

Projekt Udržitelně do škol 2024 - mapování dopravního
chování rodin se školními dětmi v ČR
/podpořený Ministerstvem životního prostředí/

Projekt Pěšky do školy-bezpečně a ohleduplně
/podpořený Fondem zábrany škod české kanceláře pojistitelů/

Případové studie ZŠ Věžnice, ZŠ Na Karlově, Benešov a ZŠ Havlíčkova, Jihlava
Sledování dopadu kampaně Pěšky do školy

Socionaut, z. s. pro Pěšky městem, z. s. / 2024



1. Úvod

Tato závěrečná zpráva představuje závěry ze tří **případových studií**, které byly realizovány na jaře 2024 v rámci **evaluace** projektů organizace Pěšky městem s názvem Pěšky do školy a Udržitelně do škol 2024. Předmětem našeho průzkumu bylo **zmapovat dopravní chování** rodin s dětmi a pochopit jejich **motivace**, které je ke zvoleným způsobům dopravy dětí do škol vedou. Dílčím cílem pak bylo sledovat **dopad kampaně** Pěšky do školy a shromáždit podněty a nápady k jejímu nastavení do budoucna. Budeme rádi, když následující stránky poslouží jako podklad pro zhodnocení aktivit organizace a jejich rozvoj v budoucích letech.

Případové studie vznikly ve třech vybraných městech na **třech školách**, které se již alespoň jednou zúčastnily kampaně Pěšky do školy – ZŠ Havlíčkova v Jihlavě, ZŠ Na Karlově v Benešově a ZŠ ve Věžnici. Školy byly vybrány tak, aby se každá nacházela **v jiné sídelní struktuře** a díky tomu měla v projektu jiné výchozí podmínky. Věžnice reprezentovala sídelní strukturu malé obce s necelými 500 obyvateli, Benešov historickou zástavbu v menším městě se 17 tisíci obyvateli a Jihlava sídlištní strukturu ve větším krajském městě s 50 tisíci obyvateli.

Součástí výzkumných aktivit byly **rozhovory** se školními koordinátory a koordinátorkami projektu, se zástupci a zástupkyněmi místních samospráv, s rodiči i s dětmi. Pro práci s dětmi jsme zvolili formát **workshopu**, při kterém jsme témata probírali prostřednictvím několika inkluzivních a hravých technik. Podrobněji se jim budeme věnovat v kapitole 3. Metodologie.

V navazující kapitole 4. Případové studie se zaměříme na **příběhy jednotlivých škol** a kontext jejich zapojení do kampaně Pěšky do školy.

V závěrečné kapitole 5. Doporučení na závěr předkládáme několik doporučení a úvah, které považujeme za přínosné.

Přejeme inspirativní čtení!

2. Shrnutí v bodech

Co jsme zkoumali:

- Zmapovat pomocí případových studií na třech oslovených školách chování a motivace rodičů a dětí ke zvolení konkrétního způsobu dopravy do školy, případně ochotu ke změně těchto způsobů.
- Sledovat dopad kampaně Pěšky do školy u zvolených škol, poukázat na její případné limity a hledat možnosti dalšího rozvoje.

Co jsme zjistili:

Motivace rodičů a dětí

- Motivace v rozhodování o volbě konkrétních způsobů dopravy nejsou příliš překvapivé: rodiče se o děti bojí (primárně z důvodu dopravní bezpečnosti a nedostatku bezpečné a konzistentní infrastruktury), pospíchají do práce nebo zkrátka nemají jinou možnost, jak rychle a pohodlně své děti do školy dopravit.
- V ideálním případě by drtivá většina námi oslovených rodičů, dětí, zástupců samospráv i vedení škol ráda žila v prostředí, které bude aktivní a hromadné dopravě nakloněné a v němž bude chůze do školy nebo jízda na kole a koloběžce standardem
- Děti chodící pěšky nebo využívající MHD na cestě do škol oceňují nejvíce přítomnost kamarádů a projevují větší citlivost ke svému okolí (oceňují přírodu, ale také vnímají nepořádek ve veřejném prostoru).
- Vůle rodičů pustit své děti samotné pěšky rapidně klesá, pokud na celé trase není zajištěna kvalitní infrastruktura pro pěší nebo cyklo dopravu (stačí jeden kritický bod – chybějící přechod, nebezpečná křižovatka apod. a rodiče od chůze pěšky upouštějí)
- Auto se tak stává pohodlným a jednoduchým způsobem, protože pro jízdu v něm je infrastruktura hotová a bludný kruh se uzavírá: rodiče se o děti bojí, proto je vozí autem, a protože všichni jedou autem, rodiče se o děti bojí.
- MHD je využíváno, pokud jezdí dostatek navazujících spojů a zastávky jsou rychle a bezpečně dostupné. Pokud jede autobus plný, zastavuje daleko od domova, nebo ke škole přijíždí půl hodiny před výukou, rychle klesá šance, že bude využit.
- Pro malou část rodičů je rozhodujícím faktorem osobní zdraví své nebo svých dětí, ačkoli si prospěšnost chůze uvědomují. Jen minimum rodičů se rozhoduje na základě jiných než osobních důvodů → vlivu na klimatickou změnu nebo obecného zvyšování bezpečnosti v ulicích.

Klíčové faktory volby:

- Vnímaná ne/bezpečnost cesty
- Vzdálenost bydliště od školy
- Časová tíseň, ranní spěch, celkový management dne
- Pohodlí a jednoduchost („je to po cestě do práce / z práce“)
- Absence alternativ (nevyhovující či přímo neexistující spoje a nedostatečná síť zastávek MHD, neexistující infrastruktura pro pěší nebo cyklo dopravu)

Pro a proti z pohledu rodičů a dětí:

Jízda autem:

- **Pro:** rychlost, praktičnost, pohodlnost, návyk, existující infrastruktura
- **Proti:** vytváří v dalších obavy o bezpečnost, bere veřejný prostor (nejen) před školami

Jízda MHD:

- **Pro:** rychlost (pokud existuje kvalitní infrastruktura), společně strávený čas s kamarády při jízdě nebo na zastávce, čas pozorovat své okolí, samostatnost dětí a oddych pro rodiče
- **Proti:** nepravidelné frekvence spojů (davy) a nedostatečně husté síť zastávek, obavy z přestupů

Chození pěšky:

- **Pro:** samostatnost dětí („už se těším, až budou větší“), chození ve skupinkách, společně strávený čas s kamarády nebo rodiči, zvýšená všímavost ke svému okolí, kvalitě a údržbě veřejného prostoru a přírodě, podporuje zdravý životní styl
- **Proti:** podmíněno kvalitní infrastrukturou pro pěší pohyb po městě (chodníky oddělené od vozovky, přechody pro chodce, přítomnost policistů na kritických místech apod.) – jinak v rodičích vzbuzuje obavy

Jízda na kole nebo koloběžce:

- **Pro:** samostatnost dětí, zábavná a rychlá cesta, zdravý životní styl
- **Proti:** podmíněno kvalitní, bezpečnou a konzistentní cykloinfrastrukturou, jinak v rodičích vzbuzuje obavy

3. Metodologie

Pro účely průzkumu jsme zvolili formát **případových studií**. Jedná se o metodu kvalitativního výzkumu, která vybrané „případy“ (jednotlivce, skupiny, komunity, instituce apod.) sleduje a zpracovává skrze kombinaci různých technik sběru informací ve snaze dosáhnout komplexního, celistvého obrazu.

V našem případě šlo o tři základní školy, jejichž výběr proběhl ve spolupráci s organizací Pěšky městem a jehož kritériem byla rozdílná sídelní struktura a předchozí zkušenost se zapojením do kampaně Pěšky do školy.

V rámci tří případových studií jsme zvolili rozdílné výzkumné techniky podle vybraných cílových skupin:

Děti

Jak se školních dětí ptát na otázky týkající se dopravování do školy, jejich zkušeností, motivací a přání? Jak se jim líbí kampaň Pěšky do školy? A jak zjistit více než jen stručné líbí/nelíbí a podnítit diskuzi? Vycházeli jsme z předpokladu, že pro mnohé může být mluvení o podobných tématech náročné a zvolili proto formát **interaktivních workshopů**.

Workshopy byly založeny na využití **hravých a inkluzivních přístupů**, které odpovídaly věku a způsobilosti zúčastněných dětí a umožnily jim sdílet své názory a zkušenosti i jinou než verbální formou.

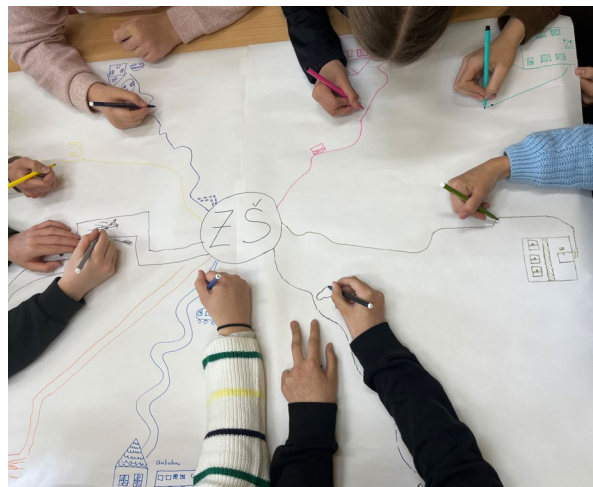
Na každé škole jsme uskutečnili dva workshopy s jednou třídou **z prvního stupně** (3. nebo 4. třída) a jednou třídou **z druhého stupně** (7. třída). Výjimku tvořila ZŠ Věžnice, kde workshopy proběhly se všemi zúčastněnými dětmi z 1. - 5. třídy. Workshopy se odehrávaly ve školních třídách a jejich délka odpovídala jedné vyučovací hodině. Děti pracovaly v pracovních skupinách o maximálním počtu 10 dětí za přítomnosti jednoho Socionauta.

Workshopů se dohromady zúčastnilo **91 dětí ve věku od 6 do 12 let**.

Nakresli cestu do školy

První aktivita pracovala s principem **mentálních map**. Děti měly nakreslit svoji cestu od domova až ke dveřím školy a vyznačit v ní **oblíbená a problematická místa**, jevy či situace.

Co se jim líbí, a co je pro ně naopak cestou do školy nepříjemné? Každé dítě dostalo nejprve prostor samostatně cestu nakreslit, aby byli zapojeni i introvertnější jedinci. Následně svoji cestu a způsob dopravování všichni popsali před ostatními, což podnítilo **konstruktivní sdílení zkušeností** a diskuzi mezi dětmi o tom, co dělá cestu do školy příjemnou a jaké motivace u svých způsobů dopravování do školy rozpoznávají.



Emoji mapping

Druhá aktivita se zaměřila na **širší okolí školy**. Cílem bylo zmapovat **kvalitu veřejného prostoru** v okolí školy – jaká místa vyvolávají v dětech jaké emoce a proč. Kde se děti bojí a co je důvodem jejich strachu, a kde se naopak cítí dobře, uvolněně a bezpečně? Existují v okolí školy bariéry, které brání chování pěšky/jízdě na koloběžce nebo kole? Na která místa by bylo dobré zaměřit pozornost?



Poslední aktivita cílila na **nejbližší okolí školy**. Co by v blízkosti školy děti chtěly dělat a mít?

Kolo aktivit

Chtějí tam vůbec trávit čas? Můžou tam pobývat a nebo si hrát? V rámci kola aktivit děti dostaly tři lepící puntíky, které měly dle svých preferencí přiřadit k nabízeným aktivitám, případně dopsat další, které nejsou uvedené.



Rodiče

Jaké jsou **motivace** rodičů při volbě konkrétních způsobů dopravy dětí do školy? Co se jim líbí, a co jim naopak vadí na jednotlivých druzích dopravy? Co jim **vyhovuje**, s čím **bojují**, co by rádi **změnili** a co by jim ke změně **pomohlo**? Zaregistrovali výzvu Pěšky do školy a co na ní říkají?

Informace od rodičů školních dětí jsme v rámci průzkumu získávali dvěma způsoby:

1. Na třídních schůzkách jsme rodiče seznámili s probíhajícím průzkumem, rozdali jim letáky s odkazem na **online dotazník** a vyzvali k jeho vyplnění, případně zanechání kontaktu pro další rozhovor. Stručný dotazník se zaměřil na základní informace o ročníku studia dítěte, volených způsobech dopravy a motivacích a také na obeznámenost s kampaní Pěšky do školy. Účelem dotazníku bylo rozšířit sledovaný vzorek a získat kontakt na rodiče, kteří v termínu třídních schůzek neměli čas.
2. **Individuálními rozhovory** v okolí školy a po skončení třídních schůzek, případně i formou online callu pro vybrané zájemce, kteří zanechali kontakt v dotazníku.

Dohromady jsme získali informace od 53 rodičů (40 rodičů vyplnilo dotazník, se 13 rodiči jsme vedli individuální hloubkové rozhovory).

Veřejná správa

Jak zapojení škol do kampaně Pěšky do školy vnímají zástupci a zástupkyně veřejné správy v daných lokalitách? Co je pro ně **v otázce dopravy do škol důležité**? Je pro ně vůbec **bezpečnost u škol prioritou**? A jaký je jejich postoj k **financování aktivit** spojených s výzvou Pěšky do školy?

Informace jsme získávali prostřednictvím individuálních hloubkových rozhovorů od volených i nevolených zástupců a zástupkyň místních samospráv.

Koordinátoři a koordinátorky kampaně

Proč se rozhodli svoji školu do kampaně zapojit? Jaké byly a aktuálně jsou jejich **motivace k účasti**? Co podle nich funguje a co by šlo **zlepšit**? A jaký typ podpory by od Pěšky městem potřebovali? S koordinátory a koordinátorkami jsme na vybraných školách vedli individuální hloubkové rozhovory.

4. Případové studie

Případové studie jsou zpracovány v samostatném dokumentu [zde](#).

5. Doporučení

Myslet i na zbytek města

Děti do školy chodí nejen školní ulicí a pokud hledáme, v každém městě se najde více nepříjemných nebo přímo nebezpečných míst. Stačí, aby na cestě do školy bylo jedno takové místo (jeden chybějící přechod nebo semafor) a vůle rodičů nechat děti do školy jít pěšky rapidně klesá – otázky zdraví nebo klimatu už je nepřesvědčí. Cestou by mohlo být **zmapovat nejproblematictější místa po cestě do školy** a zaměřit se v kampani na jejich zlepšení.

Jedna z maminek v našich rozhovorech také poukázala na to, že **veškerá bezpečnostní opatření** se často soustředí vždy **pouze do bezprostředního okolí škol** i přesto, že ve městě jsou potenciálně nebezpečná místa všude. Uvítala by, kdyby na kritických místech (přechodech, křižovatkách) vypomáhali dětem s přecházením např. důchodci a důchodkyně.

Školní trasy

Školní trasa je nápad podobný turistickým trasám, akorát s tím rozdílem, že místo na hrad se dojde ke škole. V rámci obce se **vytipují nejfrekventovanější cesty**, kterými děti do školy chodí (od zastávky MHD, přes náměstí apod.), ty se **vyznačí speciálními „turistickými“ značkami** a **obohatí** např. o jednoduché hry (skákací panák, barevné vodorovné značení apod.), zdroje pitné vody, místa pro odpočinek nebo časové ukazatele, jak dlouho to do školy ještě trvá.

Ve spolupráci s městem by pak mohl vzniknout **orientační systém školních tras** a **setkávacích bodů**, na kterých by se děti mohly po cestě potkávat. Díky tomu by se institucionalizovalo chození dětí do školy ve větších skupinkách, což vyhovuje jak dětem, tak samotným rodičům a pro některé je dokonce podmínkou, za které by pěšky do školy chodit začali.

Ranní družina

V místech, kde **spoje MHD nenavazují na začátek školního vyučování**, by rodiče uvítali alespoň existenci ranní družiny (jako např. ve Věžnici), která by jim pomohla překrýt vzniklý mezičas a vyplnila čekání, které si v ranním spěchu do práce rodiče nemohou dovolit.

Flexibilní pracovní doba rodičů

Jedním z hlavních důvodů, který rodiče i děti uvádí jako důvod jízdy autem, je **časová tíseň**. Vzhledem k tomu, že v ranních hodinách je dopravování autem ke škole častější než odpoledne, kdy chodí více dětí domů samostatně, je zajímavé zamyslet se nad **souvislostí se začátkem pracovní doby rodičů**. Pomohlo by lobbovat za zavedení flexibilního začátku pracovní doby? Rodiče by nemuseli tak chvátat a mohli by k cestě do práce využít i jiné způsoby dopravy.

Mgr. Lucie Klicperová (Benešov)

Mgr. Hana Janská (Věžnice)

Bc. Martin Dolský (Jihlava)

socionaut.org

info@socionaut.org

