

# Podpora cyklistické dopravy žáků základních škol ve Zlíně

Bc. Alžběta Mahdalová

---

Diplomová práce  
2024



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta multimediálních komunikací

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta multimediálních komunikací  
Ústav marketingových komunikací

Akademický rok: 2023/2024

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Bc. Alžběta Mahdalová  
Osobní číslo: K22167  
Studijní program: N0414P180005 Marketingová komunikace  
Forma studia: Prezenční  
Téma práce: Podpora cyklistické dopravy žáků základních škol ve Zlíně

## Zásady pro vypracování

- Provedte rešerši vhodné literatury a vypracujte teoretické podklady k problematice podpory cyklistické dopravy.
- Stanovte cíl práce, zvolte metodu výzkumu a definujte výzkumné otázky.
- Uskutečňte výzkum, analyzujte získaná data, zodpovězte výzkumné otázky.
- Výsledky výzkumu využijte pro zhotovení projektové části, jež navrhne řešení zjištěné problematiky.

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

BAČUVČÍK, Radim, 2011. *Marketing neziskových organizací*. Zlín: VerBuM. ISBN 978-808-7500-019.

FILLER, Vratislav a MOTÝL, Jiří, 2018. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-271-0855-8.

JEŽEK, Jiří; RUMPEL, Petr, a SLACH, Ondřej, 2007. *Marketingový management obcí, měst a regionů: manuál pro potřeby praxe*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě. ISBN 978-80-7368-294-1.

MARTÍNEK, Jaroslav; VRTALOVÁ, Jitka a ŽÁKOVÁ, Radka, 2013. Online. 40 lekcí cyklo dopravy pro odborníky. *Cyklistická akademie*. ISBN 978-80-86502-65-6.

SMITH, Aaron, 2008. *Introduction to Sport Marketing*. 1st ed. Elsevier. ISBN 978-0-7506-8685-3.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Mgr. Radim Bačuvčík, Ph.D.**  
Ústav marketingových komunikací

Datum zadání diplomové práce: **31. ledna 2024**  
Termín odevzdání diplomové práce: **12. dubna 2024**



---

Mgr. Josef Kocourek, Ph.D.  
děkan

doc. Ing. Mgr. Radim Bačuvčík, Ph.D.  
ředitel ústavu

Ve Zlíně dne 2. dubna 2024

## **PROHLÁŠENÍ AUTORA** **BAKALÁŘSKÉ / DIPLOMOVÉ PRÁCE**

### **Beru na vědomí, že**

- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a bude dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem bakalářské/diplomové práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

### **Prohlašuji, že:**

- jsem na bakalářské/diplomové práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.

Ve Zlíně dne: 12. 4. 2024 .....

Jméno a příjmení studenta: ALŽBĚTA MAHDALOVÁ .....

podpis studenta

## **ABSTRAKT**

Tato diplomová práce se zabývá tématem podpory cyklistické dopravy žáků základních škol ve Zlíně. Její teoretická část uvádí čtenáře do problematiky marketingu v praxi měst a sportu, cyklistické dopravy i dopravy žáků do škol. Praktická část poté interpretuje výsledky z provedeného kvantitativního výzkumu, který zjišťoval, jaké faktory ovlivňují ochotu rodičů pustit své děti do školy na kole a jak rodiče hodnotí kvalitu podmínek pro jízdu svých dětí do školy na kole. Práci uzavírá projektová část navrhuující řešení zjištěného problému.

Klíčová slova: cyklistika, doprava, dojíždění do školy, žáci, infrastruktura

## **ABSTRACT**

This master thesis deals with the topic of support for bicycle transportation of primary school disciples in Zlín. It's theoretical part introduces the reader to the issue of marketing in the practice of cities and sport, cycling transportation and transportation of disciples to schools. The practical part then interprets the results of the quantitative research, which was finding out what factors influence parents' willingness to let their children cycle to school and how parents evaluate the quality of conditions for cycling their children to school. The thesis concludes with a project section proposing solutions to the identified problem.

Keywords: cycling, transportation, school commuting, disciples, infrastructure

Ráda bych poděkovala doc. Ing. Mgr. Radimu Bačuvčíkovi, Ph.D. za jeho profesionální a vždy pozitivní, povzbudivý přístup při vedení této diplomové práce, za veškeré konzultace i odborné rady.

Srdečné díky patří také rodině, přátelům a ostatním blízkým, kteří mě různými způsoby podporovali na mé cestě za vzděláním.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>10</b>
<b>1 MARKETING V PRAXI MĚST A SPORTU</b> .....	<b>11</b>
1.1 MĚSTSKÝ MARKETING.....	12
1.2 SPORTOVNÍ MARKETING.....	14
1.2.1 Veřejný sportovní sektor .....	15
<b>2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA</b> .....	<b>16</b>
2.1 PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....	17
2.2 DĚTI, MLÁDEŽ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	19
<b>3 DOPRAVA ŽÁKŮ DO ŠKOL</b> .....	<b>21</b>
3.1 PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY DO ŠKOL.....	22
3.2 ŠKOLNÍ ULICE.....	24
<b>4 METODIKA PRÁCE</b> .....	<b>25</b>
4.1 CÍL A ÚČEL VÝZKUMU .....	25
4.2 VÝZKUMNÉ OTÁZKY .....	25
4.3 METODIKA SBĚRU DAT .....	25
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>28</b>
<b>5 STAV DĚLBY PŘEPRAVNÍ PRÁCE VE ZLÍNĚ</b> .....	<b>29</b>
5.1 PLÁNY PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE ZLÍNĚ .....	29
<b>6 SEKUNDÁRNÍ ANALÝZA</b> .....	<b>33</b>
6.1 MOŽNOST DOPRAVY DO 1. ZŠ .....	33
6.2 MOŽNOST DOPRAVY DO 3. ZŠ .....	35
6.3 MOŽNOST DOPRAVY DO 7. ZŠ .....	37
6.4 MOŽNOST DOPRAVY DO 9. ZŠ .....	39
6.5 MOŽNOST DOPRAVY DO 16. ZŠ .....	41
6.6 VYHODNOCENÍ SEKUNDÁRNÍ ANALÝZY .....	43
<b>7 VYHODNOCENÍ KVANTITATIVNÍHO VÝZKUMU</b> .....	<b>45</b>
7.1 ÚČASTNÍCI DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ .....	45
7.2 ŽÁCI ZÁKLADNÍCH ŠKOL A JÍZDA NA KOLE .....	46
7.3 ZPŮSOB DOPRAVOVÁNÍ ŽÁKŮ DO ŠKOL .....	50
7.3.1 Jízda do školy autem .....	51
7.3.2 Jízda do školy MHD.....	53
7.3.3 Chůze do školy pěšky.....	54
7.3.4 Jízda do školy na koloběžce .....	54
7.3.5 Jízda do školy na kole .....	55

7.4	PODMÍNKY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU DO ŠKOL.....	58
7.4.1	Významnost vlivu jednotlivých podmínek při rozhodování o cyklistické dopravě do školy .....	61
7.5	MOTIVACE K JÍZDĚ DO ŠKOLY NA KOLE.....	63
7.5.1	Dodatečná sdělení rodičů .....	66
7.5.2	Ochota rodičů pouštět své potomky do školy na kole.....	67
7.6	POSTOJ K ZAVEDENÍ ŠKOLNÍ ULICE.....	68
<b>8</b>	<b>INTERPRETACE VÝZKUMNÉHO ZJIŠTĚNÍ.....</b>	<b>72</b>
8.1	VO1: JAKÉ FAKTORY OVLIVŇUJÍ OCHOTU RODIČŮ PUSTIT SVÉ DĚTI DO ŠKOLY NA KOLE? .....	72
8.2	VO2: JAK RODIČE HODNOTÍ KVALITU PODMÍNEK PRO JÍZDU SVÝCH DĚTÍ DO ŠKOLY NA KOLE? .....	73
8.3	DISKUZE.....	74
<b>III</b>	<b>PROJEKTOVÁ ČÁST .....</b>	<b>76</b>
<b>9</b>	<b>PLÁN K NAVÝŠENÍ POČTU ŽÁKŮ VYUŽÍVAJÍCÍCH CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....</b>	<b>77</b>
9.1	ZLEPŠENÍ PODMÍNEK PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU ŽÁKŮ .....	77
9.1.1	Dopravní opatření.....	77
9.1.2	Edukace .....	78
9.1.3	Zajištění stojanů na kola.....	79
9.2	KAMPAŇ ZVYŠUJÍCÍ BEZPEČNOST A VYUŽITÍ CYKLODOPRAVY .....	80
9.2.1	Online komunikace .....	80
9.2.2	Tradiční média .....	82
9.2.3	OOH .....	82
9.2.4	Eventy .....	84
9.2.5	Soutěž.....	85
9.2.6	Časový plán kampaně .....	86
9.2.7	Finanční plán.....	87
9.2.8	Měření účinnosti kampaně .....	88
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>89</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>90</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>99</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>100</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>101</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>103</b>



## ÚVOD

Hustota silničního provozu a veškeré komplikace, které s sebou přináší, představují tíživý problém mnoha moderních měst a ani Zlín není výjimkou. V kontextu stále rostoucího automobilismu jsou hledány alternativní způsoby dopravy, jež by pomohly zmírnit dopravní zátěž a současně zvýšit kvalitu městského života. Jedním z východisek je podpora cyklistické dopravy. Ta nejen že přispívá k udržitelnosti a snižování dopravní zátěže, ale rovněž podporuje zdraví a pohyb. Zejména dětem poté pomáhá posílit schopnost soustředění, rozvinout kognitivní schopnosti či naučit se vlastní odpovědnosti, přičemž zkušenosti s mobilitou, které děti nabydou v tomto věku, jsou formující pro jejich budoucí návyky v dopravě.

Cyklistika by měla mít v dopravě dětí do škol své místo, jehož vzniku brání řada bariér. Tato práce stručně uvede do problematiky marketingu v praxi měst a sportu, cyklistické dopravy i dopravy žáků do škol. Pomocí sekundární analýzy charakteristiky školských okruhů vybraných základních škol ve Zlíně a jejich potenciálního vlivu na možnosti dopravy žáků do škol udá základ pro korektní vyhodnocení dat z dotazníkového šetření, které objasní, jaké faktory ovlivňují ochotu rodičů pustit své děti do školy na kole a jak rodiče hodnotí kvalitu podmínek pro jízdu svých potomků do školy na kole. Praktická část také popíše vztah dětí k jízdě na kole i způsoby, kterými se žáci do škol přepravují. Ukáže míru nadužívání automobilové přepravy žáků do škol a zjistí postoj rodičů vůči opatření ke zklidnění provozu v okolí vzdělávacích zařízení v podobě školní ulice. Práci uzavře projektová část navrhuující řešení zjištěného problému.

Výsledek šetření přinese možný užitek institucím zlínské veřejné správy, zapsaným spolkům či neziskovým organizacím zainteresovaným v oblasti rozvoje cyklistické dopravy a bezpečnosti dětí v dopravě. Práce nabídne podněty pro zkvalitňování infrastruktury i pro tvorbu koncepce podpory cyklistiky mezi dětmi a mládeží ve Zlíně. Dílo má však potenciál přínosu i samotným rodičům dětí, kteří mohou na základě poučení z textu přehodnotit volbu dosavadního způsobu transportu svého potomka do školy či pohlížet na problematiku dopravy dětí do škol novým způsobem.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 MARKETING V PRAXI MĚST A SPORTU

Definice marketingu existuje celá řada. Mezi nejznámější z nich se řadí následující dvě. Ta od Americké marketingové asociace, jenž marketing aktuálně na základě schválení z roku 2017 popisuje jako činnost, soubor institucí a procesů pro tvoření, komunikaci poskytování a směnu nabídek, které mají hodnotu pro zákazníky, klienty, partnery i společnost jako celek (Definitions of Marketing, © 2024). A Kotlerova definice označující marketing za společenský i manažerský proces vedoucí k uspokojování potřeb a přání zákazníka. Vyplývá z ní, že v marketingu nejde o pouhé přesvědčování s následným prodejem. Celé dění začíná již dříve, než je samotný produkt vůbec dostupný, například zjišťováním zákaznických potřeb, jejich rozsahu či případné ziskovosti a pokračuje po celou dobu životnosti produktu s následnou snahou úspěch opakovat (Kotler et al., 2007, s. 38). V souvislosti se zaměřením této práce je však užitečné zmínit také definici marketingu uváděnou Bačuvčíkem: „Marketing je cílené profitově orientované jednání sociálně ekonomického subjektu, které směřuje k prezentaci a prosazení vlastních hodnot v konfrontaci s hodnotami okolí při současném hledání vzájemného konsenzu mezi nimi.“ (Bačuvčík, 2011, s. 12).

Zatímco Kotler ve své definici využívá výrazu „produkt“, který může vést spíše ke komerčnímu chápání marketingu, Bačuvčík hovoří o jistých „hodnotách“, což odpovídá rovněž koncepci sociálního marketingu. „Sociální marketing je specifický nástroj určený k prosazení určitých myšlenek, změně názorů, postojů, předsudků, hodnot a v konečném důsledku samozřejmě také chování lidí, který může být využíván nejen neziskovými organizacemi, ale také institucemi veřejné správy, jednotlivci, a dokonce i podnikatelskými subjekty (Bačuvčík, 2011, s. 25).“ Rovněž zde by bylo možné uvést více definic. Shoda panuje v tom, že sociální marketing označuje především snahy zaměřené na ovlivňování chování, které povede ke zlepšení zdraví, prevenci úrazů, ochraně životního prostředí či společenské angažovanosti (Kotler a Lee, 2008, s. 7).

Marketingový mix je jedním ze základních prvků moderního marketingu. Označuje soubor taktických marketingových nástrojů, které firmě umožňují nastavovat nabídku tak, aby dosáhla požadované odezvy na cílovém trhu. Marketingový mix se skládá ze všech strategií, jež firma používá k ovlivnění poptávky po svých produktech nebo službách. Tyto možnosti lze rozdělit do obvyklých čtyř skupin proměnných, taktéž známých jako čtyři P, zahrnujících produkt (product), cenu (price), místo (place) a propagaci (promotion) (Kotler a Armstrong, 2010, s. 76). Vzhledem ke komplexitě marketingu však bývá tento

soubor doplněn o další složky, mezi které patří lidé (people), procesy (processes), programy (programs) a výkon (performance). V uvedených čtyřech P moderního marketing managementu lidé odrážejí osoby uvnitř i vně organizací, například zaměstnance i spotřebitele. Procesy poukazují na jejich důležitost a potřebu vykazovat jistou kreativitu, disciplínu či strukturu. Programy reprezentují veškeré aktivity organizace zaměřené na zákazníky. Součástí programů jsou všechna původní čtyři P s přispěním řady nových marketingových aktivit. Výkon je možné chápat jako různé faktory, třeba ziskovost, hodnotu značky, loajalitu zákazníků, aspekty společenské odpovědnosti a tak podobně, jež ovlivňují výkon subjektu (Kotler a Keller, 2013, s. 56, 57).

Tato zdánlivě komerční koncepce má své uplatnění i v prostředí sociálního marketingu. Produkt bývá často považován pouze za hmotnou věc či službu. V sociálním marketingu je za něj ale brána myšlenka nebo idea. Cena, která obvykle znamená finanční částku požadovanou za produkt se ve smyslu sociálního marketingu vyskytuje pouze v případě určitých kampaní, kdy oslovená osoba přispěje částkou na konkrétní účel. Distribuce vyjadřuje způsob cesty, jímž se produkt k zákazníkovi dostane. V rámci sociálního marketingu o ní tedy lze uvažovat jako o lokalizaci kampaně. Na závěr marketingová komunikace, respektive propagace, jejímž prostředkem je marketingový komunikační mix skládající se z reklamy, podpory prodeje, osobního prodeje, public relations a direct marketingu. V pojetí sociálního marketingu mají však kampaně zejména podobu mediální kampaně, jež zahrnuje reklamu i PR, eventu či osobního jednání (Bačuvčík a Harantová, 2016, s. 22–29).

## 1.1 Městský marketing

Fenomén marketingu měst se poprvé objevil v polovině 80. let 20. století v Nizozemsku a brzy i v dalších evropských zemích, hlavně ve Velké Británii a Německu. Od té doby se ale počet měst, jež udávají, že mají městskou marketingovou politiku, značně zvýšil. Města mají zájem o turisty, rozvíjejí obchodní místa splňující potřeby mezinárodních podniků a projevují snahy nalákat lidi, aby přišli a žili na území města. Přesto tyto snahy nejsou vždy prezentovány jako marketing měst, ale intuitivně by je většina společnosti jako marketing vnímala (Braun, 2008, s. 1, 2).

„Marketing města znamená uplatňování marketingové koncepce v podmínkách města, přičemž se město chápe jako jeden celek (Jakubíková, 2012).“ Bližší definici uvádí Jakubíková (2012) pro teritoriální marketing neboli marketing místa, který je pojmu

marketing města nadřazený. Popisuje ho jako proces, při kterém se daná místa snaží o dosažení svých cílů za pomoci uspokojení potřeb obyvatelstva, podnikatelů, investorů i návštěvníků. Ježek, Rumpel a Slach (2007) však tvrdí, že cílovými skupinami marketingu měst jsou v České republice explicitně investoři a návštěvníci, obyvatelstvo pak spíše implicitně.

Z uvedené definice vyplývá, že tradiční model čtyř P lze uplatnit i pro marketingový plán města. Produkt v tomto případě zastupuje samotné město a jeho image, která je tvořena složkami jako například charakterem města, ekonomickými aktivitami, přírodním prostředím, místními službami, rekreací, možnostmi pro trávení volného času, kulturou či cestovním ruchem a dalšími prvky, z nichž může vzejít jakákoli konkurenční výhoda. Cena se v případě marketingu měst týká hodnoty pozemků a cen za jejich využití k bydlení nebo zřizování podnikatelských aktivit. Místo čili distribuce znamená distribuční kanály, které se týkají vztahů s obchodními partnery. Tyto vztahy město rozvíjí, aby uplatnilo svou image na potenciálních cílových trzích i za účelem proniknutí do nových tržních oblastí. Propagace v pojetí městského marketingu zahrnuje zejména reklamu a public relations. Marketing měst dále vybízí také ke zmínění pátého P, jímž jsou lidé. V tomto kontextu termín vyjadřuje cíl přitáhnout návštěvníky a podporovat přínos občanů k rozvoji města (Metaxas, 2002 cit. podle Gascó Hernández a Torres-Coronas, 2009, s. XIII).

Teritoriální marketing skýtá následující typologii. V první možnosti vnímá město jako produkt, přičemž využívá nástrojů marketingového mixu. Koncept komplexního marketingového řízení firmy byl jednoduše přejat na řízení rozvoje města jako produktu. Druhým typem teritoriálního marketingu je externí komunikační politika, která aplikuje pouze část z komerčního marketingu na problematiku řízení územního rozvoje. Partnerství veřejného a privátního sektoru by mělo přispět k rychlosti reakce města na potřeby trhu a současně je třetím typem teritoriálního marketingu. Čtvrtý typ zastupuje marketing podniků poskytujících veřejné služby a institucí veřejného sektoru. Těmi lze rozumět například podniky veřejné dopravy, odvozu odpadů, údržby zeleně, správy sportovních zařízení a tak dále. Posledním typem teritoriálního marketingu je komplexní teritoriální marketing. V něm jsou zapojeny veškeré subjekty relevantní pro rozvoj daného místa od veřejné správy přes podnikatele, politiky, společenské organizace, zájmová sdružení a angažované obyvatele. Teritoriální marketing, a to především v kontextu měst, pomáhá organizovat spolupráci mezi těmito aktéry a hledat shodu v cílech a prioritách pro rozvoj určené oblasti (Ježek, Rumpel a Slach, 2007, s. 13–18).

Samotného městského marketingu existuje také vícero odlišných typů, a proto je nutné popsat čtyři hlavní faktory ovlivňující způsob využití městského marketingu v praxi. První z nich se zaměřuje na zájmy a cíle, které mají aktéři a instituce podílející se na rozvoji města. Jeho vysvětlení lze zjednodušit položením otázky: „Čeho je pro město nejdůležitější dosáhnout?“. Druhý faktor představuje znalost teorie konceptu městského marketingu lidmi, kteří jej mají na starosti realizovat. Třetí faktor se týká funkce města, tedy role, kterou město zastává. Například pokud se jedná o starší průmyslová města, měla by se marketingovou strategií snažit o dosažení modernizace a získání nových investorů. Naproti tomu atraktivní historická města zaměřují marketingové strategie spíše na přilákání turistů a vnější prezentaci. Čtvrtý faktor mající vliv na způsob užití městského marketingu jsou strukturální charakteristiky města, třeba struktura obyvatelstva, urbanistické a architektonické uspořádání či dopravní systémy. Podle výzkumů se komplexní městský marketing lépe aplikuje v menších městech s počtem obyvatel do 30 000, jelikož je jednodušší plnit potřeby různých cílových skupin, mezi které patří již jmenovaní obyvatelé, podnikatelé, investoři i návštěvníci (Ježek, Rumpel a Slach, 2007, s. 7–9).

## 1.2 Sportovní marketing

Sportovní marketing figuroval jako prvek ve sportovním managementu již od osmdesátých let 20. století. Milníkem, který dal vzniknout sportovnímu marketingu jako samostatné oblasti, se ale stal až rok 1993, kdy američtí akademici Sutton, Hardy a Mullin vydali publikaci s názvem Sport Marketing. Jednalo se o první komplexní práci věnovanou této oblasti, jež dala počátek budování identity sportovního marketingu (Kunz, 2018, s. 33).

Filozofie marketingu spočívá v uspokojování potřeb a přání zákazníka za současného souladu s cíli organizace. Zatímco v podnikání je cílem dosažení zisku, ve sportovním organizaci jde obvykle o získání a přitažení pozornosti ke sportu či organizaci samotné. Potřeby spotřebitelů jsou uspokojeny pouze tehdy, když odpovídají vlastnostem výrobku nebo služby, přičemž konečným cílem je pěstovat vztah mezi sportovní značkou a spotřebiteli (Smith, 2008, s. 5, 6).

Podle Schwarze, Huntera a LaFleura (2013, s. 12) lze sportovní marketing definovat jako proces vývoje a implementace aktivit souvisejících s produkcí, stanovováním cen, distribucí a propagací sportovního produktu za současného cíle tohoto procesu uspokojit potřeby spotřebitelů, dosáhnout cílů a záměrů společnosti v souvislosti s její filozofií, posláním i vizí a udržet si náskok před konkurencí, tudíž maximalizovat potenciál svého produktu

i společnosti. Tuto definici poté rozvíjí Smithův (2008, s. 3) popis. Uvádí, že sportovní marketing je aplikace marketingových koncepcí na sportovní produkty a služby a také marketing nesportovních produktů prostřednictvím spojení se sportem. Stejně jako každá forma marketingu se i sportovní marketing snaží uspokojit potřeby spotřebitelů, čehož dosahuje tím, že poskytuje sportovní služby a výrobky související se sportem. Z tohoto vymezení vyplývá, že sportovní marketing znamená jak marketing sportu, tak i využití sportu jako nástroje pro marketing jiných výrobků a služeb.

### 1.2.1 Veřejný sportovní sektor

Na sport lze pohlížet skrze tři sektory, jejichž aktivity jsou do tohoto odvětví zapojeny. Zprvce jsou to činnosti spojené s vládou, které se souhrnně označují jako veřejný sektor, včetně státních, regionálních a místních samospráv i kvazi vládních institucí, jež se podílejí na rozvoji sportu, určování vládní sportovní politiky, posilování soutěžních výkonů či na podpoře zdraví. Druhý typ činnosti vykonává neziskový nebo dobrovolný sektor. Tuto skupinu tvoří místní kluby, komunitní sdružení, řídicí organizace a mezinárodní federace. Poslední skupina činností je v kompetenci profesionálního nebo korporátního sportovního sektoru. Je zaměřena komerčně a zahrnuje profesionální kluby, ligy a významné události. Mimo to do této skupiny patří také vysoké množství všech společností, které mají na sportu finanční zájem, jako jsou výrobci vybavení a oblečení, prodejci sportovních potřeb, vysílací společnosti, sponzoři a tak dále. V praxi se činnosti všech tří uvedených sektorů vzájemně prolínají (Smith, 2008, s. 15, 16).

V kontextu práce je důležitým veřejný sportovní sektor. Rozličné vlády se obecně zapojují do sportu kvůli jeho potenciálu sociálního, ekonomického a politického přínosu. Sport může jeho účastníkům přispívat ke zdraví i sociální soudržnosti a ve schopnostech má rovněž stimulovat ekonomickou aktivitu či posilovat občanskou hrdost. Ačkoliv se politické přístupy vlád ke sportu liší v závislosti na ideologické orientaci, všechny vlády různých úrovní ovlivňují sport nejméně čtyřmi způsoby. Prvním z nich je poskytování finančních prostředků a zařízení. Patří sem například financování národních sportovních organizací i výstavba a údržba sportovních, rekreačních a volnočasových zařízení. Druhým způsobem vlivu vlád je možnost přímého podílení se na rozvoji sportu, třeba prostřednictvím školicích institucí. Zatřetí mohou vlády realizovat programy související se sportem, zdravím a pohybovými aktivitami či pouze podporovat kampaně zaměřené na životní styl. V neposlední řadě je v moci vlád převzetí odpovědnosti za aspekty dodržování sportovních předpisů i za složení obecného regulačního prostředí (Smith, 2008, s. 16, 17).

## 2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Historicky měla cyklistika významný dopad na rozvoj dopravy a mobilitu osob. Jízdní kolo sloužilo od svých počátků zejména jako dopravní prostředek, současně však představovalo symbol pokroku. Koncem 19. století začali američtí cyklisté přetvářet tehdejší prašné cesty v asfaltové silnice, čímž prokázali službu také pozdějšímu nástupu automobilové dopravy. Počátkem 20. století bicykl dále přispěl ke zvýšení mobility dělníků a hrál roli v emancipaci žen tím, že jim poskytl novou formu osobní nezávislosti. V mnoha městech Evropy hrála cyklistická doprava klíčovou roli při přepravě osob až do doby příchodu masového automobilismu (Filler a Motýl, 2018). V současnosti však důležitost cyklistické dopravy opět roste, a to i v oblastech, kde se kola dříve příliš nepoužívala (Aleš, 2023, s. 40).

Důvodem jsou její nesčetné výhody (Aleš, 2023, s. 40). Cyklistická doprava často přináší úspory času, hlavně na trasách do vzdálenosti 5 kilometrů, ale i peněz. Finance cyklista šetří jak sobě, například za údržbu auta, pohonné hmoty, parkování či vstup do fitness centra, tak městu, jelikož náklady na budování parkovacích míst i silnic jsou velmi vysoké (Filler a Motýl, 2018). Investice do cyklistické infrastruktury platí za výhodnější nejen kvůli tomu, že výstavba infrastruktury pro nemotorovou dopravu generuje 4,4x větší zaměstnanost, ale také proto, že cyklistická doprava pro svou prostorovou nenáročnost přitahuje do center měst více lidí, což podporuje lokální ekonomiku. Další nespornou výhodou cyklo dopravy zastupuje pozitivní vliv cyklistiky na zdraví. Světová zdravotnická organizace vyvinula nástroj měřící prospěšnost i rizika jízdy na kole. Následovná studie provedená ve Vídni ukázala, že jízda na kole může za každý ujetý kilometr ušetřit až 89,89 procentů na nákladech za zdravotní péči. Mezi zdravotní přínosy pravidelné jízdy na kole patří prevence nadváhy a obezity, snížení rizika cukrovky, vysokého krevního tlaku snížení rizika srdečních onemocnění či zlepšení celkové fyzické kondice i duševního zdraví (Martínek, Vrtalová a Žáková, 2013). Výhodou cyklistické dopravy je na závěr z řady dalších významná taktéž šetrnost k životnímu prostředí (Basin a Singh, 2019). Podpora tohoto způsobu dopravy vede ke snižování emisí z výfukových plynů, což opět pozitivně vplývá na účinek pohybu na zdraví (Martínek, Vrtalová a Žáková, 2013).

Za vyspělé cyklistické město může být považováno místo, ve kterém jsou kola běžným prostředkem dopravy pro všechny osoby bez ohledu na pohlaví či věk, a kde představuje cyklistika společně s veřejnou dopravou základní způsob přepravy při cestách o vzdálenosti od jednoho do pěti kilometrů. Podíl jízdního kola na dopravě v České republice je oproti nejvzrálejšímu cyklistickým státům, mezi které se řadí například Nizozemsko nebo Dánsko,



stále minimální. Zatímco v Kodani je podíl cyklo dopravy 41 %, v České republice se na kole uskuteční pouze 4 až 7 % cest (Filler a Motýl, 2018).

## 2.1 Podpora cyklistické dopravy

O lepší rozložení zátěže dopravy mezi různými typy přepravy v rámci městské mobility, tedy i o růst podílu cyklistické dopravy, se již zasazuje Ministerstvo dopravy České republiky. Své plány představuje v dokumentu s názvem Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030. Z něj plyne, že vzhledem k různorodým podmínkám měst není možné stanovit konkrétní podíl jednotlivých způsobů přepravy. Za pomoci různých opatření však lze určit směr či nastavit trend, kterým by se mohlo dopravní rozložení v jednotlivých typech měst vyvíjet. Z toho důvodu jsou města kategorizována dle počtu obyvatel s ohledem na postavení města v rámci aglomerace, geomorfologii i převažující typ zástavby (Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, 2021).

Města jsou v rámci každé kategorie charakterizována podle obecného principu tvorby SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan), čili plánu udržitelné městské mobility. „Jedná se o individuální přístup každého města v rámci výběru opatření, která podpoří udržitelné plánování městské mobility.“ Města jsou v tomto systému dělena na základě počtu obyvatel do pěti skupin označených od nejosídlenějších písmenem A až po nejméně osídlené písmenem F. Nejaktuálnější data Českého statistického úřadu z konce roku 2022 uvádí, že Zlín má 74 191 obyvatel (Databáze demografických údajů za vybraná města ČR, 2023), což ho dle obecného principu tvorby SUMP řadí do kategorie s označením D, mezi města s počtem obyvatel od 42tisíc do 75tisíc. V případě uplatnění opatření SUMP může Zlín směřovat do roku 2030 k dosažení podílu cyklistické dopravy 10-20 %, alespoň v klimaticky příznivém období roku (Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, 2021).

Pucher a Buehler (2008) ve své práci díky analýze agregátních dat z prostředí států Nizozemska, Německa a Dánska dospěli k závěru, že existuje silný náznak důležité souvislosti mezi zavedením níže uvedených zkoumaných opatření a nárůstem bezpečnosti i počtem cyklistů. Závěr autorů poukazuje na důležitost bezpečné a pohodlné jízdy na kole zejména pro děti, starší osoby, ženy a osoby se zvláštními potřebami v důsledků jakéhokoli postižení. Takovou jízdu na kole v nizozemských, německých a dánských městech zajišťuje budování samostatných zařízení pro cyklisty podél silně frekventovaných silnic a na křižovatkách v kombinaci s rozsáhlým zklidňováním dopravy v obytných čtvrtích. Propojení praktických a užitkových míst města pomocí zmíněných samostatných zařízení

pro cyklisty podporuje jízdu na kole do školy, za prací i za nákupy. Dále nizozemská, německá a dánská města posilují bezpečnost, pohodlí a atraktivitu vynikajících cyklistických komunikací rozsáhlými možnostmi parkování kol, integrací s veřejnou dopravou, komplexním dopravním vzděláváním a školením cyklistů i motoristů či širokou škálou propagačních akcí, jejichž cílem je vyvolat nadšení a širokou podporu veřejnosti pro cyklistiku. Silniční motorová doprava se pro občany cyklisticky vyspělých měst stala drahou i méně pohodlnou kvůli řadě daní a omezení týkajících se vlastnictví, používání či parkování automobilů. Politika územního plánování takových míst podporuje relativně kompaktní zástavbu se smíšeným využitím, jež poskytuje cyklistům více přívětivých cest. Klíčem k úspěchu cyklistické politiky v Nizozemsku, Německu i Dánsku je koordinované provádění popsaneho mnohostranného, sebeposilujícího souboru politik. Tím, že tyto politiky zohledňují velmi rozdílné potřeby různých sociálních skupin, daří se jim umožnit jízdu na kole prakticky všem.

V České republice se cyklo doprava potýká s řadou výzev. Ani v tradičně cyklistických městech, kde cyklostezky mnohdy přímo vynucují jízdu mimo silniční provoz, nejsou tato zařízení pro jízdu na kole dostatečně komfortní, což může cyklistu vést k pocitu ohrožení. Města s celkově nižším podílem cyklo dopravy naopak usilují o integraci cyklistů do provozu v ulicích, například pomocí zřizování cyklopruhů, jejichž problémem je ale častá nesouvislost vystavující cyklisty dalšímu pocitu nebezpečí, zvláště při překonávání křižovatek. Opačné řešení tras, tedy mimo provoz, také nebývá optimálním, zejména pro své sloučení s chodníky, kde se musí cyklisté pohybovat mezi chodci nebo z kola dokonce sesedat. Nedostatečné řešení městské vybavenosti pro jízdu na kole je jedním z faktorů, který dává příčinu k nižšímu podílu kola na celkové dopravě, a tak je nizozemského průměru dosaženo jen v několika málo menších městech České republiky (Filler a Motýl, 2018).

Naopak ve prospěch obrany bezpečnosti cyklopruhů a jiných cyklistických opatření je třeba poukázat na výsledky studie Magistrátu hlavního města Prahy věnující se nehodovosti cyklistů v Praze, která prokázala, že jednoznačně bezpečnější je jízda po ulici s cyklistickými opatřeními nehledě na jejich kvalitu. „Žádné cykloopatření není v plošném měřítku pro cyklisty méně bezpečné než komunikace zcela bez cykloopatření. V křižovatkách je bezpečnost vždy nižší. I se započtením křižovatek je ale jízda po komunikacích s vyhrazenými cyklopruhy cca 1,4x bezpečnější než při jízdě po ulici bez opatření (Šindelář, 2022 cit. podle Filler, 2023).“

## 2.2 Děti, mládež a cyklistická doprava

V posledních letech je možné pozorovat u dětí a mládeže klesající zájem o tělesnou výchovu i sportování obecně. Shodují se na tom odborníci z řad učitelů, trenérů i lékařů, kteří současně poukazují na problém snižující se kondice a nárůst případů obezity u takto mladých osob. Děti i mládež se stále více vyhýbají fyzické aktivitě, což se projevuje nejen v odporu k aktivnímu sportu, ale také v nezájmu o aktivní formy dopravy, včetně dopravy cyklistické. Paradoxním se poté jeví stálý růst počtu a kvality různých kondičních zařízení od fitness center přes akvaparky až po cyklostezky. Existuje menší skupina pravidelně sportujících jedinců, ale většina mladých lidí preferuje pasivní a sedavý způsob trávení volného času, přičemž sport vnímají spíše jako zábavu než jako prostředek k osobnímu rozvoji a zlepšení zdraví (Sekot, 2019).

Slova předchozího odstavce v otázce aktivní formy dopravy potvrzuje studie Bíla, Bílové a Sovy (2018), kteří se zaměřili na zkoumání způsobu dopravy dětí do škol. V letech 2000, 2011 a 2017 byly v Olomouci mezi žáky základních škol provedeny tři vlny dotazníkového šetření. Výsledky ukázaly, že poměr dětí, které jezdí pravidelně do školy na kole sice zůstal v průběhu uvedených let konstantní mezi 2,5 a 3,3 %, ale poměr dětí docházejících do školy pěšky klesl z 51,6 na 40,1 %. Počet dětí, které k dojíždění využívají alespoň veřejnou dopravu se taktéž zachoval relativně srovnatelný, a to mezi 41,4 a 47,3 %. Byl však zjištěn prudký nárůst poměru dětí, které dojíždějí do škol autem s rodiči z 3,2 % na 14,1 %. Zvláště znepokojivé pak je zjištění poklesu ochoty dětí, které do školy na kole nedojíždějí začít do školy na kole dojíždět. Jejich poměr se od roku 2000 do roku 2017 propadl z poměru 53 % na pouhých 34,1 %.

Samostatná mobilita je důležitou součástí dětského vývoje jak z hlediska fyzického zdraví, tak pro podporu kognitivního rozvoje. Pomáhá dětem posílit schopnost soustředění a osvojit si vnímání prostoru, vzdáleností, času a rychlosti. Zkušenost dítěte se samostatným pohybem hraje klíčovou roli v učení se vlastní odpovědnosti i formování sociálního chování. Zásadním však v kontextu této práce je, že zkušenosti s mobilitou, které děti nabydou v tomto věku, jsou formující pro budoucí návyky v dopravě (Martínek, Vrtalová a Žáková, 2013).

Naučit se jezdit na kole je pro dítě důležitým mezníkem ve vývoji samostatné osobnosti. Přesto jedním z důvodů poklesu počtu dětí jezdících na kole je negativní vztah rodičů k jízdě na kole, kteří v důsledku obav vyvolaných zvýšeným provozem či kampaněmi o bezpečnosti omezují samostatnost svých dětí. Při zavádění standardu pro výcvik cyklistů ve Velké

Británii však bylo dokázáno, že rozlišování mezi cyklisty pouze na základě věku není opodstatněné. Mladí teenageři mohou být lepšími a bezpečnějšími cyklisty než mnozí dospělí, zejména pokud pocházejí z cyklisticky založených rodin. Nejpodstatnějším faktorem je, aby se každý jezdec na kole řídil svými schopnostmi (Franklin, 2020, s. 34).

Rodiče by měli své děti vést k tomu, aby jízdu na kole považovaly za dospělou aktivitu, na kterou by měly být hrdé, že ji dělají dobře (Franklin, 2020, s. 34). Organizovaná výuka jízdy na kole, jež dítě připraví hlavně na dopravu po městě, je v České republice nedostatečná. Základní znalosti dopravních předpisů získá dítě v rámci dopravní výchovy, ale praktické dovednosti se musí naučit samo, respektive v zájmových kroužcích či od rodičů. Na samostatnou jízdu po silnici se může dítě připravovat již od svých sedmi let, kdy je mu v případě zvládnutí potřebných dovedností umožněna samostatná jízda mimo provoz, tedy například v parcích, na hřištích nebo dokonce v obytných zónách. Do svých desíti let by si dítě se zájmem o jízdu na kole mělo umět správně nasadit a sundat cyklistickou přilbu, zvládnout se samostatně rozjet i spolehlivě zabrzdit, umět se vyhnout překážkám a chovat se ohleduplně k ostatním lidem využívajícím pro svůj pohyb stejnou plochu. Zcela samostatně může dítě v silničním provozu jezdit od svých desíti let. Toto právo je však podmíněno schopností přijmout odpovědnost za vlastní bezpečný pohyb, a proto by mělo dítě ovládat pravidla silničního provozu v pro cyklisty nutném rozsahu i rozpoznat tratě, kde už je jízda nad jeho síly a dovednosti (Filler a Motýl, 2018).

### 3 DOPRAVA ŽÁKŮ DO ŠKOL

Každodenní cesty do školy a ze školy jsou důležitým obdobím v životě dítěte, kdy se učí a formuje své návyky i stereotypy. Děti se během cest do školy či kroužků učí stejně jako v nich (Martínek, Vrtalová a Žáková, 2013). Národní zpráva o pohybové aktivitě českých dětí a mládeže z roku 2022 však uvádí, že počet dětí a dospívajících, jež pro přepravu do a ze školy využívá aktivních forem transportu, tvoří 66 %. Aktivní formou dopravy se rozumí jakýkoliv způsob přepravy z bodu A do bodu B, který využívá lidskou energii. Zbýlých 34 % tedy pokrývá automobilová, vlaková, autobusová nebo městská hromadná doprava (Gába et al., 2022).

Situace se stává komplikovanou v případě nadužívání automobilové dopravy. Rodičovský zvyk vozit děti do školy autem, označovaný také jako mamataxi, vyvolává problém v okolí mnoha škol. Dopravní situace ranních hodin, ve které obvykle vznikají kolony, bývá nepřehledná a pro děti nebezpečná. Tím spíše jsou-li rodiče za volantem pod tlakem spěchu, v jehož důsledku často porušují dopravní předpisy (Do škol(k)y na kole - Ano nebo Ne?!, 2023). Určit přesný podíl rodičů v České republice, jež vozí tímto způsobem své potomky do školy, není jednoduché. Ačkoliv bylo v rámci Sčítání lidu, domů a bytů 2021 zkoumáno, kolik osob vyjíždělo do školy podle hlavního dopravního prostředku, z dat není možné přesně určit procento žáků základních škol sdílejících jízdu s rodiči (Vyjíždějící do zaměstnání/školy podle hlavního dopravního prostředku a podle krajů, 2021). Dostupné jsou ale individuální studie z jednotlivých měst.

Durna (2016), který prováděl šetření ve třech brněnských základních školách, uvádí, že zastoupení automobilové dopravy do školy u žáků 5.–9. ročníků tvořilo 27,3 %. Aktivní formě dopravy připadlo 59,6 % a z toho 8,3 % představovala doprava na kole či koloběžce. V Praze se monitoringu dopravy do škol věnuje organizace Pěšky městem v rámci programu Bezpečné cesty do školy. Studie uskutečněná ve třech různých základních školách z roku 2021 přinesla zjištění, že 20,6 % žáků se dopravovalo do školy autem, 33 % žáků chodilo pěšky, 41 % žáků využívalo kombinace pěší chůze a využití městské hromadné dopravy a pouze 3 % žáků se do školy dopravovala na kole nebo koloběžce. Mnoho dětí, jež jsou svými rodiči dopravovány do školy autem přitom bydlí od vzdělávacího zařízení ve vzdálenosti do 5 kilometrů. Konkrétně do 1 km od školy bydlí 13 % žáků, do vzdálenosti 2 km 22 % žáků a na trase do 5 km dojíždí autem 26 % žáků (Klimešová, 2021). Přičemž dle Fillera a Motýla (2018) je jízdní kolo na cestě dlouhé do 5 kilometrů z hlediska rychlosti obvykle nejefektivnějším dopravním prostředkem.

Důvodem, proč rodiče dle pražské studie z roku 2021 volili pro přepravu dítěte do nebo ze školy alespoň někdy automobil, bylo nejčastěji v 45,5 % případů sdílení jízdy při cestě do práce dospělého. Druhou nejčastější příčinou bylo přesvědčení tázaných dospělých osob, že přeprava dítěte automobilem je nejrychlejším způsobem dopravy do školy. Tento názor zastávalo 37,8 % dotazovaných. Dalšími často uváděnými důvody byla vysoká vzdálenost bydliště od místa vzdělávacího zařízení, v 26,9 % případů, a obavy o dítě kvůli dopravnímu provozu, v 25,7 % případů. Zbylé zaznamenané příčiny volby automobilové dopravy v pořadí dle jejich četnosti vyjadřovaly strach o dítě kvůli nebezpečným lidem či opuštěným místům, nízký věk dítěte, neexistující nebo příliš komplikovanou možnost využití městské hromadné dopravy a nízký komfort pěší cesty, jež zahrnoval faktory jako špínu, hluk, chybějící zeleň, bariéry a tak podobně (Klimešová, 2021).

Se zmíněnými strachy a obavami rodičů souvisí i zjištění Výzkumníku Seznam zpráv. Z jeho analýzy plyne, že děti ve věku 8 až 10 let vyrůstající v minulých dekádách měly daleko rozsáhlejší možnosti pohybu vzdáleného od místa svého bydliště. „Zatímco nadpoloviční většina dnešních prarodičů mohla v osmi až deseti letech sama obvykle dál než kilometr od domu, ve 20. letech 21. století už je dětí, které se běžně pohybují bez doprovodu dospělých takhle daleko od domu, jen 13 procent (Mahdalová a Škop, 2023).“ Pokud dítě na cestě do školy nebo ze školy doprovází dospělá osoba, dle studie provedené v Praze za to ze 76 % případů mohou nebezpečné dopravní situace na cestě (Klimešová, 2021). Národní zpráva o pohybové aktivitě českých dětí a mládeže poté mimo nízké bezpečnosti dopravy jako další příčiny nevole rodičů pouštět děti do školy samotné udává nevhodné podmínky prostředí, vysoké riziko kriminality, neúměrnou vzdálenost od domova, nedostatečnou sociální podporu či nízkou motivaci (Aranda-Balboa et al., 2020 cit. podle Gába et al., 2022). Rodičovská úzkost může vést k omezení svobody dětí, které mívá negativní dopad na vývoj dítěte a mnohdy ústí v nedostatečnou samostatnost jedince. Děti potřebují příležitost zkoumat svět samy, aby se naučily nezávislosti a dostatečnému sebevědomí (Mahdalová a Škop, 2023).

### **3.1 Podpora cyklistické dopravy do škol**

Podpora cyklistické dopravy do škol má potenciál řešit řadu z výše uvedených problémů při cestách za vzděláváním. Nechat automobil v garáži a vydat se do školy na kole, koloběžce nebo pěšky by přispělo k tvorbě obecně bezpečnějšího prostranství v okolí škol

a motivovalo by děti ke zdravému pohybu, jež posiluje jejich fyzickou i psychickou kondici (Do škol(k)y na kole - Ano nebo Ne?!, 2023). Rodiče by měli cyklistiku vnímat a podporovat jako zdravý, zábavný způsob dopravy, který děti mohou využívat každý den (Martínek, Vrtalová a Žáková, 2013).

I přes to, že děti ve věku do 10let mohou podle zákona o silničním provozu jet po silnici pouze za dozoru osoby starší 15let, na chodnicích, cyklistických stezkách a v obytných či pěších zónách mají právo pohybovat se bez doprovodu. Tato skutečnost by v rámci podpory cyklistické dopravy žáků do škol měla být zohledňována, zejména při plánování realizace a úprav chodníků v okolí vzdělávacích zařízení (Johnová et al., 2017). Data ze zahraničí ukazují, že úprava chodníků a přechodů může zvýšit počet dětí, jež se do školy vydají pěšky nebo na kole až o 37 % (Stewart, Moudon a Claybrooke, 2014 cit. podle Gába et. al., 2022). Také změny vedoucí ke snížení rychlosti, omezení automobilové dopravy nebo redukcí parkovacích míst poskytují příležitost k rozšíření možností jízdy na kole a budování odvahy dětí dojíždět na různá místa v okolí včetně škol (Johnová et al., 2017).

V určitých případech samotné děti vyjadřují zájem o dojíždění do školy na kole. Šetření v rámci projektu Bezpečné cesty do školy z roku 2020 uskutečněné na třech pražských základních školách poukázalo na skutečnost, že autem by si do školy přály jezdit děti, které už autem jezdí, nebo pro přepravu využívají městskou hromadnou dopravu. „Děti, které do školy chodí pěšky jsou buď spokojené, nebo by daly přednost koloběžce či kolu.“ Části z nich však chybí bezpečná možnost takový dopravní prostředek u školy zaparkovat (Klimešová, 2020). Podpora cyklistické dopravy sice závisí na budování bezpečné a plynulé infrastruktury v podobě jízdních pruhů pro cyklisty a cyklistických stezek (Johnová et al., 2017), jak opět dokazují příklady ze zahraničí, vybudování nové cyklostezky může ústít k růstu počtu cyklistů až o 225 % (Parker et. al., 2013 cit. podle Gába et. al., 2022), stále je však nutné dbát na zajištění bezpečného parkování kol a vytvoření vhodných podmínek nutných k úkonům po dojezdu do cílového místa, například zřízením převlékárny a sprch (Johnová et al., 2017).

Členové spolku AutoMat, jež se zabývá zlepšováním kvality života ve městech (Kdo jsme, b. r.), zastávají názor, že zákazy a nařizování v případě snahy podněcovat mladé osoby k aktivní formě transportu nejsou efektivní. Za nejúčinnější nástroj k probuzení zájmu o cyklistickou dopravu považují motivační kampaně, jelikož ty vytváří pozitivní návyk vycházející přímo od mládeže. Důkazem spolku je pod jeho vedením organizovaná kampaň s názvem Do školy na kole. Zúčastněné studentstvo v rozhovorech vypovědělo, že někteří

z jedinců začali díky výzvě jezdit do školy na kole pravidelně během celého roku (Výzva Do školy na kole proměňuje okolí škol a přístup k udržitelné dopravě, 2023).

### 3.2 Školní ulice

Školní ulice představuje dopravní režim, který dočasně omezuje vjezd motorových vozidel do ulic v bezprostřední blízkosti škol s cílem zvýšit bezpečnost pohybu chodců, cyklistů a dalších osob využívajících aktivních forem transportu, jež cestují zejména za vzděláním. Úprava oproti běžnému dopravnímu režimu spočívá v instalaci dopravního značení a mobilních zábran, které ve vybraných časových úsecích brání vjezdu automobilů do vymezeného prostoru. Tento koncept byl poprvé realizován již v roce 1989 v italském Bolzanu, odkud se brzy rozšířil do mnoha světových metropolí. Oblibě se těší například ve Vídni, Londýně, Paříži či dokonce Bratislavě. Popularita fenoménu školních ulic ale roste i v České republice (Školní ulice, b. r.).

Vznik školní ulice je v České republice poměrně náročným administrativním procesem, jelikož se řídí specifickými legislativními a provozními pravidly. Pro realizaci je nutné vypracovat dokumentaci dopravně-inženýrského opatření, jež upřesňuje podobu úpravy a umístění dopravního značení. Tyto podklady následně posoudí příslušný silniční správní úřad a vydá tak zvané opatření obecné povahy. Teprve po nabytí právní moci tohoto opatření je možné instalovat dopravní značení a případné zábrany vjezdu do dané lokality (Zklidňování dopravy: Školní ulice v Praze, 2023).

Popsaný proces se však vyplatilo podstoupit již několika školám v Praze, Říčanech, Dobříši nebo Mladé Boleslavi (Školní ulice, b. r.). Příkladem je ZŠ Na Dlouhém lánu v Praze 6, kde došlo k proměně ulice Nechanského. Po měsíci od omezení vjezdu automobilů ve zdejší špičce ranního provozu vyjádřili rodiče i děti svou spokojenost prostřednictvím dotazníkového šetření. Jeho výsledky ukazují, že přínos školní ulice spočíval znatelnou mírou ve zvýšení bezpečnosti pro děti (58,4 %) a vytvoření klidnější (49,6 %), celkově komfortnější (28,6 %) cesty do školy. 70,6 % dotázaných neshledalo na nově vytvořeném opatření v bezprostřední blízkosti školy žádná negativa (Školní ulice přináší hlavně bezpečí, vzkazují rodiče i děti, 2022). V Dobříši se město po úspěšném testu a následném zavedení školní ulice natrvalo dokonce rozhodlo na základě dat z dotazníkového šetření postavit v blízkosti základní školy i gymnázia krytou kolárnu o kapacitě 100 kol (Šnobl, 2023).



## 4 METODIKA PRÁCE

Teoretická část této práce obsahuje stručné vysvětlení pojmů městský marketing a sportovní marketing i krátké objasnění fenoménu cyklistické dopravy spolu s uvedením dalších souvisejících faktů za účelem snadnější orientace v kontextu její praktické a projektové části. Samotný výzkum se poté za pomoci dotazníkového šetření zaměřuje na odhalení možností přispívajících k podpoře cyklistické dopravy žáků základních škol ve Zlíně.

### 4.1 Cíl a účel výzkumu

Cílem výzkumu je posoudit kvalitu podmínek, které město Zlín vytváří pro cyklistickou dopravu dětí a mládeže do škol, a zjistit, do jaké míry mají tyto aspekty vliv na ochotu rodičů umožnit svým dětem dojíždět do školy na kole.

Výsledky výzkumu ukážou nejen podíl jednotlivých způsobů přepravy žáků do škol, ale objasní také důvody či motivace vedoucí k volbě využívání daného druhu transportu. Kromě snahy prokázat souvislost mezi zájmem rodičů v cyklistice se schopností dítěte jezdit na kole či věkem, kdy byla dítěti poprvé umožněna první samostatná jízda do školy na kole, se výzkum zaměří také na získání dat vypovídajících o stavu infrastruktury města s ohledem na okruh vzdálenosti školy od místa bydliště žáka.

Výstupy šetření mají potenciál poskytnout komplexní vhled do problematiky dopravy žáků do škol ve Zlíně a sloužit jako podklad pro budoucí rozhodování města. Data mohou být užitečná při sestavování návrhů strategií pro podporu cyklistické dopravy, které zahrnují například rozhodování o nových investicích do rozvoje infrastruktury nebo edukace veřejnosti o jejích benefitech.

### 4.2 Výzkumné otázky

Za výzkumem stojí snaha zodpovědět na otázky:

VO1: Jaké faktory ovlivňují ochotu rodičů pustit své děti do školy na kole?

VO2: Jak rodiče hodnotí kvalitu podmínek pro jízdu svých dětí do školy na kole?

### 4.3 Metodika sběru dat

Pro účely výzkumu bylo zvoleno hlavní metodou kvantitativní šetření, konkrétně formou dotazování v podobě online dotazníků, jejichž znění je přílohou P I. Dotazníkový sběr dat bude doplněn o sekundární analýzu, jejíž výstup zmapuje možnosti způsobů dopravy

do vybraných základních škol a napomůže tak ke kvalitnější evaluaci dat získaných dotazováním i celkově komplexnějším závěrům práce. Tento postup svými vlastnostmi vyhovuje požadavkům a záměru práce nejlépe.

Sekundární analýza je způsob k získávání informací, jež obnáší shromažďování, přípravu, analýzu a interpretaci již existujících informací. Za účelem odpovědi na specifické otázky negeneruje nová data, ale v rámci analýzy pracuje s už dostupnými daty (Trommsdorff a Steinhoff, 2009, s. 136). Analyzovat lze údaje kvalitativního i kvantitativního rázu jako například data z již provedených výzkumů, publikovaných statistik či jiných získaných souborů. Jistou nevýhodou poté tvoří skutečnost, že data mohou obsahovat chyby, kterých se dopustili předchozí autoři (Reichel, 2009, s. 168).

Kvantitativní výzkum se poté zaměřuje na sběr dat o minulých nebo probíhajících jevech s cílem kvantifikovat sledovaný fenomén a shromáždit tak měřitelné informace. Aby bylo dosaženo spolehlivých výsledků, je nutné pracovat s vysokým množstvím respondentů (Kozel, 2006, s. 120). Výstupy zkoumání mají poté schopnost zachytit chování lidí, zjistit jejich názory, postoje či motivy. Konkrétně dotazování je jedním z nejčastějších postupů marketingového výzkumu. Provádí se za využití dotazníků a vhodně zvolené komunikace mezi výzkumníkem a respondentem (Foret a Melas, 2021).

Základní soubor výzkumu definuje předpoklad být rodičem žáka docházejícího do čtvrté až deváté třídy státem zřizované základní školy ve Zlíně. Za účelem dosažení kontaktu s takto úzkou skupinou respondentů byli v druhé polovině prosince roku 2023 prostřednictvím e-mailu osloveni ředitelé všech zlínských státem zřizovaných základních škol s prosbou o sdílení odkazu na online dotazník s rodiči žáků, kteří navštěvují požadované rozpětí tříd. Pro vyšší předpoklad kladného přijetí žádosti byl e-mail doplněn o text záštity vytvořené Lukášem Fabiánem z Odboru dopravy Magistrátu města Zlína. Přesto muselo vzhledem k minimální odezvě dojít v první polovině ledna 2024 k dalšímu, tentokrát telefonickému, spojení s řediteli a zástupci škol. Jejich reakci na dotaz, respektive ochotu k distribuci online dotazníků, zobrazuje tabulka níže. Uvedeným způsobem však bylo dosaženo alespoň minima potřebného počtu účastníků výzkumu.

Škola	Dotazníky byly distribuovány	Distribuce neproběhla s odůvodněním	Distribuce neproběhla bez odůvodnění
1. ZŠ Základní škola Emila Zátopka Zlín	✓		
3. ZŠ Základní škola Zlín, Slovenská 3076	✓		
4. ZŠ Základní škola Komenského I, Zlín			✓
5. ZŠ Základní škola Komenského II, Zlín		✓	
7. ZŠ Základní škola Zlín, Kvítková 4338	✓		
8. ZŠ Základní škola Zlín, Komenského 78		✓	
9. ZŠ Základní škola Zlín, Štefánikova 2514	✓		
10. ZŠ Základní škola Zlín, Dřevnická 1790			✓
11. ZŠ Základní škola Zlín, tř. Svobody 868,		✓	
12. ZŠ Základní škola Zlín, Mikoláše Alše 558		✓	
14. ZŠ Základní škola Zlín, Nová cesta 268			✓
16. ZŠ Základní škola Zlín, Okružní 4685	✓		
17. ZŠ Základní škola Zlín, Kříby 4788			✓

Tabulka 1: Distribuce dotazníků vedením jednotlivých škol (Zdroj: vlastní zpracování)

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 5 STAV DĚLBY PŘEPRAVNÍ PRÁCE VE ZLÍNĚ

Dělba přepravní práce představuje poměr využívání dopravních prostředků v daném území. V případě města Zlín plyne z dostupných údajů z roku 2015 jasná převaha automobilové a motocyklové dopravy, která je zastoupena 45 %. Pěší přepravu tvoří 25 % z celku odvedené přepravní práce, následuje městská hromadná doprava s podílem 24 %. 4 % obyvatel města využívá kombinaci či jiný způsob dopravy a na závěr pouhá 2 % Zlíňanů volí pro svou přepravu jízdní kolo. Podíly osob, jež využívají aktivních forem transportu jsou poměrně stálé. K proměnám ale dochází na poli městské hromadné dopravy, od níž se její účastníci přesouvají k individuální automobilové dopravě. Od roku 2001 do roku 2015 bylo zaznamenáno posunutí poměru mezi těmito dvěma druhy dopravy o celých 40 % (Jak se dopravujeme?, b. r.).

Data z roku 2017, kdy populaci Zlína tvořilo 75 151 osob, poukazují na vysokou míru automobilizace. Ta udává počet aut v území na tisíc obyvatel. Stupeň automobilizace tehdy odpovídal hodnotě 404,6, což lze přepočítat přibližně na 30 400 registrovaných osobních automobilů. Údajům odpovídá také intenzita zatížení dopravní infrastruktury. Nejzatíženější zlínskou komunikací byla silnice I/49 – třída T. Bati, kterou denně v obou směrech projelo až 40 000 aut, přičemž objem netranzitní automobilové dopravy ve Zlíně stále stoupá (Základní data o mobilitě, b. r.).

Se snahou o změnu prošlo zlínské dopravní plánování modernizací, v důsledku které se nově řídí komplexním a systematickým přístupem, jehož základem je Generel dopravy pro město Zlín (Plánování cyklistické infrastruktury, © 2024). Tento dopravně-inženýrský dokument identifikuje problémy a potřeby obyvatel v oblasti veškeré městské dopravy, takže bere v potaz pěší, cyklistickou, městskou hromadnou i individuální automobilovou dopravu. Svými plány pomáhá městu budovat moderní a udržitelnou infrastrukturu. Pro rozvoj dopravy ve Zlíně stanovuje Generel dva milníky, jsou nimi rok 2025 a rok 2035 (Generel dopravy pro město Zlín, © 2024).

### 5.1 Plány podpory cyklistické dopravy ve Zlíně

Jednou z položek Generelu dopravy pro město Zlín je také Návrhová část – Generel cyklistické dopravy. Hned úvodem zmiňuje ambiciózní záměr zvýšit zjištěný podíl 1,6 % cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce na dvojnásobek až trojnásobek, což by znamenalo nejméně 6 000 na kole vykonaných cest za 24 hodin. Překážku však tvoří zejména nedokončená síť cyklistických tras, která za současného stavu neumožňuje

bezpečný a zcela plynulý pohyb po městě (Generel dopravy pro město Zlín: Návrhová část – Generel cyklistické dopravy, 2016).

Příležitost k rozšíření sítě cyklistických tras tvoří možnost integrace cyklistické dopravy s automobilovou v oblastech s nízkou intenzitou provozu nebo segregace cyklistů od automobilové dopravy v místech s vysokou rychlostí či intenzitou provozu (Generel dopravy pro město Zlín: Návrhová část – Generel cyklistické dopravy, 2016). K navýšení komfortu cyklistických tras poté přispívají také podpůrné prvky, jako například vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací, zpřístupnění pěších zón jízdě cyklistů nebo integrované prvky na komunikaci, třeba po vzoru piktogramového koridoru pro cyklisty na ulici Štefánikova (Cyklistická doprava, b. r.).

Síť cyklistické komunikace ve Zlíně není v současné době kompletně dobudována. Chybí trasy, které by kvalitně spojovaly centrum s Jižními Svahy, Podhořím, Lesní čtvrtí, Pasekami a tak dále (Cyklistická doprava, b. r.). Návrh základní sítě cyklistických tras Generelu cyklistické dopravy poté uvádí následující výčet doporučených přednostních ucelených tras cyklistické dopravy:

### **1. „Cyklistické trasy západ-východ**

- a. trasa od Otrokovic po levém břehu řeky Dřevnice, levobřežní komunikace, ulice Jateční, Hlavníckovo nábřeží, Tyršovo nábřeží, Fügnerovo nábřeží, Havlíckovo nábřeží, Peroutkovo nábřeží, trasa po levém břehu řeky Dřevnice, ulice Pekárenská, trasa po pravém břehu řeky Dřevnice s návazností na Lůžkovice a Želechovice nad Dřevnicí
- b. trasa odpojující se od ulice Jateční, ulice Přímá, v jižní poloze podél třídy T. Bati, průchod přes prostor náměstí Práce, ulice Štefánikova, Osvoboditelů, třída T. Bati, Podvesná XVII s napojením na trasu Havlíckovo nábřeží

### **2. Přípojně trasy od severu**

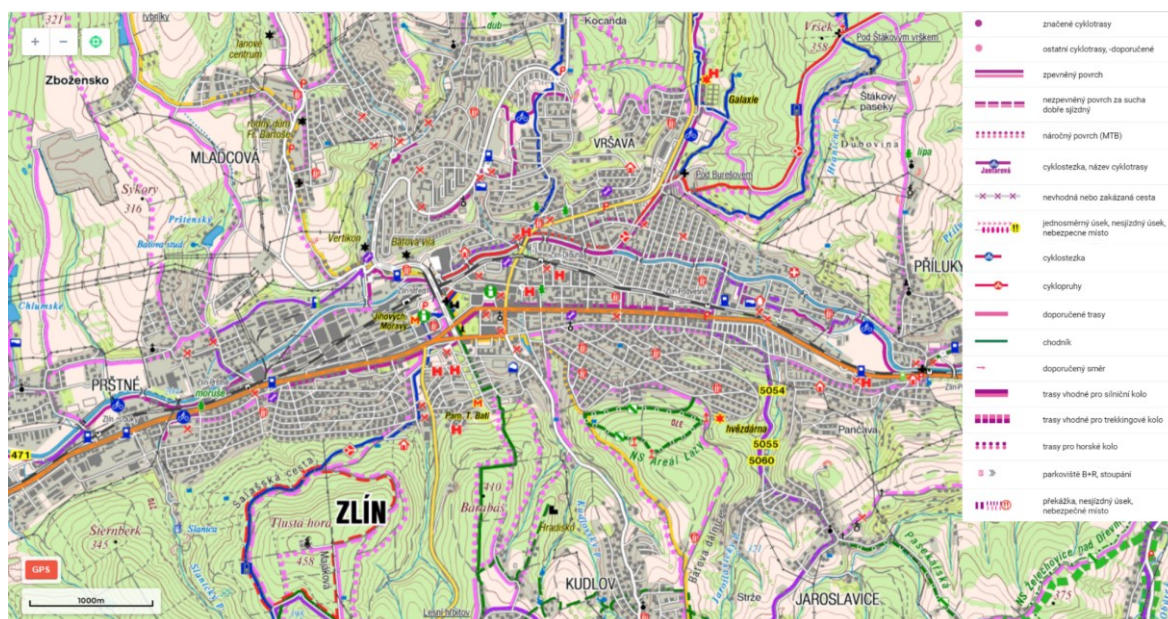
- c. ulice Pasecká, K Pasekám, Nábřeží s napojením na trasu Hlavníckovo nábřeží
- d. ulice Okružní, Nad Stráněmi, Družstevní, Gahurova, Výletní s napojením na trasu Tyršovo nábřeží
- e. ulice Středová, Podlesí v úseku Podlesí V-Okružní, ulice Nad Vývozem, Na Výsluní, Sokolská s napojením na trasu Tyršovo/Fügnerovo nábřeží

- f. trasa od Lukova, podél ulic Štípská, přes Lázně Kostelec, podél Fryštáckého potoka s napojením na trasu Havlíčkovo nábřeží, pokračování v ulici Fügnerovo nábřeží, Dlouhá s napojením na trasu podél třídy T. Bati

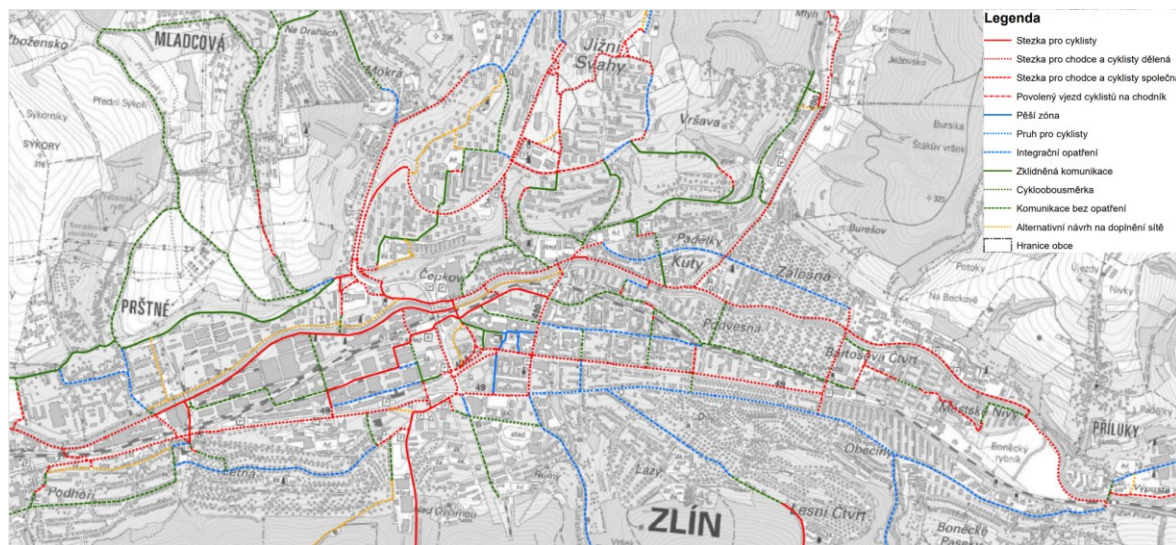
#### 4. Doplnkové trasy v oblasti centra města

- g. propojení mezi trasami v ulici Dlouhá a v prostoru náměstí Práce, ulicemi Benešovo nábřeží s propojem na Tyršovo nábřeží, Trávník přes dopravní terminál Zlín střed a ulicí Desátá s pokračováním přes podchod do prostoru náměstí Práce
- h. trasy navazující na pěší zónu, ulice Bartošova, Soudní, Rašínova, třída T. Bati v úseku Gahurova-Dlouhá, ulice Školní a prostor náměstí Míru a sadu Svobody
- i. trasa Gahurova od ulice Trávník, přes dopravní terminál Zlín střed s napojením na trasu Štefánikova, včetně odpojení do ulice J.A. Bati na trasu v ulici Desátá (Generel dopravy pro město Zlín: Návrhová část – Generel cyklistické dopravy, 2016).“

Porovnání aktuálního stavu tras určených cyklistům s návrhem dostavby základní sítě cyklistické komunikace dle generelu lze provést na základě zhlédnutí níže uvedených obrázků. Obrázek 1 ukazuje fialovými tahy zvýrazněné značené cyklotrasy. Pozor, růžové tahy znázorňují pouze cyklistům doporučené trasy. Obrázek 2 zachycuje veškeré v generelu navrhované druhy komunikace určené cyklistům.



Obrázek 1: Aktuální stav komunikace určené cyklistům (Zlín, b. r.)



Obrázek 2: Návrh základní sítě cyklistické komunikace (Cyklistická doprava – návrh dostavby základní sítě; Generel dopravy pro město Zlín, b. r.)



## 6 SEKUNDÁRNÍ ANALÝZA

Níže popsaná sekundární analýza se zabývá prací s informacemi o možnostech bezpečné, pohodlné cyklistické dopravy žáků do škol, jejichž vedení zajistilo distribuci výzkumných dotazníků rodičům. Zaměřuje se na strukturu cyklistické infrastruktury v jednotlivých školských obvodech, tedy územích, která jsou přiřazena konkrétní základní škole. Žáci s trvalým bydlištěm v území daného školského obvodu mají nárok na přednostní přijetí do základní školy obvodu, a to až do naplnění její kapacity (Školy a školská zařízení zřizované obcí a krajem, 2021). Z tohoto předpokladu analýza vychází.

Výstup této analýzy bude sloužit jako podklad pro relevantní vyhodnocení dat získaných z dotazníkového šetření i tvorbu hodnotného návrhu řešení v rámci projektové části práce. Cílem analýzy je na základě vymezených kritérií zjistit míru kvality podmínek pro cyklistickou dopravu do vybraných škol.

V rámci sekundárního zkoumání byla definována tato kritéria:

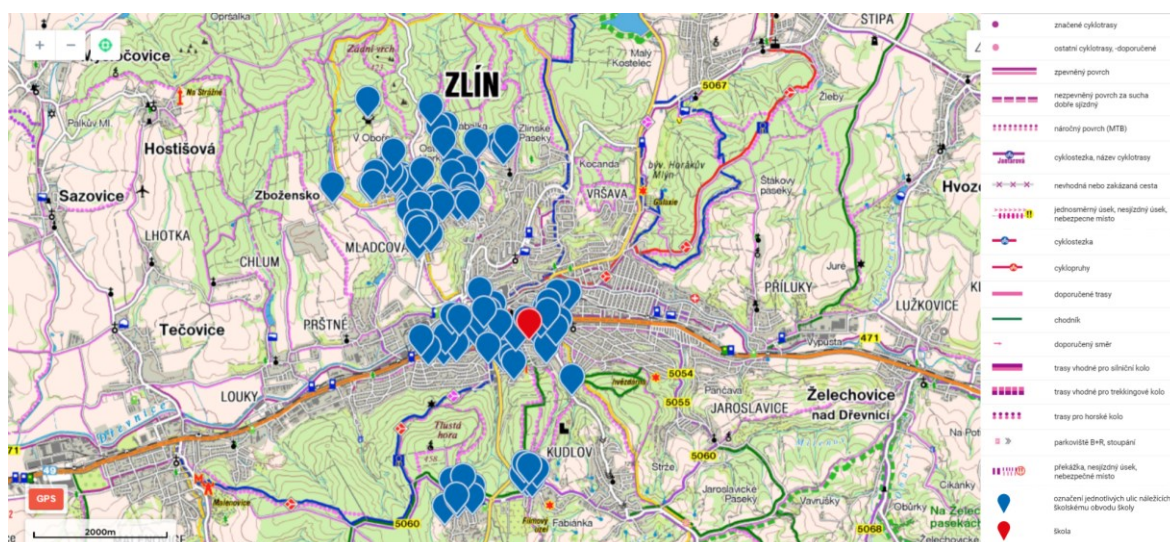
- Pokrytí cyklotrasami ve školských obvodech jednotlivých škol.
- Dostupnost zařízení umožňujících bezpečné parkování kol.
- Prostor pro instalaci zařízení, které umožní bezpečné parkování kol.
- Přítomnost dopravního značení navyšujícího bezpečnost provozu v okolí školy.
- Prostor pro vybudování školní ulice v bezprostřední blízkosti školy.

### 6.1 Možnost dopravy do 1. ZŠ

Základní škola Emila Zátopka Zlín, označovaná ve Zlíně také jako 1. ZŠ, poskytuje svým žákům od 1. do 9. třídy tradiční výuku i rozšířenou výuku sportu zaměřenou na plavání, hokej a atletiku (Základní škola Emila Zátopka Zlín s rozšířenou výukou sportu, © 2017). Škola se nachází na adrese Univerzitní 2701. Leží tak v centru města poblíž ulice Štefánikova, jež navazuje na třídu Tomáše Bati, známou jako hlavní silniční tah Zlína (Zlín, 2024).

Školský obvod 1. ZŠ je obsáhlý. Jeho nejbližší okrajová část se nachází ve vzdálenosti od školy přibližně 5,5 km případné jízdy na kole. Obvod zahrnuje následující výčet ulic: „Antonínova, Bezová, Borůvková, Bratří Jaroňků, Brusinková, Březnická, Cihlářská, Čiperova, Čtvrť Frant. Bartoše, Desátá, Divadelní, Dolní Paseky, domy č. p. 60, 97, 124, 207 a 328 v k. ú. Kudlov, Dvacátá, Fabiánka I-III, Filmová, Frant. Bartoše, Hlavníčkov

nábřeží, Hluboká, Hořejší, Hradská, Hrnčířská, Hradisko, J. A. Bati, Jahodová, Jalovčí, Jeřabinová, K Majáku, Ke Křibům, Kalinová, Kapradinová, Klábalka, Klabalská I až III, Klabalská louka, Konvalinková, Kotěrova, Krátká, Lámanisko, Lipová, Lorencova, Malinová, Meduňková, Mechová, Mokrá I-V, Na Drahách, Na Kopci, Na Požáře, Nad Březinkou, Nad Ovčírnou I-VI, Nadhumení, Návesní, nám. T. G. Masaryka, náměstí Práce, Orlovy Paseky, Ostrá horka I-II, Ostružinová, Osvoboditelů (v úseku od křižovatky s ulicí Štefánikova po křižovatku s ulicí Hradská), Pod Horkou, Pod Tlustou, Pastviska, Plavuňová, Potoky (v úseku od křižovatky s ulicí Kvítková po křižovatku s ulicí Štefánikova), Přední, Přesličková, Příhony, Revír, Růmy, Sedmdesátá, Stráně, Stráže, Šedesátá, Štefánikova (v úseku od křižovatky s ulicí Osvoboditelů po křižovatku s ulicí Hluboká), Trnková, třída Tomáše Bati (v úseku od hranice s k. ú. Prštne po křižovatku s ulicí Březnická, a dále jižní strana v úseku od křižovatky s ulicí Osvoboditelů po křižovatku s ulicí Hluboká), U Hřiště, U Lomu, U Zimního stadionu, Ulička, Úlehla, Univerzitní, Vavrečkova, Vinohrádek, Vrchy, Za Hřibem, Zahradnická, Záhutí, Zbožensko (Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023).“ To vše zaznamenává níže uvedený Obrázek 3.

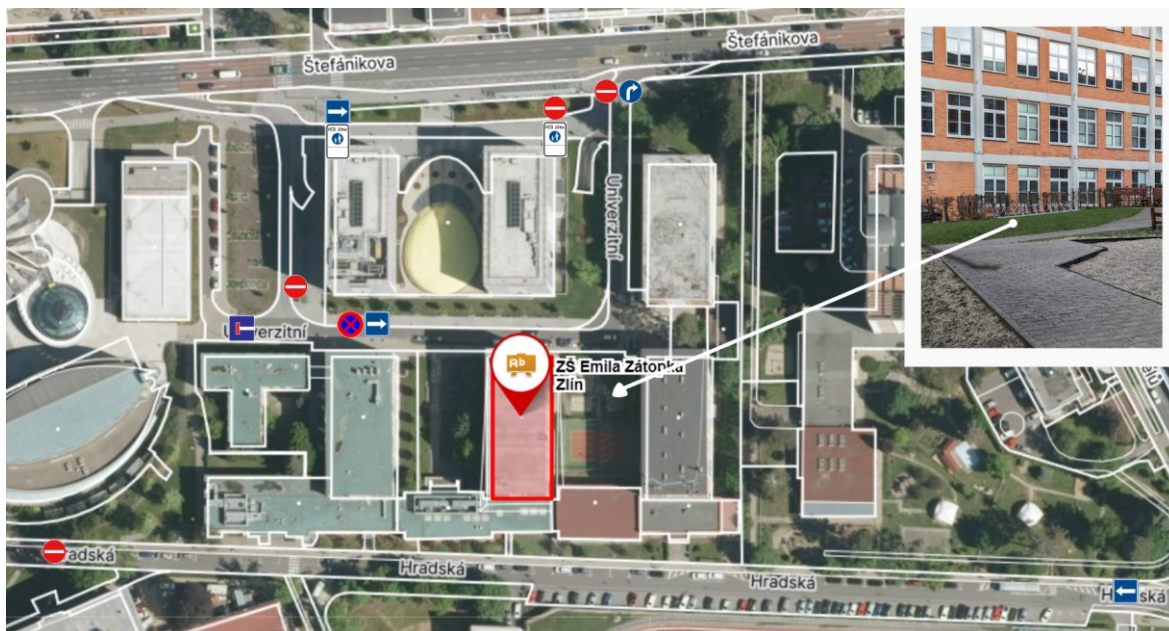


Obrázek 3: Školský obvod, Základní škola Emila Zátópka Zlín (Zlín, b. r., doplněno dle Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023)

Možnost dopravovat se do školy pomocí jízdního kola za využití cyklostezky mají pouze žáci žijící v lokalitách blízkých třídě Tomáše Bati. Tou v úseku školského obvodu Základní školy Emila Zátópka prostupuje cyklostezka téměř plynule. Ulice Štefánikova poté umožňuje jízdu alespoň piktogramovým koridorem. Naplnění bodu b. z návrhu dostavby základní sítě cyklistických tras Generelu cyklistické dopravy by komfort a bezpečí

žáků při jízdě do 1. ZŠ jistě navýšilo. Značená cyklotrasa vede také čtvrtí U Majáku, pokračuje však objížděkou za Kudlovem a Jaroslavicemi, která až následně u čtvrti Obeciny navazuje na Štefánikovu ulici a třídu Tomáše Bati, čímž se stává pro cestu do školy nerelevantní. Zbylé trasy v tomto směru, jež by bylo možné cyklistům doporučit, mají dle mapy náročný povrch. Situaci komplikuje i kopcovitý terén. Obdobně jsou na tom žáci žijící na Mladcové a v jejím okolí. Zde navíc nevede žádný úsek značené cyklotrasy či cyklostezky.

Obrázek 4 umístěný níže ukazuje silniční infrastrukturu v bezprostřední blízkosti školy a také prostor, kde se nachází stojan na kola. Stojan má schopnost uschovat 12 kol a je umístěn na hřišti přiléhajícím škole. V případě potřeby navýšit kapacitu pro bezpečné uložení kol by zobrazená travnatá plocha dokázala poskytnout místo dalšímu zařízení k uskladnění i vyššího počtu kol. V rámci eventuálního zájmu o zavedení školní ulice by mělo smysl nechat zpracovat dokumentaci dopravně-inženýrského opatření, protože dispozice ulice Univerzitní by mohly tomuto účelu vyhovovat. Ke dni 5. 3. 2024 nebylo ve zmíněné ulici mimo dopravní značky pěší zóny instalováno žádné jiné značení upozorňující na zvýšený pohyb dětí.



Obrázek 4: Okolí Základní školy Emila Zátorka Zlín (Zlín, 2022, doplnění o dopravní značení a fotografii: vlastní zpracování)

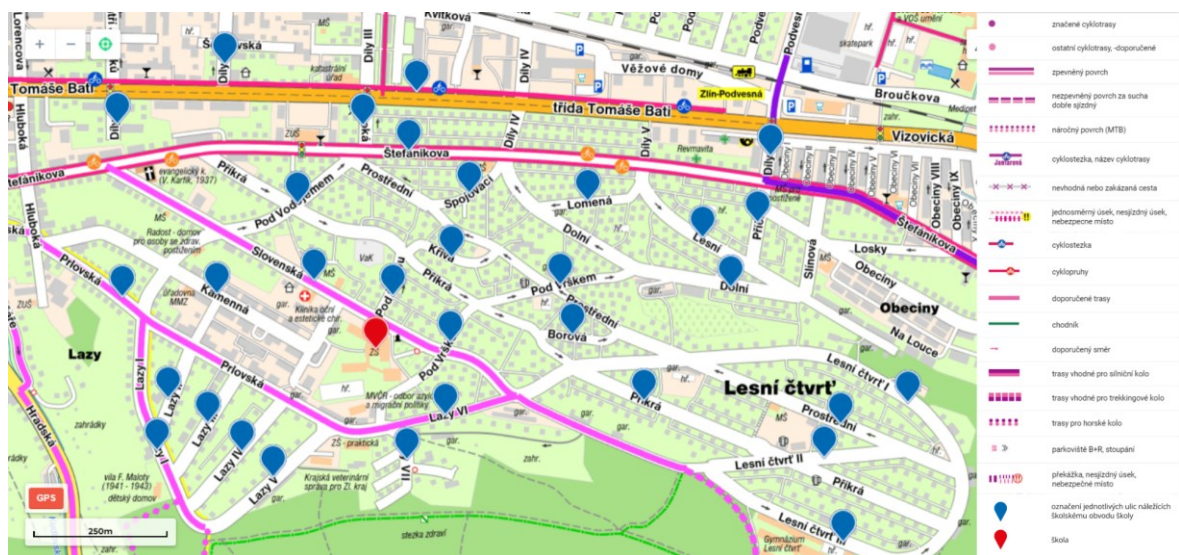
## 6.2 Možnost dopravy do 3. ZŠ

ZŠ Zlín Slovenská, označovaná ve Zlíně také jako 3. ZŠ, nabízí základní vzdělání se standardní délkou vzdělávání 9 let (Základní škola Zlín, Slovenská 3076, příspěvková



organizace, © 2020–2024). Nachází se na adrese Slovenská 3076, v blízkosti částí města Lazy a Lesní čtvrť (Zlín, 2024).

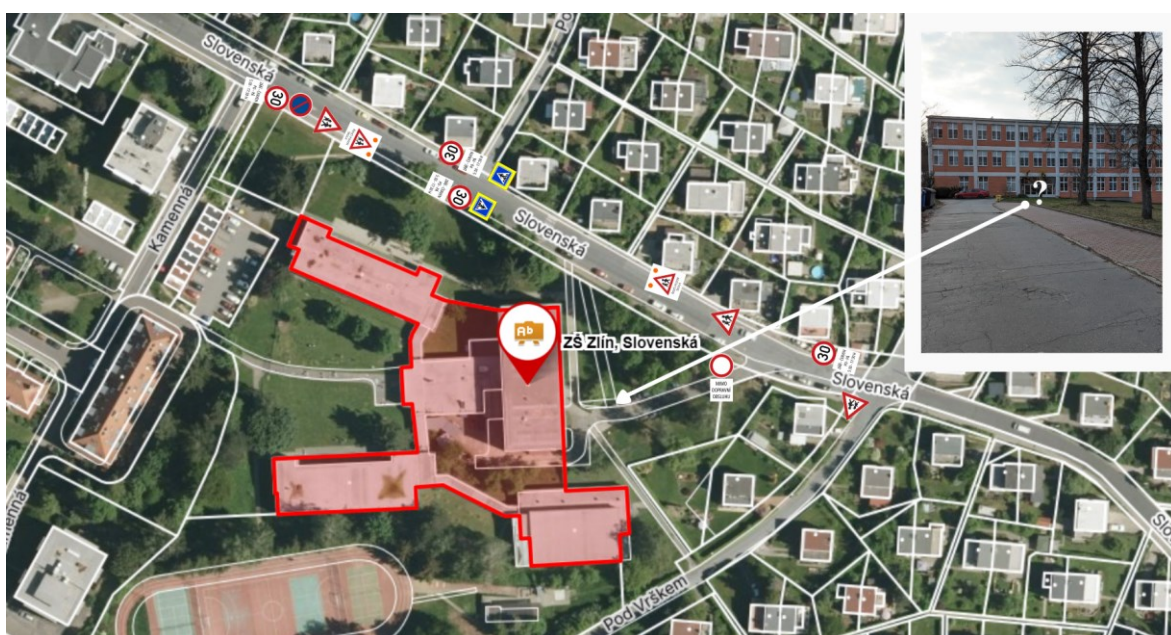
Školský obvod 3. ZŠ je středně obsáhlý. Obvod zahrnuje následující výčet ulic: Borová, Díly I-II, Díly VI, Dolní, Kamenná, Křivá, Lazy I-VII, Lesní, Lesní čtvrť I-III, Lomená, Pod Školou, Pod Vodojemem, Pod Vrškem, Prlovská, Prostřední, Příční (západní strana), Příkrá (severní strana v úseku od křižovatky s ulicí Štefánikova po křižovatku ulicí Borová, a dále jižní strana v celé délce), Slovenská, Spojovací, Široká, Štefánikova (v úseku od křižovatky s ulicí Hluboká po křižovatku s ulicemi Díly VI a Příční), třída Tomáše Bati (jižní strana v úseku od křižovatky s ulicí Hluboká po křižovatku s ulicí Díly VI, a dále severní strana v úseku od křižovatky s ulicí Dlouhá po křižovatku s ulicí Díly III) (Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023).“ To vše zaznamenává níže uvedený Obrázek 5.



Obrázek 5: Školský obvod, Základní škola Zlín, Slovenská 3076 (Zlín, b. r., doplněno dle Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023)

Z ulic patřících do školského obvodu ZŠ Zlín Slovenská nevede přímo ke škole žádná cyklostezka ani cyklotrasa. Žáci žijící v blízkosti třídy Tomáše Bati mohou část cesty absolvovat po cyklostezce, v případě ulice Štefánikova piktogramovým koridorem. Zbylé děti z oblasti tohoto školského obvodu musí při zájmu o jízdu do školy na kole využít silniční komunikace nebo chodníků. Přesto, že nejvzdálenější okrajová část školského obvodu leží ve vzdálenosti do 1,5 km od školy, cestu může znepříjemňovat také terén, jež ze směru ulice Štefánikova na Lesní čtvrť stoupá do táhlého kopce.

Z Obrázku 6 je zřetelná snaha o zajištění bezpečnosti pohybu žáků v okolí školy. Umístěná značení omezují maximální rychlost jízdy v zobrazeném úseku ulice Slovenská od září do června ve všední dny mezi časy 5:30 a 17:30 hodin na 30 km/h a dále důrazně upozorňují na zvýšený výskyt dětí. Poloha školy a přiléhající silniční infrastruktura neposkytují zcela vhodné podmínky pro realizaci školní ulice. Opatření by bylo možné zpřísnit umístěním značení zákazu zastavení do vybraných míst. V obrázku uvedená fotografie také zobrazuje, že škola nenabízí žákům možnost úschovy kola, alespoň tedy ne při hlavním vstupu do budovy. Otazník označuje polohu místa, které by eventuálně umožňovalo umístění zařízení pro bezpečné parkování kol.



Obrázek 6: Okolí Základní školy Zlín, Slovenská (Zlín, 2022, doplnění o dopravní značení a fotografii: vlastní zpracování)

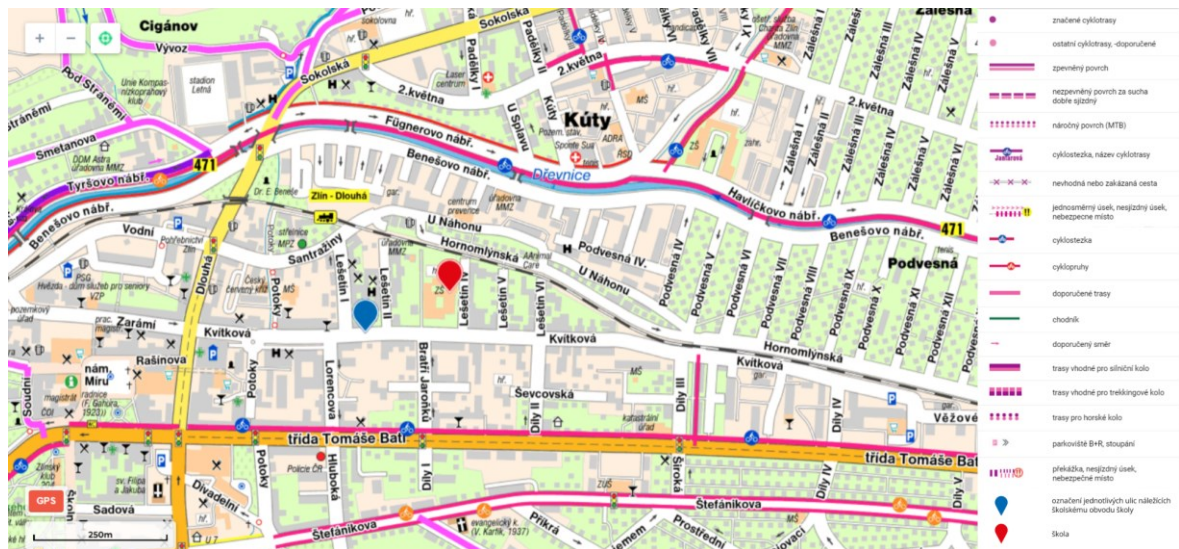
### 6.3 Možnost dopravy do 7. ZŠ

ZŠ Kvítková Zlín, označovaná ve Zlíně také jako 7. ZŠ, zajišťuje svým žákům běžné základní vzdělání od 1. do 9. třídy se specializací na cizí jazyky. Škola dbá na všestranný rozvoj osobnosti žáků a na svých stránkách deklaruje otevřenost i moderní prostředí (ZŠ Kvítková Zlín, b. r.). Nachází se na adrese Kvítková 4338 v bezprostřední blízkosti centra města Zlín a její školský obvod se omezuje pouze na ulici Kvítková, jak uvádí Obrázek 7 níže.

Žáci, kteří žijí v oblasti školského obvodu mají školu v pohodlné docházkové vzdálenosti. Nejvzdálenější okrajová část tohoto obvodu leží ve vzdálenosti přibližně 1 km od budovy školy, přičemž trasa vede nenáročným, rovným terénem. V případě zájmu o jízdu do školy

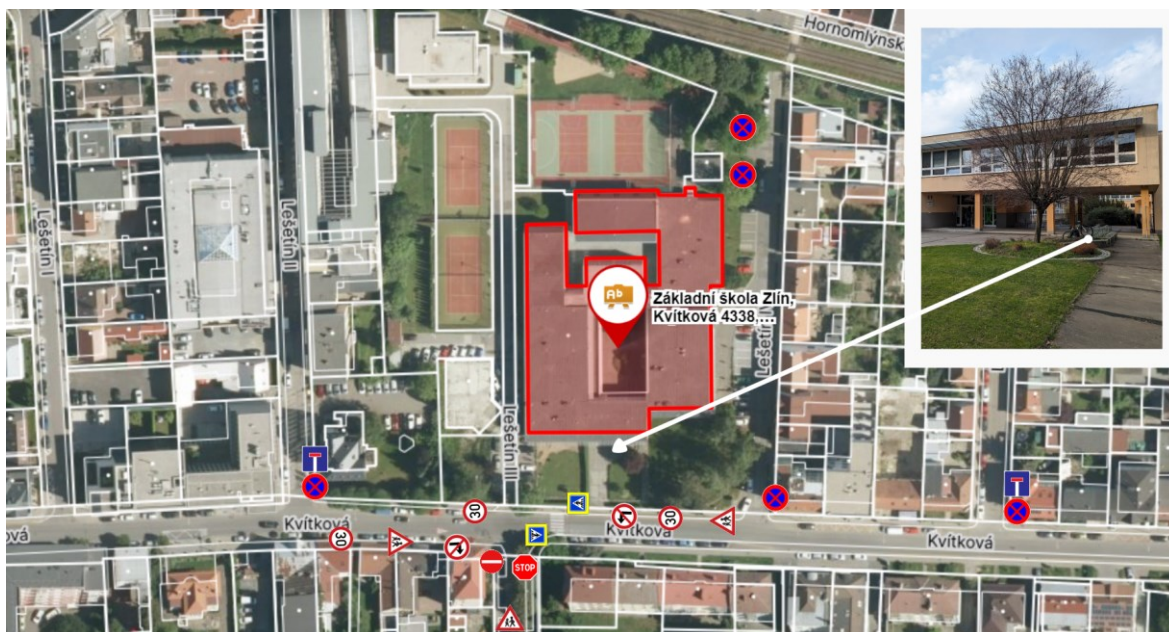


na kole mají žáci možnost využít nedalekou cyklostezku vedoucí podél třídy Tomáše Bati. Setkají se ale s krátkými přejezdy skrze silniční komunikaci nebo chodníky, například v ulici Bratří Jaroňků, protože ulice Kvítková je s cyklostezkou na třídě Tomáše Bati propojena pouze od školy cirká 500 metrů vzdálenou ulicí Díly III.



Obrázek 7: Školský obvod, Základní škola Zlín, Kvítková 4338 (Zlín, b. r., doplněno dle Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023)

Do ulice Kvítková proudí provoz zejména z ulice Dlouhá a dalších přípojných ulic ze třídy Tomáše Bati. Provoz před školou usměrňují značky povolující jízdu maximální rychlostí 30 km/h a nechybí ani značení upozorňující na zvýšený pohyb dětí. Silniční infrastruktura by ze zavedení školní ulice mohla činit náročný požadavek, k bližšímu vyhodnocení skutečné situace by bylo třeba vypracovat dokumentaci dopravně-inženýrského opatření. Možnosti jízdy do školy na kole však někteří žáci využívají již nyní. To dokazuje v Obrázku 8 obsažená fotografie, která poskytuje pohled na využitý stojan na kola s kapacitou 12 míst. V případě zájmu či potřeby je plocha při hlavním vstupu do budovy školy dostatečně rozlehlá pro instalaci dalších zařízení k bezpečnému uskladnění kol.



Obrázek 8: Okolí Základní školy Zlín, Kvítková (Zlín, 2022, doplnění o dopravní značení a fotografii: vlastní zpracování)

#### 6.4 Možnost dopravy do 9. ZŠ

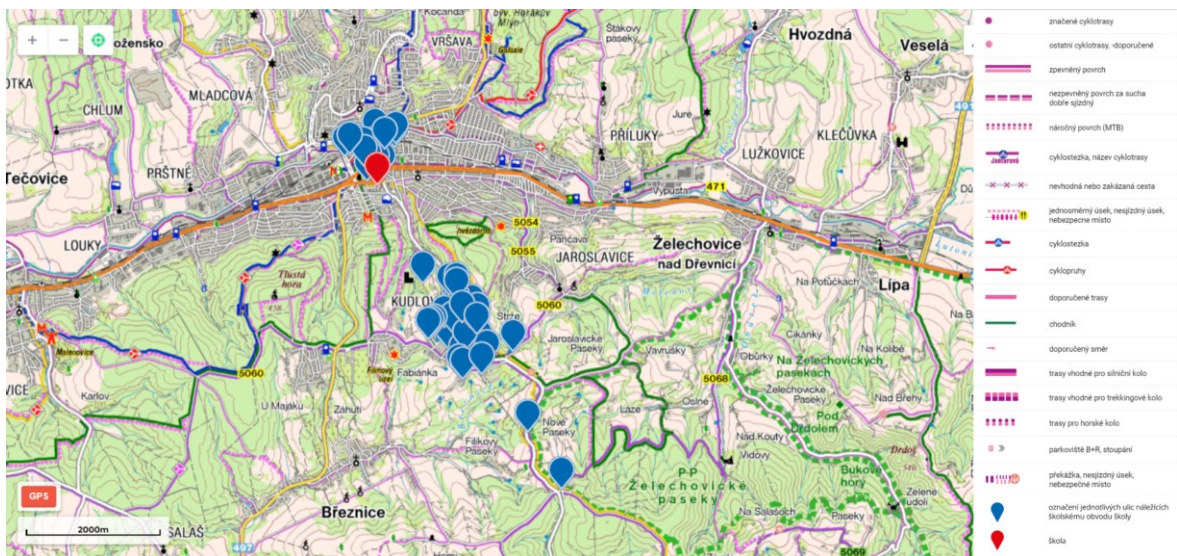
Základní škola Zlín, Štefánikova 2514, označovaná ve Zlíně také jako 9. ZŠ, zabezpečuje základní vzdělávání žáků 1. až 9. ročníků dle platných učebních dokumentů, schválených MŠMT ČR. Možnost zkvalitňovat vybavení školy zde ale mají i rodiče díky orgánu zvaném Rada rodičů, v níž zasedá jeden zástupce z každé třídy (Současnost: Naše škola se představuje, b. r.).

Budova 9. ZŠ se nachází v bezprostřední blízkosti Základní školy Emila Zátópka Zlín, pokrývá však vlastní obsáhlý školský obvod. Ten zahrnuje následující výčet ulic: Bartošova, Bílá, Březovská, Cvrčkova, Dlouhá, Do Polí, Formanka, Gahurova (v úseku od křižovatky s ulicí Štefánikova po křižovatku s ulicemi Hlavníckovo nábřeží a Benešovo nábřeží), H. Týrlové, Hackenschmiedova, Halova, Háje, Jantarová, Karmínová, K Dálnici, Klosova, Koldova, Liškova, Modrá, Na Vrchovici, Nad Mezí, náměstí Míru, Nachová, Novotného, Oblouková, Osvoboditelů (v úseku od křižovatky s ulicí třída Tomáše Bati po křižovatku s ulicí Štefánikova), Pindula, Pinkavova, Pod Vrchovicí, Pomezí, Potoky (v úseku od křižovatky s ulicí Kvítková severním směrem po železniční trať), Rašínova, Rozkopalova, Rybníčky, Sadová, Santražiny, Skalka I, Skalka II, Soudní, Strže, Stříbrná, Školní, Štefánikova (v úseku od křižovatky s ulicí třída Tomáše Bati po křižovatku s ulicí Osvoboditelů), Švambovce, Tichá, Trávník, třída Tomáše Bati (v úseku od křižovatky s ulicí Gahurova po křižovatku s ulicemi Osvoboditelů a Dlouhá), V Lukách, Václavská, Vodní,



Výhledy, Výšina, Zarámí, Zážlebí, Zelená, Zemanova, Žlutá (Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023).“ To vše zaznamenává níže uvedený Obrázek 9.

Rozpětí školského obvodu sahá přes místní část Kudlov až po Pindulu, která se nachází v přibližné vzdálenosti 6,5 km od školy. Nejen že trasa přesahuje délku 5 kilometrů, na níž je dle Fillera a Motýla (2018) kolo často neefektivnějším dopravním prostředkem, ale také vede značně kopcovitým terénem bez možnosti využití cyklostezky či značené cyklotrasy. Tak jako v případě 1. ZŠ směřuje i k 9. ZŠ stejná, z důvodu zbytečné okliky pro cestu do školy nevyhovující, cyklotrasa. Žáci, kteří žijí v centru města Zlín spadajícího pod školský obvod Základní školy Zlín, Štefánikova také nemají po cestě do školy mnoho příležitostí k využití opatření určených cyklistům. Jedinou cyklostezkou protínající tuto oblast je cyklostezka při třídě Tomáše Bati. Situaci by řešila realizace bodu b. a h. z návrhu dostavby základní sítě cyklistických tras Generelu cyklistické dopravy.



Obrázek 9: Školský obvod, Základní škola Zlín, Štefánikova 2514 (Zlín, b. r., doplněno dle Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023)

Vzhledem k těsné blízkosti poloh Základní školy Zlín Štefánikova a již zmiňované základní školy Emila Zátópka Zlín, platí pro obě školy obdobné zhodnocení možností týkajících se případného zavedení školní ulice. Rozdílná je poté příležitost k úschově kol. Základní škola Zlín, Štefánikova nedisponuje stojany na kola. V blízkosti budovy školy se však rozléhá nevyužitý prostor, jež by mohl být využit pro jejich umístění, viz místo označené symbolem otazníku v Obrázku 10.



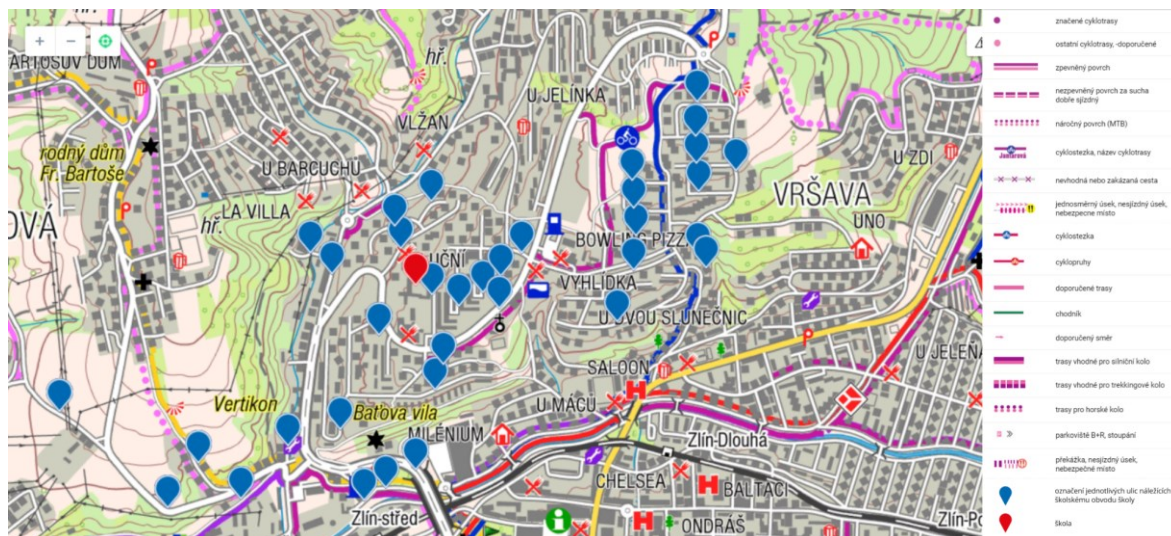


Obrázek 10: Okolí Základní školy Zlín, Štefánikova 2514 (Zlín, 2022, doplnění o dopravní značení a fotografii: vlastní zpracování)

## 6.5 Možnost dopravy do 16. ZŠ

Základní škola Okružní Zlín, označovaná ve Zlíně také jako 16. ZŠ, je co do počtu žáků největší zlínskou základní školou. Žáky provází vzdělám od 1. až do 9. třídy, přičemž na druhém stupni je v každém ročníku jedna sportovní třída se zaměřením na volejbal. Všeobecně má škola výborné sportovní zázemí a je zařazena do sítě škol podporujících zdraví. Rozlehlý areál školy čítající sedm budov leží v nejstarší části sídliště Jižní Svahy, konkrétně na adrese Okružní 4685 a je dobře dostupný městskou hromadnou dopravou (Historie a současnost, b. r.).

Školský obvod 16. ZŠ je středně obsáhlý. Obvod zahrnuje následující výčet ulic: Budovatelská, Dětská, Družstevní, Gahurova (v úseku od křižovatky s ulicemi Hlavnickovo nábřeží a Benešovo nábřeží po ulici K Pasekám), Javorová, Jílová, K Pasekám, L. Košuta, Luční, Malá, Mladcovská, Na Honech I - III, Na Výsluní (pouze domy č. p. 4409 a 4410), Nad Stráněmi, Nad Vývozem, Okružní (v úseku od křižovatky s ulicí K Pasekám po křižovatku s ulicí Středová), Pod Babou, Pod Mladcovou, Podlesí I-V, Polní, Slunečná, Sportovní, Strážná, Středová, U Stadionu, U Trojáku, Větrná, Výletní (Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023).“ To vše zaznamenává níže uvedený Obrázek 11.



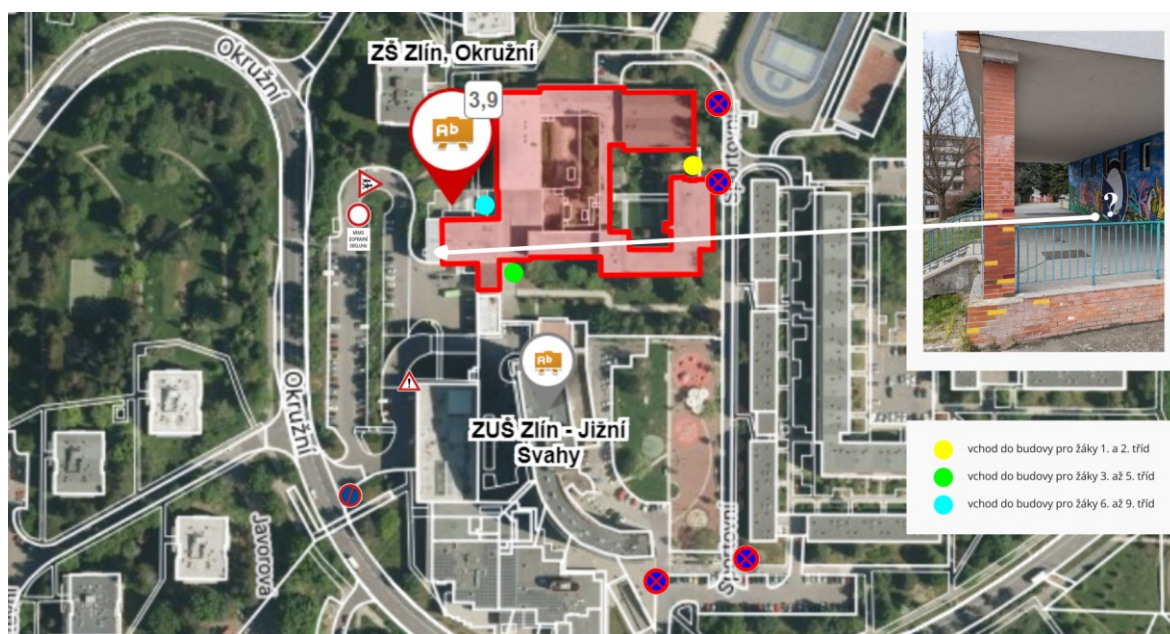
Obrázek 11: Školský obvod, Základní škola Zlín, Okružní 4685 (Zlín, b. r., doplněno dle Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023)

Žáci žijící na sídlišti Jižní Svahy od úrovně 16. ZŠ směrem ke čtvrti Podlesí včetně ní, mají školu v cyklistům dobře přizpůsobené dostupnosti. Jedná se o trasu dlouhou přibližně do dvou kilometrů, pokrytou ze severní strany cyklostezkou od Podlesí V přes Centrální park k ulici Sředová s návazností na ulici Okružní a z jižní strany cyklopruhem vedoucím od ulice Podlesí II s návazností na zmíněnou cyklostezku v ulici Okružní u křižovatky s ulicí Budovatelská. Nově mají možnost jízdy do školy na kole také žáci pocházející z oblasti podél Hlavnického nábreží. K páteřní cyklotrase kolem Dřevnice byl totiž napojen cirka půl kilometru dlouhý úsek cyklostezky vedoucí od Bařovy vily k Fakultě aplikované informatiky UTB (Špačková, 2023). V rámci školského obvodu Základní škola Zlín, Okružní je tedy cyklistickou infrastrukturou zcela nepokrytá pouze oblast směrem k Mladcové a Pasekám.

Přiblížit se co možná nejvíce vhodům do Základní školy Zlín, Okružní za využití automobilové dopravy lze dvěma způsoby. Ulicí Sportovní nebo západně ležícím parkovištěm podél ulice Okružní. Vzhledem k umístění vchodu pro žáky 1., 2. a 3. třídy, se v ulici Sportovní pohybují často žáci velmi nízkého školního věku. Na jakýkoliv pohyb dětí však žádné značení v ulici neupozorňuje, je zde umístěno pouze několik dopravních značek zákazu zastavení. Parkoviště, které je relevantní trasou při dovozu žáků 3. až 5. tříd a žáků 6. až 9. tříd, končí dopravním značením zákazu vjezdu s výjimkou dopravní obsluhy. V prostoru určeném vjezdu pouze dopravní obsluhy se poté nachází značení upozorňující na zvýšený pohyb dětí. V případě, že by cedule zakazovala vjezd pouze motorovým vozidlům, úsek cesty za ní by bylo možné považovat za jistou formu školní ulice. Totéž



opatření by v případě vypracování a kladného výstupu dokumentace dopravně-inženýrského opatření bylo možné zavést i v ulici Sportovní. S ohledem na základní soubor respondentů, který tvoří rodiče žáků 4. až 9. tříd, byla zjišťována přítomnost stojanů na kola pouze u vchodů do budovy školy značených na Obrázku 12 zelenou a modrou barvou. V těchto místech se žádná zařízení na úschovu kol nenalézají, prostor pro jejich umístění by se tu ale našel. Jeden z takových prostorů označuje symbol otazníku ve fotografii již zmíněného obrázku.



Obrázek 12: Okolí Základní školy Zlín, Okružní (Zlín, 2022, doplnění o značení jednotlivých vchodů podle 3D prezentace, b. r., doplnění o dopravní značení a fotografii: vlastní zpracování)

## 6.6 Vyhodnocení sekundární analýzy

Ze sekundární analýzy plynou následná zjištění o vlastnostech školských okruhů vybraných škol. Základní škola Emila Zátopka Zlín a Základní škola Zlín, Štefánikova mají ve srovnání se zbylými analyzovanými školami široký školský okruh, který přesahuje do vyšších vzdáleností, například do místní části Kudlov. Oproti oblastem školských okruhů ostatních škol je Kudlov vzdálenější od zmíněných škol a jeho dostupnost ztěžuje kopcovitý terén. Školský okruh Základní školy Zlín Slovenská poté jako jediný neprotínají žádné cyklostezky či trasy určené cyklistům, jež by směřovaly ke škole. Dále existuje možnost, že odpovědi rodičů dětí navštěvujících školy s potenciálně komplikovanějšími podmínkami pro vznik školní ulice, 3. a 7. ZŠ, budou toto opatření ve svých odpovědích zavrhnout častěji. Veškerá zmíněná zjištění sekundární analýzy mohou mít vliv na data získaná z dotazníkového šetření, a proto musí být při jeho vyhodnocování reflektována.

Výsledky sekundární analýzy poskytují také námět pro ověření toho, zda školy se stojanem na kola zaznamenávají mezi svými žáky vyšší míru cyklistické dopravy za výukou.

<b>Škola</b>	<b>Obecná dostupnost cest určených cyklistům v rámci školského okruhu</b>	<b>Dostupnost zařízení k úschově kol</b>	<b>Prostor pro instalaci zařízení k úschově kol</b>	<b>Event. možnost realizace školní ulice</b>
1. ZŠ Základní škola Emila Zátopka Zlín		✓	✓	✓
3. ZŠ Základní škola Zlín, Slovenská 3076			✓	
7. ZŠ Základní škola Zlín, Kvítková 4338	✓	✓	✓	
9. ZŠ Základní škola Zlín, Štefánikova 2514			✓	✓
16. ZŠ Základní škola Zlín, Okružní 4685	✓		✓	✓

Tabulka 2: Vyhodnocení sekundární analýzy (Zdroj: vlastní zpracování)

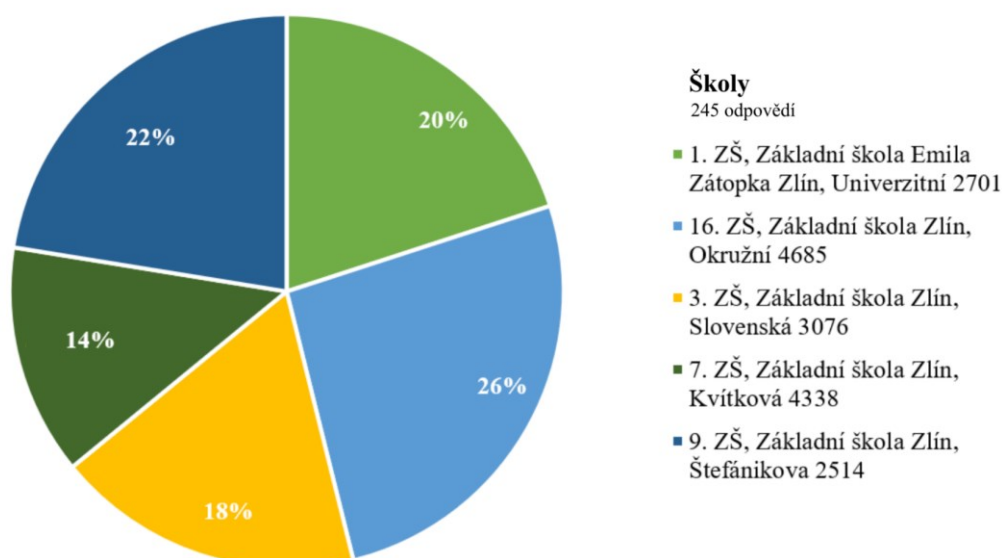
## 7 VYHODNOCENÍ KVANTITATIVNÍHO VÝZKUMU

Kvantitativní výzkum byl proveden formou online dotazníkového šetření, jež si kladlo za cíl zjistit, jaké faktory ovlivňují ochotu rodičů pustit své děti do školy na kole a jak rodiče hodnotí kvalitu podmínek pro takovou jízdu. Realizace šetření se uskutečnila prostřednictvím platformy Click4Survey. Odkaz na zde vytvořený dotazník, který je součástí přílohy P I, byl v průběhu druhé poloviny měsíce prosinec roku 2023 zaslán ředitelům či jiným osobám ve vedoucích pozicích všech městem Zlín zřizovaných základních škol s prosbou o sdílení odkazu rodičům žáků těchto škol ze 4. až 9. tříd. Žádosti bylo vyhověno celkem na 5 školách, kde online dotazníkové šetření probíhalo od konce prosince 2023 do konce února 2024 a platně ho vyplnilo 245 respondentů.

Obsah kapitoly 7 poskytne interpretaci a následnou analýzu dat získaných uvedeným dotazníkovým šetřením, což plynule povede k zodpovězení stanovených výzkumných otázek.

### 7.1 Účastníci dotazníkového šetření

Výzkumného online dotazníku se s jeho platným vyplněním účastnilo 245 rodičů žáků z celkem pěti různých základních škol. Získané odpovědi jsou mezi školami rozprostřeny téměř rovnoměrně. Viz Graf 1, nižší počet responzí, celkem 14 %, byl získán od rodičů žáků ze Základní školy Zlín, Kvítková, a naopak vyšší počet responzí, celkem 26 %, poskytli rodiče žáků ze Základní školy Zlín, Okružní. Tento jev však odpovídá velikostem školského okruhu v případě 7. ZŠ či samotné školy v případě 16. ZŠ, blíže popsanych v kapitole č. 6.



Graf 1: Školy (Zdroj: vlastní zpracování)

Celkem 22 % rodičů žáků ze všech základních škol se identifikuje jako pravidelný cyklista, 62 % tvořících většinu, poté jako příležitostný cyklista a pouze 16 % dotázaných rodičů uvedlo, že cyklisté nejsou. Limit výzkumu v této otázce představuje nedostatečná definice pravidelného a příležitostného cyklisty. Rodiče se při odpovědi rozhodovali dle vlastního uvážení, které je z hlediska jejich vnímání subjektivní. Korektním je tedy dělení pouze na cyklisty a necyklisty. Z výsledků vyplývá, že 84 % dotázaných rodičů jezdí na kole ať už pravidelně, nebo příležitostně. Pouze 16 % rodičů uvedlo, že na kole nejezdí.

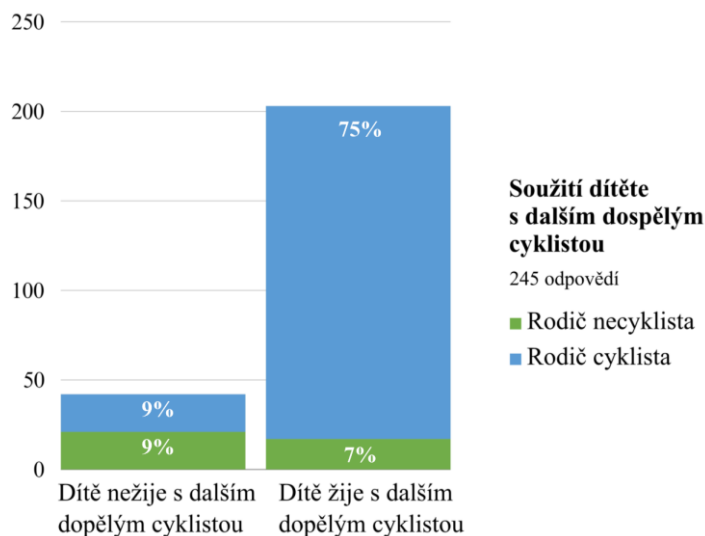


Graf 2: Podíl cyklistů mezi rodiči (Zdroj: vlastní zpracování)

Z informace lze utvořit předpoklad, že dotyčných 84 % rodičů provozujících cyklistiku dokáže posoudit kvalitu tras určených cyklistům a má alespoň základní povědomí o možnostech cyklistické dopravy ve Zlíně. Pro kompletní obraz skutečného povědomí o možnostech cyklistické dopravy ve Zlíně by bylo třeba dalšího šetření.

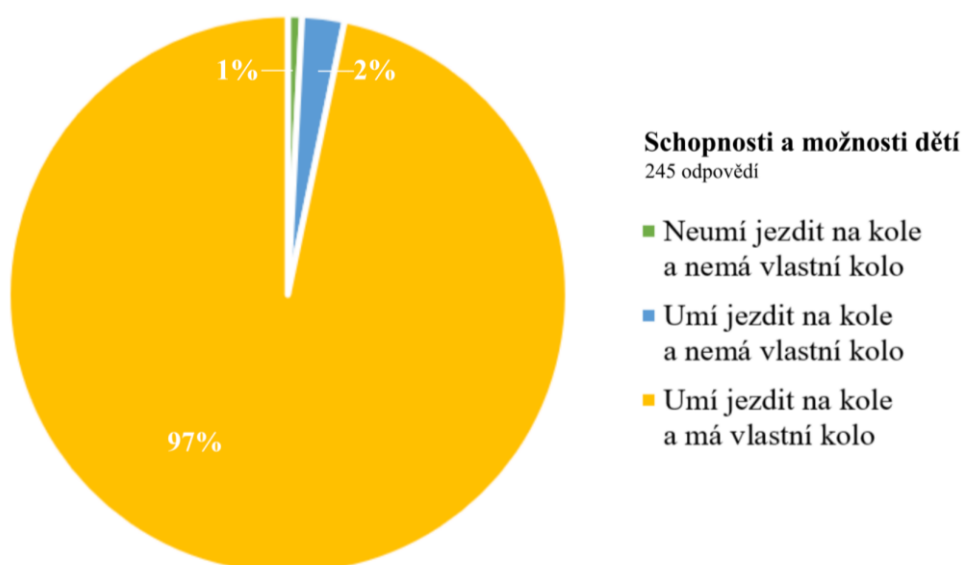
## 7.2 Žáci základních škol a jízda na kole

Z podkapitoly Účastníci dotazníkového šetření je zřejmé, kolik žáků, o nichž výzkum pojednával, má za alespoň jednoho z rodičů cyklistu. Je to celkem 84 % z nich. Zjišťováno však bylo také, zda dítě žije s dalším dospělým, který má vztah k cyklistice jako aktivní činnosti. Výsledná data znázorňuje níže umístěný Graf 3. 75 % rodičů, kteří jezdí na kole, uvedlo, že jejich dítě žije v domácnosti také s dalším dospělým cyklistou. S dalším dospělým cyklistou sdílí domácnost i 7 % dětí rodičů, kteří na kole nejezdí. 9 % rodičů jezdících na kole poté odpovědělo, že dítě mimo ně samotné nežije s další takovou osobou a zbylých 9 % dětí nežije s dospělým cyklistou vůbec. 91 % dětí má příležitost přijmout alespoň jednu dospělou osobu za svůj cyklistický vzor, přičemž 75 % z nich žije i se dvěma cyklisty. Pouze 9 % dětí nesdílí domácnost s dospělou osobou nevyužívající cyklistické dopravy vůbec.



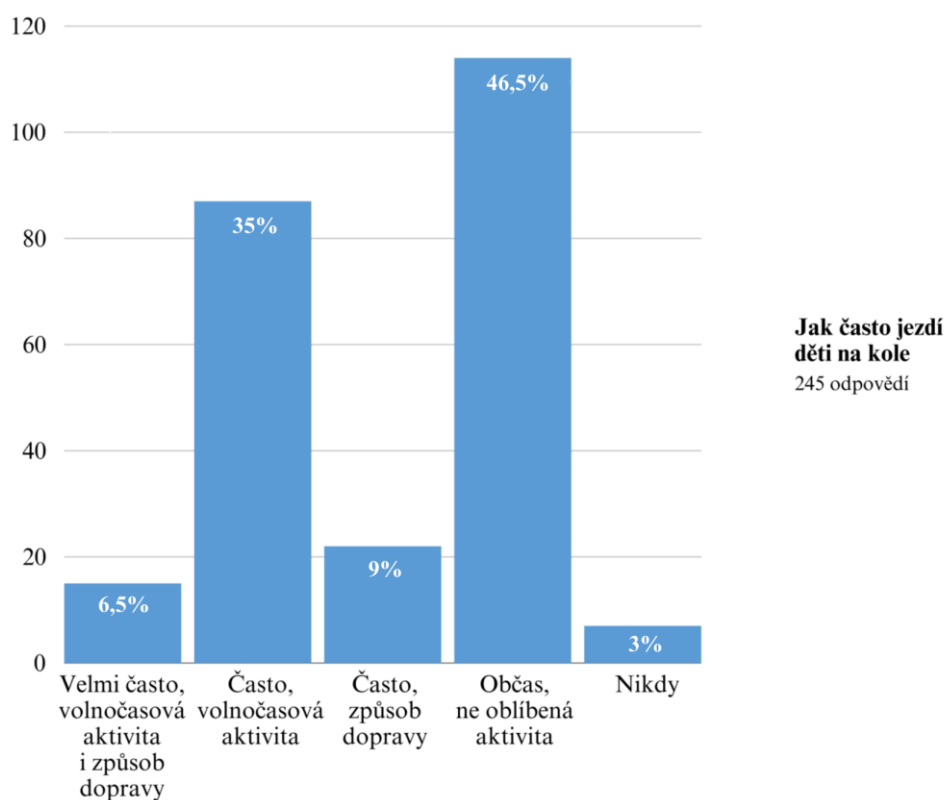
Graf 3: Soužití dítěte s dalším dospělým, který je cyklista (Zdroj: vlastní zpracování)

Aby žáci mohli dojíždět do školy na kole, musí se nejdříve jízdě na kole naučit a potom nějaké kolo vlastnit. Jak jsou tato kritéria naplněna u potomků respondentů ukazuje Graf 4. 99 % dětí jízdu na kole ovládá. Pouhé 1 % dětí, které z celkového počtu 245 dětí představuje 2 jedince, jezdit na kole neumí a pochopitelně žádné jízdni kolo nevlastní. Jedná se o 10leté a 13leté dítě, obě žijící v domácnosti s alespoň jedním cyklistou. Kompletní podmínky pro pravidelný pohyb na kole, například cesty do školy, v podobě schopnosti jízdy na kole a možnosti využití samotného kola má 97 % dětí, zbylá 2 % nemají vlastní bicykl. Umění jízdy na kole ani absence vlastnictví jízdniho kola nepředstavují výraznou překážku v cyklistické dopravě žáků do škol.



Graf 4: Schopnosti a možnosti dětí (Zdroj: vlastní zpracování)

Všichni respondenti byli tázáni, jak často jezdí jejich dítě na kole, bez ohledu na to, kam na něm jezdí. Výsledek zastupuje Graf 5. Pouhá 3 % dětí respondentů nejezdí na kole vůbec. Vysoký počet rodičů ale uvedl, 46,5 % z nich, že jízda na kole není oblíbenou aktivitou jejich dítěte, a proto jezdí na kole jen občas. Často se na kole pohybuje celkem 44 % dětí. Z toho 9 % považuje jízdu na kole za oblíbený způsob dopravy a 35 % ji pokládá za oblíbenou volnočasovou aktivitu. 6,5 % dětí jezdí na kole velmi často, v rámci dopravy i aktivity ve volném čase. Z uvedených čísel, potažmo z poměru mezi důvody dětí, jež na kole jezdí často, plyne, že jízda na kole je dětmi vnímána spíše jako rekreační, zábavná aktivita než jako efektivní způsob transportu. V případě snahy podpořit jízdu do školy na kole komunikační kampaní by měl být aspekt zábavy dostatečně zdůrazněn.



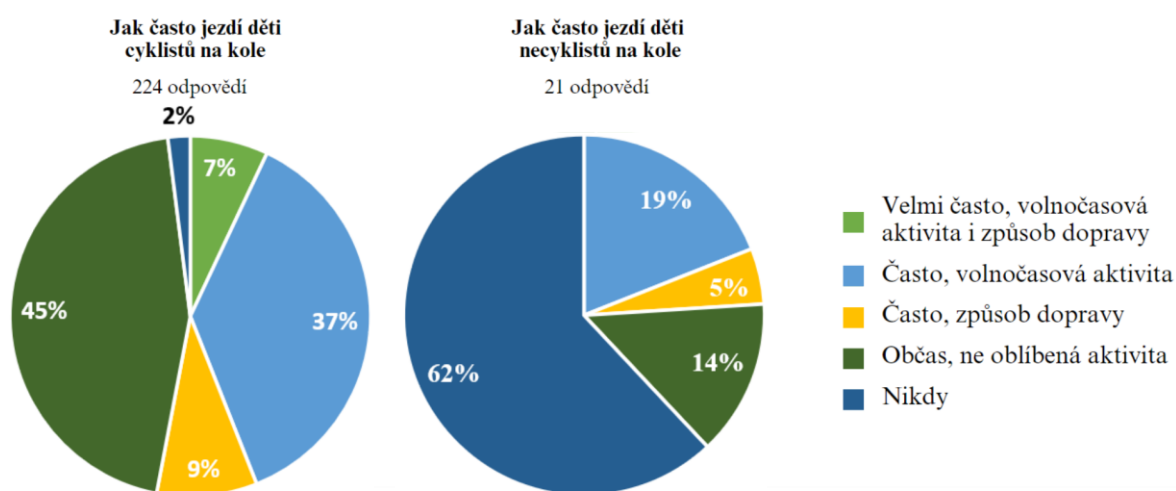
Graf 5: Jak často jezdí děti na kole (Zdroj: vlastní zpracování)

Bližší analýza výsledků odhalila rozdíl v četnosti využívání jízdy na kole mezi dětmi, jež sdílí domácnost s alespoň jedním dospělým cyklistou a dětmi, které s žádným cyklistou nežijí. Veškeré odpovědi referující o velmi častých jízdách na kole patřily rodičům, jejichž děti vyrůstají s alespoň jedním cyklistou po svém boku. Ve volném čase jezdí na kole opět častěji děti z domácností cyklistů, celkem 37 % z nich ve srovnání s 19 % dětí z necyklistických rodin. Menší rozdíl je u porovnávaných skupin dětí v oblíbenosti jízdy na kole jako způsobu dopravy. Často jezdí na kole za účelem přepravy 9 % dětí sdílejících



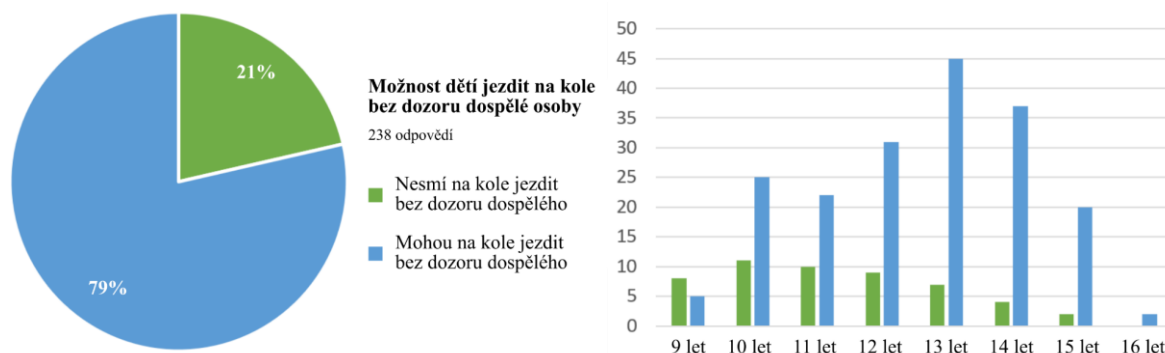
život s cyklistou a 5 % dětí z necyklistických domácností. 14 % dětí, které nežijí s žádným cyklistou nejezdí na kole vůbec. To se u dětí žijících s alespoň jedním cyklistou děje jen ve 2 % případech. Celé srovnání znázorňuje Graf 6.

Z dostupných výsledků vyplývá, že soužití dítěte s alespoň jedním dospělým cyklistou má na vztah dítěte k jízdě na kole vliv. K přesvědčivému tvrzení by však bylo potřeba dalšího zkoumání, protože při dělení na responze týkající se dětí žijících v domácnosti s alespoň jedním cyklistou a dětí žijících v necyklistických domácnostech došlo k velkému nepoměru počtu odpovědí, konkrétně 224 ku 21.



Graf 6: Srovnání, jak často jezdí na kole děti z cyklistických a necyklistických domácností (Zdroj: vlastní zpracování)

Rodiče dětí, které jezdí na kole dále uvedli, zda svému potomkovi umožňují jízdu na kole bez dozoru dospělé osoby. První část Grafu 7 ukazuje, že samostatně bez dohledu dospělé osoby se může na kole pohybovat 79 % dětí a zbylých 21 % nikoliv. Druhá část grafu sleduje závislost tohoto jevu na věku dítěte. Pouze u dětí ve věku 9 let převyšuje počet těch, které mohou jezdit na kole jen za dozoru dospělé osoby. U všech zbývajících věkových skupin dětí převažuje počet dětí se svobodou pohybu na kole. Výsledky značí, že věk může být jedním z faktorů, jež ovlivňují možnost dítěte jet do školy na kole.

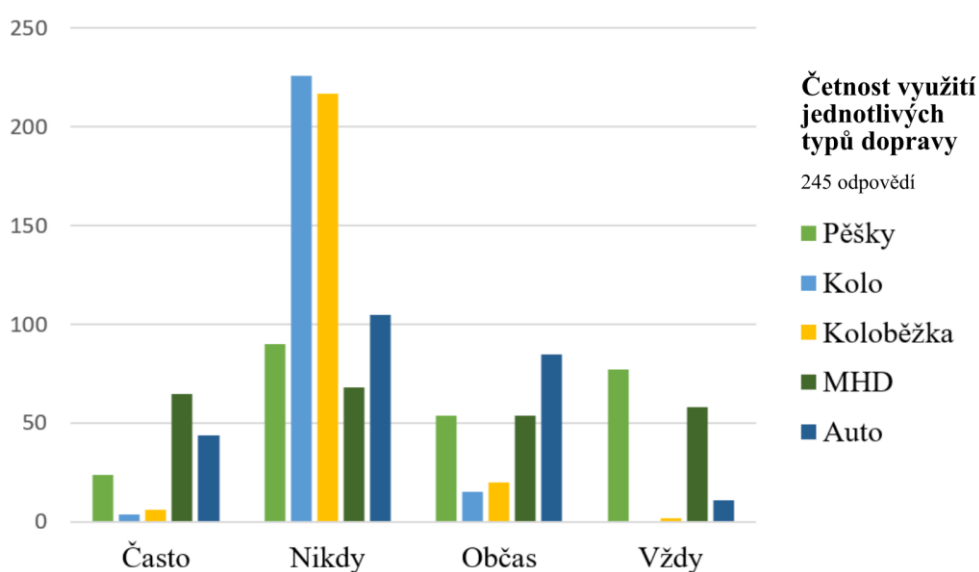


Graf 7: Možnost dětí jezdit na kole bez dozoru dospělé osoby (Zdroj: vlastní zpracování)

### 7.3 Způsob dopravování žáků do škol

K návrhu účinného řešení podpory cyklistické dopravy žáků základních škol je důležité zjistit a pochopit, jak a z jakého důvodu se za vzděláváním přepravují v současnosti. Respondenti měli na výběr z v Grafu 8 uvedených typů dopravy s možností označit četnost jejich využití v období teplých měsíců. Odpověď „často” byla definována jako převážná část dní v období teplých měsíců a naopak odpověď „občas” znamenala menšinový počet dní v období teplých měsíců.

Z Grafu 8 je zřejmé, že nejvyužívanějším způsobem transportu do škol je městská hromadná doprava. Následuje ji pěší chůze a takzvané mamataxi, tedy rodičovský zvyk vozit dítě do školy autem (Do škol(k)y na kole - Ano nebo Ne?!, 2023), zaujímá až třetí místo v pořadí. Na koloběžce se za vzděláváním přepravuje minimum žáků, ještě méně jich však využívá jízdy na kole. Podrobnější analýzu jednotlivých způsobů transportu uvádějí podkapitoly níže.



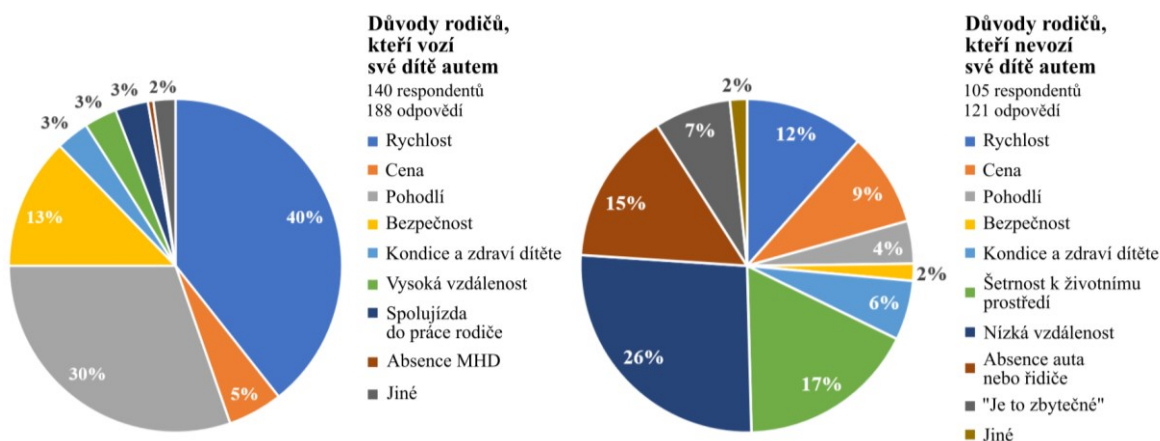
Graf 8: Četnost využití jednotlivých typů dopravy (Zdroj: vlastní zpracování)

### 7.3.1 Jízda do školy autem

Alespoň někdy se autem do školy svezou celkem 57 % žáků, z toho pro 4 % z nich je tato skutečnost pravidlem, 18 % žáků využívá odvozu za vzděláním často, tedy převážnou část dní v období teplých měsíců a 35 % dětí využije svezení automobilem jen občas.

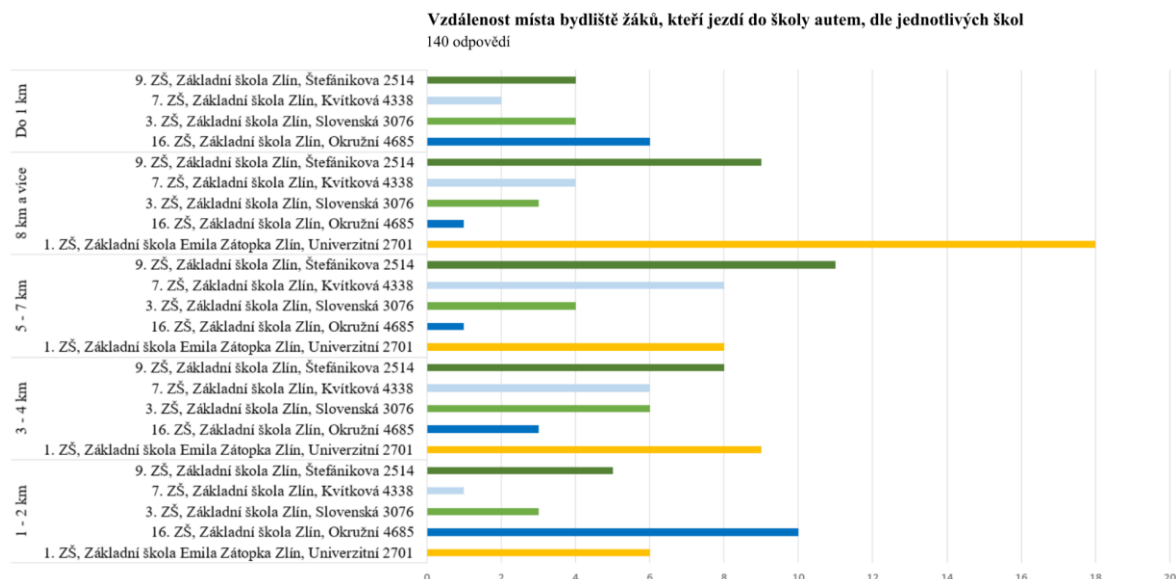
Rodičům byl kladen dotaz, proč jejich dítě ne/využívá tento typ dopravy s možností volby několika odpovědí zahrnujících důvod rychlosti, ceny, pohodlí, bezpečnosti, kondice a zdraví, šetrnosti vůči životnímu prostředí nebo s příležitostí dopsat vlastní jinou příčinu. Důvodem pro odvoz dítěte automobilem jsou nejčastěji rychlost (40 % odpovědí) a také pohodlí (30 % odpovědí). Roli při volbě jízdy autem hraje také přesvědčení o bezpečnosti tohoto způsobu přepravy (13 % odpovědí) či úspora na financích (5 % odpovědí). Mezi zbylé a méně časté důvody se zastoupením 3 % nebo méně z podílu všech odpovědí patří nevyhovující kondice a zdraví dítěte, vysoká vzdálenost místa bydliště od školy, spolujízda dítěte při rodičově cestě do práce či absence spojů MHD z místa bydliště do školy.

Naopak rodiče, jež své děti nevozí do školy autem, odůvodňovali toto rozhodnutí nejčastěji nízkou vzdáleností místa bydliště od školy (26 % odpovědí), poté ohledem na životní prostředí (17 % odpovědí), ale také absencí auta či řidiče, který by dítě do školy odvezl (15 % odpovědí). 12 % podílu z uváděných příčin poukazuje na žáky, kteří se do školy dostanou rychleji jiným způsobem přepravy než autem a část jich při volbě jiného způsobu dopravy ušetří i na financích (9 % odpovědí). Zbylé odpovědi se zastoupením pod 10 % zahrnovaly důvody jako pohodlí, bezpečnost i to, že cesta autem je jednoduše zbytečná bez konkrétnějšího popisu.



Graf 9: Aspekty při volbě jízdy autem (Zdroj: vlastní zpracování)

Graf 10 uvádí vzdálenosti místa bydliště žáků, kteří jezdí do školy autem a dělí je dle jednotlivých škol. Zjištění sekundární analýzy se projevuje na hodnotách počtu žáků dojíždějících zejména do Základní školy Emila Zátopka Zlín, ale i Základní školy Zlín, Štefánikova.



Graf 10: Vzdálenost místa bydliště žáků, kteří jezdí do školy autem, dle jednotlivých škol (Zdroj: vlastní zpracování)

Z dat vyplývá nadužívání automobilové dopravy bez ohledu na konkrétní školu. Celkem 52 % jízd autem do školy je uskutečněno ve vzdálenosti 4 km a méně. Jen ve vzdálenosti do 1 km proběhne 11 % cest autem, v rozpětí vzdálenosti 1 – 2 km poté 18 % a dalších 23 % na trasách vzdálených 3 – 4 km. Jízdy mezi domovem a školou dlouhé 5 – 7 km tvoří 23 %, zbylých 25 % jsou cesty daleké 8 km a více.

Tabulka 3 již jednotlivé školy zohledňuje. Uvádí, kolik procent ze všech žáků dané školy, které rodiče vozí do školy autem, bydlí ve vzdálenosti od školy 4 km a méně.

Škola	Podíl jízd autem do školy uskutečněný ve vzdálenosti 4 km a méně
1. ZŠ Základní škola Emila Zátopka Zlín	37 %
3. ZŠ Základní škola Zlín, Slovenská 3076	65 %
7. ZŠ Základní škola Zlín, Kvitková 4338	43 %
9. ZŠ Základní škola Zlín, Štefánikova 2514	46 %
16. ZŠ Základní škola Zlín, Okružní 4685	90 %

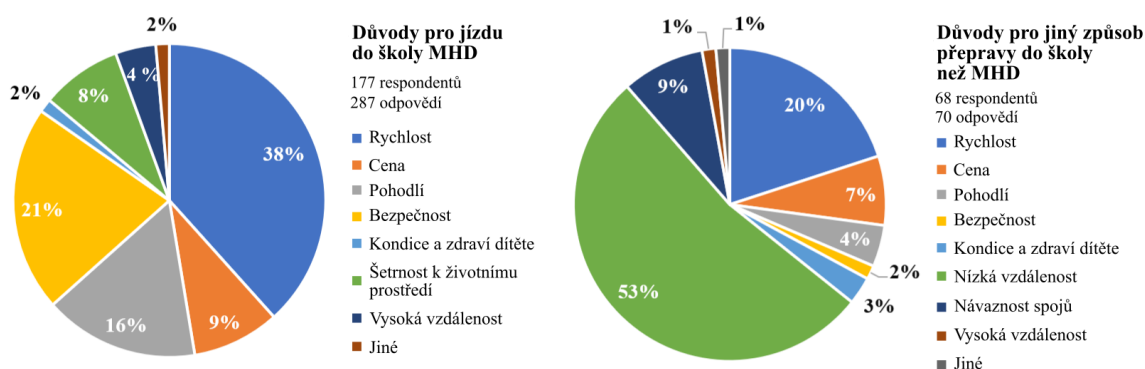
Tabulka 3: Podíl jízd autem do školy uskutečněný ve vzdálenosti 4 km a méně (Zdroj: vlastní zpracování)

### 7.3.2 Jízda do školy MHD

Jízda městskou hromadnou dopravou je vůbec nejčastějším způsobem dopravy žáků do škol v teplých měsících. Vždy ji využívá 24 % žáků, převážnou část dní v tomto období poté 26,5 % žáků. Jen občas, tedy menšinový počet dní za doby teplých měsíců, jede do školy městskou hromadnou dopravou 22 % dětí. Nikdy ji nevyužívá 27,5 % dětí.

Mezi převažující důvody volby transportu MHD patří rychlost (38 % odpovědí), bezpečnost (21 % odpovědí) a pohodlí (16 % odpovědí). Dalšími zmiňovanými přínosy jsou cenová dostupnost (9 % odpovědí) či šetrnost k životnímu prostředí (8 % odpovědí). Městskou hromadnou dopravu využívají žáci také kvůli vzdálenosti školy od místa jejich bydliště (4 % odpovědí), přičemž 91 % dětí, jejichž rodiče odpověděli touto možností, dojíždí ze vzdálenosti 5 km a více.

Nejvíce zastoupeným důvodem (53 % odpovědí) pro volbu jiného způsobu transportu do školy je krátká vzdálenost místa bydliště od vzdělávacího zařízení. Nevýhodu v možném využití městské hromadné dopravy poté respondenti spatřují v její rychlosti (20 % odpovědí) a část žáků (9 % odpovědí) nemá přístup k dobře navazujícím spojům. Dalšími důvody k výběru odlišného způsobu přepravy za vzděláním jsou ceny jízdenek (7 % odpovědí), nízký komfort (4 % odpovědí) či zbylé příčiny s nižším procentuálním zastoupením viz Graf 11.



Graf 11: Aspekty při volbě jízdy MHD (Zdroj: vlastní zpracování)

Rodiče žáků, kteří své děti nechávají využívat městskou hromadnou dopravu, uvedli pro své rozhodnutí důvody, jimž může jízda na kole Zlínem v současné době konkurovat jen z části. Při komunikaci podporující využití cyklistické dopravy směrem k této skupině rodičů by mělo být využito zejména apelu na cenu a na rychlost cyklistické přepravy ve vzdálenostech do 5 km.

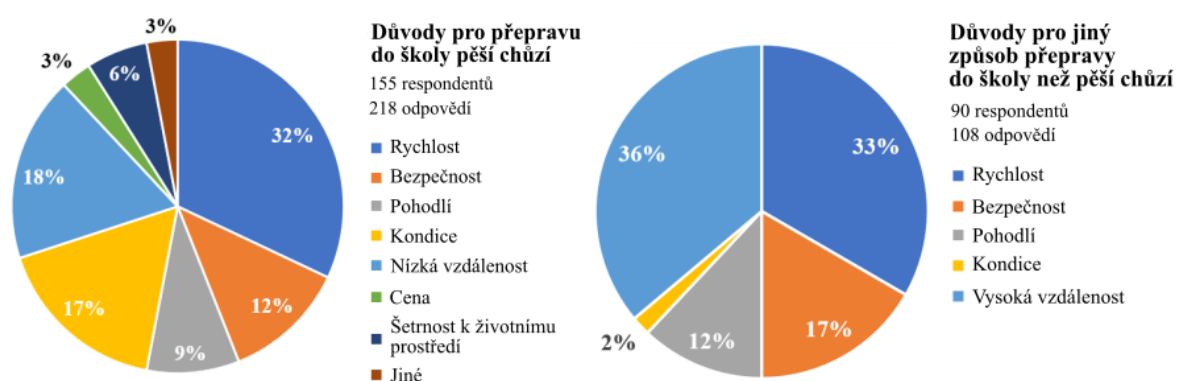
### 7.3.3 Chůze do školy pěšky

S pěší chůzí do školy má zkušenost 63 % žáků. 31 % z nich tohoto způsobu přepravy dokonce využívá při každé cestě za výukou. Často se do školy projde 10 % žáků a dalších 22 % alespoň občas. Zbýlých 37 % využívá jiný způsob transportu.

Oblibu má chůze hlavně pro svou rychlost (32 % odpovědí). Výhodná je však zejména pro žáky žijící v nízké vzdálenosti od školy (18 % odpovědí). 72 % dětí rodičů, kteří zvolili tuto odpověď bydlí do 2 km od vzdělávacího zařízení. Motivací k pěší chůzi dítěte do školy je pro rodiče dále také kondice a zdraví dítěte (17 % odpovědí), bezpečnost způsobu transportu (12 % odpovědí) či pohodlí (9 % odpovědí), šetrnost k životnímu prostředí (6 % odpovědí) a úspora na financích (3 % odpovědí).

Děti využívající k přepravě do školy jiného způsobu transportu než pěší chůze, tak činí hlavně kvůli vysoké vzdálenosti místa bydliště od vzdělávacího zařízení (36 % odpovědí). S tím koresponduje i 33% podíl odpovědí zastupující argument rychlosti. Překážkou k využití pěší chůze tvoří také obavy o bezpečnost (17 % odpovědí) a nedostatečné pohodlí tohoto způsobu přepravy (12 % odpovědí).

30,5 % rodičů žáků, kteří označili že bydlí ve vysoké vzdálenosti na to, aby jejich potomek chodil do školy pěšky, žije ve vzdálenosti od vzdělávacího zařízení 4 km a méně. To znamená příležitost pro motivaci těchto rodičů pouštět žáka do školy na kole.



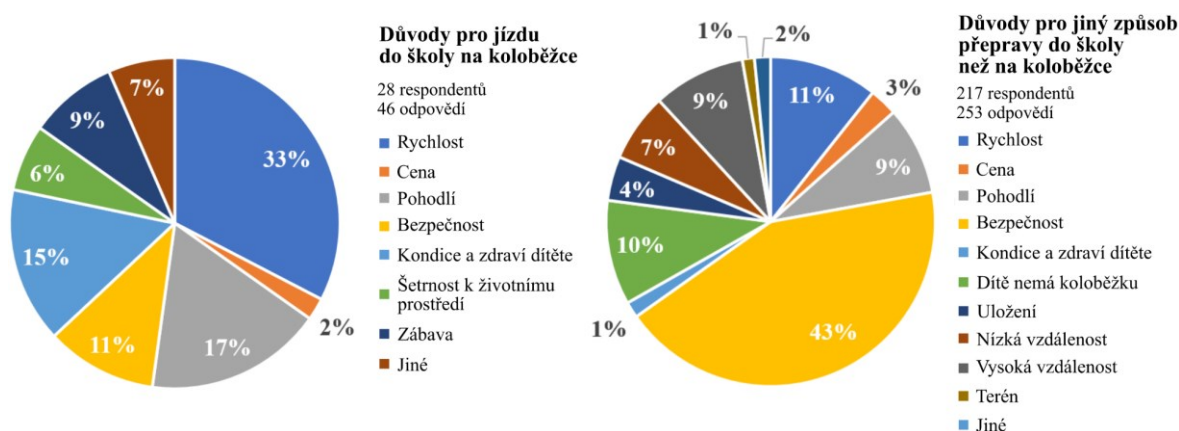
Graf 12: Aspekty při volbě pěší chůze (Zdroj: vlastní zpracování)

### 7.3.4 Jízda do školy na koloběžce

Jízda na koloběžce je druhým nejméně oblíbeným způsobem přepravy do školy, hned po jízdě na kole. Celkem ji v období teplých měsíců využívá 11 % dětí všech respondentů, z toho jen 1 % na denním pořádku, 2 % převážný počet dní tohoto období a 8 % občas.

Třemi nejčastějšími důvody k volbě koloběžky jako dopravního prostředku při přepravě do školy je rychlost (33 % odpovědí), pohodlí (17 % odpovědí) a kondice a zdraví dítěte (15 % odpovědí). Jsou také rodiče, kteří svého potomka pouští do školy na koloběžce proto, že jsou přesvědčení o bezpečnosti tohoto způsobu transportu (11 % odpovědí). Jeho výhodami jsou dále zábavnost (9 % odpovědí) či šetrnost k životnímu prostředí (6 % odpovědí).

Počet tázaných rodičů, kteří své děti do školy na koloběžce nepouští je vysoký, tvoří 89 % a jejich důvody jsou rozmanité. Nejvůdčivější příčinou je však bezpečnost (43 % odpovědí). Dalšími překážkami se vzájemně podobnou četností odpovědí pohybující se kolem 10 % jsou rychlost (11 % odpovědí), absence vlastnictví koloběžky (10 % odpovědí), pohodlí (9 % odpovědí) a vysoká vzdálenost místa bydliště od školy (9 % odpovědí). Mezi zbývající zmíněné důvody patří nízká vzdálenost bydliště od školy (7 % odpovědí) a s četností responzí pod 5 % poté absence možnosti bezpečné úschovy koloběžky, cena této přepravy (vzhledem k nákladům na provoz koloběžky lze předpokládat, že se jedná o cenu pořizovací) a další viz Graf 13.



Graf 13: Aspekty při volbě jízdy na koloběžce (Zdroj: vlastní zpracování)

### 7.3.5 Jízda do školy na kole

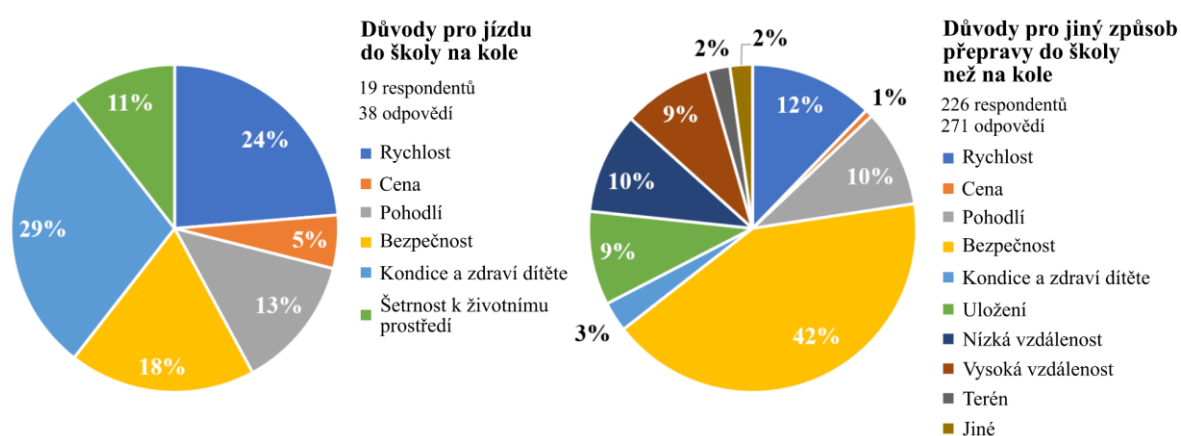
Ze všech doposud uvedených způsobů možností dopravy do školy je jízda na kole tím nejméně využívaným. Zažilo ji pouze 8 % dětí respondentů výzkumu, přičemž pro žádné z nich není zcela všední záležitostí. Často se na kole do školy přepravují 2 % žáků a 6 % jen občas. Zbýlých 92 % dětí nejelo do školy na kole ještě nikdy, přestože 38 % z nich žije ve vzdálenosti od školy 1 až 4 km, takže by pro ně jízda na kole mohla být efektivním způsobem transportu (Filler a Motýl, 2018).



Největší přednost cyklistické dopravy za vzděláním, a tedy i důvod, proč své dítě pouští do školy na kole, vnímají rodiče v podpoře kondice a zdraví dítěte (29 % odpovědí). Další motivující skutečností je rychlost (24 % odpovědí) a bezpečnost (18 % odpovědí) tohoto způsobu přepravy. S nižší četností zmiňovali respondenti také pohodlí (13 % odpovědí), šetrnost k životnímu prostředí (11 % odpovědí) či cenu (5 % odpovědí).

Důvody uvedli také rodiče dětí, jež do školy na kole nejezdí. Ve srovnání byly podobné důvodům pro jiný způsob přepravy do školy než na koloběžce. 42 % odpovědí zmiňuje obavy z bezpečnosti. Vzhledem k tomu, že měli rodiče možnost vybrat více odpovědí najednou, těchto 42 % responzí představuje strach celkem 50 % všech tázaných rodičů, jejichž dítě nemá dosavadní zkušenost s jízdou do školy na kole. 12 % odpovědí poté uvádí jako překážku rychlost, 10 % nízkou vzdálenost a 9 % naopak vysokou vzdálenost bydliště od školy. Možnost bezpečného uložení kola je výraznější příčinou volby jiného způsobu přepravy do školy než u koloběžky (9 % odpovědí). Důvody s nižším procentuálním zastoupením počtu odpovědí jsou ke zhlédnutí v Grafu 14.

Chybějící možnost bezpečné úschovy kola brání v cyklistické dopravě do školy zejména žákům z 1. ZŠ, 3. ZŠ a 16. ZŠ, to znamená žákům ze škol s nulovým počtem zařízení pro odložení kola. Překážku uvedlo 24 % rodičů žáků z 1. ZŠ, 24 % rodičů žáků z 3. ZŠ, 40 % rodičů žáků z 16. ZŠ. V nižších zastoupeních uvedli tuto zábranu ale i rodiče žáků škol, které prostor pro uložení kol poskytují. V rámci 7. ZŠ se jedná o 4 % respondentů, u 9. ZŠ o 8 % respondentů.



Graf 14: Aspekty při volbě jízdy na kole (Zdroj: vlastní zpracování)

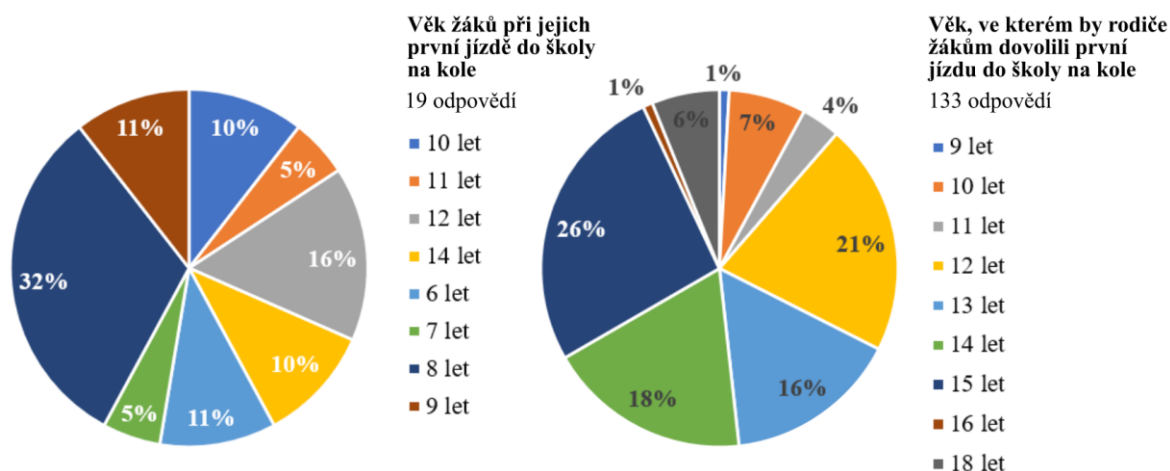
Respondentům byla položena také otázka na věk, ve kterém jejich děti poprvé jely, nebo by jim bylo dovoleno jet do školy na kole. Rodiče žáků, kteří jim dovolují jízdu do školy na kole, tak poprvé učinili v průměrném věku dítěte 9,5 let. 32 % respondentů uvedlo,



že jejich potomek zažil první jízdu na kole za základním vzděláním již v 8 letech. S 12. rokem života jelo poprvé do školy na kole 16 % dětí. 11 % žáků má tuto zkušenost z věku 6 let a dalších 11 % z věku 9 let. 10 % dětí mělo při první jízdě do školy na kole 10 roků, stejná část dětí měla 8 roků a po 5 % případů byli potomci respondentů staří 11 a také 7 let. To vše přehledně shrnuje Graf 15.

Účastníci výzkumu, jež své děti do školy na kole nepouští, by tak z 26 % učinili až v 15. roce života dítěte. 21 % respondentů připouští možnost nechat jet potomka za vzděláním na kole v jeho 12 letech a 18 % ve 14 letech. V průběhu 13. roku života má šanci tuto příležitost získat 16 % dětí, 7 % poté již v průběhu 10. roku života. 6 % potomků respondentů pojedou při svém zájmu do školy na kole až v plnoletosti. Více zobrazuje Graf 15.

Průměrný věk dětí všech účastníků výzkumu je 12,2 let. V průměru s grafem zobrazujícím věk, ve kterém by rodiče žákům dovolili první jízdu do školy na kole se argument nízkého věku dítěte jeví z osobního pohledu rodiče stanovené hranice pro tuto událost jako relevantní.



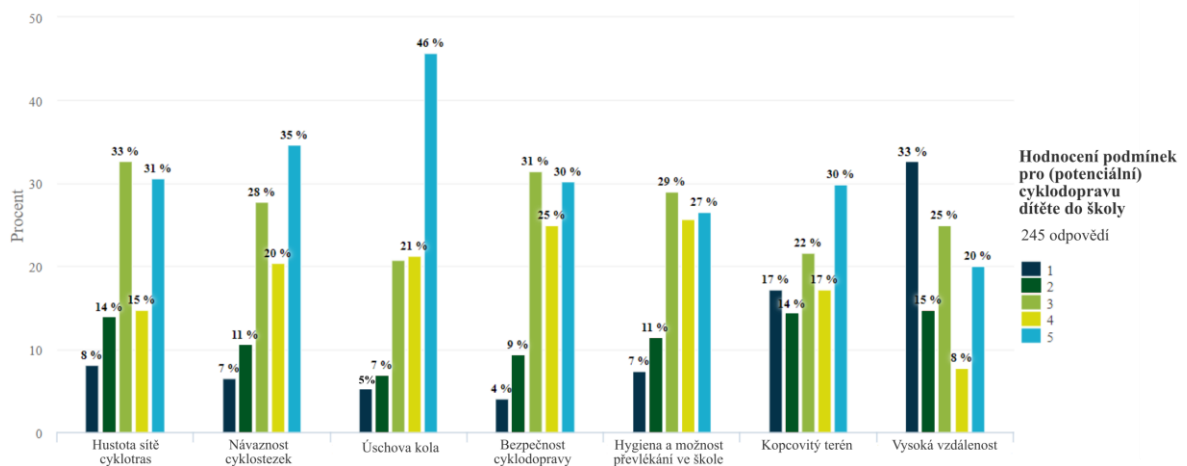
Graf 15: Věk první jízdy do školy na kole (Zdroj: vlastní zpracování)

Z celkového počtu 245 odpovědí jich bylo 46 % vyřazeno. Jednalo se o odpovědi rodičů, jejichž potomci nemají zkušenost s jízdou do školy na kole, a kteří do odpovědi na otázku v kolika letech by dovolili svému dítěti jet poprvé do školy na kole uvedli hodnotu nižší než je aktuální věk dítěte. Formulace otázky v dotazníku dávala prostor polemikám, například ve smyslu, kdyby byla tato skutečnost realitou, mé dítě by mohlo využívat cyklistické dopravy do školy již v tomto věku. Takové chápání otázky však ne zcela podporuje záměr výzkumu.

## 7.4 Podmínky pro cyklistickou dopravu do škol

Mezi podmínky pro cyklistickou dopravu, jejichž kvalitu respondenti v dotazníku hodnotili na stupnici sémantického diferenciálu, patřila hustota sítě cyklotras, návaznost cyklostezek, možnost bezpečné úschovy kola v blízkosti školy nebo ve škole, bezpečnost cyklodopravy, hygiena a možnost převlékání ve škole, kopcovitý terén z místa bydliště či vysoká vzdálenost z místa bydliště ke škole. Jednotlivé položky známkovali systémem stejným jako ve škole, tedy na stupnici od 1 do 5 při definici 1 = zcela vyhovující, 3 = průměrné a 5 = zcela nevyhovující.

Z odpovědí celkového počtu účastníků bez jakékoli filtrace plyne, že nejhůře jsou vnímány podmínky pro bezpečnou úschovu kol v blízkosti škol nebo přímo ve školách. Faktor si vysloužil známku 4, tedy je skutečně nevyhovující. Pouze o tři desetiny lepší posouzení (3,7) získala návaznost cyklostezek a bezpečnost cyklodopravy. Tato hodnota značí taktéž převažující nespokojenost s kvalitami zmíněných podmínek pro dopravu do školy na kole. O něco lépe, než návaznost cyklostezek je na tom dle rodičů žáků jejich hustota, ta dostala známku 3,5, stejně coby možnost hygieny a převlékání ve škole. Oba předpoklady se stále nacházejí na straně negativního vnímání. Kopcovitý terén na trase z místa bydliště byl hodnocen známkou 3,3 a jedinou spíše kladně hodnocenou podmínkou pro cyklistickou dopravu do školy se stala vysoká vzdálenost z místa bydliště ke škole se známkou 2,6. Známkový průměr všech uvedených podmínek je 3,5. Lze říci, že v očích rodičů nejsou podmínky pro jízdu do školy na kole ideální. Pozitivním zjištěním je, že zejména poslední dvě podmínky, jejichž vyhovující stav by bylo komplikované zajistit, získaly relativně lepší hodnocení než podmínky, na kterých je možné efektivně pracovat.



Graf 16: Hodnocení podmínek pro (potenciální) cyklistickou dopravu dítěte do školy (Zdroj: vlastní zpracování)

Rozdíl v tom, jak hodnotí podmínky pro cyklistickou dopravu do školy rodiče žáků, kteří již do školy na kole jezdí a rodiče, jejichž potomci tuto příležitost zatím neměli, srovnává Tabulka 4. Pouze o 0,3 stupně hůře vnímají rodiče potomků, jež nevyužívají jízdu na kole k přepravě do školy, hustotu sítě cyklotras a možnost bezpečné úschovy kola. O 0,4 stupně hůře poté hodnotí bezpečnost cyklodopravy a možnost hygieny a převlékání ve škole. Paradoxně působí jejich o 0,5 stupně kladnější známkování návaznosti cyklostezek. Takto nízké rozdíly v průměrných hodnotách známek dodávají na váze již tak negativnímu hodnocení podmínek pro cyklistickou přepravu žáků, kteří ji alespoň někdy využívají. Vysokou vzdálenost z místa bydliště ke škole v průměru ohodnotili rodiče žáků, jež do školy na kole ještě nejeli jen o 0,2 stupně hůře. Největší rozdíl se projevil ve známkách kopcovitého terénu, a to o celého 1,1 stupně. Společně se znalostmi vycházejícími ze sekundární analýzy hodnocení značí, že vnímání této podmínky může mít základ ve skutečnosti, ne pouze v osobním zabarveném vnímání. Více odhalí následující analýza hodnocení podmínek pro cyklistickou dopravu žáků do škol dle jednotlivých škol.

<b>Podmínky pro cyklistickou dopravu do školy na kole</b>	<b>Hodnocení rodičů žáků, kteří již do školy na kole jeli</b>	<b>Hodnocení rodičů žáků, kteří do školy na kole ještě nejeli</b>
Hustota sítě cyklotras	3,2	3,5
Návaznost cyklostezek	3,4	2,9
Úschova kola	3,6	3,9
Bezpečnost cyklodopravy	3,3	3,7
Hygiena a převlékání	3,2	3,6
Kopcovitý terén	2,3	3,4
Vysoká vzdálenost	2,5	2,7

Tabulka 4: Srovnání v hodnocení podmínek pro cyklistickou dopravu do školy mezi rodiči žáků dětí jezdících do školy na kole a dětí vždy volících jiného způsobu přepravy (Zdroj: vlastní zpracování)

Nejpříznivější, přesto stále podprůměrné podmínky pro cyklistickou dopravu do škol, má 7. a 16. základní škola. Obě získaly od rodičů svých žáků celkovou průměrnou známku 3,2. Základní škola Zlín, Kvítková je specifická svým úzkým školským obvodem, který potvrzuje kladné hodnocení rodičů vzdálenosti bydliště jejich potomka od školy, konkrétně známkou 2,5. I když se zde vzdělávají žáci žijící mimo hranice školského obvodu, a tedy dotazník vyplňovali rodiče také těchto žáků, platí, že ve srovnání s ostatními školami je v okolí 7. ZŠ rovinný terén, což se ve známkovém hodnocení promítá do pozitivní hodnoty 2,6. Výrazně negativněji vnímají respondenti možnost bezpečné úschovy kola

(byť 7. ZŠ má na svém pozemku stojan na kola), možnost hygieny a převlékání ve škole či celkovou bezpečnost cyklo dopravy. Každá z uvedených podmínek získala známku vyjadřující negativní postoj 3,6. Hustota sítě cyklotras a návaznost cyklostezek byly hodnoceny nejlépe mezi všemi do výzkumu zapojenými školami, a to známkou 3,2 a 3,3, podobně jako u 16. ZŠ. Ostatně ke zjištění o obecné dostupnosti cest určených cyklistům v rámci školského okruhu dospěla i sekundární analýza, kterou shrnuje Tabulka 3.

Zatímco 7. ZŠ leží v centru města Zlín v blízkosti cyklostezky vedoucí podél třídy T. Bati a o něco vzdálenější páteřní cyklostezky podél řeky Dřevnice, 16. ZŠ se nachází na sídlišti Jižní Svahy, kterým z velké části prostupuje téměř plynule cyklostezka. Z uvedeného hodnocení rodičů je však zřejmé, že i popsany současný stav by si zasloužil snahu o jeho další vylepšení. Bezpečnost cyklo dopravy hodnotili rodiče žáků navštěvujících Základní školu Zlín, Okružní lépe než rodiče žáků z jiných škol. I tato nejlepší známka však dosáhla pouze hodnoty 3,5, jež představuje negativní vnímání. Stejnou známkou hodnotili rodiče možnost hygieny a převlékání, hůře na tom je už jen možnost bezpečné úschovy kola se známkou 3,8. Podmínka kopcovitého terénu byla hodnocena jako průměrná známkou 3,1 a vzdálenost místa bydliště ke škole vnímají respondenti mající dítě na 16. ZŠ kladně. Podmínce vzdálenosti dali známku 2,1, přičemž jde o nejkvalitnější hodnocení z celé Tabulky 5.

Ačkoliv existuje podobnost školského obvodu 1. ZŠ a 9. ZŠ, získala 9. ZŠ shodné hodnocení jako 3. ZŠ o průměru známky 3,7. Podmínky pro cyklistickou dopravu do školy vnímají rodiče žáků z těchto vzdělávacích zařízení jako značně nevyhovující. Hustota sítě cyklotras a návaznost cyklostezek byly hodnoceny známkami v rozmezí 3,8 až 4. Už sekundární analýza v případě Základní školy Zlín, Slovenská upozornila na chybějící síť trasy určenou cyklistům směrem k Lesní čtvrti. Kladně není respondenty hodnocena ani bezpečnost cyklo dopravy. Rodiče žáků z obou škol ji oznámkovali průměrnou hodnotou 3,9. Školy sdílí také problém s přítomností zařízení k bezpečné úschově kol. Více je pocíťován rodiči žáků z 3. ZŠ, kteří při této podmínce udělili o 0,1 stupně horší známku než rodiče žáků 9. ZŠ, a to 4,1. I přes spíše negativně laděné vnímání vyjádřené známkou 3,3, nabízí Základní škola Zlín, Štefánikova ze všech škol nejlépe hodnocené podmínky pro hygienu a možnost převlékání. Co se týká kopcovitého terénu a vzdálenosti, jedná se naopak u 9. ZŠ o nejhůře hodnocenou (známka 3,5) a druhou nejhůře hodnocenou (známka 3,2) podmínku ve srovnání hodnocení stejných podmínek na ostatních školách. V rodičovském vnímání kopcovitosti terénu je na tom hůře už jen porovnávaná 3. ZŠ (známka 3,8). Tato známkování

opět korespondují se zjištěními sekundární analýzy. 3. ZŠ je umístěna v táhlém kopci a 9. ZŠ navštěvují žáci z rozlehlého školského obvodu.

Rodiče žáků z 1. ZŠ udělili podmínkám pro cyklistickou dopravu za zdejšími vzděláváním průměrnou známku 3,5, která školu v žebříčku srovnání s ostatními školami řadí na střed. Je v ní zahrnuto hodnocení hustoty sítě cyklotras známkou 3,4, návaznosti cyklostezek známkou 3,6 a shodnou známku získala i bezpečnost cyklodopravy. Veškeré jmenované aspekty jsou respondenty vnímány negativně, nejvíce je ale tíží možnost úschovy kola. Tento jev se ukázal v hodnocení podmínek pro cyklistickou dopravu do škol ve všech školách, přitom právě 1. a 7. ZŠ disponují stojany na kola, byť jen s kapacitou pro 12 bicyklů. Hygiena a možnost převlékání pak byla rodiči žáků se známkou 3,7 vnímána nejhůře na 1. ZŠ. Známkou 3,3 se hodnocení podmínky terénu řadí do středu pole všech škol, přestože školský obvod Základní školy Emila Zátopka sahá až k výše položené čtvrti U Majáku či Mladcové. Šíře školského obvodu se odráží v celkově druhém nejhorším známkování podmínky vysoké vzdálenosti z místa bydliště ke škole. Veškeré popsané hodnocení seskupuje Tabulka 5.

<b>Podmínky pro cyklistickou dopravu do školy</b>	<b>1. ZŠ</b>	<b>3. ZŠ</b>	<b>7. ZŠ</b>	<b>9. ZŠ</b>	<b>16. ZŠ</b>
Hustota sítě cyklotras	3,4	3,9	3,2	3,8	3,1
Návaznost cyklostezek	3,6	4	3,3	4	3,3
Úschova kola	4	4,1	3,6	4	3,8
Bezpečnost cyklodopravy	3,6	3,9	3,6	3,9	3,5
Hygiena a převlékání	3,7	3,6	3,6	3,3	3,5
Kopcovitý terén	3,3	3,8	2,6	3,5	3,1
Vysoká vzdálenost	3	2,6	2,5	3,2	2,1
<b>Celková průměrná známka</b>	<b>3,5</b>	<b>3,7</b>	<b>3,2</b>	<b>3,7</b>	<b>3,2</b>

Tabulka 5: Hodnocení podmínek pro cyklistickou dopravu do školy v případech jednotlivých škol (Zdroj: vlastní zpracování)

#### **7.4.1 Významnost vlivu jednotlivých podmínek při rozhodování o cyklistické dopravě do školy**

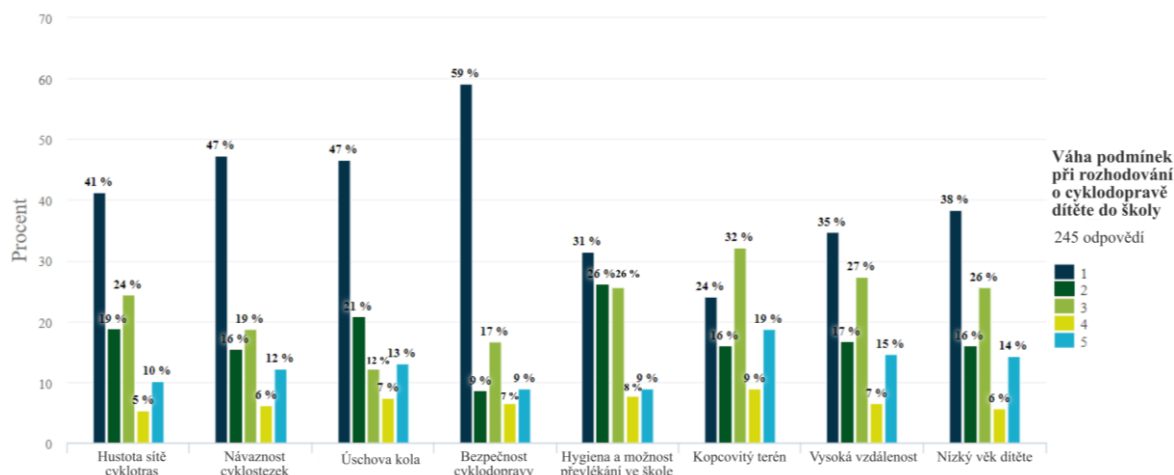
Nejvýznamnější roli při rozhodování o tom, zda rodiče pustí svého potomka do školy na kole, má vnímaná bezpečnost cyklodopravy. Ta byla současně druhou nejhůře hodnocenou podmínkou pro cyklistickou dopravu za vzděláním. S nižší, avšak stále vysokou mírou vlivu následují srovnatelně důležitá hustota sítě cyklotras, návaznost cyklostezek

i možnost bezpečné úschovy kola v blízkosti školy nebo ve škole. Zrovna absence či nízká kapacita stojanů na kola se projevila v celkově nejhorším hodnocení této podmínky pro jízdu do školy na kole. V hodnocení jako ve škole jí rodiče udělili známku 4. Z hodnocení hustoty sítě cyklotras, návaznosti cyklostezek a jejich důležitosti při rozhodování o cyklistické dopravě do školy plyne také to, že byť stav ani jedné z podmínek není vyhovující, je důležitější zaměřit se na návaznost jednotlivých cyklostezek, než na obecné rozšiřování hustoty sítě cyklotras. Tuto problematiku by s výhledem do budoucna i dle zjištění sekundární analýzy mohlo řešit naplnění návrhů dostavby základní sítě cyklistických tras z Generelu cyklistické dopravy.

Jako další se se stejnou průměrnou váhou v žebříčku důležitosti při rozhodování o cyklistické dopravě dítěte do školy řadí se spíše významným vlivem hygiena a možnost převlékání ve škole a nízký věk dítěte. Vliv věku dítěte na volbu jízdy na kole jako způsobu přepravy do školy byl analyzován již výše. Část dětí respondentů výzkumu ještě nedosáhla věku, ve kterém by je rodiče z osobního hlediska pustili do školy na kole. Průměrný věk dítěte všech respondentů je 12,2 let a neodpovídá věku, kdy by rodiče dle Grafu 15 obecně považovali jízdu na kole do školy za vhodnou.

Spíše významný až průměrný vliv na rozhodování o jízdě do školy na kole má vysoká vzdálenost místa bydliště ke škole a kopcovitý terén na této trase. Zmíněné dvě podmínky pro cyklistickou dopravu do školy byly současně jedněmi z nejmírněji hodnocených. Podmínka kopcovitého terénu byla sice vnímána spíše negativně se známkou 3,3, podmínka vzdálenosti však získala spíše kladné hodnocení známkou 2,6. 66 % dětí účastníků výzkumu žije ve vzdálenosti od školy 4 km a méně, tedy jízda na kole by pro ně mohla být ideálním způsobem transportu (Filler a Motýl, 2018) a přitom jí využívají pouhá 4 % z nich. Dalších 19 % žáků žije 5 až 7 km daleko od místa svého vzdělávání a zbylých 15 % žáků se musí přepravovat do školy ze vzdálenosti 8 km a více.

Ze zjištění vyplývá, že pro podporu cyklistické dopravy žáků by mělo být prioritou obstarat výrazné zlepšení bezpečnosti cyklistické dopravy, které bude zahrnovat také zajištění vyšší návaznosti již existujících cyklostezek či dostavbu cyklostezek v chybějících úsecích. Zjištěno bylo nevyhovující pokrytí cyklotrasami zejména ve školském okruhu 3. a 9. ZŠ. Každá škola by poté měla získat přístup k zařízení pro bezpečnou úschovu kola.

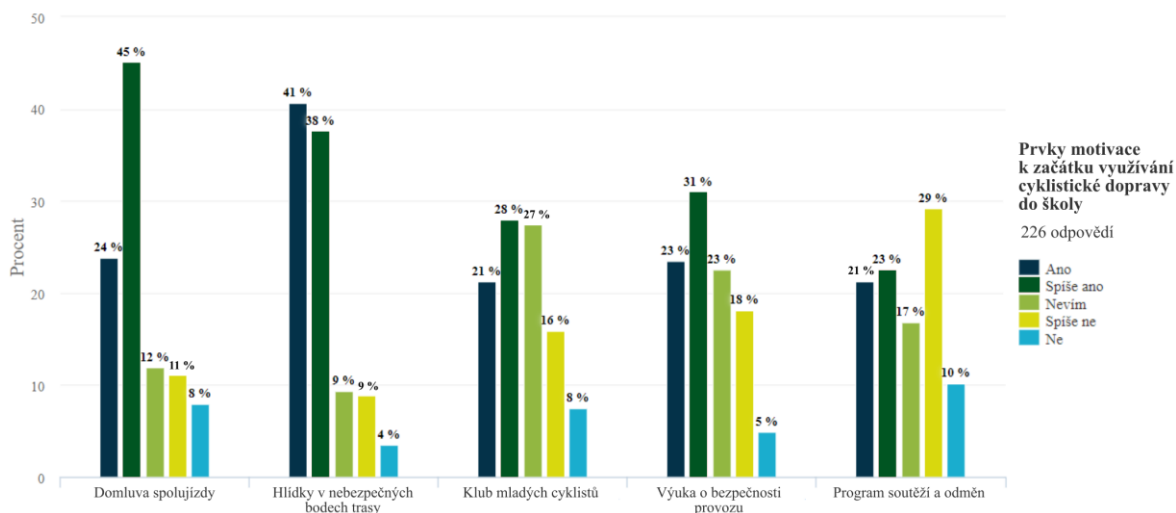


Graf 17: Váha podmínek při rozhodování o cyklistické dopravě dítěte do školy (Zdroj: vlastní zpracování)

## 7.5 Motivace k jízdě do školy na kole

Respondenti, jejichž děti do školy na kole nejezdí, byli tázáni, jak by je následující faktory na škále možností od ano, spíše ano, nevím, spíše ne po ne, motivovaly k pouštění svých potomků do školy na kole. Posuzovali lákavost řešení v podobě domluvy spolujízdy s vícero spolužáky, hlídek v nebezpečných bodech trasy, existence klubu pro děti dojíždějící do školy na kole, který by organizoval workshopy na téma bezpečnosti dopravy, společné pikniky a volnočasové vyjížďky, dalším byl návrh na začlenění vyššího množství informací ohledně bezpečnosti provozu do běžné školní výuky či program soutěží a odměn za pravidelné cesty do školy na kole.

Řešením, jež by rodiče motivovalo umožnit dětem jízdu do školy na kole nejvíce je přítomnost hlídek v nebezpečných bodech trasy po cestě. Dle dosavadních zjištění by se mohlo jednat například o místa přerušování cyklostezky a přejezdu provozem k jejímu navazujícímu konci. V pořadí druhý faktor, který by respondenti dokázali ocenit, představuje domluva společné jízdy s vícero spolužáky a následuje ho případné začlenění vyššího množství informací ohledně bezpečnosti provozu do běžné školní výuky. Nižší míru zájmu projeví rodiče o popsany klub mladých cyklistů i program soutěží a odměn, přesto by však oba faktory stále působily motivujícím účinkem.



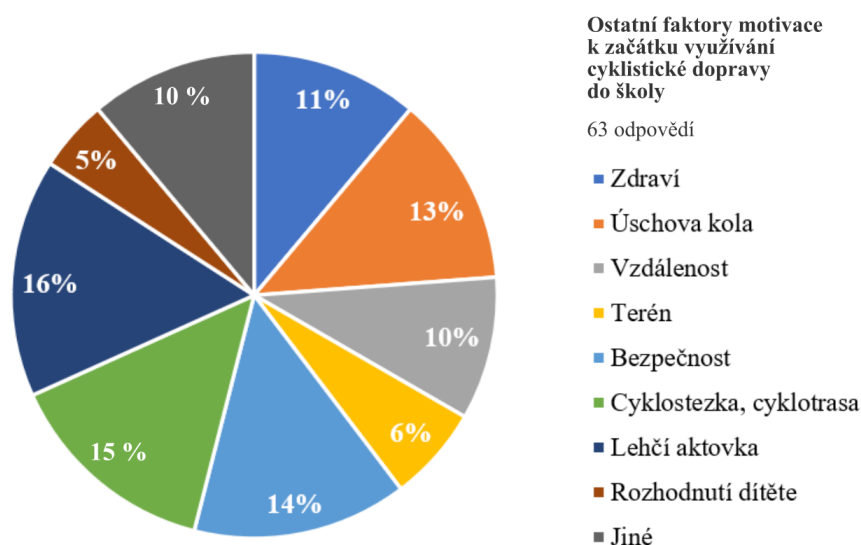
Graf 18: Prvky motivace k začátku využívání cyklistické dopravy do školy  
(Zdroj: vlastní zpracování)

V kolonce pro vyjádření libovolných faktorů, jež by dokázaly respondenty motivovat k podněcování dětí k jízdě do školy na kole se opět opakoval motiv bezpečnosti (14 % odpovědí), tentokrát v konkrétním smyslu vyšší ohleduplnosti ostatních účastníků provozu, zejména řidičů aut, či dokonce celkového snížení jejich počtu, alespoň v blízkosti škol. Následoval požadavek na existující cyklostezku (15 % odpovědí), který vznesli rodiče žáků z 1., 3. a 9. ZŠ, což odpovídá zjištění sekundární analýzy, a také na přítomnost zařízení pro bezpečnou úschovu kol (13 % odpovědí). Znovu zazněl také faktor vzdálenosti (10 % odpovědí) a terénu (6 % odpovědí). Dvě třetiny žáků, jejichž rodiče by k pouštění dětí do školy na kole motivovala nižší vzdálenost školy od místa bydliště, navštěvují 1. ZŠ. Nespokojenost s terénem provází rovnoměrně všechny respondenty, tentokrát mimo rodiče žáků z 16. ZŠ.

Mezi nově zmíněné faktory motivace patří v nejdominantnějším zastoupení odlehčení aktovek žáků (16 % odpovědí). Těžké batohy dle respondentů brání dětem v jízdě na kole. Zaznělo i navrhované řešení, například v podobě úschovy těžkých učebnic ve škole. Motivující faktor zlepšení zdraví a kondice dítěte udalo za důvod 11 % odpovědí. Rodiče projeví zájem o čtenější míru pohybu svých dětí na čerstvém vzduchu. To za ně však nikdo bez jejich vlastní iniciativy nemůže zařídit. Zjištění lze promítnout do komunikace, jež by podporovala využití cyklistické dopravy při cestách do školy, cílené na rodiče. 5 % rodičů nechává na dětech, zda pojedou do školy na kole a mezi odpovědi pod kategorií jiné spadají vždy s četností jedné responze následující faktory:



- informace ze školy, že dítě dorazilo v pořádku,
- převlékárna,
- online monitoring cyklostezek,
- dozor u posledního přechodu u T. G. Masaryka a u OC Prior,
- podpora tohoto způsobu dopravy ze strany školy (špatná zkušenost z minulosti),
- pozdější čas výuky.

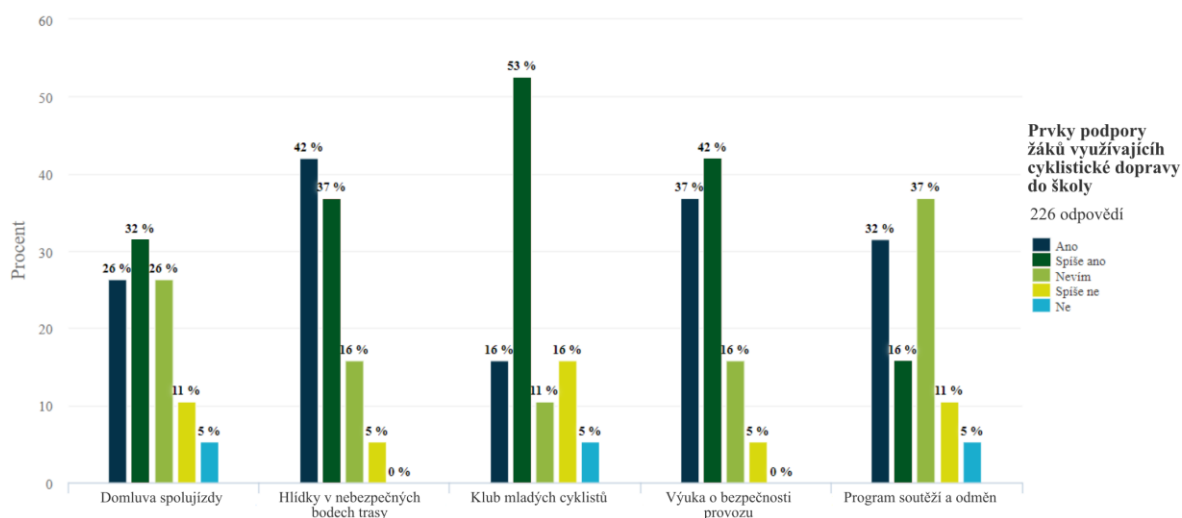


Graf 19: Ostatní faktory motivace k začátku využívání cyklistické dopravy do školy  
(Zdroj: vlastní zpracování)

Také rodiče dětí se zkušeností jízdy do školy na kole získali příležitost k vyjádření, jak by ocenili zavedení výše uvedených opatření v rámci podpory cyklistické dopravy žáků za vzděláním. Jejich hodnocení bylo praktické. Na prvním místě je výrazně zaujala možnost hlídek v nebezpečných bodech trasy, kterou s nepatrným rozdílem následovalo začlenění vyššího množství informací ohledně bezpečnosti provozu do běžné školní výuky. Srovnatelně, s výrazně nižším zájmem, avšak stále kladně hodnotili respondenti případnou domluvu spolujízdy či klub mladých cyklistů. Nejmenšímu nadšení by se těšil program soutěží a odměn, který byl hodnocen spíše kladně až váhavě.

Mezi další prvky, jež by žákům zpříjemnily cyklistickou dopravu do školy a které respondenti vyjádřili vlastními slovy patří vznik cyklostezky na cestě před Slušovicemi,

ohleduplnost řidičů, možnost převlékárny a dvakrát zazněla lepší vybavenost co se zařízení pro úschovu kol týče.



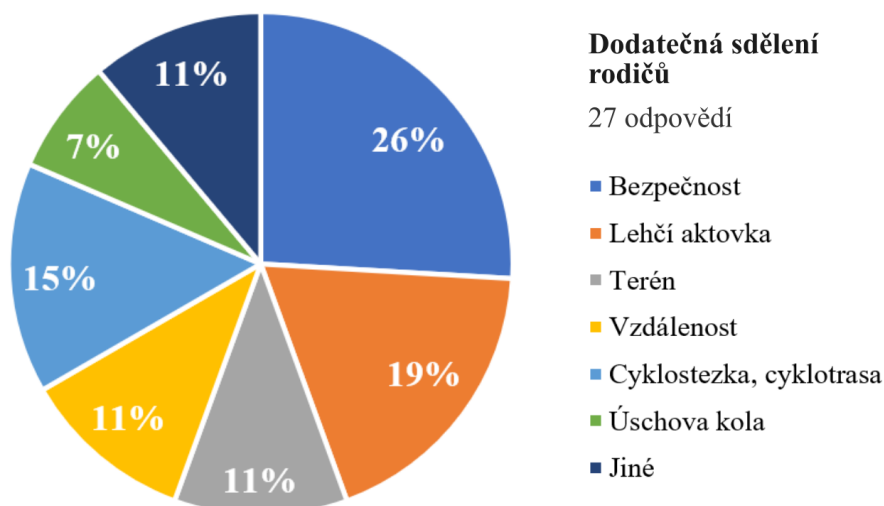
Graf 20: Prvky podpory žáků využívajících cyklistické dopravy do školy (Zdroj: vlastní zpracování)

### 7.5.1 Dodatečná sdělení rodičů

V závěru dotazníku byl prostor pro libovolné sdělení autorce výzkumu. Respondenti jej využili a v 27 odpovědích opětovně uváděli náměty na vylepšení podmínek pro cyklistickou dopravu žáků do škol. Jejich opakování značí jistou naléhavost. Nejvyšší zastoupení měl důraz kladený na bezpečnost (26 % odpovědí), přesněji bezpečnost cyklistické dopravy při hustotě zlínského silničního provozu. Jedna z odpovědí dokonce zmiňovala konkrétně oblast Jaroslavic. Dále rezonovalo téma těžkých aktovek (19 % odpovědí) a pokrytí cyklostezkami (15 % odpovědí). V této souvislosti byly ve dvou odpovědích opět přesně jmenovány oblasti, a to Kudlov a Pindula. 11 % odpovědí znovu zmiňovalo vysokou vzdálenost bydliště od školy, vše rodiče žáků 1. ZŠ. Dalších 11 % uvedlo náročný terén, tentokrát se jednalo ze dvou třetin o rodiče žáků navštěvujících 1. ZŠ. Nedostupná možnost pro bezpečné uložení kola plyne ze 7 % responzí. Kategorie jiné shrnuje odpovědi, jež se vyskytly pouze jednou, avšak stojí za zmínění:

- bezpečnost cyklostezek (ostatní lidé, kteří ji využívají),
- podpora cyklistické dopravy ze strany školy,
- bydlení v blízkosti školy, dle rodiče je na krátkou vzdálenost bezpečnější a rychlejší využít pěší chůze.

Výsledek dodatečných sdělení rodičů podporuje veškerá dosavadní zjištění. Bezpečnost cyklistické dopravy vzbuzuje v rodičích silné obavy, zvláště když není síť cyklostezek ve vyhovujícím stavu. Nepřízeň terénu a vzdálenosti místa bydliště od vzdělávacího zařízení pociťují zejména rodiče žáků ze škol s rozsáhlým školským obvodem, jako je právě 1. ZŠ. Dětem by jízdu do školy na kole zpříjemnilo alespoň odlehčení aktovek či prostor k bezpečné úschově kola.



Graf 21: Dodatečná sdělení rodičů (Zdroj: vlastní zpracování)

### 7.5.2 Ochota rodičů pouštět své potomky do školy na kole

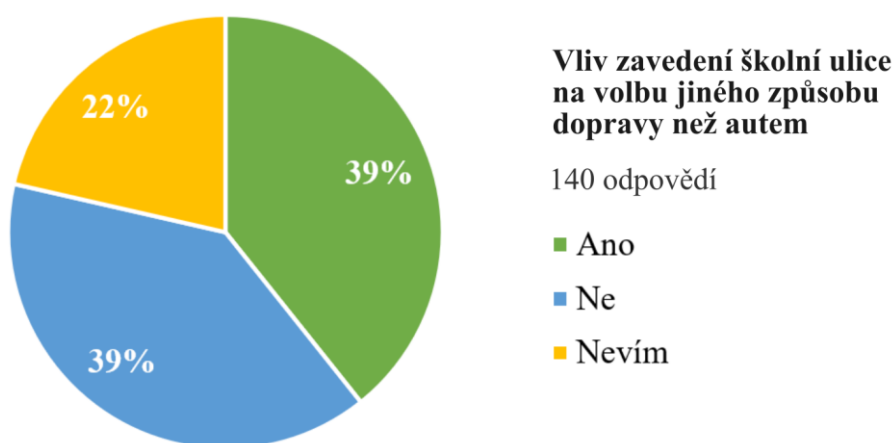
Odpovědi na otázku, zda by si rodiče, jejichž potomci nemají zkušenost s jízdou do školy na kole (celkem 226 respondentů), dokázali představit, že by na jaře roku 2024 tuto příležitost svému dítěti poskytli, naznačují možný nedostatek společenské debaty na téma cyklistické přepravy žáků.

38 % rodičů zůstává u přesvědčení svého potomka do školy na kole nepustit, dalších 23 % si není jisto a 39 % rodičů si situaci představit dokáže. Lze předpokládat, že zkoumané podmínky pro cyklistickou dopravu žáků do škol se od doby průběhu dotazníkového šetření do jara roku 2024, mimo věku samotných žáků, příliš nezmění. Kromě snahy o nápravu všech doposud zmiňovaných aspektů by mělo být téma cyklistické přepravy žáků směrem k veřejnosti více komunikováno. Tvorba informačních kampaní či edukativních programů mají šanci na zvýšení počtu dětí dojíždějících do školy na kole také. Z dosavadních zjištění plyne, že motivačně působí například apel na kondici a zdraví dítěte.

## 7.6 Postoj k zavedení školní ulice

Principu fungování školní ulice se věnuje kapitola 3.2 teoretické části. Rodičům byl v rámci dotazníku tento koncept popsán následovně: „Školní ulice je dopravní režim používaný ke zklidnění automobilové dopravy v blízkosti škol. Úprava spočívá v omezení vjezdu aut do této oblasti v ranní špičce.“ Respondenti, kteří své dítě vozí do školy autem alespoň někdy, odpovídali na otázku, zda by je zavedení školní ulice motivovalo k jinému způsobu dopravy dítěte do školy než autem, zatímco rodiče dětí využívajících všech zbylých způsobů dopravy do školy hodnotili, zda by pro bezpečnost svého potomka při cestě do školy uvítali existenci tohoto opatření.

Nadměrné využívání automobilové dopravy při přepravě žáků za vzděláním odhalila již kapitola 7.3.1. 52 % jízd autem do školy je uskutečněno ze vzdálenosti 4 km a méně, tedy dálky, na kterou je efektivnější využít cyklistické dopravy (Filler a Motýl, 2018). Řešením by mohl být vznik školních ulic v bezprostřední blízkosti škol. Toto opatření má potenciál od dovážení dětí do školy autem odradit 39 % všech respondentů, kteří tak doposud činí. Stejný podíl rodičů, tedy 39 %, by omezení vjezdu aut do těsné blízkosti školy nelimitovalo natolik, aby odvozu dětí úplně zanechali. 22 % rodičů situaci nedokáže posoudit a neví, zda by mělo toto opatření na jejich chování vliv. Popsanou situaci vyobrazuje Graf 22.



Graf 22: Vliv zavedení školní ulice na volbu jiného způsobu dopravy než autem (Zdroj: vlastní zpracování)

Jak odpovídali rodiče dětí z jednotlivých škol uvádí Tabulka 6 níže. K nejvyššímu poklesu ve využití aut při dopravě do školy po zavedení školní ulice by došlo na 3. a 16. ZŠ. Odvozu dětí autem by se v případě obou škol vzdaly více než dvě třetiny rodičů. Daleko nižší vliv by mělo opatření na rodiče žáků ze 7. a 9. ZŠ, kde by i přes jeho přítomnost děti dále vozila

do školy více než polovina respondentů. Nevysokou zábranu by představoval vznik školní ulice také pro rodiče žáků z 1. ZŠ, a to pro 41 % z nich.

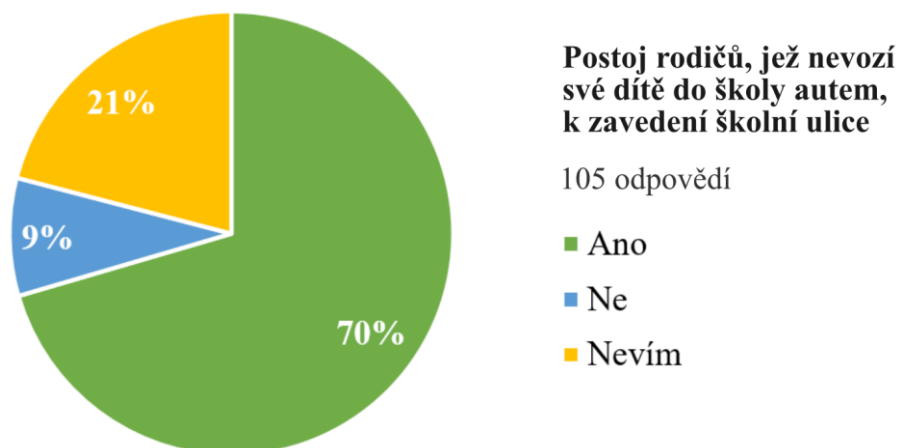
Vzhledem k rozsáhlosti školských obvodů a negativnímu hodnocení podmínky vzdálenosti pro cyklistickou přepravu u 1. a 9. ZŠ jsou vysoká procenta rodičů, kteří by v odvozu dětí do školy autem pokračovali, vcelku pochopitelná. Opakem je školský obvod 3. ZŠ. Není natolik široký a rodiče podmínku vzdálenosti pro jízdu do školy na kole hodnotili mírněji, vysoký podíl z nich by tudíž dokázal odvozu dětí autem zanechat. To jistě platí pro 16. ZŠ. 7. ZŠ se této úměře vymyká. Kritérium vzdálenosti pro cyklistickou dopravu do školy bylo respondenty hodnoceno ještě pozitivněji než u 3. ZŠ, školský obvod zahrnuje jednu ulici (byť to není zárukou pro vzdálenost bydliště žáků od školy), a přesto by zde zavedení školní ulice nemělo vliv na volbu jiného způsobu dopravy než autem u 57 % respondentů.

Při srovnání podílu jízd autem, které jsou do jednotlivých škol uskutečněny ze vzdálenosti 4 km a méně (blíže uvádí Tabulka 3), dále jen nadbytečné jízdy, a podílu rodičů, jež by odvozu svých dětí v případě zavedení školní ulice zanechali, se toto opatření jeví jako nejefektivnější u 3. ZŠ. Vliv by mělo na 70 % všech jízd, přitom za nadbytečné jich bylo označeno jen 65 %. Nižší, avšak stále výrazně přínosný účinek školní ulice by se ve srovnání s poměrem nadbytečných jízd projevil i na 1., 16. a 9. ZŠ, řazeno dle velikosti vlivu. Nejnižší dopad opatření by zaznamenali žáci 7. ZŠ.

<b>Vliv zavedení školní ulice na volbu jiného způsobu dopravy než autem</b>			
<b>Škola</b>	<b>Ano</b>	<b>Ne</b>	<b>Nevím</b>
1. ZŠ	34 %	41 %	24 %
3. ZŠ	70 %	20 %	10 %
7. ZŠ	19 %	57 %	24 %
9. ZŠ	27 %	51 %	22 %
16. ZŠ	62 %	14 %	24 %

Tabulka 6: Vliv zavedení školní ulice na volbu jiného způsobu dopravy než autem  
(Zdroj: vlastní zpracování)

Postoj rodičů, jež nevozí své děti do školy autem, je k zavedení školní ulice převážně kladný. Uvítalo by ji 70 % z nich, 21 % si není jisto a pouze 9 % rodičů by tuto novinku v blízkosti školy potomka neocenilo. Toto rozložení zobrazuje Graf 26. Míru rodiči projeveného zájmu o zavedení školní ulice na jednotlivých školách poté mapuje Tabulka 7.



Graf 23: Postoj rodičů, jež nevozí své dítě do školy autem, k zavedení školní ulice  
(Zdroj: vlastní zpracování)

Vznik školních ulic by s nadpoloviční většinou hlasů projevujících zájem přijali respondenti ze všech škol. Nejvyšší míře nadšení by se opatření těšilo u rodičů žáků z 16. ZŠ, 81 % respondentů uvedlo, že by zavedení opatření ocenili. Značně by ale potěšilo také rodiče dětí navštěvujících 7. či 1. ZŠ. Třetina respondentů z 9. a 3. ZŠ si opatřením není zcela jista, na 3. ZŠ mu dokonce vyjádřilo podporu v porovnání se zbylými školami pouze 54 % tázaných rodičů. Předpoklad nižšího zájmu o zavedení školní ulice v blízkosti 3. ZŠ plynul již ze zjištění sekundární analýzy, a to kvůli potenciálně komplikovanějším podmínkám pro její realizaci. V případě 7. ZŠ se však předpoklad sníženého zájmu o toto opatření nepotvrdil.

<b>Postoj rodičů, jež nevozí své dítě do školy autem, k zavedení školní ulice</b>			
<b>Škola</b>	<b>Ano</b>	<b>Ne</b>	<b>Nevím</b>
1. ZŠ	75 %	25 %	-
3. ZŠ	54 %	13 %	33 %
7. ZŠ	75 %	8 %	17 %
9. ZŠ	61 %	6 %	33 %
16. ZŠ	81 %	5 %	14 %

Tabulka 7: Postoj rodičů, jež nevozí své dítě do školy autem, k zavedení školní ulice  
(Zdroj: vlastní zpracování)

Jako nejvhodnější místo pro experiment se zavedením školní ulice se jeví 16. ZŠ. Dle získaných odpovědí zde může navrhované opatření eliminovat velký počet zbytečně uskutečněných jízd autem ke škole (zjištění v kapitole 7.3.1 uvádí, že 90 % jízd uskutečněných do 16. ZŠ proběhne ze vzdálenosti 4 km a méně) a současně znatelně navýšit komfort žáků, kteří se do školy dopravují jakýmkoli jiným způsobem.

Vysoká míra podpory vzniku školních ulic zrovna v případě škol, kde rodiče připouští, že by je opatření motivovalo k zanechání odvozu dětí do školy automobilem jen velmi málo, značí přítomnost problému hustoty ranního provozu v blízkosti budov jednotlivých škol, konkrétně 7., 1. a potažmo 9. ZŠ. I zde by zavedení školní ulice přineslo vyšší míru bezpečí žákům využívajícím aktivních forem transportu a mohlo by mít významný motivační účinek k častějším jízdám do školy na kole viz kapitola 7.4 a její podkapitoly.



## 8 INTERPRETACE VÝZKUMNÉHO ZJIŠTĚNÍ

Výzkum proběhl v období mezi koncem prosince 2023 a koncem února 2024. Volba metody online dotazníkového šetření umožnila shromáždit 245 platných responzí od rodičů žáků 4. až 9. tříd z celkem pěti státem zřizovaných základních škol ve Zlíně. Díky získaným odpovědím a jejich analýze je nyní možné zodpovědět na výzkumné otázky týkající se faktorů ovlivňujících ochotu rodičů pustit své děti do školy na kole i hodnocení kvality podmínek pro takovou jízdu.

### 8.1 VO1: Jaké faktory ovlivňují ochotu rodičů pustit své děti do školy na kole?

Ochotu rodičů pustit své děti do školy na kole ovlivňuje komplexní soubor faktorů. Hlavní překážku však představují obavy o bezpečnost. Celkem 50 % respondentů, jejichž dítě nemá dosavadní zkušenost s cyklistickou dopravou do školy, uvedlo, že důvodem situace je právě bezpečnost. Toto téma se prolínalo napříč celým výzkumem a respondenti ho ve vysoké míře (26 % odpovědí) zmiňovali i při možnosti dodatečného sdělení autorce. V rámci bezpečnosti je nevyhovující zejména hustota automobilového provozu a bezohlednost řidičů automobilů, které se cyklistů dotýkají také z důvodu nedostačující návaznosti cyklostezek či celkové hustoty cyklotras.

Upřímný zájem o navýšení bezpečnosti provozu dokazuje také učiněný výběr možností, jež by rodiče motivovaly dětem jízdu do školy na kole umožnit. Nejčastěji volenou byla přítomnost hlídek v nebezpečných bodech trasy po cestě. Dále by respondenti ocenili domluvu společné jízdy s vícero spolužáky nebo začlenění vyššího množství informací ohledně bezpečnosti provozu do běžné školní výuky. Rodiče žáků, kteří už jízdu do školy na kole zažili by uvítali ta jistá opatření, jen v pozměněném pořadí. Začlenění vyššího množství informací ohledně bezpečnosti provozu do běžné školní výuky považují za užitečnější než domluvu spolujízdy.

Ochotu rodičů pustit svého potomka do školy na kole dále snižuje absence možnosti bezpečné úschovy kola, celkem 11 % z nich. Překážku uvedlo v rámci jednotlivých škol 24 % rodičů žáků z 1. ZŠ, 24 % rodičů žáků z 3. ZŠ a 40 % rodičů žáků z 16 ZŠ. V nižších zastoupeních uvedli tuto zábranu ale i rodiče žáků škol, které prostor pro uložení kol poskytují. V rámci 7. ZŠ se jedná o 4 % respondentů, u 9. ZŠ o 8 % respondentů. Nepříznivý

vliv na volbu cyklistické přepravy žáků má také jejich příliš těžká aktovka nebo pohledem rodičů nízký věk dítěte.

Průměrný věk dětí všech účastníků výzkumu byl 12,2 let. Respondenti, jež své potomky do školy na kole nepouští, by tak z 26 % učinili až v 15. roce života dítěte. 21 % respondentů připouští možnost nechat jet potomka za vzděláním na kole v jeho 12 letech a 18 % ve 14 letech. V průběhu 13. roku života má šanci tuto příležitost získat 16 % dětí, 7 % poté již v průběhu 10. roku života a 6 % potomků respondentů pojedou při svém zájmu do školy na kole až v plnoletosti. Argument nízkého věku dítěte se z osobního pohledu rodiče stanovené hranice pro tuto událost jeví jako relevantní.

V rozhodnutí, zda respondenti pustí své potomky do školy na kole, hrají roli i vzdálenost místa bydliště od školy, náročnost terénu na trase a potažmo rychlost tohoto způsobu dopravy. Na to, aby se jim vyplatila jízda na kole žije příliš blízko vzdělávacímu zařízení 12 % žáků. Naopak příliš vysokou vzdálenost by muselo překonat 11 % žáků, z nichž 9 % skutečně žije ve vzdálenosti od školy 5 a více km. Terén tvoří překážku ve 3 % případů, daleko výraznějším důvodem pro volbu jiného způsobu přepravy je rychlost, kterou uvedlo 15 % respondentů a pohodlí cyklodopravy zmíněné 12 % účastníků výzkumu.

## **8.2 VO2: Jak rodiče hodnotí kvalitu podmínek pro jízdu svých dětí do školy na kole?**

Respondenti měli příležitost zhodnotit podmínky pro cyklistickou dopravu pomocí stupnice sémantického diferenciálu. Jednotlivé aspekty (mezi které patřila hustota sítě cyklotras, návaznost cyklostezek, možnost bezpečné úschovy kola v blízkosti školy nebo ve škole, bezpečnost cyklodopravy, hygiena a možnost převlékání ve škole, kopcovitý terén z místa bydliště či vysoká vzdálenost z místa bydliště ke škole) známkovali jako ve škole, tedy na stupnici od 1 do 5 při definici 1 = zcela vyhovující, 3 = průměrné a 5 = zcela nevyhovující.

Kvalita podmínek pro jízdu do školy na kole byla hodnocena převážně podprůměrně čili záporně. Známkový průměr všech zmíněných podmínek je 3,5. Nejhuře vnímaným aspektem, hodnoceným známkou 4, se stala možnost bezpečné úschovy kola v blízkosti škol nebo přímo ve školách. Pouze o tři desetiny lepší posouzení (3,7) získala návaznost cyklostezek a bezpečnost cyklodopravy. Ta má přitom nejvýznamnější vliv při rozhodování o tom, zda rodiče pustí svého potomka do školy na kole, či nikoliv. Hustota cyklotras dostala známku 3,5, stejně coby možnost hygieny a převlékání ve škole. Oba předpoklady se stále nacházejí na straně negativního vnímání. Kopcovitý terén na trase z místa bydliště

byl hodnocen známkou 3,3 a jedinou spíše kladně hodnocenou podmínkou pro cyklistickou dopravu do školy se stala vysoká vzdálenost z místa bydliště ke škole se známkou 2,6.

V očích rodičů nejsou podmínky pro cyklistickou dopravu žáků do školy ideální. Pozitivním zjištěním je, že zejména poslední dvě podmínky, jejichž vyhovující stav by bylo komplikované zajistit, získaly relativně lepší hodnocení než podmínky, na kterých je možné efektivně pracovat.

Ze zjištění vyplývá, že pro podporu cyklistické dopravy žáků by mělo být prioritou zajistit výrazné zlepšení bezpečnosti cyklistické dopravy, které bude zahrnovat také zajištění vyšší návaznosti již existujících cyklostezek či dostavbu cyklostezek v chybějících úsecích. Zjištěno bylo nevyhovující pokrytí cyklotrasami zejména ve školském okruhu 3. a 9. ZŠ. Ke komplexnímu a efektivnímu návrhu řešení dostavby cyklostezek by bylo třeba uskutečnit další zkoumání individualizované pro každé ze vzdělávacích zařízení. Veškeré školy by poté měly získat přístup k zařízení pro bezpečnou úschovu kol.

### 8.3 Diskuze

V případě konfrontace výsledků provedeného výzkumu s údaji odborné literatury, citované praktickou částí práce, lze nalézt tvrzení, které výstupy šetření podporují.

Zlepšením podmínek pro cyklistickou dopravu žáků do základních škol (a tudíž sekundárně i potenciálním odlehčením automobilového provozu v ranních špičkách) by město Zlín dokázalo přispět k uspokojení potřeb svého obyvatelstva, zejména rodičů, jež by své potomky do školy na kole pouštěli, ale brání jim v tom některá z výše uvedených překážek. Takové dění by odpovídalo definici teritoriálního marketingu Jakubíkové (2012) a hodnota města jako produktu dle Metaxase (2002 cit. podle Gascó Hernández a Torres-Coronas, 2009, s. XIII) by vzrostla.

Smith (2008) poté pojednává o sportovním marketingu, jež se dotýká i veřejného sektoru. Výsledky zjištění z kapitoly 7.5.2 naznačují možný nedostatek společenské debaty na téma cyklistické přepravy žáků, přitom právě sport má potenciál sociálního, ekonomického a politického přínosu. Sport může jeho účastníkům přispívat ke zdraví i sociální soudržnosti a ve schopnostech má rovněž stimulovat ekonomickou aktivitu či posilovat občanskou hrdost (Smith, 2008). Město by proto mohlo problematice věnovat další pozornost a zvážit investice jak do Generelem navrhované cyklistické infrastruktury, tak do vzdělávacích programů nebo kampaní.

Zlín nemůže být považován za vyspělé cyklistické město, jelikož v něm, jak uvádějí Filler a Motýl (2018), cyklistika nepředstavuje společně s veřejnou dopravou základní způsob přepravy při cestách o vzdálenosti od jednoho do pěti kilometrů. Dostupné údaje z roku 2015 uvádí, že cyklistická doprava má na dělbě přepravní práce ve Zlíně podíl pouhá 2 %. Pucher a Buehler (2008) ve své práci díky analýze agregátních dat z prostředí států Nizozemska, Německa a Dánska dospěli k závěru, že existuje silný náznak důležité souvislosti mezi zavedením jistých opatření a nárůstem bezpečnosti i počtem cyklistů. Mezi opatření, jež autoři ve své práci uvádí a rodiče zlínských žáků by je současně ocenili, patří budování zařízení pro cyklisty v oblastech silně frekventovaných silnic, zklidňování dopravy, dostupné řešení pro parkování kol či vzdělávání cyklistů (žáků). Nepřímo vyjádřený souhlas platí i pro vzdělávání motoristů, jelikož dle studie Puchera a Buehlera (2008) dokáže zvýšit bezpečnost cyklistické dopravy.

### **III. PROJEKTOVÁ ČÁST**

## 9 PLÁN K NAVÝŠENÍ POČTU ŽÁKŮ VYUŽÍVAJÍCÍCH CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Projekt si klade za cíl představit možný plán zaměřený na navýšení počtu žáků využívajících cyklistické dopravy při svých cestách za vzděláním, přičemž bude využito znalostí plynoucích z výzkumu praktické části této práce. Návrhy uvedenými v kapitolách níže by se měla zabývat zejména pracovní skupina Cyklistická doprava, jež byla ustavena dne 25.7.2011 usnesením Rady města Zlína č. 58/15R/2011. V jejích kompetencích je:

- „Navrhovat orgánům města opatření zaměřené na rozvoj cyklistické dopravy, cykloturistiky a rekreace,
- účastnit se procesu přípravy a zpracování koncepcí a strategií zaměřených na rozvoj cyklistické dopravy ve městě,
- projednávat plán projektů, akcí a marketingových aktivit města zaměřených na podporu a rozvoj cyklistické dopravy,
- projednávat podstatné technické aspekty staveb cyklistické infrastruktury,
- projednávat organizaci cyklistické dopravy a dopravního značení ve městě a jejich změny,
- posuzovat dopad ostatních plánovaných staveb, zejména dopravních, na cyklistickou dopravu (Pracovní skupina "Cyklistická doprava", © 2024).“

### 9.1 Zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu žáků

Výsledky šetření nejen že poukázaly na nedostatky v podmínkách pro cyklistickou dopravu žáků do škol, ale také poskytly náměty k preferovanému řešení aktuální situace.

#### 9.1.1 Dopravní opatření

Bezpečnost cyklistické dopravy brání polovině tázaných rodičů v tom, aby své dítě pustili do školy na kole. Dle zjištění by rodiče k takovému jednání nejvíce motivovalo opatření v podobě přítomnosti hlídek v nebezpečných bodech trasy po cestě. K závěru konkrétního rozmístění hlídek je třeba provést bližší zkoumání v podobě analýzy statistik dopravních nehod cyklistů, analýzy dostupné cyklistické infrastruktury a mapování problematických úseků ve spolupráci s Policií ČR doplněné o dotazníkové šetření mezi cyklisty zaměřené

na jejich vnímání bezpečnosti cyklostezek i mezi rodiči s dotazy na konkrétní místa trasy, jež považují za nejrizikovější.

Jedním z řady opatření navyšujících bezpečnost cyklodopravy i počet cyklistů, které ve své práci uvádí Pucher a Buehler (2008), je omezování silniční motorové dopravy. Vzniku školní ulice, jež představuje dopravní režim dočasně omezující vjezd motorových vozidel do ulic v bezprostřední blízkosti škol (Školní ulice, b. r.), vyjádřilo podporu 70 % rodičů, kteří svého potomka do školy autem nevozí. Jako nejvhodnější místo pro experiment se zavedením školní ulice se dle získaných odpovědí interpretovaných v kapitole 7.6 jeví 16. ZŠ, konkrétně ulice Sportovní.

K ověření skutečného přínosu opatření bude školní ulice v ulici Sportovní v blízkosti 16. ZŠ nejprve dočasným projektem. I v rámci něj je nutné vypracovat dokumentaci dopravně-inženýrského opatření, jež upřesňuje podobu úpravy a umístění dopravního značení. Podklady následně projdou posouzením příslušného úřadu silniční správy a po nabytí právní moci tak zvaného opatření obecné povahy lze instalovat dopravní značení a případné zábrany vjezdu (Zklidňování dopravy: Školní ulice v Praze, 2023).

Po měsíci od omezení vjezdu automobilů do ulice Sportovní dostanou rodiče žáků 16. ZŠ příležitost vyjádřit svůj názor na toto opatření prostřednictvím online dotazníkového šetření, distribuovaného skrze e-mail a webové stránky školy. V případě pozitivních ohlasů bude usilováno o trvalé zavedení školní ulice v ulici Sportovní a naváže se experimenty i v prostředí dalších zlínských škol. Dalšími na řadě bude dle výsledků výzkumu 1. a 9. ZŠ, kterým společně poslouží zavedení opatření v ulici Univerzitní.

### 9.1.2 Edukace

Návrh na začlenění vyššího množství informací ohledně bezpečnosti provozu do běžné školní výuky hodnotili rodiče kladně bez ohledu na to, zda jejich dítě do školy na kole jezdí či nikoliv. K docílení požadovaných změn ve školních vzdělávacích programech budou na prvním místě o důležitosti cyklistické přepravy žáků edukováni samotní pedagogové, a to formou odborných seminářů pořádaných pracovní skupinou Cyklistická doprava.

Po přesvědčení komunity pedagogů, respektive jejích členů ve vedoucích funkcích, o významu cyklistické dopravy se stane začlenění vyššího množství informací ohledně bezpečnosti provozu do běžné školní výuky reálným, jelikož školní vzdělávací programy musí být v souladu s rámcovým vzdělávacím programem (RVP – Rámcové vzdělávací programy, © 2022), jež mimo jiné stanovuje povinný obsah vzdělávání zahrnující



vzdělávání právě na téma problematiky bezpečnosti provozu. Žáci 3. až 5. ročníků základních škol by měli umět uplatňovat základní pravidla bezpečného chování účastníka silničního provozu, v 5. ročníku poté i základní pravidla silničního provozu pro cyklisty (RVP ZV - Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání, © 2022). Kompletní výčet kompetencí, které by měli žáci základních škol po dobu svého vzdělávání nabýt, uvádí Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. Téma podpory cyklistické dopravy odpovídá vícero vzdělávacím oblastem.

Do doby uvedení popsaných změn, nebo v případě jejich zavržení, sestaví pracovní skupina Cyklistická doprava tým školitelů, jež bude na každé zlínské základní škole nabízet 2x ročně přednáškový blok v trvání 2 běžných vyučovacích hodin na téma bezpečnosti cyklistické dopravy ve Zlíně pro žáky 3. až 9. tříd.

Prostředí školy je současně ideálním místem pro domluvu společné jízdy do školy na kole s vícero spolužáky. Jedná se o řešení, jež by motivovalo hlavně rodiče dětí bez této dosavadní zkušenosti k učinění změny. Platformou pro domluvu spolujízdy dětí nižšího věku (do 12 let, tedy 6. ročníku) budou třídní schůzky, kde mají rodiče možnost okamžité vzájemné interakce a spolehlivé dohody. Pedagog uvede téma cyklistické přepravy žáků a zahájí debatu, rodiče se zájmem o využití příležitosti smluví svým potomkům spolujízdu.

### 9.1.3 Zajištění stojanů na kola

Aby mohli žáci dojíždět do školy na kole, potřebují také prostor pro bezpečné uložení kola. Byť na školách s dostupností zařízení pro úschovu kol nebyla tato skutečnost nijak velikou překážkou v cyklistické dopravě žáků za vzděláním, na všech školách byla tato podmínka pro cyklo dopravu do školy hodnocena značně negativně. Ve Zlíně je celkem 13 státem zřízených základních škol (Základní školy, DDM ASTRA Zlín, Plavecká škola Zlín, Linka SOS Zlín, © 2024) a každá z nich si zaslouží moderní zařízení pro úschovu jak kol, tak koloběžek.

V rámci peněžní úspory města osloví pracovní skupina Cyklistická doprava ve Zlíně působící firmy zabývající se prodejem kol a jejich příslušenstvím ke spolupráci formou barteru. Patří mezi ně třeba Mojekolo, Force Bike Components, Horsák, KTM Zlín, CykloMIRA či EMSEKO bike a další. Za poskytnutí, nebo financování moderních zařízení k bezpečné úschově kol u vzdělávacích zařízení nabídne pracovní skupina Cyklistická doprava umístění reklamy vybrané společnosti přímo na těchto zařízeních i mediální prostor v podobě zmínění na webových stránkách Zlín v pohybu a profilech sociálních sítí,

popsaných v kapitolách níže. Vybraná značka získá možnost stát se dlouhodobým partnerem pracovní skupiny Cyklistická doprava a účastnit se dalších plánovaných aktivit coby již popsanych přednášek na školách či níže uvedených eventů.

## 9.2 Kampaň zvyšující bezpečnost a využití cyklodopravy

Bezpečnost cyklodopravy lze ovlivnit i vhodně zvolenou marketingovou komunikací. Toto tvrzení vychází z Bačuvčikovy (2011, s. 25) definice sociálního marketingu, který dle něj představuje nástroj k prosazení určitých myšlenek, změně postojů, předsudků či hodnot vedoucí k žádoucí změně v chování.

Výsledky výzkumu této práce poukázaly nejen na potřebu zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy ve Zlíně, ale také na možný nedostatek debaty na téma cyklistické přepravy žáků. Následující návrh marketingové komunikace si klade za cíl řešit oba z těchto problémů. Cílit bude jak na účastníky provozu, hlavně řidiče automobilů a děti dopravující se do školy aktivním způsobem transportu, tak na všechny rodiče žáků základních škol.

### 9.2.1 Online komunikace

Prvním potřebným krokem je zlepšení komunikace prostřednictvím webových stránek Zlín v pohybu ([www.zlinvpohybu.cz](http://www.zlinvpohybu.cz)) a jejich rekonstrukce. Sdělení směrem k publiku budou polidštěna a předávána poutavým způsobem. Dobrým příkladem jde tón komunikace webových stránek Zlín – Dobrá města ([www.zlin.dobramesta.cz](http://www.zlin.dobramesta.cz)), za kterými stojí spolek CykloZlín.

Obsah webu Zlín v pohybu bude v záložce menu Novinky doplněn o vždy aktuální mapu ve Zlíně dostupných cyklostezek a tras určených cyklistům. Pod mapou poté čtenáři najdou jako doposud zprávy o aktuálním dění spojeném s udržitelnou městskou mobilitou. Články budou vycházet s vyšší intenzitou (alespoň 4x za měsíc) i potřebnou různorodostí, například na téma zahájení zkušebního provozu školní ulice u 16. ZŠ, zajištění zařízení k bezpečné úschově kol v blízkosti každé školy, aktuálního plnění návrhů dostavby základní sítě cyklistických tras z Generelu cyklistické dopravy, spoluprací se školami, spolky i firmami nebo ostatních úspěšných výstupů navrhované kampaně. Dostatečně zajímavých příspěvků se mohou ujmout další média v rámci svých reportáží, ať už online, televizních, rozhlasových nebo tiskových.

Mimo doplnění záložky menu Novinky dojde k rozšíření webu o blogové články v nově vzniklé záložce menu pojmenované Udržitelná mobilita. Texty jednotlivých příspěvků

budou vycházet 2x až 4x měsíčně z již existujících zahraničních i českých studií a jiných přínosných relevantních zdrojů pojednávajících o důležitosti cyklo dopravy i dalších udržitelných způsobech transportu. Hlavní tematiku utvoří benefity přechodu k udržitelným formám transportu v podobě navýšení kondice a zdraví, finančních úspor, šetrnosti k životnímu prostředí a tak dále.

Dále bude menu webu doplněno o záložku s názvem Cesta do školy, určenou žákům základních škol. Její obsah poskytne kromě krátkých naučných článků o benefitech cyklistické dopravy či jiného aktivního způsobu transportu také webovou aplikaci k interaktivnímu vzdělávání o bezpečnosti zlínského provozu. Službu interaktivní dopravní výchovy nabízí stránky Bezpečné cesty (Interaktivní dopravní výchova, © 2014–2023). Aplikace webu Zlín v pohybu bude poskytovat obdobný obsah přizpůsobený čistě prostředí města Zlín. Takové stránky poslouží i při zmíněné výuce na základních školách a jejich existence navýší pravděpodobnost přijetí požadavku na zvýšení hodinové dotace určené výuce týkající se bezpečnosti dopravy.

Online komunikaci skrze webové stránky doplní působení na sociálních sítích Facebook a Instagram, jež bude realizováno pouze organicky. Již existující Facebooková stránka Zlín v pohybu obnoví svou aktivitu se záměrem zaujmout cílovou skupinu mužů i žen ve věku 25 až 55 let, žijících ve Zlíně a přilehlém okolí. Příspěvky budou vycházet 3x týdně, a to zejména z obsahu webových stránek přizpůsobeného platformě Facebook (tedy v kratší, údernější podobě, například formou infografik, reels či stories), avšak je doplní posty apelující na bezpečné chování řidičů aut. Veškerému obsahu nesmí chybět výzva ke zpětné vazbě a utváření debaty v komentářích pod příspěvkem, které mohou poskytnout cenné informace k navýšení efektivity plánovaných opatření i další komunikace.

Založení profilu na síti Instagram umožní spojení s mladšími generacemi. Obsah zacílí na pozornost publika ve věku 13 až 25 let a promlouvat bude jak k uživatelům aktivních forem transportu, tak mladým řidičům motorových vozidel. Komunikace ponese zábavně-naučný charakter. Příspěvky budou přidávány celkem alespoň 3x týdně. Prostor feed poslouží postům kategorie „věděli jste že“ či informacím o veškerých novinkách s přínosem dopravní situací ve Zlíně. Reels i stories vykážou vysokou míru interaktivity za soudržnosti s aktuálními trendy platformy Instagram, mezi které patří využívání samolepek umožňujících kladení otázek, tvorbu anket, kvízů nebo výzev k přidání vlastní fotografie u příležitosti dané události. Významnou roli zastane tak zvaný user generated content, jehož získání je možné docílit zrovna tvorbou výzev prostřednictvím zmíněné

samolepky, přímým oslovením k označení profilu Zlín v pohybu nebo k využití hashtagu #zlinvpohybu. Hlavní apely komunikace ponese myšlenku posílení zdraví, pomoci planetě i užití si zábavy při využití některé z aktivních forem transportu a potřeby opatrné jízdy v případě řízení motorových vozidel.

### 9.2.2 Tradiční média

89 % respondentů studie společnosti Edison Research realizované v několika zemích světa odpovědělo, že jejich nejoblíbenějším místem pro poslech rádia je automobil. 65 % řidičů poté označuje poslech rozhlasového vysílání při jízdě automobilem za častý (90 % of car buyers say broadcast radio should be standard in every vehicle, 2021 cit. podle Polák, 2021).

Z toho důvodu je do komunikace za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy vhodné zapojit i rozhlasovou reklamu. Mezi regionální rádia s působením v okrese Zlín patří Radio Čas, Radio Jih, Hitrádio Zlín a Český rozhlas Zlín (Regionální rádia Okres Zlín - reklama a inzerce, © 2024). Zástupce pracovní skupiny Cyklistická doprava osloví tato rádia za účelem mediálního partnerství, to znamená bezplatné výroby a vysílání spotu vyzývajícího řidiče motorových vozidel k bezpečné jízdě a ochraně dětí při jejich cestách do školy. Na oplátku město nabídne umístění loga vybraných stanic na webu Zlín v pohybu a poskytnutí rozhovoru na dané téma u příležitosti Světového dne jízdního kola 3. června (3. června: Světový den jízdního kola, © 2022 - 2023) či Světového dne udržitelné dopravy 26. listopadu (26. listopadu: Světový den udržitelné dopravy, © 2022 - 2023).

Reklamu podporující bezpečnost cyklistické dopravy město otiskne také ve svém oficiálním měsíčníku Magazín Zlín, který vychází v nákladu 38 000 kusů a je zdarma rozeslán do všech domácností ve Zlíně a jeho místních částech (Magazín Zlín, © 2024). Náklady za umístění inzerce nevzniknou, jedná se totiž přímo o magazín města. S pravidelností zde budou uveřejňovány grafické inzeráty apelující na zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy výhradně ze strany řidičů, jež obsadí ¼, ½ či celou stránku. Pravidelné obměňování formátu i claimů zamezí postupné slepotě čtenářů vůči této inzerci. Doplní ji též PR články na téma dění vztahujícího se k mladým cyklistům, které bude čtenáře přesvědčovat, aby své děti či příbuzné ve školním věku motivovali k cyklistické dopravě.

### 9.2.3 OOH

Pro Out of Home reklamu využije město zejména široké nabídky služeb DSZO, s. r. o. Na zadní část dvou vozů MHD bude umístěn celopolep se sdělením podporujícím

bezpečnost cyklistické dopravy a obecně dopravy žáků do škol, apelujícím hlavně na řidiče. Takové umístění reklamy je ideálním právě pro oslovení řidičů, ale i ostatních účastníků provozu a stojí 4 000 Kč bez DPH na měsíc za obsazený vůz, což při počtu šesti měsíců (září, říjen, březen–červen) činí za oba vozy celkem 48 000 Kč bez DPH (Ceník služeb a reklamy, 2022). Náklady vzniknou rovněž instalací a pozdějším odstraněním polepu, které společně stojí další 4 000 Kč za vůz bez DPH, v součtu při polepu dvou vozů dvakrát v roce tedy celkem 16 000 Kč bez DPH (Celopolep zádi autobusu, ©2019-2024).

Jelikož z výsledků výzkumu této práce plyne, že nejvíce užívaným způsobem transportu do školy je MHD, bude reklama umístěna také ve vozech. Spoty na obrazovkách ve vozech městské hromadné dopravy jsou moderním médiem oslovujícím především mladší cestující. Tomu bude odpovídat i sdělení spotu apelující na žáky, ať dají šanci jízdě do školy na kole. Kreativita spotu zdůrazní, že se jedná o zábavnou formu transportu (což dosvědčily odpovědi výzkumu týkající se dopravy na koloběžce, která je však jízdě na kole blížká) s přínosem finanční úspory (dětem zbyde více peněz například na svačiny) a zlepšení zdraví. Celkem 87 LCD displejů je umístěno v 66 vozech dopravního podniku. Cena za 15 sekund dlouhý spot činí 8 063 Kč za měsíc bez DPH, tudíž při využití této možnosti po dobu šesti měsíců, v nichž děti chodí do školy a počasí vyhovuje cyklistické dopravě, město zaplatí celkem 48 378 Kč bez DPH (Ceník služeb a reklamy, 2022).

Dalším médiem s výbornou možností cílení dle místa jsou billboardy. Lidé je potkávají i několikrát denně, při cestách do práce či ke svému domovu, bez možnosti je přeskocit nebo vypnout, jako mnohé jiné druhy reklamních sdělení (Výhody a nevýhody OOH reklamy, 2017). V okruhu do maximální vzdálenosti 5 kilometrů od škol bude u nejméně frekventovaných silničních tahů umístěno celkem 7 billboardů vyzývajících řidiče k ohleduplné jízdě ve vztahu k žákům dopravujícím se za vzděláním na kole.

Cena pronájmu jednoho billboardu za měsíc se ve Zlíně pohybuje kolem částky 5 500 Kč, dle vybrané lokality (MojeBillboardy, © 2024). Společnost Hexxa, která se označuje za regionální mediální dům a ve spolupráci s městskou radnicí vydává Magazín Zlín, nabízí plochu billboardu za jednotnou cenu 8 000 Kč měsíčně (Outdoorová reklama, © 2024). Město provede řádné výběrové řízení na poskytovatele těchto reklamních ploch na dobu pěti měsíců (září, říjen, duben–červen), avšak nejprve na základě zmíněné vzájemné zkušenosti osloví firmu Hexxa s žádostí o podporu projektu rozvoje cyklistické dopravy žáků do škol a přenechání sedmi billboardů za partnerství obnášející zmínění agentury na webových

stránkách Zlín v pohybu a profilech sociálních sítí či případné symbolické nájemné spojené s provozními náklady ploch.

#### 9.2.4 Eventy

Vzhledem k nekomerční povaze projektu podpory cyklistické dopravy žáků základních škol se pracovní skupina Cyklistická doprava domluví s organizátory Zlín Film Festivalu a festivalu Zlín žije na bezplatném poskytnutí vlastního stanoviště v rámci doprovodného programu festivalů v jednom ze zlínských parků v centru města.

Zlín Film Festival je nejstarším mezinárodním filmovým festivalem pro děti a mládež, jehož cílovou skupinu tvoří zejména děti a mládež ve věku od tří do devatenácti let, ale také vysokoškolští studenti, školy, učitelé a další (Zlín Film Festival, © 2022). Kromě hlavního filmového programu se ve festivalový týden odehrává v centru Zlína mnoho drobných událostí v podobě koncertů, přednášek, workshopů i dalších zábavně-edukačních aktivit (Doprovodný program 2023, 2023). Zlín žije poté nabízí svým návštěvníkům příležitost poznat Zlín novým způsobem. Jeho programem prostupují hudební vystoupení a interaktivní prezentace místních komunit přinášejících náhled do zlínského prostředí umění, řemesla, školství i charitativních a osvětových činností (Celý Zlín na jednom místě..., 2023). Přítomnost stanoviště Cyklistické dopravy přispěje pestrosti doprovodného programu obou festivalů, rozšíří povědomí o jízdě na kole a osloví vysoké množství potenciálních zájemců o cyklo dopravu.

Na získaném místě budou po celou dobu trvání obou festivalů působit dobrovolníci města a věnovat se přichozím dětem i mládeži. Hlavní myšlenkou stánku je zviditelnit snahu rozšíření cyklistické dopravy žáků mezi děti a jejich rodiče, ale rovněž poučit děti o bezpečnosti provozu. Animátoři přichystají mladým návštěvníkům všech věkových kategorií od tří do devatenácti let řadu zábavných vzdělávacích aktivit od možnosti vykreslovat omalovánky či jinak tvořit z papíru (například motiv semaforu) přes kvízy (třeba rozpoznání dopravního značení, správné vyhodnocení znázorněné dopravní situace) po jízdu slalomem na jednom ze zapůjčených kol od výše zmíněného partnera zabývajícího se prodejem kol a jejich příslušenstvím.

Pro Zlín typickou událostí je i Barum Czech Rally Zlín. Automobilová soutěž, při které vozy českých i zahraničních posádek závodí napříč Zlínským krajem (Barum Czech Rally Zlín, 2023). Zvláště oblíbené noční rychlostní zkoušky pořádané v samotném srdci Zlína v minulosti předcházela událost s názvem TOUR DE BARUM RALLY. Cyklistický závod

pořádaný za spolupráce města Zlín a organizátorů Barum Czech Rally Zlín, při kterém měli cyklisté (v kategorii žen, mužů a dětí od 12 do 18 let) jedinečnou možnost projížďky na tříkilometrovém městském okruhu, již připraveném k večerní jízdě rally aut. (Zlínská kola se roztočí již potřetí na městském okruhu, 2019).

Město se zasadí o obnovení této události s účelem podpory cyklistické dopravy žáků základních škol. Kategorii dětí od 12 do 18 let nahradí kategorií žáků od 10 do 16 let. Každé dítě se přihlásí do závodu za svou základní školu (jakoukoliv, i státem nezřizovanou) a mládež, jež základní vzdělání už absolvovala a současně nedosahuje věku 18 let se zapíše do obvyklé kategorie žen, nebo mužů. Vzdělávací zařízení s nejvyšším počtem účastníků závodu získá od cyklo prodejce, který bude partnerem města, potažmo pracovní skupiny Cyklistika Zlín, slevový kód odečítající 20 % z ceny nákupu pro všechny žáky a dvě sady na údržbu kol v podobě pumpičky a nástrojů na základní opravy bicyklů. Účastníci závodu z vítězné školy poté od partnera jednotlivě obdrží individuální hodnotný dárek. O možnosti účasti na TOUR DE BARUM RALLY se žáci dozví z plakátů nebo letáků umístěných ve školách či společně s rodiči ze sociálních sítí a webových stránek Zlín v pohybu.

### 9.2.5 Soutěž

Program soutěží se mezi faktory motivujícími rodiče k puštění svého potomka do školy na kole umístil ve výzkumu této práce na posledním místě. Přesto by dle výsledku šetření stále působil podněcujícím účinkem. Zorganizování soutěže je časově, finančně i logisticky méně nákladným řešením, než založení a provoz klubu mladých cyklistů. Z toho důvodu bude alespoň v prvním roce spuštění intenzivnější komunikace na podporu cyklistické dopravy žáků do škol upřednostněna.

Všichni žáci zlínských základních škol navštěvující 4. až 9. třídu obdrží na začátku školního roku záznamovou kartičku jízd s dvaceti prázdnými poli pro otisk razítka. S kartičkami budou do škol současně distribuována i razítka určená personálu vykonávajícímu ranní dozor v šatnách a odměny, jež poskytne s městem spřátelený prodejce cyklistických potřeb a škola je bude v průběhu roku žákům vydávat. Každý žák, který přijede do školy na kole s cyklistickou přilbou jako prevencí úrazu po cestě a současně důkazem, získá od zmíněného zaměstnance školy razítko do svého záznamového archu. Po jeho kompletním zaplnění, tedy za každých 20 odvedených jízd, obdrží žák drobnou odměnu a současně se zařadí do velkého červnového slosování o hodnotnou cenu. Učitelé budou vyplněné kartičky žáků shromažďovat a vydávat jim nové. Průběžně, či na konci školního roku škola kartičky městu



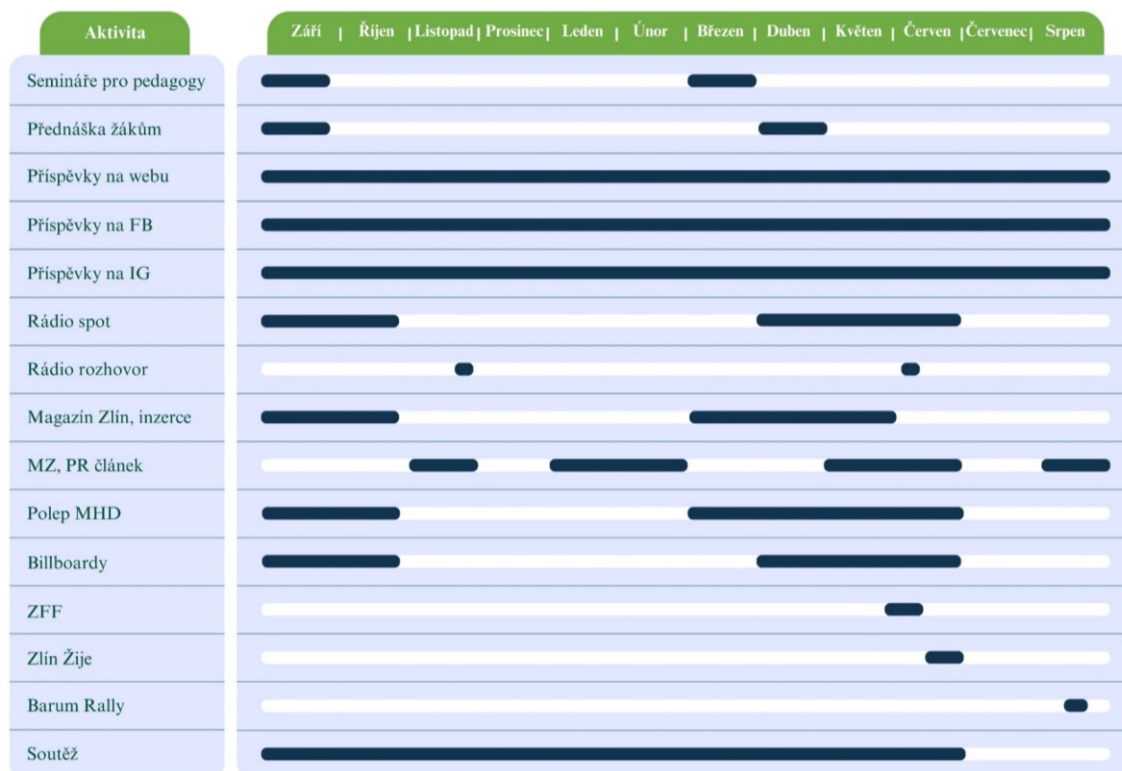
odevzdá a pracovní skupina Cyklistická doprava uskuteční závěrečné slosování. Čím více archů dokáže žák využíváním cyklistické dopravy zaplnit, tím vyšší má šanci na zmíněnou hodnotnou výhru.

S prvními kartičkami na začátku školního roku dostanou žáci také informativní letáky určené jak dětem, tak rodičům, zahrnující veškeré informace o důležitosti i výhodách cyklistické přepravy. Dále bude soutěž v průběhu celého roku komunikována na sociálních sítích a webových stránkách Zlín v pohybu.

### 9.2.6 Časový plán kampaně

Kampaň zvyšující bezpečnost a využití cyklodopravy mezi žáky základních škol město spustí na začátku školního roku, tedy v září. Komunikace tématu cyklistické dopravy bude intenzivní. K publiku se dostane pomocí řady kanálů, které zahrnují semináře pro pedagogy, přednášky žákům, online příspěvky na sociálních sítích a webu Zlín v pohybu, spot v rádiu, inzerci Magazínu Zlín, polepy městské hromadné dopravy, billboardy i již popsanou soutěž.

S příchodem chladných měsíců, počínaje listopadem, kdy počasí zkomplikuje podmínky pro jízdu do školy na kole, objem reklamy zmírní. Přetrvá pouze online komunikace doplněná o PR články v městském magazínu a rozhovor v rádiu. Tím bude ušetřen i finanční rozpočet. K původní síle se kampaň opět navrátí na jaře. Konec školního roku a přicházející prázdniny přinesou 2 eventy, po nichž bude cyklistická doprava do začátku příštího ročního období udržována v povědomí publika pomocí online prostředí a tisku.



Obrázek 13: Časový plán komunikace (Zdroj: vlastní zpracování)

### 9.2.7 Finanční plán

S ohledem na nekomerční povahu projektu podpory cyklistické dopravy žáků základních škol se pracovní skupina Cyklistická doprava spolehne na oslovování a následnou součinnost místních firem zainteresovaných v tématu cyklistické dopravy nebo zlepšení podmínek pro život ve městě Zlín. Spolupráce s firmami bude zahrnovat finanční i materiální podporu, pomoc s organizací výše zmíněných akcí či aktivit a propagaci. Tabulka níže uvádí sumarizaci předpokládaných nákladů. Ceny jsou uvedeny bez DPH.

Položka	Cena za jednotku	Počet	Cena
<b>Rekonstrukce webu</b>	300 000 Kč / ks	1 ks	300 000 Kč
<b>Provoz a údržba webu</b>	10 000 Kč / měsíc	12 měsíců	120 000 Kč
<b>Správa sociálních sítí</b>			Inhouse
<b>Inzerce MZ</b>			Inhouse
<b>PR články MZ</b>			Inhouse
<b>Rádio spot</b>			Mediální partner
<b>Celopolep MHD</b>	4 000 Kč / měsíc	2 ks / 6 měsíců	48 000 Kč
<b>De/Instalace celopolepu</b>	4 000 / ks	4 ks	16 000 Kč
<b>Obrazovky MHD</b>	8 063 Kč / měsíc	6 měsíců	48 378 Kč
<b>Billboardy</b>			Mediální partner
<b>Pronájem stánku ZFF</b>			Partner
<b>Produkční náklady ZFF</b>	1 500 Kč / den	7 dní	10 500 Kč
<b>Pronájem stánku Zlín žije</b>			Partner
<b>Produkční náklady Zlín žije</b>	1 500 Kč / den	3 dny	4 500 Kč
<b>Soutěž</b>	22 350 Kč / rok	1 rok	22 350 Kč
<i>Razítka</i>	<i>100 Kč / ks</i>	<i>40 ks</i>	<i>4 000 Kč</i>
<i>Kartička</i>	<i>1,50 Kč / ks</i>	<i>8500 ks</i>	<i>12 750 Kč</i>
<i>Leták</i>	<i>0,80 Kč / ks</i>	<i>7000 ks</i>	<i>5 600 Kč</i>
<b>Produkční náklady TDBR</b>	5 000 Kč / fin. rezerva	1 ks	5 000 Kč
<b>CELKEM</b>			<b>574 728 Kč</b>

Tabulka 8: Rozpočet kampaně (Zdroj: vlastní zpracování)

### 9.2.8 Měření účinnosti kampaně

Účinnost kampaně bude měřena několika způsoby. Zda se navyšuje počet žáků dojíždějících do školy na kole ověří třikrát ročně (v září, dubnu a červnu) monitoring počtu zaparkovaných kol před školami v zařízeních pro jejich bezpečnou úschovu a také analýza počtu jízd uvedených v záznamových kartičkách. Náhled na změnu v chování řidičů přinese průběžné sledování záznamů ze silničních kamer či statistika dopravních nehod od Policie České republiky.

Měřitelná je rovněž návštěvnost webových stránek i interakce na sociálních sítích. Údaje získané v online prostředí vypoví o zájmu a povědomí o kampani. Posun ve vnímání cyklodopravy a její bezpečnosti město určí pomocí analýzy komentářů na sociálních sítích nebo jiných platformách umožňujících diskuzi. V červnu před zahájením příprav na spuštění další sezony kampaně bude uskutečněno řádné dotazníkové šetření ověřující získané poznatky o rodičovském vnímání cyklistické přepravy žáků, ale i o počtu dětí dojíždějících do školy na kole.

## ZÁVĚR

Dnešní městská prostředí čelí řadě výzev spojených s hustotou provozu. Tento fenomén se dotýká i města Zlín. Proto je důležité hledat způsoby, jak situaci zlepšit a lidem pohyb po městě usnadnit. Jedním z možných řešení je podpora cyklistické dopravy, která s sebou přináší řadu výhod pro obyvatele i samotné město. Jelikož zkušenosti s mobilitou nabyté v dětství formují budoucí dopravní návyky jedince, byla práce zaměřena na analýzu situace dopravy dětí do škol a posléze navrhovaná opatření pro podporu cyklistické dopravy.

V teoretické části byly definovány a vysvětleny základní pojmy z oblasti marketingu v praxi měst a sportu a stručně vysvětlena problematika cyklistické dopravy i dopravy žáků do škol. Dále tato část shrnula popis metodologického postupu, od něhož se odvíjel samotný výzkum. Praktická část obsahovala sekundární analýzu charakteristik školských okruhů vybraných základních škol ve Zlíně a jejich potenciálního vlivu na možnosti dopravy do škol, jež udala základ pro korektní vyhodnocení dat z dotazníkového šetření. Záměrem práce bylo odhalit, jaké faktory ovlivňují ochotu rodičů pustit své děti do školy na kole a jak rodiče hodnotí kvalitu podmínek pro jízdu svých potomků do školy na kole. Odpovědi na výzkumné otázky dokazují, že cíl práce se podařilo naplnit, nicméně stále poskytují prostor bližšímu zkoumání s konkrétnějšími výstupy.

Aby došlo ke změnám podílů v dělbě přepravní práce i co se transportu dětí do škol týče, je potřeba nejen změn v infrastruktuře, ale také v chování společnosti občanů. Projektová část práce poskytla komplexní návrh řešení situace vycházející ze závěrů výzkumného šetření, kterému by se měla věnovat hlavně pracovní skupina Cyklistická doprava při městě Zlín.

Výstupy zkoumání nabídnou užitek institucím zlínské veřejné správy i zapsaným spolkům či neziskovým organizacím zainteresovaným v oblasti rozvoje cyklistické dopravy a bezpečnosti dětí v dopravě. Mimo to mají výsledná zjištění výhled přínosu rodičům dětí, kteří mohou na základě poučení z textu přehodnotit volbu dosavadního způsobu transportu svého potomka do školy či pohlížet na problematiku dopravy dětí do škol novým způsobem.

Práce nabízí podněty pro zkvalitňování infrastruktury i pro tvorbu koncepce podpory cyklistiky mezi dětmi a mládeží ve Zlíně.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] ALEŠ, Dominik, 2023. *Ulice: inspirativní městské třídy světových metropolí*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-802-7124-503.
- [2] ARANDA-BALBOA, M. J.; HUERTAS-DELGADO, F. J.; HERRADOR-COLMENERO, M.; CARDON G. a CHILLÓN, P., 2020 cit. podle GÁBA, Aleš; BAŽURA, Petr; DYGRÝN, Jan; HAMŘÍK, Zdeněk; KUDLÁČEK, Michal; RUBÍN, Lukáš; SIGMUND, Erik; SIGMUNDOVÁ, Dagmar; VAŠÍČKOVÁ, Jana a VORLÍČEK, Michal, 2022. *Národní zpráva o pohybové aktivitě dětí a mládeže 2022*. Online. Olomouc: Active Healthy Kids Czech Republic. ISBN 978-80-244-6107-6. Dostupné z: <https://doi.org/10.5507/ftk.22.24461069> [cit. 2024-01-23].
- [3] BAČUVČÍK, Radim, 2011. *Marketing neziskových organizací*. Zlín: VeRBuM. ISBN 978-808-7500-019.
- [4] BAČUVČÍK, Radim a HARANTOVÁ, Lenka, 2016. *Sociální marketing*. Zlín: Radim Bačuvčík – VeRBuM. ISBN 978-808-7500-804.
- [5] Barum Czech Rally Zlín, 2023. Online. *Zlínsko a Luhačovicko*. Dostupné z: <https://www.zlinsko-luhacovicko.cz/misto/69/413-barum-czech-rally-zlin> [cit. 2024-04-10].
- [6] BHASIN, Chirag a SINGH, R., 2019. Integration of Cycling with Urban Transport Systems. Online. *International Journal of Engineering Development and Research (IJEDR)*, 7(3), 132-135, ISSN 2321-9939. Dostupné z: <http://www.ijedr.org/papers/IJEDR1903023.pdf> [cit. 2024-01-13].
- [7] BÍL, Michal; BÍLOVÁ, Martina a SOVA, Marek, 2018. Cycling children: a questionnaire study among children on their attitudes to cycling in the city of Olomouc, Czechia. Online. *ResearchGate*. Dostupné z: [https://www.researchgate.net/publication/328228389\\_Cycling\\_children\\_a\\_questionnaire\\_study\\_among\\_children\\_on\\_their\\_attitudes\\_to\\_cycling\\_in\\_the\\_city\\_of\\_Olomouc\\_Czechia](https://www.researchgate.net/publication/328228389_Cycling_children_a_questionnaire_study_among_children_on_their_attitudes_to_cycling_in_the_city_of_Olomouc_Czechia) [cit. 2024-01-15].
- [8] BRAUN, Erik, 2008. *City Marketing: Towards an integrated approach*. Rotterdam: Erasmus Research Institute of Management. ISBN 978-90-5892-180-2.
- [9] Celopolep zádi autobusu, ©2019-2024. Online. *Reklama na MHD*. Dostupné z: <https://www.reklamanamhd.cz/brno/24-celopolep-zadi-autobusu/> [cit. 2024-04-11].

- [10] Celý Zlín na jednom místě. V parku Komenského se během festivalu Zlín žije představí hudební naděje, umělci i rozmanitý komunitní život města, 2023. Online. *Živý Zlín*. Dostupné z: <https://www.kulturazlin.cz/wp-content/uploads/2023/06/TZ-Cely-Zlin-na-jednom-miste-V-parku-Komenskeho-se-behem-festivalu-Zlin-zije-predstavi-hudebni-nadeje-umelci-i-rozmanity-komunitni-zivot-mesta.pdf> [cit. 2024-04-09].
- [11] Ceník služeb a reklamy, 2022. Online. *Agentura ZLÍN*. Dostupné z: [https://www.dszo.cz/reklama/download/katalog\\_cenik\\_reklamy\\_AGZlin.pdf?x=1712508364](https://www.dszo.cz/reklama/download/katalog_cenik_reklamy_AGZlin.pdf?x=1712508364) [cit. 2024-04-07].
- [12] Cyklistická doprava - Návrh dostavby základní sítě; Generel dopravy pro město Zlín, b. r. Online. *Zlín: Oficiální stránky statutárního města Zlína*. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/file/6265fb960b4f0000b300ba32> [cit. 2024-03-03].
- [13] Databáze demografických údajů za vybraná města ČR: Všechna data databáze, 2023. Online. *Český statistický úřad*. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/86441891/VybranaMesta.xlsx/027bda31-bf21-4970-9c12-2a7e2e31a00d?version=1.11>; <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-vybrana-mesta-cr> [cit. 2024-01-10].
- [14] Definitions of Marketing, © 2024. Online. *American Marketing Association*. Dostupné z: <https://www.ama.org/the-definition-of-marketing-what-is-marketing/> [cit. 2024-01-01].
- [15] Do škol(k)y na kole - Ano nebo Ne?!, 2023. Online. *Kolo pro život*. Dostupné z: [https://www.kolopro.cz/blog/do-skol-k-y-na-kole-ano-nebo-ne\\_kolo-pro-zivot](https://www.kolopro.cz/blog/do-skol-k-y-na-kole-ano-nebo-ne_kolo-pro-zivot) [cit. 2024-01-23].
- [16] Doprovodný program 2023, 2023. Online. *Zlín Film Festival*. Dostupné z: <https://program.zlinfest.cz/cz/doprovodny-program/?&page=10> [cit. 2024-04-09].
- [17] DURNA, Radek, 2016. Dopravní preference žáků druhého stupně základních škol na území Brna. Online. *Geografické informácie*. Nitra: Katedra geografie a regionálneho rozvoja FPV UKF v Nitre, 20(2), 49–59. ISSN 1337-9453. Dostupné z: [https://www.academia.edu/download/55744792/GEOGRAFICKE\\_INFORMACIE\\_vol\\_20\\_no\\_2\\_2016\\_CD\\_ROM.pdf#page=49](https://www.academia.edu/download/55744792/GEOGRAFICKE_INFORMACIE_vol_20_no_2_2016_CD_ROM.pdf#page=49) [cit. 2024-01-24].
- [18] FILLER, Vratislav a MOTÝL, Jiří, 2018. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-271-0855-8.

- [19] FORET, Miroslav a MELAS Dávid, 2021. *Marketingový výzkum v udržitelném marketingovém managementu*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-1723-9.
- [20] FRANKLIN, John, 2020. *Cyclecraft: The complete guide to safe and enjoyable cycling for adults and children*. 4th ed. Velká Británie: TSO. ISBN 9780117083806.
- [21] GÁBA, Aleš; BAĎURA, Petr; DYGRÝN, Jan; HAMŘÍK, Zdeněk; KUDLÁČEK, Michal; RUBÍN, Lukáš; SIGMUND, Erik; SIGMUNDOVÁ, Dagmar; VAŠÍČKOVÁ, Jana a VORLÍČEK, Michal, 2022. *Národní zpráva o pohybové aktivitě dětí a mládeže 2022*. Online. Olomouc: Active Healthy Kids Czech Republic. ISBN 978-80-244-6107-6. Dostupné z: <https://doi.org/10.5507/ftk.22.24461069> [cit. 2024-01-23].
- [22] Generel dopravy pro město Zlín, © 2024. Online. *Zlín: Oficiální stránky statutárního města Zlína*. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/generel-dopravy-pro-mesto-zlin> [cit. 2024-02-26].
- [23] Generel dopravy pro město Zlín: Návrhová část - Generel cyklistické dopravy, 2016. UDIMO. Online. *Zlín: Oficiální stránky statutárního města Zlína*. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/file/6265fbf20b4f0000b300be07> [cit. 2024-02-27].
- [24] Historie a současnost, b. r. Online. *Základní škola Okružní Zlín*. Dostupné z: <https://www.zsokruzni.cz/historie-a-soucasnost/> [cit. 2024-03-10].
- [25] Interaktivní dopravní výchova, © 2014–2023. Online. *Bezpečné cesty*. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/interaktivni-dopravni-vychova> [cit. 2024-04-07].
- [26] Jak se dopravujeme?, b. r. Online. *Zlín – Dobrá města*. Dostupné z: <http://zlin.dobramesta.cz/jak-se-dpravujeme> [cit. 2024-02-21].
- [27] JAKUBÍKOVÁ, Dagmar, 2012. *Marketing v cestovním ruchu: jak uspět v domácí i světové konkurenci*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-802-4742-090.
- [28] JEŽEK, Jiří; RUMPEL, Petr, a SLACH, Ondřej, 2007. *Marketingový management obcí, měst a regionů: manuál pro potřeby praxe*. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě. ISBN 978-80-7368-294-1.
- [29] JOHNOVÁ, Jarmila; SYROVÁ, Petra; KLIMEŠOVÁ, Blanka; ŠMÍD, Petr a HOŘÍN, Jaroslav, 2017. *Bezpečné cesty do školy: Projekt pro školy, děti a rodiče – metodická příručka*. Online. *Pěšky městem*. Dostupné z: <https://peskymestem.cz/wp-content/uploads/2022/03/metodikaBCS.pdf> [cit. 2024-01-24].



- [30] Kdo jsme, b. r. Online. *AutoMat*. Dostupné z: <https://auto-mat.cz/o-nas> [cit. 2024-01-24].
- [31] KLIMEŠOVÁ, Blanka, 2020. Bezpečné cesty do školy 2020. Online. *Pěšky městem*. Dostupné z: <https://peskymestem.cz/wp-content/uploads/2022/01/BCS2020.pdf> [cit. 2024-01-24].
- [32] KLIMEŠOVÁ, Blanka, 2021. Bezpečné cesty do školy 2021. Online. *Pěšky městem*. Dostupné z: <https://peskymestem.cz/wp-content/uploads/2022/01/BCS-2021-1.pdf> [cit. 2024-01-24].
- [33] Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, 2021. Online. *Ministerstvo dopravy*. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202?returl=/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI> [cit. 2024-01-10].
- [34] KOTLER, Philip a ARMSTRONG, Gary, 2010. *Principles of Marketing*. 13th ed. New Jersey: Pearson. ISBN 9780137006694.
- [35] KOTLER, Philip a KELLER, Kevin Lane, 2013. *Marketing management*. 4. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4150-5.
- [36] KOTLER, Philip a LEE, Nancy, 2008. *Social Marketing: Influencing Behaviors for Good*. 3rd ed. Spojené státy Americké: Sage Publications. ISBN 9781412956475.
- [37] KOTLER, Philip; WONG, Veronica; SAUNDERS, John a ARMSTRONG, Gary, 2007. *Moderní marketing: 4. evropské vydání*. Praha: Grada. ISBN 978-802-4715-452.
- [38] KOZEL, Roman, 2006. *Moderní marketingový výzkum: nové trendy, kvantitativní a kvalitativní metody a techniky, průběh a organizace, aplikace v praxi, přínosy a možnosti*. Praha: Grada. Expert (Grada). ISBN 80-247-0966-X.
- [39] KUNZ, Vilém, 2018. *Sportovní marketing: CSR a sponzoring*. Praha: Grada Publishing. Expert (Grada). ISBN 978-80-271-0560-1.
- [40] Magazín Zlín, © 2024. Online. *Zlín: Oficiální stránky statutárního města Zlína*. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/magazin-zlin> [cit. 2024-04-07].
- [41] MAHDALOVÁ, Kateřina a ŠKOP, Michal, 2023. Vyděšení čeští rodiče už děti nepouštějí ani 200 metrů od domova. Online. *Seznam Zprávy*. Dostupné

z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/fakta-cesti-rodice-se-dnes-o-deti-boji-tak-az-jim-vzali-svobodu-231552> [cit. 2024-01-24].

[42] MARTÍNEK, Jaroslav; VRTALOVÁ, Jitka a ŽÁKOVÁ, Radka, 2013. 40 lekcí cyklo dopravy pro odborníky. Online. *Cyklistická akademie*. ISBN 978-80-86502-65-6. Dostupné z: [https://www.praha.eu/public/a1/2c/6f/2037119\\_585779\\_cyklisticka\\_akademie.pdf](https://www.praha.eu/public/a1/2c/6f/2037119_585779_cyklisticka_akademie.pdf) [cit. 2024-01-13].

[43] METAXAS, Theodore, 2002 cit. podle GASCÓ HERNÁNDEZ, Mila a TORRES-CORONAS, Teresa, 2009. *Information Communication Technologies and City Marketing: Digital Opportunities for Cities Around the World*. Spojené státy americké: Information Science Reference. ISBN 9781605661353.

[44] MojeBillboardy, © 2024. Online. Dostupné z: <https://www.mojebillboardy.cz/hledat/zlinsky-kraj#?map=49.194881,17.575215,49.259677,17.749108,13&popup=mapBubble> [cit. 2024-04-08].

[45] Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023. Online. *Zápis dětí do základních škol ve Zlíně*. Dostupné z: <https://zapisdozszlin.cz/wp-content/uploads/2024/02/novela-ozv-o-skolskych-obvodech-listopad-2023.pdf> [cit. 2024-03-03].

[46] Outdoorová reklama, © 2024. Online. *Hexxa*. Dostupné z: <https://www.hexxa.cz/> [cit. 2024-04-08].

[47] PARKER, Kathryn M.; RICE, Janet; GUSTAT, Jeanette; RULEY, Jennifer; SPRIGGS MADKOUR, Aubrey a JOHNSON, Carolyn C., 2013 cit. podle GÁBA, Aleš; BAŘURA, Petr; DYGRÝN, Jan; HAMŘÍK, Zdeněk; KUDLÁČEK, Michal; RUBÍN, Lukáš; SIGMUND, Erik; SIGMUNDOVÁ, Dagmar; VAŠÍČKOVÁ, Jana a VORLÍČEK, Michal, 2022. *Národní zpráva o pohybové aktivitě dětí a mládeže 2022*. Online. Olomouc: Active Healthy Kids Czech Republic. ISBN 978-80-244-6107-6. Dostupné z: <https://doi.org/10.5507/ftk.22.24461069> [cit. 2024-01-23].

[48] Plánování cyklistické infrastruktury, © 2024. Online. *Zlín: Oficiální stránky statutárního města*. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/planovani-cyklisticke-infrastruktury> [cit. 2024-02-26]

- [49] Pracovní skupina "Cyklistická doprava", © 2024. Online. *Zlín: Oficiální stránky statutárního města Zlína*. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/pracovni-skupina-cyklisticka-doprava> [cit. 2024-04-06].
- [50] Pucher, John a Buehler, Ralph, 2008. *Cycling for Everyone*. Transportation Research: Lessons from Europe. Online. *Journal of the Transportation Research Board*, 2074(1), 58–65. Dostupné z: <https://doi.org/10.3141/2074-08>
- [51] Regionální rádia Okres Zlín - reklama a inzerce, © 2024. Online. *Marketingy*. Dostupné z: <https://marketingy.cz/medium/regionalni-radio/?reg=okres-zlin> [cit. 2024-04-07].
- [52] REICHEL, Jiří, 2009. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Praha: Grada. Sociologie (Grada). ISBN 978-802-4730-066.
- [53] RVP – Rámcové vzdělávací programy, © 2022. Online. *Edu.cz*. Dostupné z: <https://www.edu.cz/rvp-ramcove-vzdelavaci-programy/> [cit. 2024-04-06].
- [54] RVP ZV - Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání, © 2022. Online. *Edu.cz*. Dostupné z: <https://www.edu.cz/rvp-ramcove-vzdelavaci-programy/ramcovy-vzdelavacici-program-pro-zakladni-vzdelavani-rvp-zv/> [cit. 2024-04-06].
- [55] SEKOT, Aleš, 2019. *Rodiče a sport dětí: rodičovské výchovné styly jako motivační faktor sportování dětí a mládeže*. Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-80-210-9292-1.
- [56] SCHWARZ, Eric C.; HUNTER, Jason D. a LAFLEUR, Alan, 2013. *Advanced Theory and Practice in Sport Marketing*. 2nd ed. Velká Británie: Routledge. ISBN 9780415518475.
- [57] SMITH, Aaron, 2008. *Introduction to Sport Marketing*. 1st ed. Elsevier. ISBN 978-0-7506-8685-3.
- [58] Současnost: Naše škola se představuje, b. r. Online. *Základní škola Zlín, Štefánikova 2514*. Dostupné z: <https://www.9zszlin.cz/souca.htm> [cit. 2024-03-10].
- [59] STEWART, Orion; VERNEZ MOUDON, Anne a CLAYBROOKE, Charlotte, 2014 cit. podle GÁBA, Aleš; BAŽURA, Petr; DYGRÝN, Jan; HAMŘÍK, Zdeněk; KUDLÁČEK, Michal; RUBÍN, Lukáš; SIGMUND, Erik; SIGMUNDOVÁ, Dagmar; VAŠÍČKOVÁ, Jana a VORLÍČEK, Michal, 2022. *Národní zpráva o pohybové aktivitě dětí a mládeže 2022*.

Online. Olomouc: Active Healthy Kids Czech Republic. ISBN 978-80-244-6107-6. Dostupné z: <https://doi.org/10.5507/ftk.22.24461069> [cit. 2024-01-23].

[60] ŠINDELÁŘ, Michal, 2022 cit. podle FILLER, Vratislav, 2023. Lepší než nic: pražská studie poukazuje na bezpečnost cyklostezek i cyklopruhů. Online. *Městem na kole*. Dostupné z: <https://mestemnakole.cz/2023/04/lepsi-nez-nic-prazska-studie-poukazuje-na-bezpecnost-cyklostezek-i-cyklopruhu/> [cit. 2024-01-23].

[61] Školní ulice, b. r. Online. *Pěšky městem*. Dostupné z: <https://peskymestem.cz/projekt/skolni-ulice/> [cit. 2024-01-25].

[62] Školní ulice přináší hlavně bezpečí, vzkazují rodiče i děti, 2022. Online. *Pěšky městem*. Dostupné z: <https://peskymestem.cz/skolni-ulice-prinasi-hlavne-bezpeci-vzkazuji-rodice-i-deti/> [cit. 2024-01-25]

[63] Školy a školská zařízení zřizované obcí a krajem, 2021. Online. Edu.cz. Dostupné z: [https://www.edu.cz/wp-content/uploads/2021/11/211031\\_MSMT-pruvodce\\_pravni\\_upravou\\_skolske\\_pravnicke\\_osoby-a-prispevkova\\_organizace-reditele.pdf](https://www.edu.cz/wp-content/uploads/2021/11/211031_MSMT-pruvodce_pravni_upravou_skolske_pravnicke_osoby-a-prispevkova_organizace-reditele.pdf) [cit. 2024-03-17].

[64] ŠNOBR, Martin, 2023. Dobříš zavedla po úspěšném testu školní ulici natrvalo. Postaví kolárnu. Online. *Městem na kole*. Dostupné z: <https://mestemnakole.cz/2023/06/dobris-skolni-ulici-po-uspesnem-testu-zavedla-natrvalo-postavi-kolarnu/> [cit. 2024-01-25]

[65] ŠPAČKOVÁ, Kateřina, 2023. Jižní Svahy s Baťovou vilou propojila nová cyklostezka. Online. *Noviny kraje*. Dostupné z: <https://www.novinykraje.cz/blog/2023/04/25/jizni-svahy-s-batovou-vilou-propojila-nova-cyklostezka> [cit. 2024-03-12].

[66] TROMMSDORFF, Volker a STEINHOFF, Fee, 2009. *Marketing inovací*. V Praze: C.H. Beck. C.H. Beck pro praxi. ISBN 978-807-4000-928.

[67] Vyjíždějící do zaměstnání/školy podle hlavního dopravního prostředku a podle krajů, 2021. Online. *Sčítání 2021*. Dostupné z: <https://scitani.gov.cz/dopravni-prostredek#null> [cit. 2024-01-24].

[68] Výhody a nevýhody OOH reklamy, 2017. Online. *Mediaguru*. Dostupné z: <https://www.mediaguru.cz/slovník-a-mediatypy/typy-medii/outdoor/vyhody-a-nevyhody-ooh-reklamy/> [cit. 2024-04-08].

- [69] Výzva Do školy na kole proměňuje okolí škol a přístup k udržitelné dopravě, 2023. Online. *Do práce na kole*. Dostupné z: <https://dopracenakole.cz/20130/vyzva-do-skoly-na-kole-promenuje-okoli-skol-a-pristup-k-udrzitelne-doprave> [cit. 2024-01-25].
- [70] Základní data o mobilitě, b. r. Online. *Zlín – Dobrá města*. Dostupné z: <http://zlin.dobramesta.cz/zakladni-data-o-mobilite> [cit. 2024-02-21].
- [71] Základní škola Emila Zátopka Zlín s rozšířenou výukou sportu, © 2017. Online. Dostupné z: <https://www.zsezzlin.cz/> [cit. 2024-03-03].
- [72] Základní škola Zlín, Slovenská 3076, příspěvková organizace, © 2020–2024. Online. *EduList*. Dostupné z: <https://www.edulist.cz/skola/600114261/> [cit. 2024-03-04].
- [73] Základní školy, DDM ASTRA Zlín, Plavecká škola Zlín, Linka SOS Zlín, © 2024. Online. *Zlín: Oficiální stránky statutárního města Zlína*. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/file/640af8842c9665119c3be7d3> [cit. 2024-04-06].
- [74] Zklidňování dopravy: Školní ulice v Praze, 2023. Online. *Městem na kole*. Dostupné z: <https://mestemnakole.cz/2023/07/zklidnovani-dopravy-skolni-ulice-v-praze/> [cit. 2024-01-25]
- [75] Zlín, b. r. Online. *Cykloserver*. Dostupné z: <https://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=49.226440P17.689869P14@b=2> [cit. 2024-03-10].
- [76] Zlín, 2022. Online. *Mapy.cz*. Dostupné z: <https://mapy.cz/katastralni?x=17.6714302&y=49.2317087&z=14> [cit. 2024-03-13].
- [77] Zlín Film Festival, © 2022. Online. FAV: Oborová mapa filmové a audiovizuální výchovy. Dostupné z: <https://oborovamapafav.cz/festivaly/zlin-film-festival/> [cit. 2024-04-09].
- [78] Zlínská kola se roztočí již potřetí na městském okruhu, 2019. Online. *Barum Czech Rally Zlín*. Dostupné z: [https://www.czechrally.com/26594n-zlinska-kola-se-roztoci-jiz-potretri-na-mestskem-okruhu?fbclid=IwAR2lrmVCtYO0Ap876T5oMXAv8GDXu-gVdUVhtclJMKqS6wVineWR4wGVMFc\\_aem\\_AXOha5JTF6vTGNIL3nSd3yaBDhl4d0FnPqRliv112-nMC8MePMsBwkgal1f9HIidsiduFoEoxfMre-8nwwZmB72Ro4](https://www.czechrally.com/26594n-zlinska-kola-se-roztoci-jiz-potretri-na-mestskem-okruhu?fbclid=IwAR2lrmVCtYO0Ap876T5oMXAv8GDXu-gVdUVhtclJMKqS6wVineWR4wGVMFc_aem_AXOha5JTF6vTGNIL3nSd3yaBDhl4d0FnPqRliv112-nMC8MePMsBwkgal1f9HIidsiduFoEoxfMre-8nwwZmB72Ro4) [cit. 2024-04-10].
- [79] ZŠ Kvítková Zlín, b. r. Online. Dostupné z: <https://zskvitkova.edupage.org/> [cit. 2024-03-05].

- [80] 3D prezentace, b. r. Online. *Základní škola Okružní Zlín*. Dostupné z: <https://www.zsokruzni.cz/3d-prezentace/> [cit. 2024-03-14].
- [81] 3. června: Světový den jízdního kola, © 2022 - 2023. Online. *Ekokalendář*. Dostupné z: <https://www.ekokalendar.cz/BikeDay> [cit. 2024-04-07]
- [82] 26. listopadu: Světový den udržitelné dopravy, © 2022 - 2023. Online. *Ekokalendář*. Dostupné z: <https://www.ekokalendar.cz/SustTranspDay> [cit. 2024-04-07].
- [83] 90 % of car buyers say broadcast radio should be standard in every vehicle, 2021 cit. podle POLÁK, Lukáš, 2021. Poslech rádia je pro řidiče samozřejmostí, zjistil průzkum, drtivá většina za něj nechce platit. Online. *Český rozhlas*. Dostupné z: <https://digital.rozhlas.cz/poslech-radia-je-pro-ridice-samozrejmosti-zjistil-pruzkum-drtiva-vetsina-za-nej-8615551> [cit. 2024-04-07].

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

b. r.	bez roku
č.	číslo
DSZO	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice
event.	eventuální
fin.	finanční
h	hodina
Kč	Koruna česká
km	kilometr
MHD	městská hromadná doprava
MŠMT ČR	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy České republiky
MZ	Magazín Zlín
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
s. r. o.	s ručením omezeným
TDBR	TOUR DE BARUM RALLY
UTB	Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
ZFF	Zlín Film Festival
ZŠ	základní škola

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1: Aktuální stav komunikace určené cyklistům (Zlín, b. r.).....	31
Obrázek 2: Návrh základní sítě cyklistické komunikace (Cyklistická doprava – návrh dostavby základní sítě; Generel dopravy pro město Zlín, b. r.).....	32
Obrázek 3: Školský obvod, Základní škola Emila Zátopka Zlín (Zlín, b. r., doplněno dle Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023) .....	34
Obrázek 4: Okolí Základní školy Emila Zátopka Zlín (Zlín, 2022, doplnění o dopravní značení a fotografii: vlastní zpracování).....	35
Obrázek 5: Školský obvod, Základní škola Zlín, Slovenská 3076 (Zlín, b. r., doplněno dle Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023) .....	36
Obrázek 6: Okolí Základní školy Zlín, Slovenská (Zlín, 2022, doplnění o dopravní značení a fotografii: vlastní zpracování) .....	37
Obrázek 7: Školský obvod, Základní škola Zlín, Kvítková 4338 (Zlín, b. r., doplněno dle Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023) .....	38
Obrázek 8: Okolí Základní školy Zlín, Kvítková (Zlín, 2022, doplnění o dopravní značení a fotografii: vlastní zpracování) .....	39
Obrázek 9: Školský obvod, Základní škola Zlín, Štefánikova 2514 (Zlín, b. r., doplněno dle Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023) .....	40
Obrázek 10: Okolí Základní školy Zlín, Štefánikova 2514 (Zlín, 2022, doplnění o dopravní značení a fotografii: vlastní zpracování).....	41
Obrázek 11: Školský obvod, Základní škola Zlín, Okružní 4685 (Zlín, b. r., doplněno dle Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 8/2016 o školských obvodech základních a mateřských škol, 2023) .....	42
Obrázek 12: Okolí Základní školy Zlín, Okružní (Zlín, 2022, doplnění o značení jednotlivých vchodů podle 3D prezentace, b. r., doplnění o dopravní značení a fotografii: vlastní zpracování) .....	43
Obrázek 13: Časový plán komunikace (Zdroj: vlastní zpracování) .....	87



**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1: Distribuce dotazníků vedením jednotlivých škol (Zdroj: vlastní zpracování) ..	27
Tabulka 2: Vyhodnocení sekundární analýzy (Zdroj: vlastní zpracování).....	44
Tabulka 3: Podíl jízd autem do školy uskutečněný ve vzdálenosti 4 km a méně (Zdroj: vlastní zpracování).....	52
Tabulka 4: Srovnání v hodnocení podmínek pro cyklistickou dopravu do školy mezi rodiči žáků dětí jezdících do školy na kole a dětí vždy volících jiného způsobu přepravy (Zdroj: vlastní zpracování).....	59
Tabulka 5: Hodnocení podmínek pro cyklistickou dopravu do školy v případech jednotlivých škol (Zdroj: vlastní zpracování).....	61
Tabulka 6: Vliv zavedení školní ulice na volbu jiného způsobu dopravy než autem (Zdroj: vlastní zpracování).....	69
Tabulka 7: Postoj rodičů, jež nevozí své dítě do školy autem, k zavedení školní ulice (Zdroj: vlastní zpracování).....	70
Tabulka 8: Rozpočet kampaně (Zdroj: vlastní zpracování).....	88

**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1: Školy (Zdroj: vlastní zpracování).....	45
Graf 2: Podíl cyklistů mezi rodiči (Zdroj: vlastní zpracování).....	46
Graf 3: Soužití dítěte s dalším dospělým, který je cyklista (Zdroj: vlastní zpracování).....	47
Graf 4: Schopnosti a možnosti dětí (Zdroj: vlastní zpracování).....	47
Graf 5: Jak často jezdí děti na kole (Zdroj: vlastní zpracování).....	48
Graf 6: Srovnání, jak často jezdí na kole děti z cyklistických a necyklistických domácností (Zdroj: vlastní zpracování).....	49
Graf 7: Možnost dětí jezdit na kole bez dozoru dospělé osoby (Zdroj: vlastní zpracování).....	50
Graf 8: Četnost využití jednotlivých typů dopravy (Zdroj: vlastní zpracování).....	50
Graf 9: Aspekty při volbě jízdy autem (Zdroj: vlastní zpracování).....	51
Graf 10: Vzdálenost místa bydliště žáků, kteří jezdí do školy autem, dle jednotlivých škol (Zdroj: vlastní zpracování).....	52
Graf 11: Aspekty při volbě jízdy MHD (Zdroj: vlastní zpracování).....	53
Graf 12: Aspekty při volbě pěší chůze (Zdroj: vlastní zpracování).....	54
Graf 13: Aspekty při volbě jízdy na koloběžce (Zdroj: vlastní zpracování).....	55
Graf 14: Aspekty při volbě jízdy na kole (Zdroj: vlastní zpracování).....	56
Graf 15: Věk první jízdy do školy na kole (Zdroj: vlastní zpracování).....	57
Graf 16: Hodnocení podmínek pro (potenciální) cyklistickou dopravu dítěte do školy (Zdroj: vlastní zpracování).....	58
Graf 17: Váha podmínek při rozhodování o cyklistické dopravě dítěte do školy (Zdroj: vlastní zpracování).....	63
Graf 18: Prvky motivace k začátku využívání cyklistické dopravy do školy (Zdroj: vlastní zpracování).....	64
Graf 19: Ostatní faktory motivace k začátku využívání cyklistické dopravy do školy (Zdroj: vlastní zpracování).....	65
Graf 20: Prvky podpory žáků využívajících cyklistické dopravy do školy (Zdroj: vlastní zpracování).....	66
Graf 21: Dodatečná sdělení rodičů (Zdroj: vlastní zpracování).....	67
Graf 22: Vliv zavedení školní ulice na volbu jiného způsobu dopravy než autem (Zdroj: vlastní zpracování).....	68
Graf 23: Postoj rodičů, jež nevozí své dítě do školy autem, k zavedení školní ulice (Zdroj: vlastní zpracování).....	70

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Znění online dotazníku kvantitativního výzkumu

Příloha P II: Výsledky dotazníkového šetření

Příloha P III: Seznam všech grafů

# **PŘÍLOHA P I: ZNĚNÍ ONLINE DOTAZNÍKU KVANTITATIVNÍHO VÝZKUMU**

## **Podpora cyklistické dopravy žáků základních škol ve Zlíně**

### **Strana 1**

Vážený rodiče žáků základních škol,

mé jméno je Alžběta a jsem studentkou 5. ročníku Fakulty multimediálních komunikací na Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně. Touto cestou bych vás ráda požádala o vyplnění krátkého anonymního dotazníku, který byl zpracováván se souhlasem a vědomím Odboru dopravy Magistrátu města Zlína a jehož výsledky budou sloužit jako podklad k diplomové práci na téma podpory cyklistické dopravy ve Zlíně.

Při řádném vyplnění dotazníku máte možnost zapojit se do slosování o dárkovou kartu k nákupu do obchodu Decathlon v hodnotě 1000 Kč.

Prosím věnujte pozornost následujícím otázkám, jejichž vyplnění vám zabere maximálně 10 až 15 minut.

Děkuji za ochotu ke spolupráci i váš čas,

Alžběta Mahdalová

---

### **Strana 2**

#### **Jaký je váš vztah jako rodiče k cyklistice? Jsem:**

- A. Pravidelný cyklista
- B. Příležitostný cyklista
- C. Necyklista

#### **Žije dítě s dalším dospělým, který má vztah k cyklistice?**

- A. Ano, s pravidelným cyklistou
- B. Ano, s příležitostným cyklistou
- C. Ne

#### **Ve které z následujících oblastí je vaše dítě dominantně nadané?**

- A. V hudbě
- B. Ve výtvarnosti
- C. Ve sportu
- D. Nevím

#### **Umí vaše dítě jezdit na kole?**

- A. Ano
- B. Ne

#### **Má vaše dítě jízdní kolo?**

- A. Ano
- B. Ne

**Jak často jezdí vaše dítě na kole?**

- A. Velmi často, v rámci dopravy i volnočasové aktivity
- B. Často, je to oblíbená volnočasová aktivita mého dítěte
- C. Často, je to oblíbený způsob dopravy mého dítěte
- D. Občas, není to oblíbená aktivita mého dítěte
- E. Nikdy, mé dítě nejezdí na kole

**Smí vaše dítě jezdit na kole bez dozoru dospělého?**

- A. Ano
  - B. Ne
- 

**Strana 3****Jakým způsobem se v teplých měsících dopravuje vaše dítě do školy?**

*Odpověď "Často" znamená převážnou část dní v období teplých měsíců. Odpověď "Občas" znamená menšinový počet dní v období teplých měsíců.*

	Vždy	Často	Občas	Nikdy
Pěšky	( )	( )	( )	( )
Na kole	( )	( )	( )	( )
Na koloběžce	( )	( )	( )	( )
Městskou hromadnou dopravou	( )	( )	( )	( )
Autem	( )	( )	( )	( )

**Pěšky: Proč vaše dítě ne/využívá tento typ dopravy?**

*Můžete označit i více odpovědí.*

- A. Kvůli rychlosti
- B. Kvůli ceně
- C. Kvůli pohodlí
- D. Kvůli bezpečnosti
- E. Kvůli kondici a zdraví
- F. Kvůli šetrnosti vůči životnímu prostředí
- G. Jiný důvod

**Na kole: Proč vaše dítě ne/využívá tento typ dopravy?**

*Můžete označit i více odpovědí.*

- A. Kvůli rychlosti
- B. Kvůli ceně
- C. Kvůli pohodlí
- D. Kvůli bezpečnosti
- E. Kvůli kondici a zdraví

F. Kvůli šetrnosti vůči životnímu prostředí

G. Jiný důvod

**Na koloběžce: Proč vaše dítě ne/využívá tento typ dopravy?**

*Můžete označit i více odpovědí.*

A. Kvůli rychlosti

B. Kvůli ceně

C. Kvůli pohodlí

D. Kvůli bezpečnosti

E. Kvůli kondici a zdraví

F. Kvůli šetrnosti vůči životnímu prostředí

G. Jiný důvod

**Městskou hromadnou dopravou: Proč vaše dítě ne/využívá tento typ dopravy?**

*Můžete označit i více odpovědí.*

A. Kvůli rychlosti

B. Kvůli ceně

C. Kvůli pohodlí

D. Kvůli bezpečnosti

E. Kvůli kondici a zdraví

F. Kvůli šetrnosti vůči životnímu prostředí

G. Jiný důvod

**Autem: Proč vaše dítě ne/využívá tento typ dopravy?**

*Můžete označit i více odpovědí.*

A. Kvůli rychlosti

B. Kvůli ceně

C. Kvůli pohodlí

D. Kvůli bezpečnosti

E. Kvůli kondici a zdraví

F. Kvůli šetrnosti vůči životnímu prostředí

G. Jiný důvod

---

#### **Strana 4**

**Kdyby v blízkosti školy vašeho dítěte vznikla tzv. školní ulice, motivovalo by vás to k jinému způsobu dopravy vašeho dítěte do školy než autem?**

*Školní ulice je dopravní režim používaný ke zklidnění automobilové dopravy v blízkosti škol.*

*Úprava spočívá v omezení vjezdu aut do této oblasti v ranní špičce.*

A. Ano

B. Ne

C. Nevím

**Ocenil/a byste pro bezpečnost vašeho dítěte při cestě do školy existenci tzv. školní ulice?**  
*Školní ulice je dopravní režim používaný ke zklidnění automobilové dopravy v blízkosti škol. Úprava spočívá v omezení vjezdu aut do této oblasti v ranní špičce.*

A. Ano

B. Ne

C. Nevím

**Jak hodnotíte podmínky pro (potenciální) cyklistickou dopravu vašeho dítěte do školy?**

*Ohodnoťte je jako ve škole: 1 = zcela vyhovující, 3 = průměrné, 5 = zcela nevhovující.*

	1	2	3	4	5
Hustota sítě cyklotras	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Návaznost cyklostezek	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Možnost bezpečné úschovy kola v blízkosti školy či ve škole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bezpečnost cyklodopravy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hygiena a možnost převlékání ve škole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kopcovitý terén na trase z místa bydliště	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vysoká vzdálenost z místa bydliště ke škole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Jak významnou roli hrají uvedené faktory při rozhodování, zda pustíte své dítě do školy na kole?**

*Ohodnoťte ji jako ve škole: 1 = velmi významnou, 3 = průměrnou, 5 = zcela nevýznamnou.*

	1	2	3	4	5
Hustota sítě cyklotras	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Návaznost cyklostezek	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Možnost bezpečné úschovy kola v blízkosti školy či ve škole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bezpečnost cyklodopravy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hygiena a možnost převlékání ve škole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kopcovitý terén na trase z místa bydliště	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vysoká vzdálenost z místa bydliště ke škole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nízký věk dítěte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**V kolika letech byste dovolili vašemu dítěti jet poprvé do školy na kole?**

*Uveďte číslíci.*

**V kolika letech věku jelo vaše dítě poprvé do školy na kole?**

*Uveďte číslíci.*

**Motivovaly by vás následující faktory k tomu pouštět své dítě do školy na kole?**

	Ano	Spíše ano	Nevím	Spíše ne	Ne
Domluva společné jízdy s vícero spolužáky	( )	( )	( )	( )	( )
Hlídky v nebezpečných bodech trasy	( )	( )	( )	( )	( )
Existence klubu pro děti dojíždějící do školy na kole, který by organizoval workshopy na téma bezpečnosti dopravy, společné pikniky a volnočasové vyjíždky	( )	( )	( )	( )	( )
Začlenění vyššího množství informací ohledně bezpečnosti provozu do běžné školní výuky	( )	( )	( )	( )	( )
Program soutěží a odměn za pravidelné cesty do školy na kole	( )	( )	( )	( )	( )

**Jsou jiné faktory, které by vás motivovaly pouštět své dítě do školy na kole?**

.....

**Ocenil/a byste, kdyby bylo v rámci podpory cyklistické dopravy žáků do škol zavedeno některé z následujících opatření?**

	Ano	Spíše ano	Nevím	Spíše ne	Ne
Domluva společné jízdy s vícero spolužáky	( )	( )	( )	( )	( )
Hlídky v nebezpečných bodech trasy	( )	( )	( )	( )	( )
Existence klubu pro děti dojíždějící do školy na kole, který by organizoval workshopy na téma bezpečnosti dopravy, společné pikniky a volnočasové vyjíždky	( )	( )	( )	( )	( )
Začlenění vyššího množství informací ohledně bezpečnosti provozu do běžné školní výuky	( )	( )	( )	( )	( )
Program soutěží a odměn za pravidelné cesty do školy na kole	( )	( )	( )	( )	( )

**Jsou jiné faktory, které byste ocenil/a v rámci podpory cyklistické dopravy žáků do škol?**

.....

**Po krátké úvaze při vyplňování dotazníku, dokážete si představit, že byste na jaře 2024 pustil/a své dítě do školy na kole?**

- A. Ano
- B. Ne
- C. Nevím

---

**Strana 5**

**V jaké vzdálenosti od školy se nachází bydliště Vašeho dítěte?**

- A. Do 1 km



- B. 1 - 2 km
- C. 3 - 4 km
- D. 5 - 7 km
- E. 8 km a více

**Na jakou školu chodí vaše dítě?**

- A. 1. ZŠ, Základní škola Emila Zátopka Zlín, Univerzitní 2701
- B. 3. ZŠ, Základní škola Zlín, Slovenská 3076
- C. 4. ZŠ, Základní škola Komenského I, Zlín, Havlíčkovo nábř. 3114
- D. 5. ZŠ, Základní škola Komenského II, Zlín, Havlíčkovo nábř. 2567
- E. 7. ZŠ, Základní škola Zlín, Kvítková 4338
- F. 8. ZŠ, Základní škola Zlín, Komenského 78
- G. 9. ZŠ, Základní škola Zlín, Štefánikova 2514
- H. 10. ZŠ, Základní škola Zlín, Dřevnická 1790
- I. 11. ZŠ, Základní škola Zlín, tř. Svobody 868
- J. 12. ZŠ, Základní škola Zlín, Mikoláše Alše 558
- K. 14. ZŠ, Základní škola Zlín, Nová cesta 268
- L. 16. ZŠ, Základní škola Zlín, Okružní 4685
- M. 17. ZŠ, Základní škola Zlín, Křiby 4788

**Kolik let je vašemu dítěti?**

*Uved'te číslici.*

**Do kolikáté třídy chodí vaše dítě?**

*Uved'te číslici.*

**Máte dodatečná sdělení k tématu pro autorku výzkumu?**

.....

Máte zájem zapojit se do slosování o dárkovou kartu k nákupu do obchodu Decathlon v hodnotě 1000 Kč?

Pokud ano, vyplňte níže svou e-mailovou adresu, na které vás mohu v případě výhry kontaktovat.

Uvedená e-mailová adresa bude sloužit pouze k účelům zařazení do soutěže a v případě zájmu k zaslání výsledků výzkumu. Vaše odpovědi zaznamenané v dotazníku nebudou s vaší e-mailovou adresou spojovány, vyplnění dotazníku je zcela anonymní!

**PRAVIDLA SOUTĚŽE:**

1. Pořadatelem soutěže je fyzická osoba Alžběta Mahdalová.
2. Soutěže se může zúčastnit jakákoliv osoba, která řádně vyplní a odešle online dotazník Podpora cyklistické dopravy žáků základních škol ve Zlíně (dále jen "Dotazník") včetně zadání své skutečné e-mailové adresy.
3. Dotazník může soutěžící vyplnit za každého svého potomka navštěvujícího jednu ze státem zřizovaných základních škol ve Zlíně pouze jednou.

4. Výherce soutěže se určí náhodným losováním, které proběhne dne 1. 6. 2024, kdy bude vylosována jedna e-mailová adresa.
5. Předmětem výhry je elektronická dárková karta Decathlon, nárok na výhru nemůže být postoupen a za žádných okolností nemůže přejít na třetí osobu. V případě, že se výherce po sdělení informace o výhře ve lhůtě 30 dnů nepřihlásí o výhru odpovědí na e-mail informující o této skutečnosti, ztrácí nárok na její poskytnutí, a to bez náhrady.
6. Osobní údaje (e-mail) zájemců o soutěž budou shromažďovány pouze pro účely soutěže a po jejím skončení budou smazány.

.....

**Máte zájem o zaslání výsledků výzkumu na uvedenou e-mailovou adresu?**

A. Ano

B. Ne

---

### **Strana 6**

Děkuji za váš čas věnovaný vyplnění tohoto dotazníku. Vaší pomoci si vážím. 😊

S přáním příjemného dne

Alžběta Mahdalová

---

## **PŘÍLOHA P II: VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ**

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1qG3bw1q8lO8Qr1YFmI8eGQzQekEVAIcE/edit?usp=sharing&ouid=114330684666526341304&rtpof=true&sd=true>

## **PŘÍLOHA P III: SEZNAM VŠECH GRAFŮ**

<https://drive.google.com/file/d/1ts7-6rzKlKWZ68AbPPV6yuLCCHN0NHjW/view?usp=sharing>