otázky, které ve focus groups vyvstávají, je nutné brát na zřetel a posoudit, kdo všechno má k interním informacím přístup. Jedná se o situace, které jsou nahrávány nebo může jít o choulostivá témata. Zohlednit je třeba také náklady na výzkum, které lze eliminovat tím, že vykonáváme související práce samostatně. Náklady jsou tím výrazně snižovány. Nebo v opačném případě zajistit odborný výzkumný tým. Pokud se zaměříme na peníze, rozhodující je pro nás i čas. Činnosti nás mohou různě časově omezovat, s čímž je nutné počítat a rozvrhnout si jednotlivé aktivity.

Plánování projektu s ohniskovou skupinou představuje mimo jiné i celou řadu rozhodování o způsobu, jakým bude probíhat sběr dat. Vzhledem k jejich vlivu na povahu údajů se první rozhodnutí týká toho, kdo se bude skupiny účastnit. Další rozhodnutí má určit, jakou míru strukturovanosti bude skupina vykazovat, a to včetně intenzity moderátorových zásahů do průběhu diskuse. Poté následují další rozhodnutí – ohledně velikosti skupiny a počtu skupin v celém projektu (Morgan, 2001, 50).

Pro různá rozhodnutí výzkumníka neexistují v rámci projektu předem určená pravidla. Existuje mnoho způsobů práce s ohniskovými skupinami a záleží zcela na manažerovi jak se rozhodne. Na druhé straně volby musí být promyšlené a pečlivě připravené.

Výhodou ohniskových skupin je, že lze studovat více lidí v určitou časovou jednotku, v níž postupně dochází k uvolnění atmosféry. Zkušenosti dokazují, že účastníky diskuse nadchne a většinou pokračuje po ukončení záznamu.

„Dalším zdrojem reputace ohniskových skupin je jejich relativní efektivita ve srovnání s individuálními rozhovory, a to přinejmenším pokud jde o shromáždění ekvivalentního množství údajů“ (Morgan, 2001, 27).

Nevýhodou rozhovorů je odběhnutí od tématu nebo proniknutí do jeho menší hloubky. Potom získaná data nemusí být důležitá vzhledem k cílům projektu. Problémem může být ovlivnění názoru nebo chování respondentů druhými osobami nebo menší komunikativnost účastníků a prosazování se některých jedinců. Pro některé je překážkou ostýchavost, neobratnost v rozhovoru nebo nezájem o problematiku.

### 4.3 Polostrukturovaný rozhovor

Je třeba se na něj pečlivě připravit ve formě vhodně zvolených otázek v příslušném pořadí, které však dle potřeby lze zaměňovat. Způsob a formu odpovědí na otevřené otázky se nechává na respondentech. Otázky jsou stanoveny pro účastníka tak, aby se mohl neomezeně vyjádřit a samostatně probrat problémem. Podrobně dle vlastního názoru, pochopení a zkušeností. Nezbytností je vhodně zvolit délku interview.

Podle Morgana (2001) pokud badatel neusměřňuje vývoj diskuse, lze se dovědět něco více o zálibách účinkujících ve skupinách a ti hovoří o věcech, které zajímají právě je. Nechat účastníky samostatně mluvit je žádoucí pro zjištění něčeho nového.

Jako pomůcka byla v rozhovorech použita osnova s otevřenými otázkami a instrukcemi, v jakém pořadí bude komunikace vedena a na co se nesmí zapomenout.

Prostředí hrálo důležitou úlohu a odpovídalo záměrům zkoumání. Požadavky na prostor nebyly náročné, ale snaha směřovala k určité úrovni a kontrole nad situací. Miovský (2006) poukazuje na to, že prostory využití na výzkum by měly být voleny dle záměru a předkládaných dotazů, což se v konečném důsledku jeví jako přednost.

### 4.4 Metoda zúčastněného pozorování

Podle Hendla (2005, 193) „Zúčastněné pozorování je zvláště vhodné, jestliže:

- jev, který se bude zkoumat, je málo prozkoumaný;
- existují velké rozdíly mezi pohledy členů a nečlenů sledované skupiny;
- jev není přístupný pohledu osob mimo skupinu.“

Hlavním smyslem je sběr dat, zaznamenaný audionahrávkou, navázání kontaktu a pozorování skupiny. Je vhodné využít pomoc přátel, počítat s možností dát členům určitou protihodnotu, ale být připraven i na možné problémy.

Při pozorování se výzkumník zúčastňuje děje a pozorně ho vnímá. K zachycení toku informací využívá zkušenosti z předchozích výzkumů. Při použití metody se zapisoval komentář, který byl využit při popisu skupin a reflektování dat.

## 4.5 Zkoumaný soubor

V rámci výzkumu bylo potřeba cíleně najít účastníky, kteří by měli potřebné vlastnosti a zároveň by byli ochotni se zapojit. Podle Miovského (2006) je metoda záměrného výběru často používaným vědeckým postupem.

Při výběru souboru bylo použito v první ohniskové skupině šest osob, ve druhé a třetí tři subjekty. Směrodatným kritériem pro účast ve skupině se stalo rodičovství a zastoupení žen i mužů. Jedinci byly vybráni ze skupiny známých z okolí výzkumnice. Snahou bylo sestavit skupinu tak, aby mohli k otázkám něco říci a cítili se v příjemné společnosti. Metoda výběru byla volena podle cíle výzkumu a nebyla předem daná. Při plánování skupin je nutné mít v záloze další náhradníky v případě odmítnutí účastníka do poslední chvíle. Počet ohniskových skupin byl stanoven na tři. Zkoumaný vzorek zajišťovaly jedinci ve věku od 34–49 let, v různém poměru ženy a muži různého vzdělání (Tabulka č. 1)

Tabulka 1. Zkoumaný soubor

Ohnisková skupina (počet osob)	ženy	průměrný věk	muži	průměrný věk	místo	datum
F1 (6)	2	37,5	4	37	Olomouc	17.12.2011
F2 (3)	2	46	1	47	Vápenná	11.2. 2012
F3 (3)	2	46	1	47	Olomouc	30.2. 2012

### 4.5.1 Ohnisková skupina č. 1

Soubor: dvě ženy a čtyři muži

Datum a délka rozhovoru: 17. 12. 2011, 17.40 – 18.40 hod.

Místo: byt soukromé osoby v Olomouci

Počet: šest osob

Tabulka 2. Focus group F1

Počet	Pohlaví	Věk	Počet dětí
1.	žena	38	3
2.	žena	37	1
3.	muž	37	2
4.	muž	35	1
5.	muž	34	2
6.	muž	42	1

Skupina se skládala ze dvou žen a čtyř mužů (Tabulka 2), kteří svolili se podílet na výzkumu svým vhladem do problematiky za použití svých zkušeností a názorů. Snahou bylo zjistit, jak každý uvažuje a pohlíží na dané téma. K tomu je potřebné zajistit vhodné prostory na dobu, která byla přijatelná i pro zkoumané osoby. Uskutečnění rozhovoru v neformálním prostředí se jevílo žádoucí, vzhledem k uvolnění osob a eliminaci rušivých vlivů. Za pomoci kolegyně bylo nachystáno občerstvení a nápoje, avšak využito až po skončení rozhovoru z důvodu nahrávání na diktafon.

Zkoumaným subjektům se uvedlo téma a sdělil se požadavek potřeby aktivního podílu na diskusi, která s jejich souhlasem bude nahrávána. Již od začátku interview bylo jasné, že každý účastník má odlišné vnímání situací a popis z různých úhlů pohledu. Vliv na to může mít i fakt, odkud konkrétně dotyční pocházejí. Zda bydlí ve městě nebo na vesnici.

První otevřená otázka se položila z důvodu orientace v jejich vlastních zkušenostech v dané problematice. Oni sami bez zásahu se dostávali ve vzájemné komunikaci do stále větší hloubky problému. Vypadalo to, že aniž byla zmíněna další témata, někteří se k dalším připraveným otázkám dostali sami spontánně. Přesto byly další okruhy použity, aby se mohli vyjádřit řečníci ve skupině potlačení. Jeden účastník se tak intenzivně jako ostatní neprojevoval, avšak k některým tématům krátké stanovisko zaujal.

Někteří měli poněkud obsáhlejší proslovy, proto bylo těžké některým se prosadit. Ve většině případů spolu diskutéri souhlasili, nastávaly však situace, kdy docházelo ke sporům, které se ale nikterak nevyhrotily. Řečníci zvláště při zamítavých stanoviscích kladli na slova velký důraz a v některých případech svá stanoviska několikrát opakovali. Prostor pro případnou improvizaci a změnu připravených dotazů nebyl potřebný.

Dva z účastníků měli odbornější připomínky z hlediska bezpečnosti, neboť se téma týkalo jejich práce a tím byly ovlivněny jejich odpovědi. Další z dotazovaných je zaměstnán v samosprávě, takže jeho připomínky směřovaly i tímto směrem. Ostatní využívali zkušeností se svými dětmi.

Diskuse měla další rozměr z hlediska lidského setkání samotných osob. Panovala příjemná atmosféra i po skončení nahrávky rozhovoru. Probíhaly dále rozhovory na předchozí téma a postupně se přecházelo na témata jiného charakteru. Osoby se po určitém čase spontánně rozešly dle potřeby.

#### 4.5.2 Ohnisková skupina č.2

Soubor: dvě ženy a jeden muž

Datum a délka rozhovoru: 11. 2. 2012, 17.40 – 18.30 hod.

Místo: domek soukromé osoby ve Vápenné

Počet: tři osoby

Tabulka 3. Focus group F2

Počet	Pohlaví	Věk	Počet dětí
1.	žena	46	2
2.	žena	46	2
3.	muž	47	2

Druhá focus group probíhala podobně jako předchozí. Pouze se lišila počtem osob (Tabulka 3). Před zapnutím záznamníku se konala přirozená lehká konverzace s plynulým přesunem k účelu schůzky. Otevřené otázky byly kladeny dle připraveného návodu. Nebylo potřeba v průběhu nijak měnit jejich sled. K rozhovoru byla využita společenská místnost v rodinném domku v obci Vápenná, tudíž neformální diskuse probíhala v příjemné atmosféře. Osoby se neubránily přes upozornění občasnému mluvení přes druhého, což se při přepisu ukazovalo opět jako problém. Od spisovného jazyka přešli postupně k použití slangových výrazů, což se jevilo jako přesun k větší míře přirozenosti. Docházelo občas k odklonu od tématu, ale vždy se našel někdo, kdo rozhovor vrátil k základní myšlence.

Jeden z účastníků zpočátku neprojevoval o rozhovor zájem, avšak posléze ho diskusní témata zaujala a více projevil zapojení. Ve skupině se ne vždy spolu souhlasilo, ale nedošlo k větším rozporům. Po skončení rozhovoru všichni účastníci popisovali diskusi za zajímavou, přesto dále nehodlali spontánně mimo záznam k tématu hovořit.

#### 4.5.3 Ohnisková skupina č.3

Soubor: dvě ženy a jeden muž

Datum a délka rozhovoru: 30. 2. 2012, 17.40 – 18.30 hod.

Místo: byt soukromé osoby v Olomouci

Počet: tři osoby

Tabulka 4. Focus group F3

Počet	Pohlaví	Věk	Počet dětí
1.	žena	49	2
2.	žena	40	2
3.	muž	45	2

K třetí skupině bylo využito přátel z blízkého okolí (Tabulka 4). Dojednání na konkrétní termín poněkud vázl, nicméně trval zájem o osoby, které k tématu mají hodně co říci, což se také vyplatilo. Nachystání prostoru pro rozhovor byl časově náročnější než předchozí soubory, ale za pomoci kolegů se stihlo vše nachystat.

Respondenti dorazili včas a po informacích o průběhu setkání a podepsání informovaného souhlasu s účastí ve výzkumu jsme zahájili focus group. Jeden z účastníků byl vyzván k přiblížení se k diktafonu, neboť se posadil od skupiny nezvykle s odstupem. Debata probíhala na odborné úrovni za použití spisovného jazyka a zcela plynule. Skupina neodbíhala od předmětu zájmu. Po srovnání s početnější první ohniskovou skupinou došlo daleko dříve k vyčerpání myšlenek a postojů k problematice.

Bylo zajímavé, že jeden z účastníků si v průběhu odskočil na několik vteřin do vedlejší místnosti, což bylo vyhodnoceno jako rušivé, nicméně ostatní pokračovali v rozhovoru. Po

návratu zpět pokračoval nadále v konverzaci. Probíraná témata se po uplynutí delšího času začala opakovat a diskutující shledali námět za vyčerpaný, což bylo vyhodnoceno jako impuls k ukončení sběru dat. Mimo záznam probíhala diskuse další hodinu, takže bylo zřejmé, že téma zaujalo. Některé informace bohužel na záznamu nezazněly.

#### **4.5.4 Etická pravidla výzkumu**

„Výzkum ve společenských vědách má mnoho specifických rysů, uplatňuje se v něm osobní zkušenost, leckdy také intuice badatele. Významné je zvláště dodržování etických zásad – respektování osobnosti zkoumaných osob, důsledné dodržování zásady důvěrnosti získávaných údajů, anonymity respondentů“ (Buriánek, 1996, 30).

Účastníci skupin byli před rozhovory seznámeni s průběhem a pravidly výzkumu. Bylo na místě zaručeno, že bude zajištěna jejich anonymita. Osoby byly ubezpečeny, že mohou kdykoli ukončit participaci na projektu. Jejich souhlas s bádáním byl stvrzen podpisem, vzor je součástí příloh.

#### **4.6 Zpracování kvalitativních dat**

Dialogy byly fixovány na diktafon značky SONY z důvodu přesného zaznamenání odpovědí a následného zpracování. Výhodou je nestrannost záznamu a autentičnost. Technika nepůsobila na respondenty rušivě, v průběhu rozhovoru působili rušivě spíše dotazovaní. Při pozdějším přepisu z diktafonu se těžko identifikovala některá slova, proto bylo nutné opakovaně odposlouchávat špatně slyšitelné věty.

Stažená data byla uložena do souboru a přehráta v aplikaci záznamníku. Opakovanými poslechy se rozhovory zkontrolovaly a přepsaly v programu MS Word. Nejlepší způsob se osvědčil při použití sluchátek. Časová náročnost a určitá zručnost se stává nedílnou součástí tohoto úseku výzkumu. Přepis každého rozhovoru trval zhruba patnáct hodin.

Při zpracování dat v listinné podobě byla použita technika barvení textu, kdy se označovaly barevně pasáže týkající se určitého tématu.

## 4.7 Analýza dat

Analýza dat byla prováděna prostřednictvím metody vytváření trsů. Jedná se o induktivní metodu analýzy dat, která vede ke stanovení obecnějších kategorií (Hendl, 2004). V přepsaném textu z ohniskových skupin se seskupovaly jednotlivé výroky podle tématu.

Při segmentaci textů a tvorbě vlastních komentářů vznikají nové myšlenky a výpovědi, které se dále zpracovávají. Komentáře dělané v textu zajišťovaly analýzu přesnější a pomáhaly orientovat se v problematice. U práce s textem je důležité rozpoznat co je důležité v rámci výzkumu a údaje musí dávat smysl. Trsy vznikaly propojováním menších částí ve větší celky.



## 5 VÝSLEDKY

Seskupením kategorií vyplývajících z rozhovorů v ohniskových skupinách došlo k utřídění a popisu získaných dat (Tabulka 5). Tyto kategorie byly vytvořeny na základě analýzy dat z textu a následně rozvinuty dle svých vlastností. Zastupují zároveň témata probíraná účastníky v rozhovorech. Jednotlivé kódy po důkladné analýze jsou spolu propojeny a seskupeny podle jejich četnosti. V kapitolách jsou použity doslovné citace účastníků.

Tabulka 5. Jednotlivé kategorie

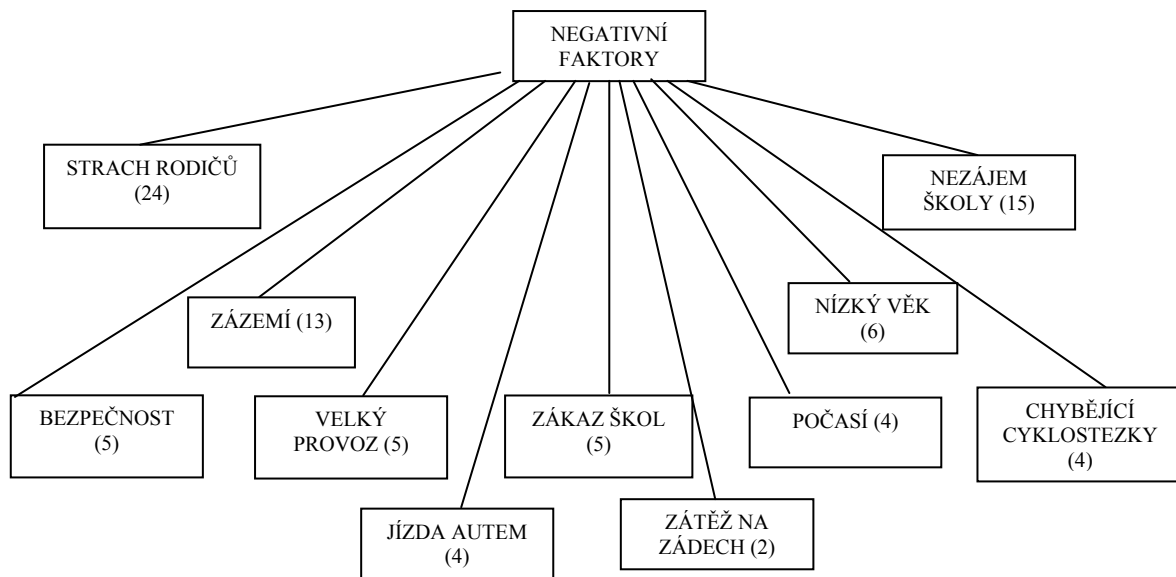
<b>KATEGORIE</b>	<b>ČETNOST KÓDŮ</b>
Negativní faktory	87
Pozitivní faktory	80
Bezpečnost	78
Vztah k cyklistice	68
Životní styl	52
Projekty	46

### 5.1 Negativní faktory

Celkově nejčetnější kategorií se dle výzkumu jeví negativní faktory, které ovlivňují používání kol do škol. Rodiče se nejčastěji zmiňovali o příčinách, které mají podstatný vliv na probíraná témata (Schéma 1).

Schéma znázorňuje kategorii s kódy, které jsou seřazeny shora dolů od nejpočetnějšího k nejméně frekventovanému.

Schéma 1. Negativní faktory



Na používání kola jako dopravního prostředku do školy se podílí řada faktorů. Rodiče zdůrazňovali poměrně často strach o svoje děti. Na strachu o děti se podílí ve velké míře také média. Četné negativní zprávy a tragické události, které vysílají, mohou tyto obavy podporovat. Je to jeden z mnoha vlivů, díky kterému se volí doprava do školy raději autem.

*Takže teda jako v žádném případě i když je to kousek a jedná se prostě o přejetí křižovatky, bych ho v žádném případě nepustil a radši ho tam teda zavezu taky. (F1)5*

*Já si třeba myslím, že třeba za našich dob se rodiče nebáli tak, jako se bojíme teď my o svoje děti, protože jsme neustále masírováni médiema. (F1)4*

Další skepse rodičů souvisela s nezájmem škol pomoci spolupracovat při dopravě do školy. Budování zázemí pro kola se školy raději vyhýbají, což by mohlo souviset jednak s důvody finančními nebo bezpečnostními. Použití kola do škol u dětí je omezen věkem a také hlavně vlivem rodiny. Jakým vzorem jsou pro ně lidé v jejich okolí, takové jsou jejich návyky, které potom vznikají spontánně. To vše pak souvisí s vývojem člověka, s jeho zájmy, výchovou nebo sociálním začleněním.

*Přesně tak. My máme dítě vychovávat a učit, proč by jsme se měli starat o dopravu do školy. Nevím, nedokážu si to představit, že by se do toho školy vyloženě hrnuly. (F1)5*

*To, že naše školy nemají místo na kolo, když tam přijede dítě no, protože člověk nemá takhle kam, opravdu každá patnáctá škola možná má vyloženě místnost kam se dá kolo uschovat, jinak vlastně tady u nás na školách nejsou místa k zaparkování kol. (F1)5*

Síť cyklostezek není pro rodiče vyhovující, ale může se lišit dle lokality. Shoda panovala v tom, že podmínky nejsou dostatečně vytvořeny tak jako v zahraničí.

Mezi další vlivy komplikující dopravu je zákaz školy dětem z důvodu ohrožení jejich vlastní bezpečnosti a obava ředitelů jak zajistit dopravní prostředky a vybavení proti krádeži, což pro ně souvisí s dalšími finančními náklady.

*Ale prostě pokud můžu udělat maximum pro to, abych to děcko uchránil, protože je jedno jediný dítě, tak to udělám a nebudu riskovat to a pokud ho budu chtít vzít na kolo, tak ho vezmu na cyklostezku. Byl jsem v Rakousku, byl jsem v Rakousku třikrát, jel jsem cyklostezku kolem Dunaje, prostě z Passau z Německa, všude tam jsou perfektní, perfektní cyklostezky, ale to co je tady, mluvím o Olomouci, to prostě, tam je vezmu na výlet, ale určitě ne do školy, já. (F1)5*

## **5.2 Pozitivní faktory**

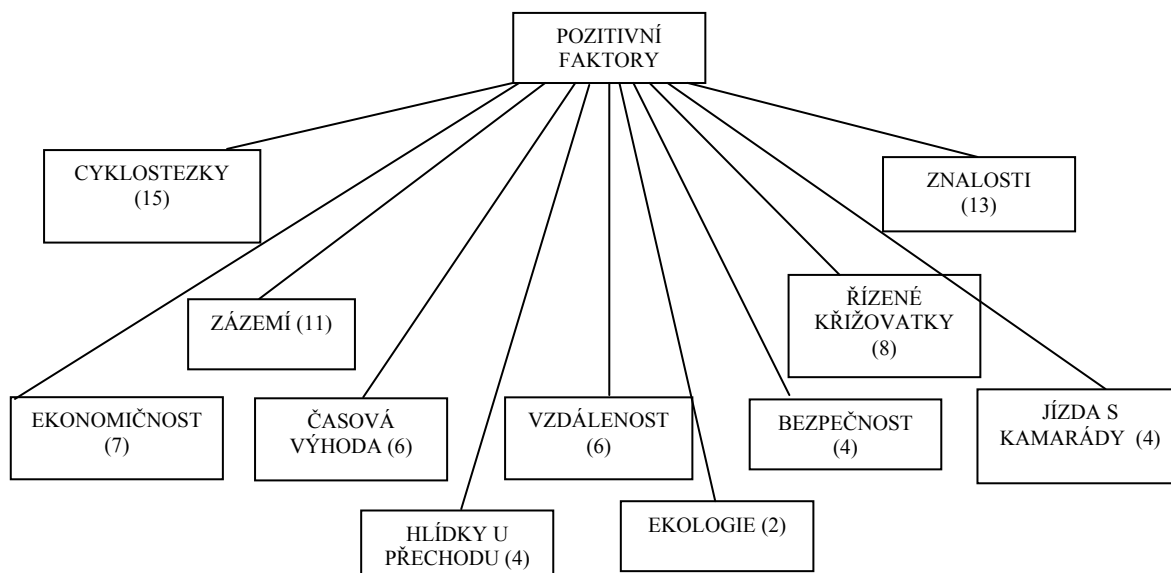
Respondenti popisují kladné vlivy, které souvisejí s používáním kola (Schéma 2). Je evidentní snaha rodičů situaci řešit a podporovat. Některé jejich děti tuto dopravu využívají, jiné nikoliv. Bylo zmiňováno za jakých podmínek by své dítě na kole do školy pustili.

*Já nejsem rozhodně proti i v dnešní době, kdy je větší provoz a je víc cyklostezek. (F1)1*

Svolení rodiče s jízdou se lišilo tehdy, zda místo bydliště bylo město nebo vesnice. Rozhodovala hustota provozu a podchycení kritických míst, vytvořené zázemí, vzdálenost školy nebo časová náročnost.

Sít' cyklostezek, jejich úprava, bezpečnost a povrch byli častou podmínkou pro použití kola. Je vidět z výzkumu, že tyto podmínky byly pro rodiče zásadní. Z toho lze usuzovat, že je důležitá při tvorbě projektů podpora rodičů, školského zařízení, obce, ale i samotných dětí.

Schéma 2. Pozitivní faktory



*Třeba jak jsem mluvil o té škole, že tam jsou pro to udělaný podmínky, vybavuju si cyrilometodějsky gymnázium, kde dělali po zbouranym baráku hřiště a stejně tam nakonec z části toho hřiště vyrostla úschovna kol a prostě funguje to, jo. Takže aji když je vnitřní okruh, kterej je permanentně plnej a zacpanej, je tam obrovskej provoz, tak skutečně se tam dá jezdit. (F1)3*

*Já třeba jako souhlasím třeba s tím, že kdyby moje dcera měla do školy na kole a řeklo se dobře, tady v baráku bydlí čísla, který prostě jezdijou všichni do stejné školy a budou prostě jezdit společně, já bych se tomu nebránil, jo. (F1)4*

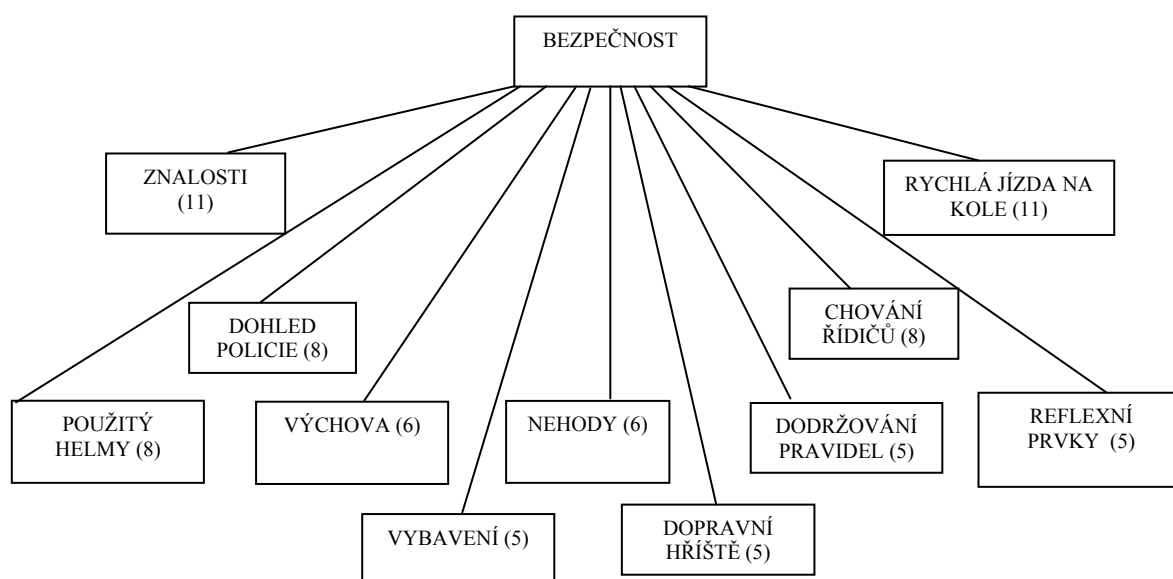
Pro některé jedince je kolo jedinou možností jak se dopravit rychle a bezpečně. Nemají na výběr a varianta je pro ně jediná schůdná. Participace rodičů se v takovém případě jevila nezbytnou.

*To je pravda, že pokud se dojíždí třeba z nějakých těch nepříliš vzdálených vesnic, tak je to pro ty děcka kolikrát jediná rozumná možnost jak se do té školy dostat a v rozumném čase se vrátit. (F3)2*

### 5.3 Bezpečnost

Třetí nejčetnější kategorií se prokázala bezpečnost dětí a cyklistů. Respondenti posuzují bezpečnost jako prvořadou k tomu, aby své děti pustili na kole. Zřejmě to bylo z důvodu, že zkušenost s nehodami měla zhruba polovina ze všech zkoumaných osob. Faktory ovlivňující bezpečnost byly uváděny v průběhu rozhovorů velmi často, proto byly zvoleny jako jedna z kategorií (Schéma 3).

Schéma 3. Bezpečnost



Výuka a výchova nejen rodiči, ale i školy je posuzována jako faktor ovlivňující úrazovost. Děti nemají dostatek vědomostí, zkušeností a podceňují riziko nehod. Věk je rozhodujícím pro zvládnání motoriky, stresových situací a hlavně odpovědnosti za sebe

samého. Podle mého názoru je nutné začleňovat dopravní vzdělávání již od útlého věku jako prevenci. Při posuzování kritických situací je mládež lépe připravena řešit případné problémy.

*Můžu Ti říct, že já bych byl klidnější, kdyby ta dopravní výchova se na těch školách vyučovala už od té první třídy i třeba okrajově, ale prostě to těm dětem bych neustále opakoval a vtloukal do hlavy ... (F1)5*

*... tak si podvědomě zafixuje mnoho těchletěch věcí, než kdyby mělo poslouchat přednášku nějaké policistky ... (F1)4*

Riziko kolize podle mínění rodičů velmi ovlivňuje chování řidičů a jejich nedodržování pravidel silničního provozu. Cyklisté nejsou v tomto případě výjimkou. Z tohoto důvodu se rodiče domnívají, že je nutné se ve velké míře podílet na výchově již od útlého věku.

*Já mám zkušenosti v Itálii, v Rakousku a naprosto jsem se neseťkal s tím, co tady v Česku, že by na nás nějaký řidič potruboval, ohrožoval nás svou jízdou, říkám ti řidiči to berou prostě jinak. (F3)3*

Pro bezpečnost hraje důležitou roli oblečení cyklisty a používání helmy. Rodiče to posuzují z hlediska jízdy na kole, ale i řidiče automobilu. Domnívají se, že kolo z důvodu bezpečnosti jejich dětí musí být náležitě vybaveno. Nehodovost může být podle nich dále ovlivněna zkušenostmi s jízdou a počtem najetých kilometrů.

*To udělá strašně moc ty reflexní prvky. Já taky kolikrát vidím to, jak se to mihne. Samozřejmě, když už na kole do školy, tak v reflexním oblečení. (F2)2*

*To je další věc – helma. Naše děcka mají naučený prostě lyže, kolo vždy helma. Já spíš nechápu rodiče, kteří si to lajznou poslat je bez helmy. (F2)1*

Návrhy a zkušenosti k posílení bezpečnosti na kritických místech nebo kontrola účastníků provozu patřily k často diskutovaným tématům. Rodiče uváděli možnou spolupráci s policejními složkami nebo veřejnou službou. Dovedli si představit i případnou vlastní spolupráci při zajištění dozoru na přechodech.

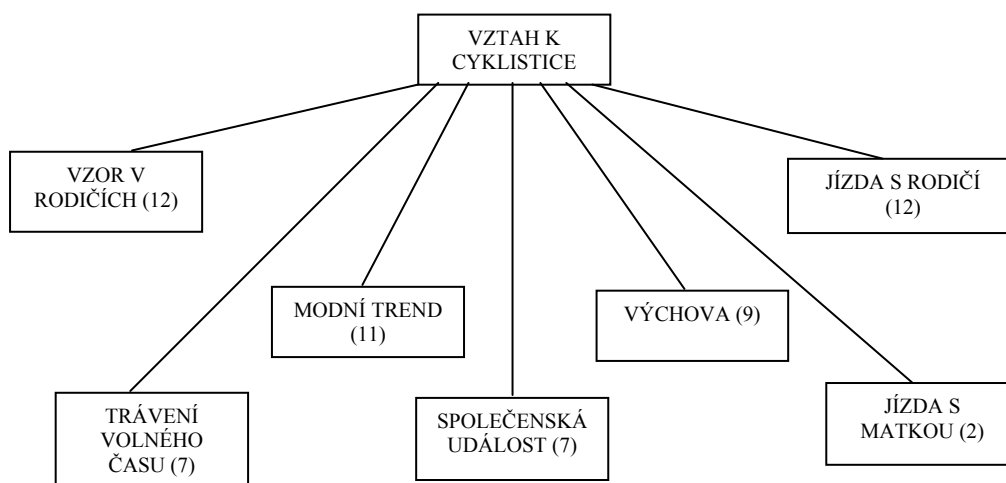
*A nebo by to možná záleželo i na tom, i když jsme takové malé městečko, tak že když se podíváš, tak vlastně každé ráno policisté stojí ale u přechodu, možná by to záleželo potom na domluvě, kdyby se chtělo něco takovýho rozjet, nějaký takovej projekt, tak nějaký ti policisté by stáli u přechodu, ale třeba aby si stoupli třeba k nějakým těm frekventovanějším křižovatkám. (F1)2*

Možná proto, že se více nespolupracuje a netlačí na municipality, tak z hlediska bezpečnosti dopravy do škol se nic neřeší. Chybí pak odborníci, kteří by se problematikou zabývali. Dá se konstatovat, že z těchto důvodů lidé volí pro ně jednodušší a pohodlnější varianty dopravy.

#### 5.4 Vztah k cyklistice

Účastníci výzkumu v rozhovorech uvádějí nejčastější vlivy na vztah k cyklistice u dětí (Schéma 4). Zároveň zdůrazňovali, že pohyb je důležitý právě v této době, kdy přibývá trávení volného času u počítače a televize.

Schéma 4. Vztah k cyklistice



Rodiče jsou vzorem pro děti v současné době i pro jejich další budoucnost, což si účastníci skupin dostatečně uvědomovali. Mohou se stávat inspirací a realizátory akcí v této

oblasti sportovní aktivity a přímo za spoluúčasti dětí. Rodina se snaží projevovat zájem svoje děti učit a reaguje na jejich potřeby. Při jízdě na kole u menších dětí dospělý posiluje jejich jistotu a sebevědomí a zároveň může korigovat jejich impulzivnost. Analýza prokázala, že ne všichni mají kladný vztah k cyklistice, což ovlivňuje spoustu faktorů .

*Jsou rodiny, který tím žijou, jsou rodiny, který tím žijou méně, že. Takže vliv rodiny, vliv kamarádů. (F2)2*

Příznivými podmínkami dle mínění zkoumaných osob je nutné vytvářet prostředí pro rozvoj dítěte. Udělat si čas a za citlivého vedení je nechat podílet se na spolurozhodování o dalších aktivitách. V pozdějším věku budou schopny navázat na tyto postoje a ovlivňovat také svoje potomky.

*Tak určitě je to, že se naučí v dospělosti to kolo používat třeba do práce než to auto, že. Že nepojede zbytečně do práce. Já si od jara do podzimu jezdím na kole, v zimě autem no. Takže aspoň tak se naučí to děcko, ne že bude jak pecka sedět za volantem, celý den autem. (F2)3*

Většina dotazovaných souhlasila, že vztah k cyklistice souvisí s dobou. Je to moderní záležitost, souvisí s životním stylem a pohybovými režimy člověka, jak zmínil rodič jedenáctileté dcery a sedmiletého syna.

*To je takovej velkej boom, šilenej. V Olomouci byl jedinej obchod, všechno bylo jenom za úplatky, sehnat Favorita to byl kumšt. (F2)3*

S pomocí škol s výukou dopravní výchovy v době vyučování souhlasila většina rodičů, proto se domnívám, že k vytváření vazeb dětí k cyklistice přispívá i tento faktor. Z výsledků vyplývá, že jednotlivé vlivy uvedené ve schématu se navzájem ovlivňují a mají spolu úzký vztah, avšak vše se odvíjí od samotného člověka. Jeho nazírání na svět, postoje a povaha může s tímto souviset. Cesta do školy může mít společenský efekt. Pokud se zapojí kamarádi, daleko snáz se tato doprava akceptuje. Pokud se ubírá vztah k cyklistice správným směrem, tak je to jedině dobrý start k dalšímu osobnostnímu růstu.

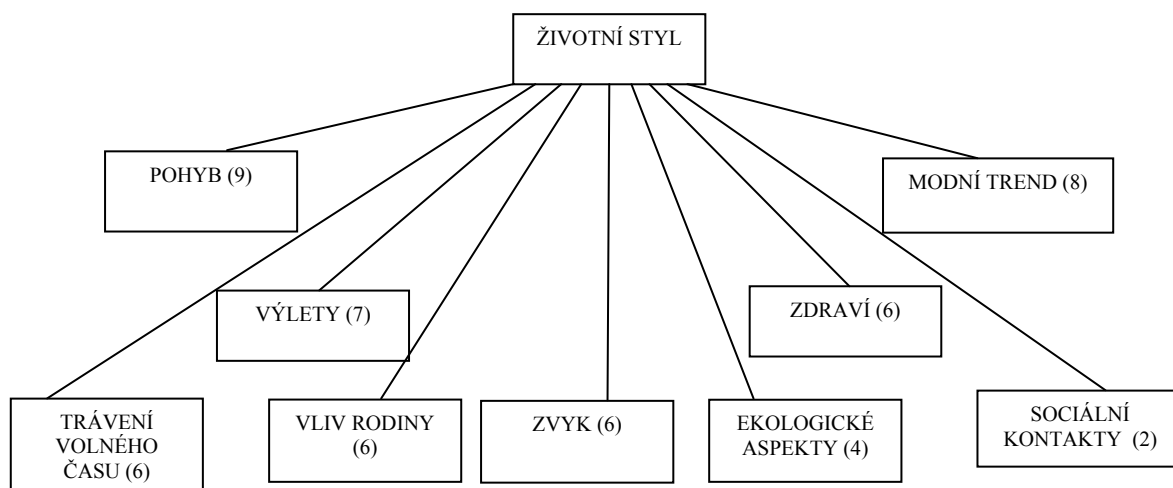


*Ale v té výuce se i učili jezdit na kole, taky tam kdosi byl, že nějak jako jo. Automaticky na těch školách je to v rámci osnov. Je to všude, akorát že, kde není to cyklistický hřiště, prostě to dělají jinak. Oni tam mají i policajty, všechno že. Děcka z toho byly nadšený.*  
(F2)1

## 5.5 Životní styl

Souhrn životních aktivit, které osoba aktivně uskutečňuje, nám určuje životní styl. Tento systém hodnot se projevuje v jeho chování nebo v podobě využívání a usměřování svých životních podmínek. V datovém materiálu jsem vytřídila pátou kategorii takající se právě této oblasti (Schéma 5). Životní styl rodičů a dětí ovlivňuje pohyb, módní trendy, vliv rodiny, sociální kontakty nebo trávení volného času. To vše v souznění s přírodou a životním prostředím, které je neustále znečišťováno lidskou činností. A to si lidé naštěstí uvědomují. Ekologie hraje u nich jednu z klíčových rolí. Kolo neohrožuje životní prostředí tak, jako motorová doprava a není třeba pro něho takové zázemí jako pro auto. Jízda na kole je pro ně spojená s přírodou a výlety s rodinou. Ale samozřejmě ne všichni to tak vnímají.

Schéma 5. Životní styl



Teorie vychází ze zkušeností rodičů, že pohyb je jeden z nejpřirozenějších aktivit a potřeb člověka a zároveň prostředek proti negativním sociálním vlivům, stresu či nežádoucím emocím.

*Proč podporovat kola do škol, hlavně v dnešní době pro to, aby měly pohyb .... (F3)3*

Většina diskutujících potvrdila, že kolo do jejich života patří. Je zpravidla využíváno na výlety s rodinou a zároveň se většina domnívá, že dělají něco pro své zdraví. Z výsledků vyplynulo, že pohyb je důležitou složkou jejich životního stylu a naplní volnočasových aktivit. V některých případech bylo uváděno, že jízda na kole je pro ně nezbytnost a zvyk. Zřejmě právě proto berou jízdu na kole jako neodmyslitelnou součást jejich života. V pozitivním hodnocení této pohybové činnosti zmiňovali účastníci diskuse vliv na zdraví, kondici a psychiku jedince.

*Možná podporovat tu jízdu na těch kolech těch dětí do těch škol i z toho důvodu, že ty děti budou mít i ten pohyb přes týden. (F1)2*

*Je to moderní, je to nový styl života. (F2)2*

*...my jsme auto neměli, takže všechno se řešilo buďto autobusem a nebo na kole, takže tatka se mnou jezdil každé víkend na Plumlov, já nevím 12 km a zkrátka, když to děčko má před sebou ten vzor ... (F1)3*

Cyklistika je významná pro rodiče v tom, že děti přejímají za sebe odpovědnost. Za věci, které mají svěřené, za dopravu, za svoji bezpečnost.

*Protože když to vezmem my jako rodiče, tak samozřejmě můžeme pro to udělat to, že se budeme snažit naše děti k tomu vést, abychom jednou za čas i s naším doprovodem vyjely děti za náma... (F1)3*

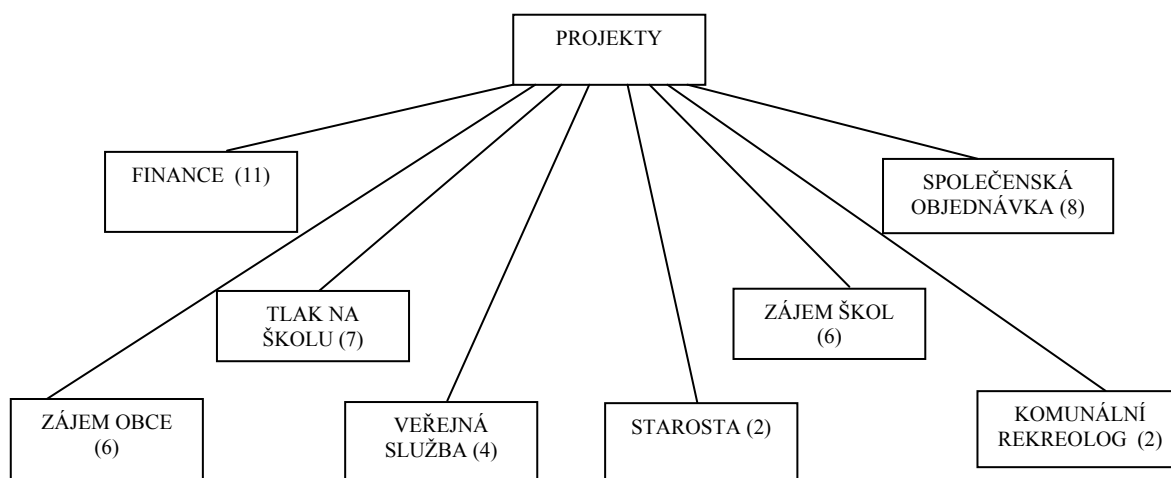
V dnešní době, kdy je kvalita životního prostředí nepříznivě ovlivňována řadou faktorů, rodiče akceptují cyklistickou dopravu jako snahu o zlepšení podmínek v lokalitě kde žijí. Týká se to hlavně znečišťování ovzduší výfukovými plyny motorových vozidel. Preference kola je posuzována hlavně z tohoto důvodu. Domnívám se, že využívání

zdravější alternativy dopravy je dále ovlivněna životními postoji, názory, znalostmi, dovednostmi, ale hlavně již zmíněnou výchovou od útlého věku.

## 5.6 Projekty

Z výzkumu vyplynulo, že informovanost rodičů o projektech na školách v rámci používání kol do škol je minimální. Z důvodu nezájmu škol nebo nemožnosti se projektů účastnit. Přitom se zdá, že problematika cyklistické obslužnosti do škol se jeví jako problém, který je třeba do budoucna řešit. Souhrn nejčastějších kódů ovlivňujících existenci projektů je zobrazen dle výsledků skupinové interakce (Schéma 6). Jako důležité byly vyhodnoceny aspekty zisku finanční dotace, se kterou se dá pracovat v různých oblastech cyklistické dopravy v součinnosti s odborníky různých profesí.

Schéma 6. Projekty



Nejvíce zmiňované v souvislosti s projekty byly finance a zájem škol.

*Když jsem jezdila já, tak škola pro to dělala maximum, abychom si ty kola měli kam dávat. (F1)1*

Někteří rodiče považují za rozumné zapojit do aktivit nezaměstnané nebo lidi vyškolené přes dopravu. Dokonce byla řešena i vlastní spoluúčast na projektech.

*Určitě se rodiče mohou zapojit tak, že pokud to bude společenská objednávka a všichni dojdou k závěru, že by to bylo užitečný, jakože se tady bavíme ano, tak druhým krokem společně tlačit na ty obce, aby cyklostezky budovali. (F1)3*

*Souhlasím s Tebou, že bych do toho zapojil tlak na územní samosprávu a dokonce bych si nebral pohrávat s myšlenkou, že by se na tydlety věci se mohli podílet lidé, kteří mají průměrné vzdělání a jsou na Úřadu práce ... (F1)5*

Na základě zkušeností se usuzovalo také o schopnosti a snaze politiků vycházet vstřícně požadavkům okolí. V tomto případě by se rodiče podíleli na intenzivnějším tlaku ve školách nebo na městských úřadech.

*Ty cyklostezky jsou ve schopnosti starostu, co si budem vykládat. Dneska to tak je, když je starosta šikovnej, když ví na kterou kliku má šáhnout, tak my máme cyklostezky krásny... (F2)3*

Jeden z názorů rodiče byl, že může nastat varianta samostatné aktivity některých odborníků nebo rodičů, kteří by se rádi aktivně zapojili na účasti v projektech za pomoci odborného týmu nebo by ho sami mohli zrealizovat. V této problematice nastal drobný rozkol, neboť část si nedovedla participaci představit.

*Pokud se někde neobjeví nějaký komunální rekreolog, kterej zblázní všechny kolem sebe a řekne pojďme do toho. (F1)3*

*Pokud bude nějaká dotace. (F2)3*

## **5.7 Motivace dětí**

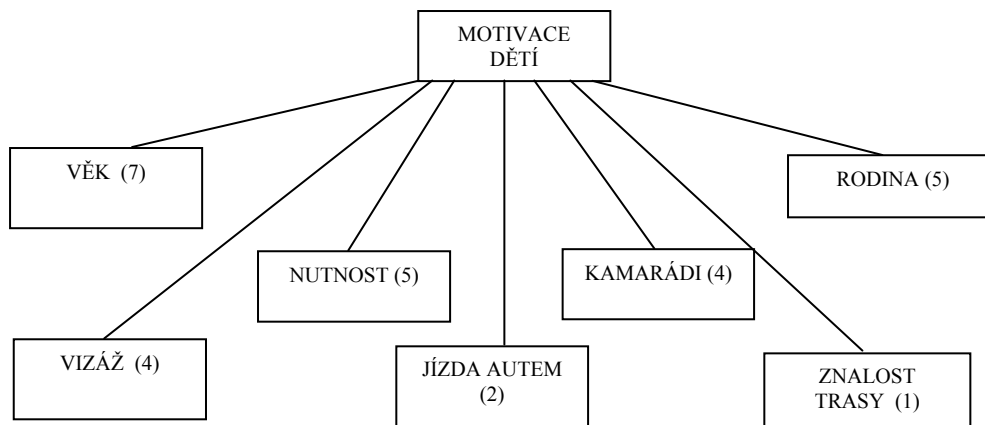
Motivace a vůle k pohybu je důležitá pro pohybovou aktivitu člověka. Pohnutky nás vedou k určitému chování. Rozhodování však není zcela svobodné, projevuje se řada dalších

vlivů. Mohou to být tradice, rodiče, kamarádi nebo ekonomická situace. Záleží tedy na pohlaví, znalostech, sociální pozici nebo vyznávaných hodnotách.

Výzkum poukazuje na řadu motivačních činitelů, zpravidla udržet si fyzickou kondici, pocit uspokojení, předvést se před vrstevníky nebo znalost prostředí. Vrstevníci se také stávají jakousi oporou v procesu sebehledání.

Použití kola do škol u dětí je omezen věkem a také hlavně vlivem rodiny. Jakým vzorem jsou pro ně lidé v jejich okolí, takové jsou jejich návyky, které potom vznikají spontánně. To vše pak souvisí s vývojem člověka, s jeho zájmy, výchovou nebo sociálním začleněním.

Schéma 7. Motivace dětí



*...Aňa o tom přemýšlela, řešili jsme jenom to, že jsme ju nechtěli pouštět. Ale s Vojtou jsem jezdila. Jo, Vojta jezdí do školy na kole se mnou. (F2)1*

*Každý máme dítě v jiném věku a vidíme to trošičku z jinýho pohledu. Takže myslím, že i to hraje velkou roli. Ale říkals, že bys ho vozil třeba i do osmnácti, možná pak časem změníš názor. (F1)1*

Vyskytovala se v rozhovorech i skepse k použití kola v období adolescence. Děti chtějí dobře vypadat a na kole se neztrapnit. Vzezření je v tomto období daleko více prožíváno a považováno jako výpovědní hodnota o sobě samém. Dle výzkumu velký vliv na to, zda usednout na kolo do školy mohou mít právě kamarádi. Jak je známo, navzájem se ovlivňují, respektují, dochází k napodobování se navzájem a daleko snáz se nechávají

ovlivnit. Avšak při jediné možnosti dostat se do školského zařízení se bicykl stává řešením ze situace a stává se nezbytností.

*...nedokážu si představit, protože mám ještě dceru patnáctiletou, že by ráno vstala a jela do školy na kole jo. Přijede zpocená do školy a jak to bude vypadat(smích). (F1)5*

*Ale když chodil na základku do Vápenné, tak každý den jezdil po silnici ten zbytek. To je jak po chodníku, to máš to samy. Takže jezdili na kole, ale už jim nic jinýho nezbylo. (F2)1*

## 6 DISKUSE

Ze záznamů rozhovorů byly získány data, která za pomoci kódování a vhodně zvolených kategorií jsou seskupeny a zobrazeny podle jejich četnosti. Nejvýznamnější kategorie byly vymezeny postupně takto: negativní faktory, pozitivní faktory, bezpečnost, vztah k cyklistice, životní styl, projekty a motivace dětí.

Z výsledků vyplývá, že dotazované osoby upozorňovali na odlišné vnímání na používání kol do škol nyní a v minulosti. Tato fakta mohou souviset s nárůstem automobilové dopravy a strachem o svoje potomky. Otázka bezpečnosti vyznívala v rámci analýzy jako jedno ze stěžejních témat. Domnívám se, že dopravní znalosti dětí hrají důležitou roli v eliminaci nehod. Na důležitost prevence v rámci dopravního chování u dětí a mládeže poukázovala rovněž Voštová (2011). Rodiče kategoricky odmítají děti pustit do školy, pokud není zajištěna jejich bezpečnost a zajištěno zázemí pro kola. Je však evidentní snaha ze strany rodičů o možnosti spolupráce na zlepšení stavu cyklostezek a eliminaci nebezpečných úseků. Analýza dat dále ukázala, že je ale potřebný také zájem škol. Část respondentů se domnívá, že je nutný tlak neboli společenská objednávka na politické nebo školské představitele z důvodu řešení problému cyklistické dostupnosti. To je však ovlivněno motivací samotných dětí, ale i učitelů. „V mezilidských vztazích, při interakci s mladými lidmi i s dospělými, si všímáme toho, že každý se chová poněkud odlišně; k určité činnosti přistupuje s větším či menším zájmem, radost a uspokojení pociťuje při působení nestejných podnětů“ (Gillernová a Buriánek, 1995, 39). Podněty k zapojení se například do projektů je nutné iniciovat jak ze strany škol, rodičů, dětí nebo poskytovatelů dotací.

Aktivita škol v Olomouckém kraji v této problematice je velmi nízká, tudíž informovanost o možnostech projektů nebo podílení se na nich s tímto koreluje. Rodiče však posléze připustili podporu dětem v případě, že se budou moci podílet na spolupráci se školou, úřady nebo jinými institucemi. Spolupráce, motivace dětí a jejich samotná účast na tvorbě projektů by mohla být přínosem pro všechny zúčastněné.

Dle výzkumu se ukázalo, že finance budou důležitou podmínkou v úspěchu strategie zavádění cyklistické dopravy do škol. Je zjevné, že to však souvisí se schopností ředitelů škol a starostů obcí.

Stav cyklostezek a jejich počty byly podrobeny kritice ve srovnání se zahraničím. Česká republika z toho nevyšla obstojně oproti takovým zemím jako Holandsko nebo Německo.

Používání bicyklu směřuje k porozumění si a nalezení kontaktu s jízdním kolem, který mohou vytvářet u dětí a mládeže samotní rodiče. „Rodina jako primární sociální skupina je pro rozhodující většinu dětí a mladých lidí také prvotním prostředím volnočasového života a výchovy, zásadně se podílejí na formování jejich osobnosti“ (Hofbauer, 2004, 56). V souvislosti s rodinou je nutné se zmínit o zlepšování schopností, růstu individuality a vývoji sociálních kontaktů u dětí.

Co se týká cyklistického vybavení, je bicykl technologicky neustále vylepšován, rozvíjí se ve všech směrech a přispívá ke stále větší bezpečnosti samotných cyklistů.

Výsledky bakalářské práce mohly být ovlivněny počtem účastníků a prostředím, ale jak uvádí například Fern (1982) důvěryhodnost výsledků zajišťuje počet tří focus groups. V první ohniskové skupině o počtu šesti osob bylo nutné brát na zřetel umístění diktafonu tak, aby zaznamenal dostatečně všechny zúčastněné. Při takovém počtu diskutujících probíhaly hovory plynule a nebylo třeba zasahovat do tématu. Nevýhodou pro výzkumníka může být potlačení prostoru vyjádřit se pro některé účastníky. U menšího počtu osob témata byla dříve vyčerpána a musely se položit doplňující otázky.

Respondenti odpovídali na stejné otevřené otázky, které přímo zacílili na ohnisko zájmu. Výtěžnost dat spočívala v nashromáždění velkého množství údajů. Výzkum této problematiky je pouze na začátku a může se stát předmětem dalšího bádání. Probíraná témata by se dala rozpracovat i z jiného úhlu pohledu v následné magisterské diplomové práci, což je považováno za přínosné do budoucnosti.



## 7 ZÁVĚR

Na základě stanovených výzkumných otázek byla snaha za pomoci kvalitativního výzkumu dosáhnout stanovených cílů práce. Hlavním cílem práce je zjistit a popsat faktory, které ovlivňují aktivní participaci rodičů v oblasti dojíždění dětí na kole do škol. Dílčími cíli jsou jednak zjištění povědomí o projektech podporujících rozvoj podmínek pro jízdu na kole do škol ze strany rodičů a jednak jejich postoje a názory na tuto problematiku.

Teoretická část se zabývá poznatky z oblasti cyklistiky, bezpečného chování nebo vysvětlení pojmu životní styl. Jsou zde uvedeny možné faktory ovlivňující pohybovou aktivitu člověka, která je důležitou součástí našeho života. Pro podporu cyklistické obslužnosti škol je v dnešní době důležitá účast škol a obcí na projektech, které řeší právě cyklistickou infrastrukturu. Kapitola o projektech úzce souvisí se zkoumanou problematikou.

Jako výzkumný soubor byli vybráni metodou záměrného výběru rodiče dětí, kteří poskytli dostatek informací a materiálu pro analýzu dat. Samotný sběr byl realizován prostřednictvím polostrukturovaného rozhovoru v rámci tří focus groups a zúčastněného pozorování a proběhl v období od května 2011 do března 2012. Data byla nahrávána na diktafon značky Sony a posléze přepsána do tištěné podoby. Zvukový záznam představoval celkem 160 minut a 58 stran textu. V rámci analýzy dat byly použity komentáře k textu, věty byly barveny a kódovány za následného použití metody vytváření trsů.

Výsledkem je sedm kategorií, které se podílí na aktivní participaci rodičů na používání kol do škol. Mezi významné kategorie byly určeny negativní faktory, pozitivní faktory, bezpečnost, životní styl, vztah k cyklistice, projekty a motivace dětí. Jednotlivé kategorie jsou znázorněny ve schématech a následně popsány za podpory citací z rozhovorů.

Z výsledku výzkumu vyplynulo, že povědomost rodičů o projektech je většinou minimální, neboť samotné školy nejeví zájem podílet se na projektech týkajících se cyklistické obslužnosti školských zařízení. Pokud se takové projekty vyskytují, školy o nich náležitě informují a snaží se o spolupráci městských úřadů, právníků, rodičů a samotných dětí. Je zřejmé, že projekty z velké míry ovlivňuje výše dotace od poskytovatele a schopnosti ředitelů či představitelů obce projekty zajistit.

Z výzkumu vyplynuly faktory, které zapříčiňují použití nebo nepoužití kola jako dopravního prostředku do školy. Rodiče by souhlasili s jízdou na kole do školy v případě zajištění cyklostezek, zázemí ve škole a bezpečnosti dětí. Ovlivňují to dále znalosti dětí v dopravě, zabezpečení kritických míst na cestě nebo společná cesta s kamarády. Kolo je

vnímáno jako ekologický, časově výhodný a ekonomicky méně náročný prostředek. Analýza dat poukázala také na negativní důvody rodičů jako je: strach o děti, nezáměr školy, neexistující zázemí, nízký věk dítěte nebo zákaz škol jezdit na kole. Z těchto důvodů mohou volit raději jízdu autem.

Motivace dětí podle výzkumu je ovlivněna věkem. Rodina má přitom zájem se ve velké míře podílet na řešení ekologické dopravy. Mnohdy je schopna umožnit zapojení, jindy není dobrá vůle. Rodiče se stávají vzorem dobrých či špatných návyků. Vliv vrstevníků hraje taktéž jednu z rozhodujících rolí. V období adolescence je tendence jedinců vypadat co nejlépe, což rozhoduje zda kolo využít či nikoliv.

Pro zlepšení stavu cyklistické obslužnosti škol doporučuji:

- větší participaci škol na projektech cyklistické obslužnosti
- vytvářet a propojovat další cyklostezky
- využít prostory v areálu nebo okolí školy na vytvoření zázemí (sprchy, stojany, stříšky)
- dopravní výchovu na školách již od nižších tříd
- zabezpečení kritických míst na silnicích (veřejná služba, policie, rodiče)
- spolupráci rodičů a podíl dětí na projektech
- intenzivnější společenskou objednávku na řešení situace

Oblast cyklistické dopravy je v současné době aktuální téma a je hodna dalšího zkoumání. Práce může být vnímána jako podklad k dalšímu výzkumu v této problematice nebo iniciací pro další projekty. Zapojení rodičů do projektů na podporu podmínek pro rozvoj cyklodopravy se může sekundárně projevit na zájmu o tento způsob pohybové aktivity ze strany dětí. V tomto směru je spatřována perspektiva pro další výzkumné práce.

## 8 SOUHRN

Hlavním cílem práce je zjistit a popsat faktory, které ovlivňují aktivní participaci rodičů v oblasti dojíždění dětí na kole do škol. Dílčími cíly jsou zjištění povědomí o projektech podporujících rozvoj podmínek pro jízdu na kole do škol ze strany rodičů a jejich postoje a názory na tuto problematiku.

Pro získání dat byly použity polostrukturované rozhovory v rámci tří ohniskových skupin za pomoci metody zúčastněného pozorování v období od května 2011 do března 2012. Data byla zaznamenána na audiozáznam a přepsána do písemné podoby. Zkoumaný soubor byl vybrán na základě metody záměrného výběru z řad rodičů ve věku 34-49 let.

Analýza dat byla prováděna prostřednictvím metody vytváření trsů. Výroky z rozhovorů se koncentrovaly do skupin, které vznikaly na základě podobnosti mezi určitými jednotkami.

Výsledky práce jsou prezentovány formou schémat v podobě sedmi kategorií, které mají vliv na aktivní participaci rodičů na cyklistické dostupnosti škol. Z výsledků vyplývá, že informovanost o projektech je malá a není dostatek možností participovat na projektech, které se zabývají dopravou na kole. Ovlivňuje to nezáměr škol, chybějící finance, společenská objednávka, tlak na školy nebo nedostatek schopných manažerů. Mezi důležité faktory podílející se na použití kola do školy z hlediska rodičů se jeví znalosti dětí o bezpečném chování v rámci dopravního systému, existence cyklostezek, zázemí u škol, vyřešení bezpečnosti na křižovatkách, ekonomické důvody, časová výhoda, vzdálenost nebo jízda s kamarády. Rodiče si uvědomují, že vztah dětí k použití této dopravy ovlivňují sami svým přístupem, aktivitou a sdílením této činnosti spolu s dětmi. Vztah k cyklistice mohou podněcovat výlety spojené s příjemnými zážitky a společným trávením volného času. Svými postoji se stávají vzorem pro své děti. Také si uvědomují, že motivace dětí narůstá s kvalitní výbavou a doplňky na kolo a zároveň se tím zvyšuje jejich bezpečnost.

Strach rodičů, nezáměr škol, neexistence zázemí, nízký věk, malá bezpečnost, zákaz škol, vlivy počasí, chybějící cyklostezky se podílí na nezájmu rodičů pustit svoje děti do školy na kole.

Potřebnost dalšího výzkumu v oblasti cyklistiky je nezbytná, neboť se stala v posledních letech důležitou oblastí podpory pohybové aktivity a součástí životního stylu mnoha lidí. Hlubší analýza problému by mohla být využita v následné magisterské práci jako zdroj informací k projektům cyklistické obslužnosti škol.

## 9 SUMMARY

The main objective of the thesis is to find and define factors that influence the active participation of parents in children's cycling to school. The partial goals include establishment of the parents' general awareness of projects supporting the development of conditions for cycling to schools as well as their attitude and opinions on this issue.

The data have been collected by the means of semi-structured interview within three focus groups using the method of participant observation in the period May 2011 – March 2012. The collected data have been recorded and transcribed into written document. The analyzed set was selected using the method of intentional selection of parents of the age group 34-49.

The established seven categories that significantly influence the active participation of parents in cycling access to schools include positive factors, negative factors, children's motivation, projects, relationship to cycling, safety and style of life. The data have been analyzed by method of cluster analysis. The statements from interviews have been concentrated into groups that have been established due to similarity between certain units. The results of the thesis are presented in a form of schemes in seven categories that influence the active participation of parents in cycling access to schools. The results imply that the awareness of related projects is low and the possibilities to participate in projects that deal with cycling are limited. It is influenced by the lack of interest in schools, missing funds, dictates of society, pressure on schools or a lack of capable managers. According to parents, the important factors influencing the use of bicycles to get to school are the children's knowledge of safety conduct within the transport system, the existence of cycle path, the cycling supporting facilities at schools, safety at crossroads, economic reasons, time advantages, distance or common ride with friends. Parents realize that the children's relationship to use bicycle as a means of transport is influenced by their own attitudes and activities or sharing of these activities with their children. The relationship to cycling can be developed by trips joined with pleasant experience and common enjoyment of free time. Parents realize that the children's motivation increases with quality equipment and bicycle accessories, which simultaneously increases their safety. Parents' attitudes also establish patterns for their children.

The low interest of parents to let their children cycle to schools is influenced by the parents' worry of children, low interest of schools, the lack of cycling supporting facilities at

schools, low age of children, low safety, schools' bans, impacts of weather or missing cycle path.

Further research in the area of cycling is necessary as cycling has recently become an important part of life of many people and nowadays it is a widely supported motion activity. Deeper analysis of this issue in future master thesis could be used as an information source for other projects focused on cycling access to schools.

## 10 REFERENČNÍ SEZNAM

Buriánek, J. (1996). *Sociologie*. Praha: Fortuna.

Cykloznačení (2002). Retrieved 1.4. 2012 from World Wide Web: <http://kct.cz/turisticke-znaceni/cykloznaceni>).

Daněk, K. & Teplý, Z. (1974). *Neodpočívajte v pokoji aneb umění rekreace*. Praha: Olympia.

Fern, E. F. (1982). The use of focus groups for idea generation: The effects of group size, acquaintanceship, and moderator on response quantity and quality. *Journal of Marketing Research*, 19, 1–13.

Gillernová, I. & Buriánek, J. (1995). *Základy společenských věd: Psychologie, sociologie*. Praha: Fortuna.

Hendl, J. (2005). *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. Praha: Portál.

Hodaň, B. & Dohnal, T. (2008). *Rekreologie*. Olomouc: Hanex.

Hofbauer, B. (2004). *Děti, mládež a volný čas*. Praha: Portál.

Frömel, K. (2002). *Kompendium psaní a publikování v kinantropologii*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Infrastruktura: Prvky infrastruktury: Integrovaná infrastruktura (2005). Retrieved 6.1. 2012 from World Wide Web: <http://www.cyklostrategie.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/integrovana-infrastruktura>

Landa, P. (2005). *Cyklistika*. Praha: Grada.

Machová, J., Kubátová, D. a kol. (2009). *Výchova ke zdraví*. Praha: Grada.

- Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada.
- Morgan, L. D. (2001). *Ohniskové skupiny jako metoda kvalitativního výzkumu*. Boskovice: Albert.
- Nadace Partnerství (2005). Retrieved 12.12. 2011 from World Wide Web: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/>
- Pávková a kol.(2002). *Pedagogika volného času*. Praha: Portál.
- Pravidla silničního provozu pro cyklisty/pro cyklo.cz (2004). Retrieved 1.1. 2012 from World Wide Web: <http://www.procyklo.cz/clanky/19-Pravidla-silnicniho-provozu-pro-cyklisty>
- Šebek, L. & Hoffmannová, J. (2010). Metoda focus group a možnosti jejího využití v kinantropologickém výzkumu. *Tělesná kultura* 33(2), 30-49.
- Voštová, M. (2011). *Faktory, které ovlivňují motivaci studentů k jízdě na kole do školy ve městě Jeseník*. Bakalářská práce, Univerzita Palackého, Fakulta tělesné kultury, Olomouc.

## 11 PŘÍLOHY

### Příloha 1. Předloha etické smlouvy

Svým podpisem stvrzuji, že souhlasím s použitím nahrávek z rozhovorů pro potřeby vědeckého výzkumu. Výzkumník se zavazuje, že získaná nahrávka nebude poskytována jiným osobám mimo rámec výzkumu a bude použita pouze k výzkumným účelům, a to v souladu s obvyklými etickými zásadami vědeckého výzkumu.

V Olomouci, datum

Podpis účastníka výzkumu

Podpis výzkumníka

### Příloha 2. CD

Práce obsahuje CD s tištěnými přepisy audiozáznamů rozhovorů ohniskových skupin. Z hlediska ochrany osobních údajů bude zajištěn zákonný nárok účastníků tím, že budou přepisy k dispozici pouze členům odborné komise.