

Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

ANALÝZA PODMÍNEK PRO REALIZACI PROJEKTU RIDE2SCOOL

Diplomová práce
(bakalářská)

Autor: Jiří Klemenc
Studijní obor: Rekreologie
Vedoucí práce: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.
Olomouc 2014

Bibliografická identifikace

Jméno a příjmení autora: Jiří Klemenc

Název závěrečné písemné práce: Analýza podmínek pro realizaci projektu Ride2scool

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

Rok obhajoby: 2014

Abstrakt: Práce se zabývá analýzou podmínek pro realizaci projektu Ride2scool, sumarizuje informace o postojích rodičů ve vztahu k problematice dojíždění jejich dětí do škol na kole. Cílem práce je zmapovat postoj studentů Fakulty tělesné kultury Univerzity Palackého v Olomouci k potencionální participaci na projektu Ride2scool. Prostřednictvím ankety byly získány informace o zájmu a časových možnostech studentů FTK UP v Olomouci ve věku 19 - 28 let o pozici instruktora v projektu Ride2scool. Výsledky ukazují na vysokou úroveň motivace studentů k podpoře projektu. Studenti disponují dostatkem volného času pro bezproblémovou realizaci personálního zajištění Ride2scool.

Klíčová slova: cyklistika, cyklistická doprava, Ride2scool, doprava dětí do škol, pohybová aktivita dětí, bezpečnost na kole, jízdní kolo

Souhlasím s půjčováním závěrečné písemné práce v rámci knihovních služeb.

Bibliographical Identification

Author's first name and surname: Jiří Klemenc

Title of the bachelor's thesis: Analysis of conditions for the project Ride2scool

Department: Department of Recreationology

Supervisor: Mgr. Luděk Šebek, Ph.D.

The year of the presentation: 2014

Abstract: The work analyzes the conditions for the implementation of the project Ride2scool, summarizes information about the attitudes of parents in relation to the issue of commuting their children to school. The aim is to map the attitude of students of the Faculty of Physical Culture, Palacký University in Olomouc for potential participation in the project Ride2scool. Through the survey, information was obtained about the interests and busy schedules of students FTK UP Olomouc aged 19 to 28 years as an instructor in the project Ride2scool. The results indicate a high level of student motivation to support the project. Students have plenty of free time for the smooth implementation of staffing Ride2scool.

Keywords: biking, cycling, Ride2scool, transport children to school, physical activity of children, the safety bicycle, bicycle

I agree with lending the thesis within the librarian services.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně pod vedením Mgr. Lud'ka Šebka, Ph.D., uvedl jsem všechny použité literární a odborné zdroje a dodržoval zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne 2014

Děkuji Mgr. Ludřkovi Šebkovi za metodickou pomoc, cenné rady a vstřícný přístup při zpracování mé bakalářské práce. Děkuji všem účastníkům mé ankety za jejich čas a ochotu.

OBSAH

1	ÚVOD	9
2	PŘEHLED POZNATKŮ	11
2.1	Cyklistika	11
2.2	Cyklistika a zdraví	12
2.2.1	Fyziologické hledisko	12
2.2.2	Cyklistika a děti	12
2.3	Projekt Ride2scool	13
2.3.1	Logistické zajištění	13
2.3.2	Bezpečnostní opatření	15
2.3.3	Instruktoři	16
2.3.4	Trasy	16
2.3.5	Technické vybavení	17
2.3.6	Financování	18
2.3.7	Sociální hledisko	18
2.4	Vybraná výzkumná východiska projektu Ride2scool	19
2.4.1	Práce zaměřená na děti	19
2.4.2	Práce zaměřená na postoje rodičů	23
3	CÍL PRÁCE A VÝZKUMNÝ PROBLÉM	26
3.1	Cíl práce	26
3.2	Výzkumné otázky:	26
3.3	Úkoly práce	26
4	METODIKA	27
4.1	Anketa	27
5	VÝSLEDKY	29
6	ZÁVĚRY	40
7	SOUHRN	41
8	SUMMARY	42
9	REFERENČNÍ SEZNAM	43
10	PŘÍLOHY	44

10.1	Anketní list	44
-------------	---------------------------	-----------

SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ

Obrázek 1 Technické požadavky na jízdní kolo (http://www.cyklistikakrnov.com)	17
Obrázek 2. Měli byste zájem o guidování (bezpečný doprovod dětí do školy) v rámci projektu Rido2scool?	29
Obrázek 3. Které měsíce v roce byste byli ochotni se do projektu zapojit? (za předpokladu dobrého počasí pro jízdu na kole).....	30
Obrázek 4. Které dny v týdnu byste byli ochotní jezdit v časovém rozmezí 6:30 - 8:00?	31
Obrázek 5. Které dny v týdnu byste byli ochotni jezdit v časovém rozmezí 13:00 - 15:00?.....	32
Obrázek 6. Co by vás motivovalo k takovému projektu? / Jaká by byla minimální motivace, abyste se do takového projektu zapojili?	33
Obrázek 7. Kolik času (včetně vlastní dopravy na místo) bys byl ochoten denně strávit na 1 jízdě?	34
Obrázek 8. Kolik km bys byl ochoten ujet za 1 jízdu? (včetně vlastní dopravy na místo srazu a od školy domů)	35
Obrázek 9. Jaké máš předchozí zkušenosti s dětmi?	35
Obrázek 10. Máš zkušenosti s organizovanou jízdou na kole z pozice instruktora?	36
Obrázek 11. Máš možnost si obstarat vlastní kolo?.....	36
Obrázek 12. Anketní list strana 1	44
Obrázek 13. Anketní list strana 2.....	45
Obrázek 14. Anketní list strana 3.....	46
Obrázek 15. Anketní list strana 4.....	47

1 ÚVOD

Současný vývoj volnočasových aktivit klade důraz na pohybovou aktivitu jako prevenci k zdravému životnímu stylu. Bohužel v dnešní době mládež a dokonce už i děti tráví nejvíce času u televizí a počítačů. Proto se v posledních letech dbá a vytváří čím dál více volnočasových projektů, které by děti motivovaly a vedly k pohybové aktivitě. U nejmladší části populace je rozvoj této oblasti důležitou a výchovnou součástí života. Není třeba více rozebírat evidentní kladný vliv pohybu na rozvoj dítěte jak po fyzické, tak mentální stránce. Současná fyzická kondice mládeže se zhoršuje. Obezita je dnes běžný problém, který by se dal ovšem vyřešit jednoduchou prevencí. Není přece nutné, aby každé dítě dělalo vrcholový sport. Důležité ale je, aby k pohybové aktivitě mělo kladný vztah a pokud ho k ní netáhne zábava nebo soutěživost, může to být jednoduše praktičnost.

Pohyb na kole je ekonomičtější a ve městech často i rychlejší. V současné době se rozvoj městské cyklistiky ubírá mílovými kroky kupředu, staví se desítky kilometrů cyklostezek denně a vytváří se celé sítě systému na podporu a rozvoj cyklodopravy. I přes to všechno je bezpečnost dopravy v první řadě na samotném cyklistovi, který se musí umět postarat sám o sebe. A zde narážíme na problém. Ačkoliv děti školního věku na kole většinou jezdit umí, nejsou schopné se orientovat v městském provozu tak, aby se dalo zaručit, že jim nehrozí nebezpečí.

Jako řešení tohoto problému byl vytvořen projekt Ride2scool. Ride2scool představuje jednoduché, dostupné a především bezpečné řešení dopravy dětí do školy na kole za doprovodu školených instruktorů starajících se jejich bezpečnost. Instruktoři, rodiče a děti se organizují pomocí logistického online systému, který eviduje a spravuje trasy, na kterých je možné doprovod poskytnout. Stejně tak řídí uživatelské účty rodičů a dětí, kteří si na daných trasách rezervují místa pro jízdu.

V práci se chci zaměřit na analýzu potřebnosti projektu Ride2scool. Sumarizovat vlivy a přínosy, které by projekt mohl pro děti i jejich rodiče mít, a to z hlediska zdravotního, praktického i sociálního. Dále zjistit, zdali by potenciální účastníci (rodiče a děti) a organizátoři (studenti VŠ) projektu měli zájem jej využívat, nebo se na něm podílet. Vycházet budu z výsledků výzkumů 4 diplomových prací: Martiny Voštové, Jana Hermana, Tomáše Hlobila a Zdeňka Krejčího, jež se zabývaly analýzou

situace v problematice dojíždění dětí do školy na kole. Dále budu vycházet z práce Vladimíry Daňkové, která se pomocí metody ohniskových skupin ptala přímo rodičů. Nakonec se ve výzkumné části pomocí ankety pokusím zjistit, zdali by o projekt měli zájem studenti VŠ v pozicích instruktorů projektu.

2 PŘEHLED POZNATKŮ

2.1 Cyklistika

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 chvilku zadarmo dolů (Landa, 2002, 8).

Kola dnes slouží k celé řadě účelů, například jako živnost pro vrcholové sportovce, kde se jedná o hi-tec modely, jež jsou perfektními nástroji sloužící k těm nejlepším výkonům. To ovšem není případ prostých smrtelníků, kteří ne vždy mají auto v hodnotě špičkového kola. Většina lidí využívá kolo v dnešní době jako relaxační prostředek a jen o trochu méně z nás povětšinou současně s relaxací i jako efektivní dopravní nástroj pro přepravu z bodu A do bodu B.

Vnímáme tedy několik pojmů. **Sportovní cyklistika** je chápána jako využití kola v soutěžích a závodech, kterých je obrovské množství a jejich variací ještě více. Mezi základní rozlišujeme kola silniční a terénní, kdy je největší rozdíl v konstrukci kola samotného. Terénní závody se pak dále větví ještě na další poddruhy, například: sjezd, crosscountry, cyklotrial (ten původně vzniknul v terénu). **Rekreační cyklistika** se v podstatě dělí podobně jako sportovní cyklistika, protože každá závodní forma jde provozovat mimo závod a tím pádem i rekreačně. I když šlapání vrcholové časovky může hraničit spíše se sportovním tréninkem, aktivní forma rekreace je pro každého jedince individuálně nastavená. Zásadním faktem je, že rekreační cyklistika je provozována ve volném čase. Rekreační cyklistika pak dále přechází do **cykloturistiky**, která už povětšinou vychází z trekových kol univerzálních pro lehký terén i silnice. Cykloturistika je provozována povětšinou ve skupině za účelem prohlédnutí si kusu světa, přírody, památek. Poslední a pro účel této práce stěžejní je **cyklodoprava**. Ta definuje kolo jako dopravní prostředek, kdy primárním účelem jízdy je efektivní změna místa. Trasu zpravidla cyklista volí tu nejkratší, což na kole většinou zajišťuje i nejkratší čas přesunu (Landa, 2005).

Klub českých turistů (2007) chápe cyklodopravu jako jízdu na kole do určitého cíle. Především se jedná o každodenní cestu do zaměstnání, školy, na nákupy. Vyznačuje se snahou o co nejkratší trasu a minimální časovou náročnost s ohledem na dopravní situaci. V porovnání s dopravou motorovými vozidly má i jisté ekonomické výhody a je šetrná k životnímu prostředí.

2.2 Cyklistika a zdraví

2.2.1 Fyziologické hledisko

„Jízda na kole je ideálním způsobem snižování tělesné hmotnosti, zejména proto, že můžeme konat tělesný pohyb mírné intenzity po relativně dlouhou dobu bez neúměrného zatěžování kloubů“ (Landa & Lišková, 2004, 10).

Cyklistika provozovaná opakovaně funguje jako prevence kardiovaskulárních a metabolických chorob, napomáhá udržování psychického a fyzického zdraví. Jedná se o pohybovou činnost udržující optimální zdravotní vitalitu a fyzickou kondici bez přetěžování pohybového aparátu (Heller et al., 2009).

Podle Landy (2005) představuje jízda na kole cyklický, periodicky se opakující pohyb. Výkon je primárně limitován vytrvalostí, jež je podmíněna funkčností cévního, kardiovaskulárního, dýchacího systému a kosterních svalů. Vzhledem k snadné regulaci intenzity zátěže je cyklistika vhodná pro všechny věkové kategorie.

Z fyziologického hlediska představuje cyklistika variabilní zátěž pro organismus. Jezdec si sám volí úroveň zátěže pomocí převodů, tempa a výběru trasy. „Pomocí % bazálního metabolismu lze vyjádřit intenzitu zatížení organismu při cyklistickém výkonu. Mírná intenzita zatížení vyjadřuje 200 – 1000 % BM“ (Landa, 2005, 33). Míra zátěže se tedy pohybuje v rozpětí od dvojnásobku klidové spotřeby energie až za anaerobní práh, kdy se člověk dostává k maximu.

2.2.2 Cyklistika a děti

„Potřeba pohybu se svou biologickou stránkou musí být u mládeže systematicky posilována“ (Coakley, 1993, 34). Podporována nejen v rámci dvou hodin tělesné výchovy týdně, ale mimo to i ve volném čase. Zejména děti školního věku prodělávají

celou řadu změn fyzického i duševního charakteru. Samozřejmě nejvýraznější změny přichází v období adolescence.

Dospívání zahrnuje přibližně druhé desetiletí života jedince. (Používají se označení puberta a adolescence.) Je považováno především za přechodné období mezi dětstvím a dospělostí. Lze ho vymezit jako úsek začínající prvními známkami pohlavního zrání (objevují se první sekundární pohlavní znaky) s výraznou růstovou akcelerací a končící dokončením tělesného růstu, dosažením plné pohlavní zralosti a reprodukční schopnosti (Pavlas & Vašutová, 1999, 91).

V období staršího školního věku je nutné respektovat změny v organismu a to zejména z fyziologického hlediska ve vztahu ke sportovním aktivitám a vývojové fázi, v které se jedinec nachází. Pro podporu zdraví, tělesného a duševního vývoje je vhodné provádět činnosti různého charakteru, ať ve smyslu organizovaných činností nebo spontánně. Zásadní a neopomenutelný faktor je prostor pro odpočinek, který se často podceňuje. Sportovní činnosti slouží jako kompenzace času stráveného ve školním zařízení a je pro zdraví žáka nezbytná (Pávková et al., 1999).

2.3 Projekt Ride2scool

Ride2scool je neziskový projekt zaměřený na zkvalitnění a zpřístupnění možnosti dopravy do školy na kole pro děti ve věkovém rozmezí 10 - 15 let, který aktivně zapojuje vysokoškolské studenty jako průvodce a ochránce dětí v rámci jejich cesty do školy. Projekt funguje na jednoduchém principu, kdy se starší starají o mladší a jejich rodiče tak nemusí mít o své děti strach. Ride2scool má za úkol ve spolupráci s jednotlivými školami vytvářet ideální podmínky pro rozvoj cyklodopravy jako každodenního, bezpečného a dostupného prostředku k cestě do školy pro děti, které by se samotné na cestu vydat nemohly.

2.3.1 Logistické zajištění

Projekt je postavený na propracovaném, avšak uživatelsky jednoduchém systému, zajišťující organizaci a spolehlivost služeb. Rodič si snadno z pohodlí domova pomocí

internetu může vytvořit registraci do online systému Ride2scool, kde následně vytvoří uživatelské účty pro své děti. Po přihlášení se dostane k nabídce vypsanych tras, kde nejprve najde školu, kde se jeho děti vzdělávají, následně lokalitu, kde bydlí. Definuje, odkud kam se bude jezdit. V dané lokalitě si najde nejbližší „sběrné místo“, tj. místo, kde trasa začíná, nebo tímto místem projíždí a má zde takzvaný „checkpoint“. Zde je možné se ke skupině bezpečně připojit. Následně rodič pouze edituje, ve které dny chce jízdy zarezervovat pro dané dítě. Po uložení do systému může svoje trasy sledovat, případně s elektronickým souhlasem rodiče i editovat, dítě samotné. Hlavní ovšem je, že systém okamžitě po uložení aktualizuje sběrnou paměť zadané trasy, která se s minimální prodlevou zobrazuje na smartphonu instruktora nebo instruktorů, kteří mají danou jízdu v daný den na starost.

Díky tomu, že systém funguje online, je v podstatě možné editovat rezervace jízdy těsně před samotnou jízdou, například při zjištění defektu kola, nemoci a podobně rodič jednoduše rezervaci online zruší, což do několika sekund instruktor uvidí na svém smartphonu a okamžitě bude vědět, že celá skupina nemusí čekat. Systém je napojen na SMS bránu a kromě online spojení je schopen i odesílat SMS o stavu dítěte podle nastavení účtu rodiče. Instruktor si tedy ráno připevní na řídítka svůj smartphone a s aktivovanou aplikací, obsahující mimo jiné i funkce GPS, vyrazí na svoji trasu. Pomocí GPS modulu mu systém řekne, kde má vyzvednout kolik dětí. Připojení každého jedince do skupiny instruktor dotykově potvrdí, v tu chvíli může systém odesílat SMS na mobil rodiče hlášení „jízda začala“.

Aplikace zajistí, aby instruktor nemusel každý den přemýšlet, nad tím, zda Anička měla jet dnes, nebo až zítra a jestli tu náhodou není Tomášek navíc, a mohl se tak plně soustředit na zajištění bezpečnosti skupiny na silnici. Po dopravení celé skupiny, instruktor potvrzuje úspěšný dojezd ke škole a opět podle nastavení rodičovských účtů může rozeslat SMS na mobilní telefony, případně e-maily, nebo jen online signalizovat stav.

Cílem aplikace je v první řadě odebrat organizační odpovědnost z instruktorů a umožnit jim tak se plně soustředit na jejich hlavní úkol a to je bezpečnost dětí. Systém dále předejde zmatkům o tom, kdo kdy měl jet a hlavně z velké části předejde situacím, kdy celá skupina čeká na jednoho jedince.

Další službou, postavenou spíše na dobrovolné bázi, je možnost sledování kol pomocí Tile. Jedná se o malou elektronickou součástku, kterou je možno nainstalovat pod sedlo dovnitř rámu kola. Tato součástka opět vlastní aplikaci obsluhovatelnou pomocí smartphonu. Protože se nejedná o aktivní zařízení, dokáže na své baterie fungovat i několik let a tak je prakticky bezúdržbový. Tile byl původně vytvořen pro hledání ztracených klíčů apod. Při aktivaci aplikace se v telefonu zobrazí malý radar, na kterém vidíte, zda je Tile v dosahu. Později se tvůrci rozhodli vytvořit systém, který mohl hledat předmět i mimo dosah jednoho telefonu a pomohl tak lokalizovat předmět v případě krádeže nebo ztráty na veřejném místě. Aplikace se jednoduše připojí na všechny dostupné telefony s daným softwarem a vyšle hledací impuls. Pokud jakýkoliv telefon s aktivní aplikací zaznamená konkrétní signál, odešle zprávu včetně GPS souřadnic (<http://www.thetileapp.com/>). Vysílací telefon je telefon rodiče a telefon, který bude mít vždy Tile v dosahu, je telefon instruktora. Rodič tak může aktivně sledovat aktuální pozici svého dítěte na mapě pomocí GPS. (<http://www.thetileapp.com>)

2.3.2 Bezpečnostní opatření

Za bezpečí dětí zodpovídají především instruktoři. Ti jsou pečlivě vybíráni a řádně proškoleni v oblasti organizované jízdy na kole. Instruktor musí být připraven na jakoukoliv situaci, která ho na trase může potkat, od drobných technických oprav, přes kontrolu helmy či doporučení rodičům na seřízení kola.

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 (Kubátová et al. 2009, 251).

Samozřejmostí je znalost postupů, jak dostat skupinu přes přechod, jak odbočovat, zastavovat, rozjíždět se, jaké zvolit tempo atd. Proškolení bude obsahovat i blok o tom, jak funguje logistický systém a jak ho obsluhovat.

Projekt je otevřen všem rodičům i dětem, ale samozřejmě má i své určité vstupní podmínky, jejichž účelem je v první řadě bezpečnost dětí nejen při jízdě na kole v rámci

Ride2scool, ale všeobecně kdekoliv. První podmínkou je technický stav kola. Kolo musí být adekvátně vybavené a seřízené pro jízdu v provozu a stejně tak musí být brány v potaz ostatní bezpečnostní prvky (přilba, obuv).

2.3.3 Instruktoři

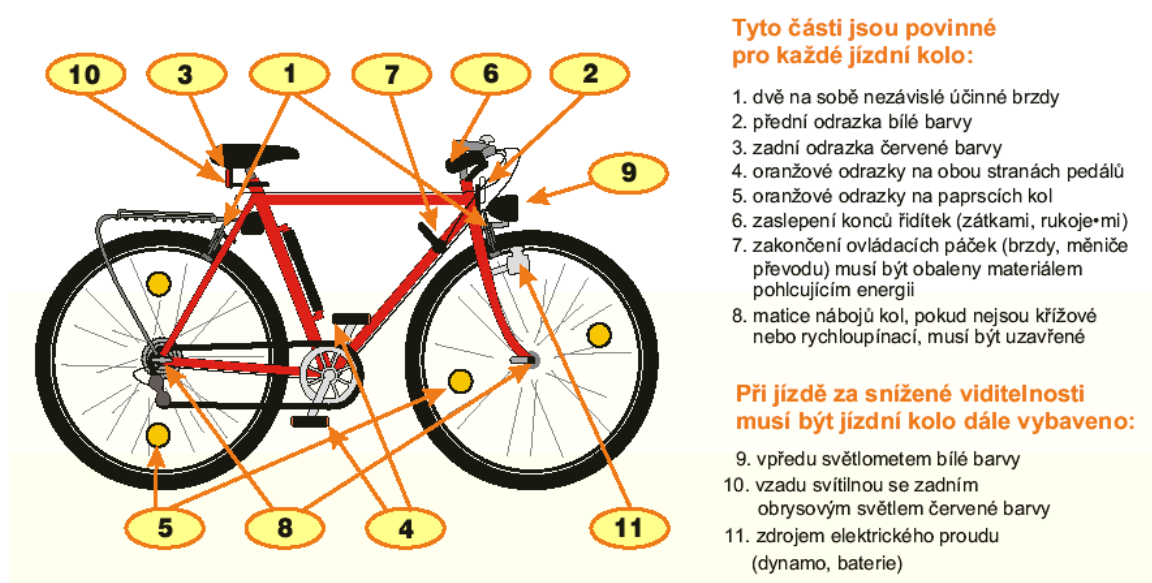
Předpokládá se, že instruktoři budou v první řadě studenti VŠ, kteří díky variabilním rozvrhům mají v časných ranních hodinách volno. Motivací studentů bude mimo jiné i pedagogická školní praxe, což by mělo zajistit dobré pedagogické schopnosti instruktorů. Děti se nejen bezpečně dostanou do školy, ale už v mladém věku se naučí zásady pohybu v provozu, na které budou moci bez problémů navazovat, až budou starší a na silnice vyrazí sami.

2.3.4 Trasy

Plánování tras bude spadat pod centrální team hlavních instruktorů. Ti je budou vytvářet na základě podnětů rodičů z dosud “nezpřístupněných“ lokalit. Rodiče budou moci žádost pro vytvoření trasy zadávat přímo na webu formou anket, nebo v rámci spolupráce se školou. Díky anketám se jako první budou tvořit trasy s největším počtem zájemců a tak bude zajištěno, aby byly nové trasy využívány hned od počátku.

Team instruktorů bude trasy tvořit v první řadě z bezpečnostního a praktického hlediska. Trasy nebudou vždy nejkratší možná spojnice z bodu A do bodu B. Zásadní prioritou při tvorbě tras jsou parametry jako například počet přejezdů silnic první třídy, přístupnost cyklostezky atd. Instruktoři se trasy budou snažit plánovat s ohledem na fyzickou kondici školních dětí, tzn. aby nebyly delší než 8 km a jízda netrvala více než 1 hodinu. Je důležité brát v potaz, že děti po ranní jízdě jdou do školy a tak je potřeba, aby měly dost sil se soustředit na výuku.

2.3.5 Technické vybavení



Obrázek 1 Technické požadavky na jízdní kolo (<http://www.cyklistikakrnov.com>)

Splnění technických požadavků je jedním ze zásadních kritérií pro možnost využívat služeb Ride2school. Jedná se o standardní vybavení pro jízdu na silnici (viz obrázek 1). Je však pár základních informací, které je třeba zopakovat. Kolo musí být vybaveno funkčními a dobře seřízenými brzdami (přední i zadní) pro potřeby prudké změny rychlosti jízdy. Ačkoliv do školy budou děti dojíždět ve dne, měly by být vybaveny osvětlením kola pro případ horší viditelnosti, kdy standardní odrazky nemusí být pro řidiče dostatečně reflexní. Děti pro tento případ budou vybaveny také reflexní vestičkou, aby je opravdu žádný řidič nemohl přehlédnout. Další ne zcela obvyklou záležitostí je nosič, který je týmem Ride2school doporučován. Nosič je praktická věc ve chvíli, kdy děti vozí větší objem učebnic na svých zádech každý den.

Seřízením kola se nemyslí jenom dotažení všech šroubků, ale i seřízení polohy řídítek a výšky sedla, protože případné špatné nastavení může mít za následek špatnou polohu těla a to může vést k bolestem zad či dokonce až ke vzniku svalových dysbalancí. Nesprávné seřízení kola také může být jednou z příčin špatného držení těla.

2.3.6 Financování

Ride2scool je neziskový projekt. Jeho služby budou nabízeny za co nejnižší nákladovou cenu. Primární financování bude formou krajské grantové podpory. „Podpora z úrovně krajů sestává z grantové a ngrantové části, případně jsou dotace rozděleny na investiční a neinvestiční, či o rozdělování prostředků rozhodují komise na to určené atd.“ (Dohnal & Hodaň, 2008, 143).

Ride2scool potřebuje investici, aby mohlo být nakoupeno vybavení a mohl být uveden do provozu. Po spuštění projektu náklady prudce klesnou na naprosté minimum. Pro rodiče by tak projekt mohl být v některých případech i zadarmo. Organizátoři 4. dubna 2014 rovněž uvažovali i o symbolickém příspěvku 20 - 30 Kč za jednu jízdu. Doprava jednoho dítěte jezdicího na kole denně by rodiče vyšla na 800 – 1200 Kč za měsíc, což by mělo jen lehce překračovat náklady na hromadnou dopravu.

2.3.7 Sociální hledisko

„Sociologie se zabývá společenskými jevy v jejich hromadnosti, zkoumá zákonitosti, kterými se řídí celé velké skupiny lidí. Individuum se svou osobností je z hlediska sociologie atomem, z hlediska psychologie osobnosti universem“ (Říčan, 1975, 17).

Cyklistika je často nazývána jako „skupinový sport“, i když na sportovní úrovni si závodníci mezi sebou při jízdě asi sotva povídají. V rekreační formě je však často využívána pro setkání přátel a skupin na výletech. Zejména pak u dětí, které jezdí spolu do školy, například v rámci projektu Ride2scool.

„Vztahy k vrstevníkům jsou s postupující emancipací a odpoutávání z intenzivních vazeb k rodině stále důležitější“ (Vágnerová & Valentová, 1994, 102).

„Vrstevnické skupiny tak představují svým způsobem i jakési 'cvičné pole', ve kterém si mladí lidé 'nanečisto' prověřují různé formy mezilidské interakce a společenského styku“ (Čačka, 2000, 317).

Skupina poskytuje vrstevníkům prostor, kde si může být každý roven bez ohledu na pocit omezování od autorit. Děti mají možnost volného vyjádření libovolným způsobem. Vrstevníci spolu sdílí své hodnoty a zájmy. Ve skupině většinou funguje konstruktivní, pozitivní i negativní zpětná vazba na chování.

Pobyt ve skupině a účast na skupinové komunikaci může působit jako jistá forma relaxace od systému a všech míst s pravidly, které mohou děti jakkoliv svazovat ve spontánní činnosti.

Sociální rekreace je zaměřena na vytváření sociálních vztahů, kontaktů, vytváření stálých či přechodných sociálních skupin a pohyb v nich. Je spojena s potřebou sociálního kontaktu, který může být realizován na různých úrovních i v různých prostředích. Díky vznikající interakci je tato rekreace zaměřena na vzájemné intelektuální i citové obohacování. Prožitkovost tohoto druhu rekreace vyplývá jednak z prostředí, jednak ze zajímavých osobnostně přínosných kontaktů. Prvořadý sociální efekt je spojen s efektem psychickým (Dohnal & Hodaň, 2005, 16).

2.4 Vybraná výzkumná východiska projektu Ride2scool

Projekt Ride2scool vychází z přehledu šetření, výzkumů a reakcí na aktuální situaci, kdy procento dětí jezdících běžně do školy na kole je velmi nízké. Za příčiny této situace můžeme považovat mnoho faktorů, nejvýznamnější z nich je zcela zjevně strach dětí i rodičů z dopravní situace. V letech 2010 - 2012 proběhla na Univerzitě Palackého v Olomouci série výzkumů na téma dopravy dětí do škol na kole.

2.4.1 Práce zaměřená na děti

Na děti školního věku, které jsou cílovou skupinou projektu Ride2scool, se zaměřili 4 výzkumné práce autorů Voštová, Hlobil, Krejčí a Herman.

Všechny 4 práce byly cílené do mikroregionu Jesenicko. Poskytují orientační informace z let 2010 a 2011 z většiny tamních základních škol. Dotazováno bylo celkem 444 respondentů ve věkovém rozmezí 11 - 15 let formou anket a dotazníků. Data pro práce Voštové, Hlobila a Krejčího byla sbírána v roce 2010 a byla cílena vždy na jednu školu v případě Hlobila a Krejčího. Voštová dotazníkem pokryla školy dvě. O rok později si celý region vzal na starosti Herman a svojí anketou pokryl všechny 4 školy a získal tak data pro srovnání s předchozím rokem.

I když ne všechny ankety a dotazníky se zcela shodovaly ve všech otázkách, dají se některé jejich části porovnat a získat tak komplexnější obraz situace. První otázkou, kterou jsme schopni porovnat je „Doprava do školy na kole?“ (tabulka 3).

Tabulka 1. Porovnání výsledků otázky „Doprava do školy na kole“

	Voštová	Hlobil	Krejčí	Herman	Průměr
Nikdy	53 %	66 %	39 %	57 %	53,75
Občas	27,7 %	30 %	48 %	31,3 %	34,25
Často	13,9 %	0 %	9 %	6,2 %	7,275
Pořád	5,1 %	4 %	4 %	5,5 %	4,65

Z několika měření na různých místech a jednoho v jiném roce můžeme stanovit závěry s určitou obecnou hodnotou. Hlavním faktem zůstává, s výjimkou jednoho výzkumu, individuální výsledek všech ostatních výzkumů, který tedy koresponduje s průměrnou hodnotou. 53,75 % respondentů nikdy nepoužívá kolo jako dopravní prostředek k cestě do školy. 34 % se na kole do školy dopravuje občas. Respondenti využívající kolo často a pořád jsou v naprosté menšině 7,275 % (často) a 4,65 % (pořád).

Jak již bylo řečeno, zásadní vliv pro volbu kola jako dopravního prostředku, má vzdálenost školy a bydliště. Což je pro každého žáka neopomenutelný parametr volby způsobu jeho dopravy do školy. Jednoduše řečeno, pokud bydlíte příliš blízko, není nutné řešit žádnou alternativu dopravy. V takovém případě může čas potřebný pro „vyparkování“ kola ze sklepní kóje panelového domu a pro jeho uzamknutí u školy ve výsledku cestu v porovnání s pěší variantou dokonce i prodloužit. Jedná se o skutečnost zásadně ovlivňující výsledky výzkumů.

Tabulka 2. Porovnání výsledků otázky „Máš to do školy na kolo moc blízko nebo moc daleko“

	Hlobil	Krejčí	Průměr
Platí	31 %	43 %	37 %
Platí z části	20 %	18 %	19 %
Spíš neplatí	14 %	25 %	19,5 %
Neplatí	35 %	14 %	24,5 %

Průměrně vyšlo (tabulka 4), že většina (37 %) respondentů bydlí od školy příliš blízko nebo příliš daleko pro využívání jízdního kola, toto tvrzení z části platí pro 19 % respondentů. Spíš neplatí pro 19,5 % a neplatí pro 24,5 %. Výsledky odhalují, že téměř poloviční část respondentů bydlí ve vzdálenosti, která je podle nich pro jízdu na kole přiměřená. I přes první otázku (tabulka 3) kolo stále využívá jen naprostá menšina, a sice méně než čtvrtina respondentů bydlících v adekvátní vzdálenosti.

Na podobnou otázku se ptala i Voštová. Zjistila, že 59,9 % respondentů bydlí ve vzdálenosti kratší než 2 km od školy, 22,6 % ve vzdálenosti do 5 km od školy, 10,2 % do 10 km a více než 10 km to do školy mělo 7,3 % (Voštová, 2011).

Díky otázce „Jezdit na kole tě nebaví“ můžeme porovnat, zdali je tato situace zapříčiněna malou motivací žáků.

Tabulka 3. Porovnání výsledků otázky „Jezdit na kole tě nebaví“

	Voštová	Hlobil	Krejčí	Průměr
Platí	4 %	22 %	12 %	12,67 %
Platí z části	7 %	11 %	24 %	14 %
Spíš neplatí	47 %	8 %	24 %	26,3 %
neplatí	42 %	59 %	30 %	46,7 %

Z výsledků měřených v roce 2010 docházíme k průměrným hodnotám. Platí 12,67 %, platí z části 14 %, spíše neplatí 26,3 % a neplatí 46,7 %. Téměř nadpoloviční většina respondentů se přiklání k možnosti „neplatí“. Herman v roce 2011 položil otázku na podobné téma, kdy z uvedených odpovědí zjistil, že 28,9 % jezdí na kole do

školy, protože je to baví, 15,5 %, protože to považuje za rychlejší než jiné způsoby dopravy. Žákům tedy jízda na kole nudná nepřijde, ale i přes to ho k běžné dopravě do školy využívá jen málo z nich, ačkoliv velká část bydlí v adekvátní vzdálenosti.

Důvodem tedy musí být vnější příčina, kterou by mohla být dopravní situace.

Tabulka 4. Porovnání výsledků otázky „Cesta je nebezpečná kvůli autům“

	Voštová	Hlobil	Krejčí	Průměr
Platí	30 %	17 %	5 %	17,3 %
Platí z části	59 %	22 %	20 %	33,7 %
Spíš neplatí	7 %	16 %	23 %	15,3 %
neplatí	4 %	45 %	52 %	33,7 %

U otázky „Cesta je nebezpečná kvůli autům“ jsou výsledky tentokrát rozloženy relativně rovnoměrně, ale velice jemně se přiklání k možnosti „neplatí“. „Platí“ 17,3 %, „platí z části“ 33,7 %, „spíš neplatí“ 15,3 % a „neplatí“ 33,7%. Zajímavostí je skutečnost, že výsledky výzkumu Voštové a Krejčího se blíží téměř opačným hodnotám. Je samozřejmě potřeba brát v potaz vliv konkrétního umístění školy (vesnice/město) a přístupnost pomocí okolních cyklostezek. Je potřeba řešit každou situaci individuálně.

Všichni čtyři autoři se v druhé části svojí práce zaměřují na hypotetické otázky, kdy se většinou ptají na fiktivní úpravy současně situace. Jedna z těchto otázek vytváří hypotetický předpoklad bezpečnější cesty a následně se dotazuje, zdali by respondenti za toho předpokladu využívali kolo více.

Tabulka 5. Porovnání výsledků otázky „Bezpečnější cesta do školy“

	Voštová	Hlobil	Krejčí	Herman	Průměr
jezdil/a bych víc	68,5 %	53 %	45 %	61,3 %	56,95 %
nejezdil/a bych víc	31,5 %	47 %	55 %	39,7 %	43,3 %

Průměrně by 56,95 % respondentů využívalo kolo více za předpokladu, že by cesta byla bezpečnější. 43,3 % respondentů by kolo více nevyužívalo (tabulka 7).

Odpověď může být ovlivněna celou řadou již zmiňovaných faktorů. Dá se předpokládat, že respondenti bydlící blízko školy a docházející do školy pěšky by za předpokladu bezpečnější cesty kolo stejně nepoužili, protože to stále budou mít na kolo příliš blízko a stejně tak respondenti, co bydlí příliš daleko. V průměrných výsledcích jsou také započítáni i ti respondenti, kteří považují cestu do školy na kole za bezpečnou (zřejmě vzhledem k umístění jejich konkrétní školy) a na kole už tím pádem jezdí, proto i kdyby cesta byla bezpečnější, by nejezdili víc, než jezdí teď. I tak by nadpoloviční většina uvítala bezpečnější cesty proto, aby mohli více jezdit na kole do školy.

Poslední otázka, na kterou se tázali všichni čtyři autoři, byla otázka týkající se sociálního hlediska. Otázka byla opět položena formou hypotézy. „Kdyby jezdilo více spolužáků a třeba i učitelé“.

Tabulka 6. Porovnání výsledků otázky „Bezpečnější cesta do školy“

	Voštová	Hlobil	Krejčí	Herman	Průměr
jezdil/a bych víc	61,3 %	66 %	55 %	68,5 %	56,95 %
nejezdil/a bych víc	38,7 %	34 %	45 %	31,5 %	43,3 %

Nadpoloviční většina 56,95 % dotazovaných odpověděla, že by více využívala kolo k dopravě do školy, pokud by jezdilo více spolužáků, třeba i učitelé. 43,3 % uvedlo, že by nejezdilo více (tabulka 8). Opět je potřeba počítat, že negativní odpověď mohlo uvést procento dětí, které na kole do školy již jezdí.

2.4.2 Práce zaměřená na postoje rodičů

V roce 2012 Vladimíra Daňková realizovala v rámci svoji diplomové práce s názvem „Aktivní participace rodičů na cyklistické dostupnosti škol“ výzkum metodou ohniskových skupin.

Mezi hlavní závěry práce patří skutečnost, že nejsilnějším negativním faktorem pro dopravu dětí do školy je strach rodičů o bezpečnost dětí, který se dělí na celou řadu aspektů. Mezi ně patří nízký věk dětí v souvislosti s vyspělostí dětí věkové kategorie 10 - 15 let ve schopnosti samostatně reagovat a řešit nečekané a neznámé situace “ (Daňková, 2012).

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“ (Daňková, 2012, 26).

Dalším z hlavních aspektů respondentů byl velký provoz, který v ranních hodinách ve městech běžně bývá. Skepsi respondentů (rodičů) zcela zjevně vyvolávají nejen media, ale i vlastní zkušenost, kterou měla více než polovina respondentů (Daňková, 2012). Proto není divu, že rodiče samotní jsou velice starostliví a udělají vše proto, aby svoje děti před rizikem ochránili.

„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“ (Daňková, 2012, 30).

Jeden z faktorů ovlivňující úrazovost, je úroveň samotné znalosti a zkušenosti jezdce, kdy se dá předpokládat, že děti vzhledem k věku mají zkušenosti s jízdou v provozu minimální. Respondenti by této problematice uvítali širší možnosti praktického vzdělávání dětí přímo školou nebo jinou organizovanou formou.

„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...“ (Daňková, 2012, 30).

Závěrem tedy Daňková došla k řadě zjištění vedoucích k aktuálnímu odůvodnění současné situace, kdy rodiče svoje děti do školy raději odvezou než by riskovali jejich úraz při dopravní nehodě. Rodiče mají reálné obavy z nezákušenosti dětí v provozu, velké frekvence dopravy v ranních hodinách a chování řidičů na silnicích. V práci se ovšem okrajově dotazovala respondentů na projekty zabývající se zkvalitňováním městské cyklodopravy. Ačkoliv respondenti byli o projektech jen málo informovaní, všichni se shodli, že jakákoliv snaha o zlepšení aktuální situace by pro ně byla podnětem pro přehodnocení jejich aktuálního stanoviska k cyklodopravě jejich dětí. „Někteří rodiče považují za rozumné zapojit do aktivit nezaměstnané nebo lidi vyškolené přes dopravu. Dokonce byla řešena i vlastní spoluúčast na projektech“ (Daňková, 2012, 36).

Z přehledu výsledků uskutečněných prací vyplývá, že jednou z hlavních determinant dojíždění dětí do školy na kole je bezpečnost, konkrétně strach rodičů z dopravní situace. Mimoto často zmiňovaným faktorem je i nezkušenost dětí jako jezdců samotných. Ride2scool by všechny tyto problémy měl řešit, jednak dozorem školených instruktorů po celou dobu jízdy, tak i preventivním vzděláváním dětí v rámci jízd, takže se děti nejen dostanou do školy, ale i se naučí, jak se na silnici chovat.

Děti samotné v dotaznících odpověděly, že velké procento z nich (okolo 50 %) bydlí škole příliš blízko nebo příliš daleko, i přes to ze zbývajících dětí na kole jezdí jen naprosté minimum (okolo 10 %). Děti vyloučily fakt, že by je jízda na kole nebavila, a většina se vyjádřila, že nejedí z bezpečnostních důvodů (konkrétně z důvodů pohybu motorových vozidel). Popsaný Projekt Ride2scool na zjištěné problémy odpovídá vhodným plánováním tras, školenými instruktory, reflexními prvky a organizací jízdy.

3 CÍL PRÁCE A VÝZKUMNÝ PROBLÉM

3.1 Cíl práce

Hlavním cílem diplomové práce je anketní metodou zjistit postoj studentů Fakulty tělesné kultury Univerzity Palackého v Olomouci k potencionální participaci na projektu Ride2scool.

3.2 Výzkumné otázky:

Pro dosažení cíle práce byly stanoveny tři výzkumné otázky:

- Jaký zájem o aktivní participaci na projektu lze očekávat mezi studenty?
- Za jakých podmínek by byli studenti ochotni na projektu participovat?
- Jaké faktory mohou ovlivňovat participaci studentů na projektu?

3.3 Úkoly práce

- studium literatury zabývající se problematikou výzkumné práce
- analýza šetření uskutečněných k dané problematice na FTK UP
- sumarizace utřídění poznatků
- realizace ankety
- zpracování a zhodnocení výsledků
- zhodnocení získaných výsledků

4 METODIKA

K získání informací byly použity následující metody:

- matematicko-statistická – metoda využívá zkoumání statistickou analýzou empirických nebo modelových dat,
- monografická – zkoumání jednoho případu velmi podrobně a všestranně z různých úhlů pohledu a to jako celek, poté následuje zobecnění,

Technika ankety:

Anketa – metoda hromadného získávání údajů pomocí online elektronického dotazníku na serveru www.survio.com.

Anketa celkem obsahovala 10 otázek. Všechny otázky nabízely výběr z definovaných možností. U tří otázek respondenti mohli označit více možností a u sedmi otázek možnost pouze jednu.

4.1 Anketa

Sběr dat probíhal po dobu čtrnácti dnů. Cílovými respondenty byli studenti VŠ ve věku 19 - 28 let. Anketa se šířila online formou pomocí e-mailů a serveru www.facebook.com. Respondenti vyplňovali anketu z osobních počítačů, tabletů nebo pomocí mobilní aplikace na smartphonu.

Získaná data byla zpracována formou tabulek s relativními četnostmi, které prezentují výsledky ankety. Relativní četnost byla zpracována taktéž graficky v podobě obrázků. K zpracování dat bylo použito softwaru integrovaného vyhodnocovacího softwaru přímo na serveru www.survio.com a programu Microsoft Word.

První otázkou anketa zjišťovala zájem o doprovázení dětí do školy v rámci projektu Rido2scool s výběrem z odpovědí ano/ne. Následovala sada otázek praktického rázu, jako například časové rozmezí v týdnu nebo roce, které by studenti nejen chtěli, ale i mohli projektu věnovat. Respondenti, kteří na první otázku odpověděli „ne“, i tak pokračovali dále s tím, že ač nemají o doprovázení aktuálně zájem, v případě, že by tomu bylo opačně, pak by například vzhledem ke svým možnostem mohli jezdit v určité dny v týdnu. Smyslem tohoto přístupu bylo nejen zjistit, zdali by studenti měli zájem, ale i jaké jsou teoretické možnosti studentů se účast na projektu věnovat. Tento přístup

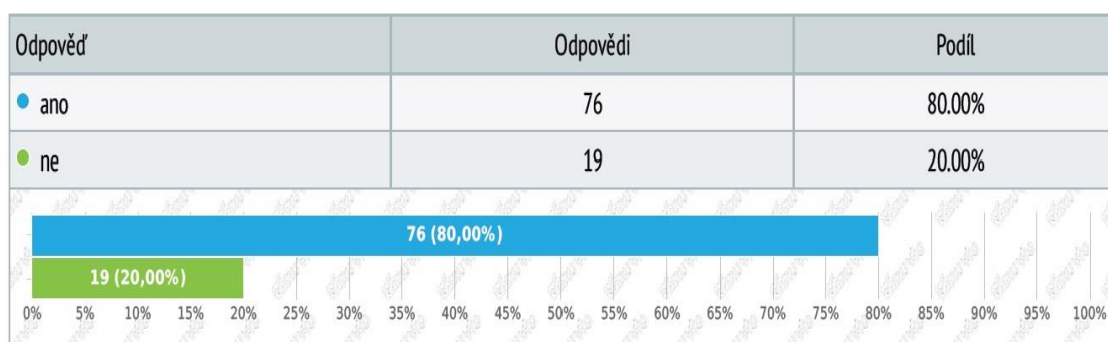
byl zvolen z toho důvodu, že respondenti ankety nemusí mít současně zájem být instruktory projektu. Na anketu odpovědělo 95 respondentů. Anketa měla charakter pilotního šetření. S použitím finální verze doprovodného videa na základě již získaného souhlasu vedení univerzity bude provedeno dotazování v rámci celé UP.

5 VÝSLEDKY

Anketu online zobrazilo celkem 173 uživatelů, dotazník vyplnilo a odeslalo 95 z nich. Dotazník nedokončili 4 uživatelé. Celková úspěšnost dotazníku byla 54,91 %. 100 % zdroj návštěv byl externí odkaz rozeslaný systémovým univerzitním e-mailem na UPOL a sdílení na serveru www.facebook.com ve skupině „Rekre UP“.

Otázka č. 1: **Měli byste zájem o guidování (bezpečný doprovod dětí do školy) v rámci projektu Rido2scool?**

Výběr z možností, zodpovězeno 95x, nezodpovězeno 0x

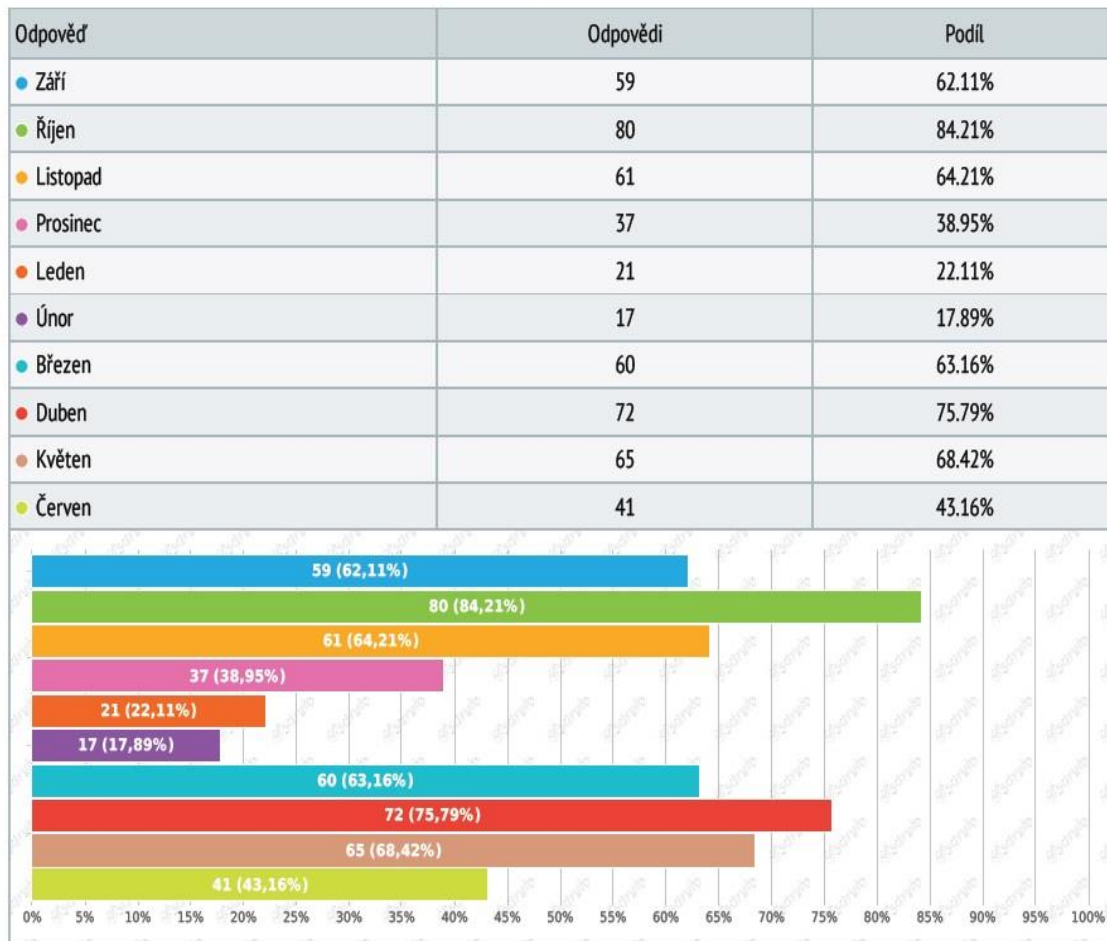


Obrázek 2. Měli byste zájem o guidování (bezpečný doprovod dětí do školy) v rámci projektu Rido2scool?

Z celkového počtu 95 respondentů odpovědělo 76 respondentů (80 %) ano. 19 respondentů (20 %) by nemělo zájem dělat instruktory projektu (obrázek 2.).

Otázka č. 2: **Které měsíce v roce byste byli ochotni se do projektu zapojit? (za předpokladu dobrého počasí pro jízdu na kole)**

Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 95x, nezodpovězeno 0x

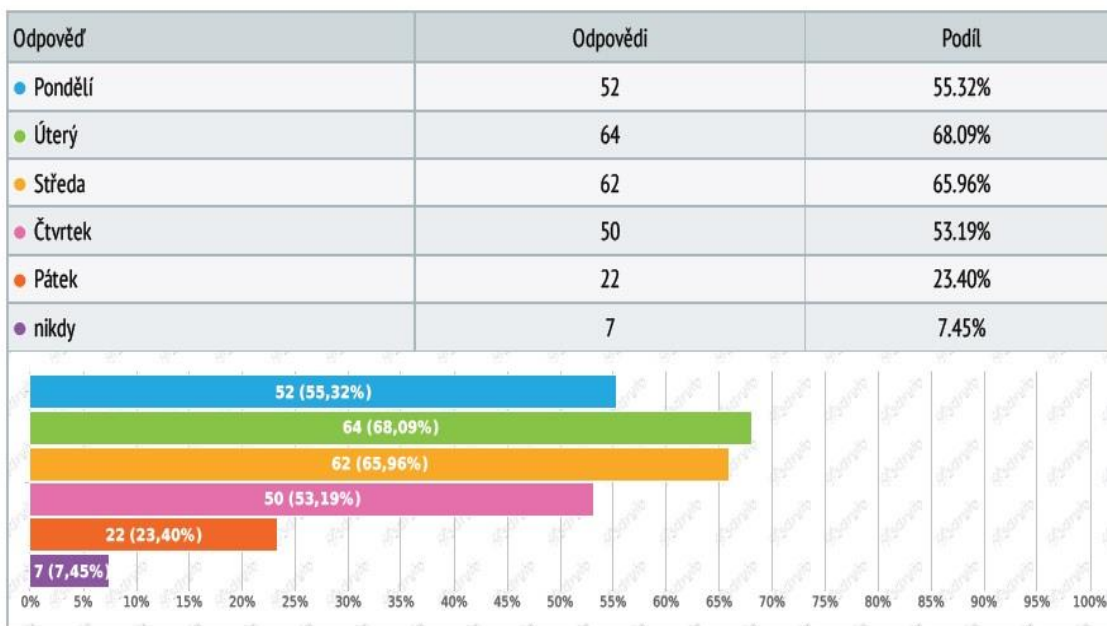


Obrázek 3. Které měsíce v roce byste byli ochotni se do projektu zapojit? (za předpokladu dobrého počasí pro jízdu na kole)

V otázce č. 2 (obrázek 3.) byla povolena možnost mnohonásobné odpovědi, tzn., že jeden respondent mohl označit více odpovědí. 62,11 % respondentů označilo září, 84,21 % označilo říjen, 64,21 % listopad, 38,95 % prosinec. Leden uvedlo 22,11 %, únor 17,89 %, březen 63,16 % respondentů. V dubnu by s dětmi jezdilo 75,79 %, v květnu 68,42 % a v červnu 43,16 %. Celkově nejmenší počet respondentů si vybralo měsíc únor – 17 respondentů. Nejvíce (80) respondentů označilo říjen.

Otázka č. 3: **Které dny v týdnu byste byli ochotní jezdit v časovém rozmezí 6:30 - 8:00?**

Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 94x, nezodpovězeno 1x

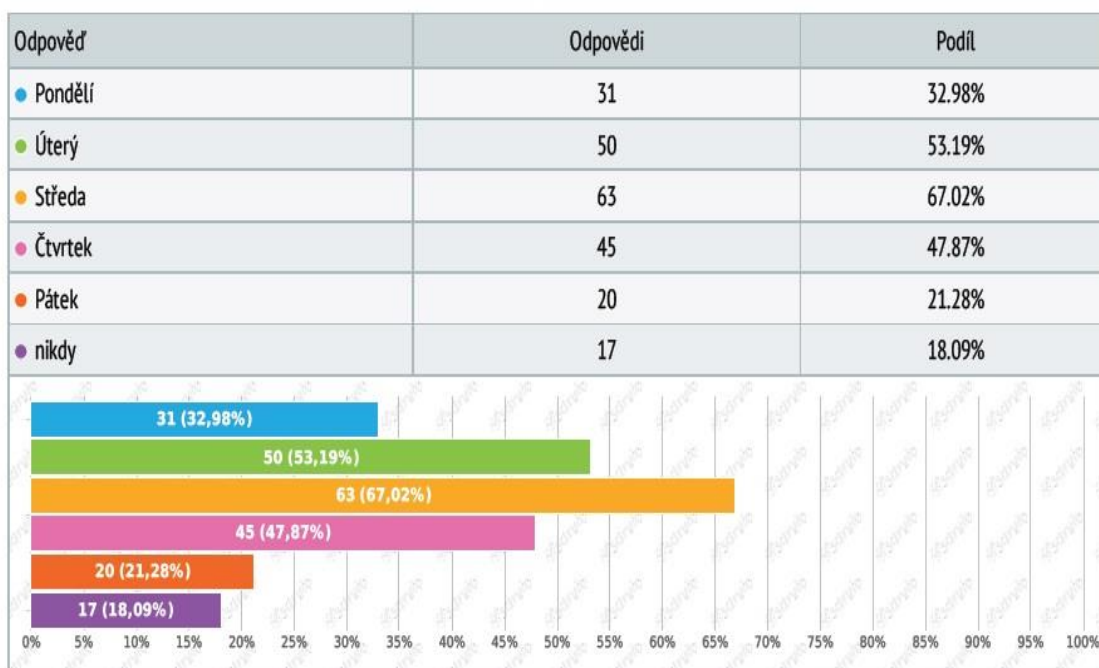


Obrázek 4. Které dny v týdnu byste byli ochotní jezdit v časovém rozmezí 6:30 - 8:00?

Z 95 respondentů jeden otázku vynechal. Opět byla povolena možnost mnohonásobné odpovědi (obrázek 4.). Odpověď pondělí volilo 55,32 % respondentů, úterý 68,09 %, středu 65,96 %, čtvrtek 53,19 % a pátek 23,40 %. Možnost nikdy využilo 7,45 % respondentů.

Otázka č. 4: Které dny v týdnu byste byli ochotni jezdit v časovém rozmezí 13:00 - 15:00?

Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 94x, nezodpovězeno 1x

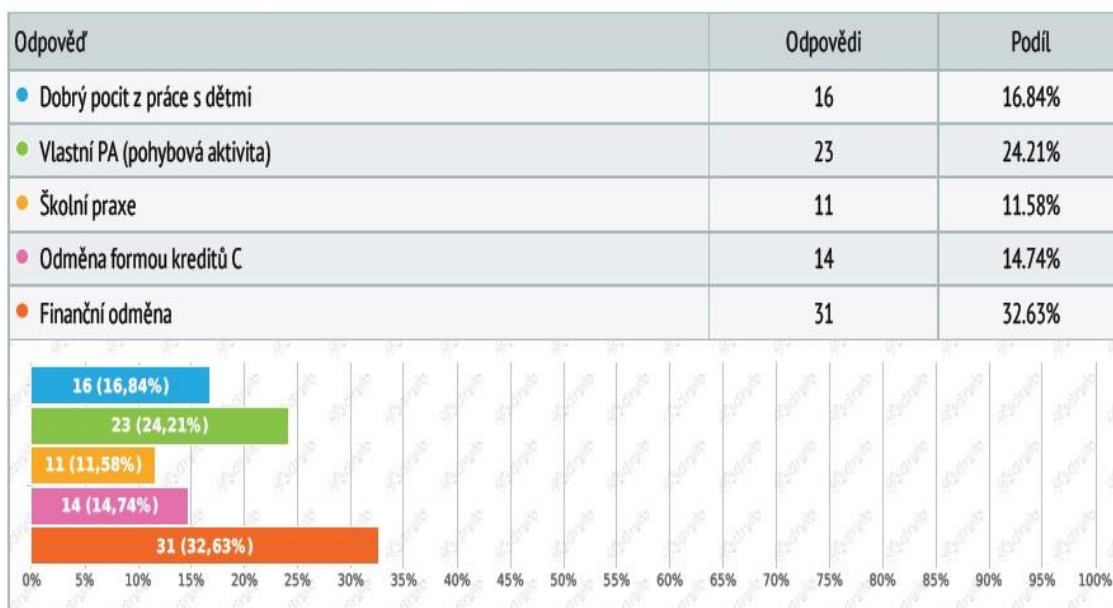


Obrázek 5. Které dny v týdnu byste byli ochotni jezdit v časovém rozmezí 13:00 - 15:00?

Možnost mnohonásobné odpovědi byla povolena (obrázek 5.), z 94 respondentů na otázku neopověděl jeden. Možnost pondělí označilo 32,98 % respondentů, úterý 53,19 %, středa 67,02 %, čtvrtek 47,87 %, pátek 21,28 % a možnost nikdy označilo 18,09 % respondentů.

Otázka č. 5: Co by vás motivovalo k takovému projektu? / Jaká by byla minimální motivace, abyste se do takového projektu zapojili?

Výběr z možností, zodpovězeno 95x, nezodpovězeno 0x

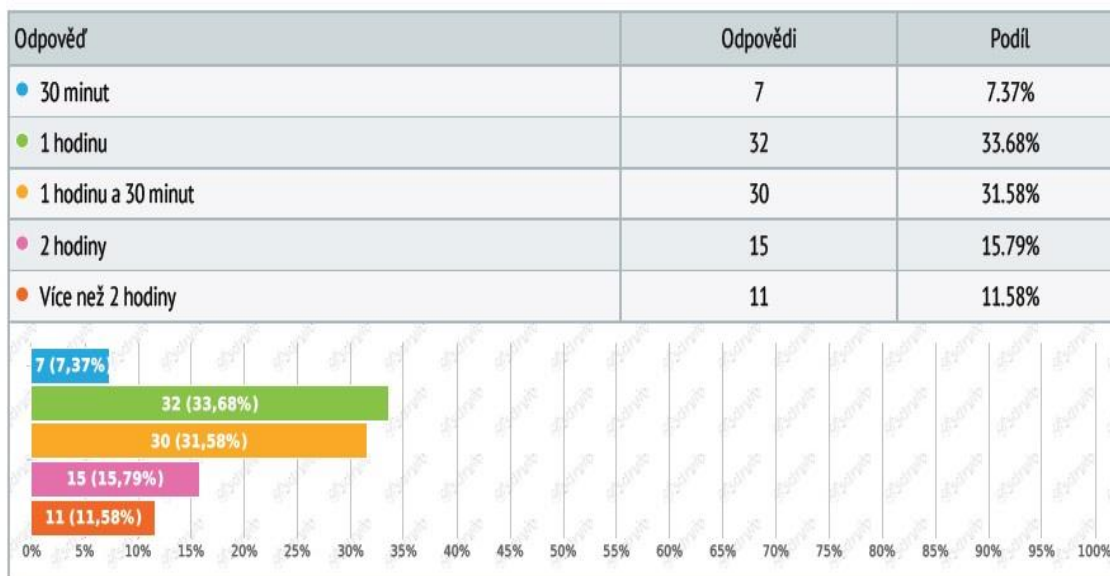


Obrázek 6. Co by vás motivovalo k takovému projektu? / Jaká by byla minimální motivace, abyste se do takového projektu zapojili?

16,84 % respondentů označilo možnost dobrý pocit z práce s dětmi. Vlastní PA (pohybová aktivita) byla uvedena 24,21 %, školní praxe 11,58 %. Odměna formou kreditů C uvedlo 14,74 % a nejvíce respondentů (32,63 %) využilo možnost finanční odměna (obrázek 6.).

Otázka č. 6: Kolik času (včetně vlastní dopravy na místo) bys byl ochoten denně strávit na 1 jízdě?

Výběr z možností, zodpovězeno 95x, nezodpovězeno 0x

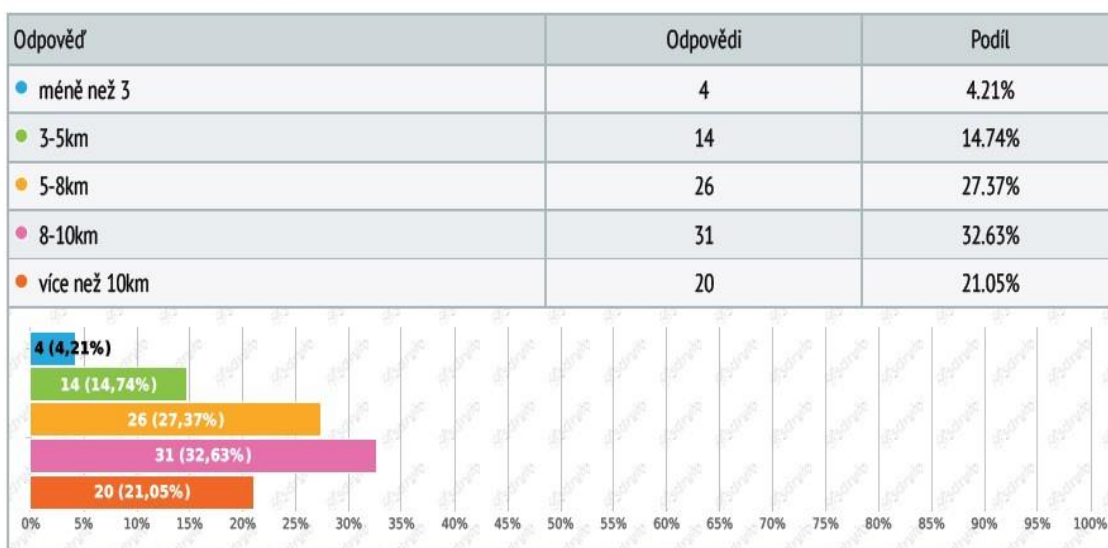


Obrázek 7. Kolik času (včetně vlastní dopravy na místo) bys byl ochoten denně strávit na 1 jízdě?

Nejkratší časovou možnost 30 minut volilo 7,37 % respondentů (obrázek 7.). Jednu hodinu zvolilo 33,68 % a podobný počet 31,58 % zvolil jednu hodinu a třicet minut. Dvě hodiny volilo 15,79 % respondentů a více než dvě hodiny 11,58 %.

Otázka č. 7: **Kolik km bys byl ochoten ujet za 1 jízdu? (včetně vlastní dopravy na místo srazu a od školy domů)**

Výběr z možností, zodpovězeno 95x, nezodpovězeno 0x

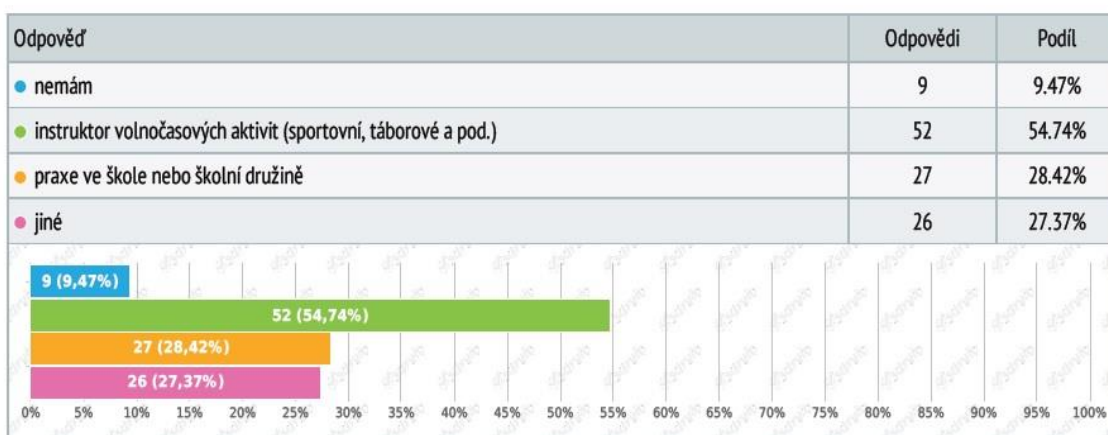


Obrázek 8. Kolik km bys byl ochoten ujet za 1 jízdu? (včetně vlastní dopravy na místo srazu a od školy domů)

Nejméně respondentů 4,21 % volilo možnost méně než 3 km. 3 až 5 km volilo 14,74 % a 5 až 8 volilo 27,37 %. Nejvíce respondentů (32,63 %) označilo 8 až 10 km a více než 10 km si vybralo 21,05 % (obrázek 8.).

Otázka č. 8: **Jaké máš předchozí zkušenosti s dětmi?**

Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 95x, nezodpovězeno 0x

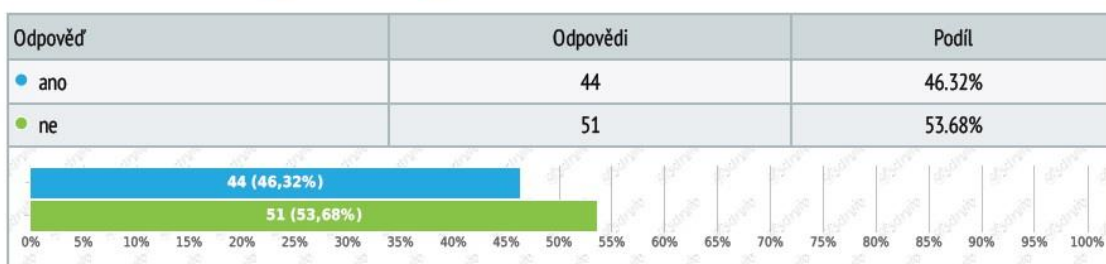


Obrázek 9. Jaké máš předchozí zkušenosti s dětmi?

Možností „nemám“ odpovědělo 9,47 % respondentů (obrázek 9.). Nejvíce (54,74 %) respondentů odpovídalo formou odpovědi „instruktor volnočasových aktivit (sportovní, táborové apod.)“. „Praxe ve škole nebo školní družině“ byla volbou 28,42 % respondentů. A „jiné“ označilo 27,37 %.

Otázka č. 9: Máš zkušenosti s organizovanou jízdou na kole z pozice instruktora?

Výběr z možností, zodpovězeno 95x, nezodpovězeno 0x

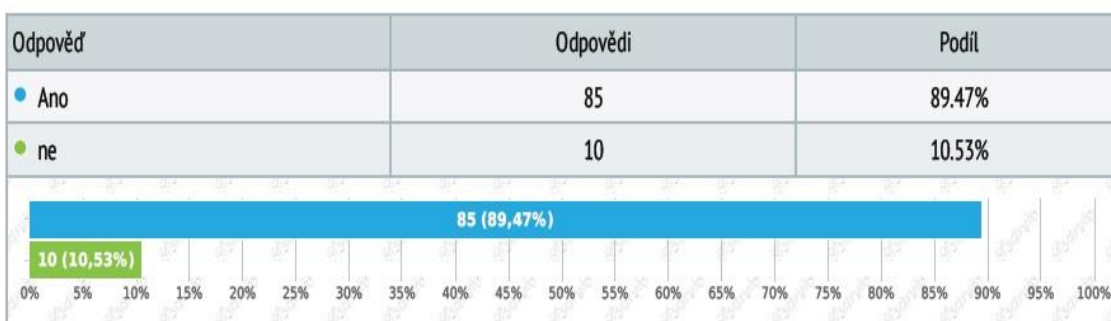


Obrázek 10. Máš zkušenosti s organizovanou jízdou na kole z pozice instruktora?

Odpověď ano označilo 46,32 % dotazovaných respondentů a 53,68 % volilo odpověď ne (obrázek 10.).

Otázka č. 10: Máš možnost si obstarat vlastní kolo?

Výběr z možností, zodpovězeno 95x, nezodpovězeno 0x



Obrázek 11. Máš možnost si obstarat vlastní kolo?

Ano odpovědělo 89,47 % a odpověď ne volilo 10,53 % (obrázek 11.).

6 DISKUSE

Anketního šetření se zúčastnilo 95 respondentů. Jednalo se o studenty VŠ ve věkovém rozmezí 19 - 28 let, kteří by mohli být potenciálními instruktory projektu Ride2scool. Anketní „list“ vzhledem k předpokládanému vzdělání respondentů nebyl nijak zjednodušován ani upravován, co se srozumitelnosti otázek týče. Dotazník obsahoval sedm otázek s možností označení pouze jediné odpovědi a čtyři otázky s možností označení více odpovědí.

Z ankety vyplývá, že většina respondentů (80 %) by byla ochotna se do projektu zapojit. Dotazník zobrazilo a neopovědělo 78 uživatelů, můžeme předpokládat, že by neměli zájem se na projektu podílet. Nicméně 76 respondentů, kteří by se do projektu zapojili, by byli dostatečnou pracovní kapacitou pro zajištění až dvou desítek tras, pokud by jeli do akce všichni ve stejný čas. Toto číslo chápeme jako velice dobré znamení zájmu studentů vysokých škol o projekt a pomoc na rozvoji zdravého životního stylu jak dětí, tak studentů samotných.

Co se časového vytížení týče, nejproblémovější by byly zimní měsíce leden a únor, kdy by za předpokladu dobrého počasí z 95 dotazovaných mohlo na kolo vyrazit jen 21 studentů v lednu a 19 v únoru. Snížený zájem v těchto měsících je vedle počasí pravděpodobně způsoben zkouškovým obdobím a velkou četností zimních brigád a praxí. Podobný pokles můžeme vidět i v měsíci červnu, kdy se rovněž jedná o zkouškové období a pro úspěšné studenty již o konec školního roku. Stejně tak je nižší počet studentů v září, kdy semestr ještě nezačal. I přes to by skutečně jediné problémové měsíce byly leden a únor.

U dnů v týdnu v ranních hodinách, tedy jízdy dětí do školy, opět výsledek dopadl dle očekávání a nejproblémovějším dnem by byl pátek, kdy většina studentů zřejmě nemá školu, a proto často odjíždí do svých měst již ve čtvrtek večer a tak by pro ně páteční jízda byla závazkem. V pátek ráno by tedy z 95 respondentů mohlo jet pouze 7, což je kritické číslo. Mírné snížení, avšak ne tak závažné, můžeme vidět i ve čtvrtek, kdy by mohlo 22 respondentů.

Jízdy v odpoledních hodinách, tedy cesta dětí ze školy, bude zřejmě o mnoho problémovější. 17 respondentů označilo možnost nikdy a nejeli v žádný den. Zatím co u jízdy ráno možnost nikdy volilo pouze 7 respondentů, což je méně než poloviční počet. I

přes to by nejproblémovějšími dny byl čtvrtek a pátek, kde je páteční počet respondentů nečekaně vyšší než u jízd ráno o 10 respondentů. Pátek je však stále dnem s nejmenší potenciální účastí.

Nejvýznamnější motivací pro respondenty jako studenty je finanční odměna. O školní praxi nebo kredity C by mělo zájem jen 11,58 % a 14,74 % respondentů. 16,84 % studentů by se do projektu zapojilo jen pro dobrý pocit práce s dětmi a 24,21 % pro vlastní pohybovou aktivitu bez nároku na odměnu. Finanční odměna by byla motivací pro 32,63 %.

Respondenti by jedné jízdě byli ochotni věnovat hodinu až hodinu a půl – tyto možnosti si vybralo více než 60 % dotazovaných (33,68 % hodinu a 31,68 % hodinu a půl). Čas je uveden včetně vlastní dopravy instruktora na místo srazu a následně od školy domů nebo naopak. Výsledek hodnotíme jako velice dobrý, většina tras by neměla být koncipována na kratší dojezd než půl hodiny, takže instruktorům zbude druhá půl hodina na vlastní dopravu. Podobně se výsledek shoduje i v počtu kilometrů, které by respondenti byli ochotni ujet. Pouze 4 respondenti by nechtěli během jízdy ujet více než tři kilometry. Nejvíce respondentů (32,63 %) by nemělo problém v rámci jedné jízdy ujet osm až deset kilometrů, což je velice přijatelné číslo opět i včetně vlastní dopravy. 21,05 % by se nebálo najet i více než deset kilometrů, dá se předpokládat, že se jedná o respondenty, které by do projektu motivovala vlastní pohybová aktivita.

Předchozí zkušenosti s komunikací s dětmi školního věku má 90 % respondentů, což hodnotíme jako velice dobrý výsledek. 52,74 % se s dětmi setkává jako instruktor volnočasových aktivit, 28,42 % v rámci škol a školních družin a 26,37 % jinde. Komunikace s dětmi bude pro instruktora zásadní dovedností a stejně tak i praktické zkušenosti mu budou jednoznačně ku prospěchu při předvídání situací a minimalizaci rizikových faktorů. Úkolem instruktorů bude děti nejen dopravit do školy, ale i částečně naučit zásady jízdy v provozu, ať už pasivně dodržováním pravidel provozu, nebo aktivně přímou komunikací a vysvětlováním, jak a proč se dané postupy (přejezd křižovatky) provádí. Předchozí zkušenost práce s dětmi je tedy významnou výhodou instruktorů.

Velice dobře dopadly i výsledky otázky č. 9: 46,32 % dotazovaných má předchozí zkušenost s organizovanou jízdou na kole z pozice instruktora. Většina respondentů

(51,68 %) zkušenost nemá. Povinnou součástí projektu je proškolení každého instruktora, proto tedy číslo nemá zásadní význam, ale jak již bylo zmíněno výše, zkušenosti hrají důležitou roli.

89,47 % respondentů nemá problém si zajistit pro projekt vlastní kolo. Zbylých 10,53 % by neměl být problém vybavit, z ostatních projektů UPOL (rekola, UPbike apod.).

6 ZÁVĚRY

Anketní list vyplnilo 95 respondentů ve věku 19-28 let. 80% (tedy 76 respondentů) uvedlo, že by bylo ochotno se aktivně zapojit do projektu Ride2scool. Anketu zobrazilo, ale nevyplnilo 78 uživatelů.

V měsících kdy standardně probíhá vysokoškolský semestr, nebude problémem zajistit personální zázemí pro provoz projektu. Problémové měsíce jsou mimo semestr, kdy se jedná zejména o leden a únor.

V běžném školním týdnu je kritickým dnem pátek, kdy se ráno může na cesty vydat pouze 7 instruktorů a odpoledne 20. Na jízdy odpoledne (ze školy) by se mohlo obecně účastnit méně instruktorů než v ranních hodinách.

Nejvýznamnější, avšak ne nadpoloviční (32,63 %) motivací studentů pro účast v projektu je finanční odměna, ovšem i vlastní pohybová aktivita a školní praxe nesou významný podíl.

Jednu hodinu času včetně vlastní dopravy by jedné jízdě bylo ochotno věnovat více než 60 % respondentů a 21,05 % respondentů by bylo ochotno v rámci a vlastní dopravy ujet jízdy ujet více než 10 kilometrů.

Předchozí zkušenosti s prací s dětmi má více než 90 % respondentů, avšak jen 46,32% má zkušenosti s organizovanou jízdou na kole z pozice instruktora. V rámci projektu však budou všichni instruktoři adekvátně proškolení a pedagogické zkušenosti budou přínosem při předávání pravidel pohybu po silnici přímo dětem v rámci jízdy.

Po materiální stránce projektu, konkrétně co se jízdnicích kol týče, nebude problém projekt vybavit - vlastní kolo by k mohlo použít 89,47 % respondentů.

7 SOUHRN

Diplomová práce se zabývá analýzou podmínek pro realizaci projektu Ride2scool z hlediska dětí ve věkovém rozmezí 11 - 15 let, jejich rodičů a vysokoškolských studentů ve věku 19 - 28 let, kteří by byli ochotni dělat v projektu instruktory dohlížející na bezpečí dětí při cestách do školy a zpět.

V teoretické části byly vymezeny pojmy, kterých se práce dotýká. Práce je zaměřena na projekt zabývající se zvýšením procenta dětí jezdících do školy na kole, proto v teoretické části byly vymezeny pojmy kolo a zdraví, cyklistika a její rozdělení a charakteristika cílové skupiny dětí a její potřeby pohybové aktivity. Dále byl detailně popsán projekt Ride2scool jako takový, od logistického zajištění po zajištění bezpečnosti.

Komparací 4 předchozích výzkumů cílených na děti školního věku, analýzou výzkumu, jenž metodou focus group zjišťoval názor rodičů, a vlastní anketou cílenou na studenty VŠ, byly zjištěny všechny informace potřebné k odůvodnění potřeby a smysluplnosti projektu Ride2scool v závěru práce.

8 SUMMARY

This thesis analyzes the conditions for the implementation of the project in terms of Ride2scool children ranging in age from 11 to 15 years old , their parents and university students aged 19-28 years , who would be willing to do in the project instructors supervising the safety of children while traveling to and from school back . In the theoretical part of the definition, where the work is concerned . The work is focused on the project dealing with the increase in the percentage of children driven to school , so the theoretical part defines terms Bicycle and Fitness , Cycling and its distribution and characteristics of the target group of children and their needs physical activity . In addition, the project was described in detail Ride2scool as such , from the logistics of ensuring safety.

By comparing the four previous research targeted at school-age children , the analysis of the research to the method of focus group to hear the views of parents and the inquiry targeted at university students , were detected all the information necessary to support the needs of a meaningful project Ride2scool in the conclusion.

9 REFERENČNÍ SEZNAM

- Anonymous (2013). *Technické požadavky na jízdní kola*. Retrived 15.4.2014 from World Wide Web: <http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/vybaveni-jizdnich-kol-rady.htm>
- Anonymous. (2014). *This is Tile*. Retrieved 14.4.2014 from World Wide Web: <http://www.thetileapp.com/#this-is-tile>
- Coakley, J. (1993). Sport and Socialization. *Exercise and Sport Science Reviews*, 21, 169-200.
- Čačka, O. (2000). *Psychologie duševního vývoje dětí a dospívajících s faktory optimalizace*. Brno: Nakladatelství Doplněk.
- Frömel, K. (2002). *Kompendium psaní a publikování v kinantropologii*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Heller, J. Vodička, P. & Medeková, H. (1999). *Biologická predispozícia a sociálna determinácia pohybových aktivít*. Bratislava: FTVS.
- Hodaň, B., & Dohnal, T. (2005). *Rekreologie*. Olomouc: Hanex.
- Hodaň, B., & Dohnal, T. (2008). *Rekreologie*. Olomouc: Hanex.
- Klub českých turistů (2010). *Systém cyklotras*. Retrived 26. 11. 2010 from World Wide Web: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>
- Krnov (2010). *Bezpečně na kole*. Retrived 19. 11. 2010 from World Wide Web: <http://www.cyklistikakrnov.com/Bezpecnost/vybaveni-jizdnich-kol-rady.htm>
- Landa, P. (2005). *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing.
- Landa, P., & Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Machová, J., & Kubátová, D. (2009). *Výchova ke zdraví*. Praha: Grada publishing, a.s.
- Pávková, J. (1999). *Pedagogika volného času*. Praha: Portál.
- Pavlas, I., & Vašutová, M. (1999). *Vývojová psychologie I*. Ostrava: Ostravská univerzita, Pedagogická fakulta.
- Říčan, P. (1975). *Psychologie osobnosti, obor v pohybu*. Praha: Grada publishing a.s.
- Vágnerová, M., & Valentová, L. (1994). *Psychický vývoj dítěte a jeho variabilita*. Praha: Karolinum.

10 PŘÍLOHY

10.1 Anketní list

Instruktořem pro Ride2scool ?

Instruktořem pro Ride2scool ?

Zdar

Dotazník je cílený na studenty VŠ ve věkovém rozmezí 19-28 let. Dotazník berte čistě hypoteticky

Cílem dotazníku je zjistit, zdali by studenti VŠ měli zájem pomáhat na projektu Ride2scool.

Ride2scool představuje jednoduché, dostupné a především bezpečné řešení dopravy dětí do školy na kole, za doprovodu školených instruktořů, starajících se jejich bezpečnost. Instruktoři, rodiče a děti se organizují pomocí logistického online systému, který eviduje a spravuje trasy, na kterých je možné doprovod poskytnout a proti tomu stejně tak řídit uživatelské účty rodičů a dětí, kteří si na daných trasách rezervují místa pro jízdu.

Ride2scool je projekt zaměřený na z kvalitnější a zpřístupnění možnosti dopravy do školy na kole pro děti ve věkovém rozmezí 10-15 let, který aktivně zapojuje vysokoškolské studenty jako průvodce a ochránce dětí, v rámci jejich cesty do školy. Projekt funguje na jednoduchém principu, kdy se starší starají o mladší a jejich rodiče tak nemusí mít o své děti strach. Ride2scool má za úkol, ve spolupráci s jednotlivými školami, vytvářet ideální podmínky pro rozvoj cyklo dopravy jako každodenního, bezpečného a dostupného prostředku k cestě do školy, pro děti, které by se sami na cestu vydat nemohly.

Zatím ještě nehotové video zde:

<https://www.youtube.com/watch?v=SWH9XlZUBuw>

Měli byste zájem o guidování (bezpečný doprovod dětí do školy) v rámci projektu Ride2scool?

☐ ano

☐ ne

Obrázek 12. Anketní list strana 1

Které měsíce v roce byste byli ochotni se do projektu zapojit? (za předpokladu dobrého počasí pro jízdu na kole)

- ☐ Zář
- ☐ Říjen
- ☐ Listopad
- ☐ Prosinec
- ☐ Leden
- ☐ Únor
- ☐ Březen
- ☐ Duben
- ☐ Květen
- ☐ Červen

Které dny v týdnu byste byli ochotni jezdit ráno? v časovém rozmezí 6:30-8:00

- ☐ Pondělí
- ☐ Úterý
- ☐ Středa
- ☐ Čtvrtek
- ☐ Pátek
- ☐ nikdy

Které dny v týdnu byste byli ochotni jezdit odpoledne? v časovém rozmezí 13:00-15:00

- ☐ Pondělí
- ☐ Úterý
- ☐ Středa
- ☐ Čtvrtek
- ☐ Pátek
- ☐ nikdy

Obrázek 13. Anketní list strana 2

"Co by vás motivovalo k takovému projektu?" / Jaká by byla minimální motivace, abyste se do takového projektu zapojili?

- ☐ Dobrý pocit z práce s dětmi
- ☐ Vlastní PA (pohybová aktivita)
- ☐ Školní praxe
- ☐ Odměna formou kreditů C
- ☐ Finanční odměna

Kolik času (včetně vlastní dopravy na místo) bys byl ochoten denně strávit na 1 jízdě?

- ☐ 30 minut
- ☐ 1 hodinu
- ☐ 1 hodinu a 30 minut
- ☐ 2 hodiny
- ☐ Více než 2 hodiny

Kolik km bys byl ochoten ujet za 1 jízdu ? (včetně vlastní dopravy na místo srazu a od školy domů)

- ☐ méně než 3
- ☐ 3-5km
- ☐ 5-8km
- ☐ 8-10km
- ☐ více než 10km

Jaké máš předchozí zkušenosti s dětmi?

- ☐ nemám
- ☐ instruktor volnočasových aktivit (sportovní, táborové a pod.)
- ☐ praxe ve škole nebo školní družině
- ☐ jiné

Obrázek 14. Anketní list strana 3

Máš zkušenosti s organizovanou jízdou na kole z pozice instruktora ?

☐ ano

☐ ne

Máš možnost si obstarat vlastní kolo ?

☐ Ano

☐ ne

Obrázek 15. Anketní list strana 4