

# ***Jedete v tom taky?***



## ***Výsledky průzkumu***

***jak se děti na Mladoboleslavsku dopravují do školy,  
jak tráví svůj volný čas a co by uvítali jejich rodiče.***

Ekocentrum ZAHRADA DDM Mladá Boleslav



Vedoucí průzkumu: Bc. Jan Cindr

Odborné konzultace pro vytvoření grafů:

Ing. Martin Juhas, Škoda Auto Vysoká škola.

**Duben - prosinec 2012**

POKUD NEMÁTE ČAS ZABÝVAT SE PODROBNĚ VÝSLEDKY TOHOTO PRŮZKUMU, NEBO VÁS NEZAJÍMAJÍ DETAILS A JEDNOTLIVÉ GRAFY, STRUČNÉ KONCENTROVANÉ SHRUTÍ NAJDETE NA STRANÁCH 15-17.

## Proč průzkum k tématu dopravy a volného času dětí?

Dnešní děti mají mnohem méně příležitostí k samostatnému pohybu venku, než mívala generace jejich rodičů. Bezpečný prostor pro spontánní hry s kamarády nebo třeba pro ježdění na kole je pro většinu z nich nedostatkovým zbožím.



Jejich potřeby pro zdravý vývoj se ale nezměnily: psychologické průzkumy potvrzují, že i dnešní děti potřebují dostatek neorganizovaného času, který tráví se svými vrstevníky venku.



- Děti, které jsou zvyklé se pohybovat venku za každého počasí, bývají otužilejší a zdravější.
- Děti, které si často svobodně hrají se svými vrstevníky, mají víc sociálních zkušeností a dokážou se snáze dohodnout a prosadit.
- Děti, které rodiče nechají samostatně pohybovat po městě, bývají samostatnější a sebejistější a dokážou si snáze poradit v nepředvídaných situacích.



Dnešní děti ale tráví většinu svého volného času buď v organizovaných kroužcích, nebo doma u počítače či televize.



- Děti, které jsou stále organizované a kontrolované, trpí nedostatkem samostatnosti.
- Děti, které nemají dostatek přirozeného každodenního pohybu (nejlépe chůze), bývají méně pohyblivé a línější.
- Děti s nedostatkem pohybu a pobytu venku mívají slabší imunitní systém a větší náchylnost k onemocněním a alergiím.
- Děti, které rodiče všude vozí autem, nemají zkušenost s jinými způsoby dopravy a stávají se automobilově závislými.

**Všeobecný trend zhoršování podmínek pro přirozený a zdravý vývoj dětí byl podnětem k řadě aktivit, které z iniciativy Ekocentra ZAHRADA proběhly v roce 2012 v Mladé Boleslavi a okolí:**



- *Téma doprava a sdílení veřejného prostoru ve městě bylo vybráno jako **ústřední téma letošního Týdne Země Mladoboleslavska** a zároveň se stalo **celoroční prioritou projektu Mladá Boleslav – Zdravé město**.*
- *V rámci Týdne Země byla v mladoboleslavském okrese vyhlášena **Soutěž o zelenou koloběžku**, mající za cíl motivovat žáky, jejich rodiče i pedagogy k používání šetrnějších a zdravějších způsobů dopravy po městě, než autem.*
- *Ekocentrum ZAHRADA zadalo a zpracovalo **průzkum**, jakým způsobem obvykle děti a rodiče na Mladoboleslavsku cestují, kolik času tráví společnou chůzí či jízdou na kole a jak děti tráví svůj volný čas.*

Smyslem tohoto průzkumu bylo nejen zmapovat, jakým způsobem se děti dopravují do školy a jak tráví svůj volný čas, ale také zjistit důvody, které brání rodičům dopřát dětem více samostatnosti a dětem trávit víc času venku se svými vrstevníky.

# Soutěž o zelenou koloběžku

Na týden 26.-30.3.2012 vyhlásilo mladoboleslavské Ekocentrum ZAHRADA pro základní a střední školy v regionu Soutěž o zelenou koloběžku. Všichni žáci i pedagogové si při ní po celý týden zaznamenávali, jakým dopravním prostředkem se v jednotlivé dny dopravovali do školy.



Zvítězila škola s nejmenším procentuálním dojezdem auty, ostatní způsoby byly v rámci soutěže rovnocenné.

## Soutěž o zelenou koloběžku – výsledky škol:

Pořadí:	Škola:		% autem celkem	% autem žáci	% autem pedagogové
1.	1.ZŠ MB	Komenského n.	13,31	12,78	14,56
2.	ZŠ Bakov		13,54	14,24	10,00
3.	ZŠ Bělá		14,23	6,89	35,88
4.	ZŠ M.Hradiště	Školní	16,20	16,29	15,94
5.	GMH	Mn.Hradiště	19,19	12,25	34,40
6.	8.ZŠ MB	Václavkova	21,53	15,13	37,04
7.	ISŠ Na Karmeli	MB	22,57	9,17	47,29
8.	OA MB		23,58	14,57	49,33
9.	SOU	Horky	25,51	11,62	43,75
10.	4.ZŠ MB	Svatovítská	26,28	18,51	43,62
11.	5.ZŠ MB	Dukelská	27,88	24,89	35,11
12.	3.ZŠ MB	Dr.Beneše	28,06	19,19	48,91
13.	SOŠ, SOU a U	MB	28,20	24,80	38,60
14.	G8 MB	Palackého	28,44	27,33	31,65
15.	7.ZŠ MB	Václavkova	29,65	25,77	42,93
16.	GJP MB	Palackého	33,47	22,23	59,16
17.	ZŠ Kosmonosy		39,42	38,73	41,27

Výsledky meziškolní Soutěže o zelenou koloběžku s naším průzkumem bezprostředně nesouvisí, protože % dětí dojíždějících autem do školy může být oproti běžným dnům sníženo snahou školy uspět v soutěži.

Přesto podrobné (zde nepublikované) výsledky poskytují několik zajímavých zjištění:

- ★ Počet chodců je stejný u pedagogů i žáků (= ti, co to mají blízko do školy).
- ★ Pedagogů dojíždí do školy autem 2x víc, než žáků.
- ★ Pedagogů dojíždí busem cca 1/2 oproti žákům - jakoby přesešli z busu na pohodlnější auto.
- ★ Rozdíl % jízd autem mezi první a poslední školou je téměř trojnásobný!
- ★ Téměř 2/3 cest pedagogů na GJP v MB se uskutečnilo (v soutěžním týdnu!) autem.
- ★ Ideální tým by vytvořili pedagogové z Bakova (na prvním stupni měli jednu jízdu autem!) s žáky z Bělé.
- ★ Procento dojíždějících na kole je žalostně malé!

Podrobné výsledky všech škol najdete na [www.MB-eko.cz](http://www.MB-eko.cz) v sekci ekologická výchova



# Průzkum mezi rodiči

## Způsob zadání průzkumu

Před začátkem Soutěže o zelenou koloběžku dostaly všechny děti informační dopis o podmínkách soutěže pro rodiče spolu s dotazníkem o tom, jakým způsobem obvykle děti a rodiče cestují, kolik času tráví společnou chůzí či jízdou na kole a jak děti tráví svůj volný čas.

## Dotazník pro rodiče

Dotazník dostali rodiče domů prostřednictvím svých dětí, na jeho vyplnění a vrácení zpět do školy měli cca 1 týden.

### DOTAZNÍK PRO NELHOŠTEJNÉ RODIČE – prosím vraťte do školy do pátku 30.3.!

Vybrané varianty označte křížkem: ☒

**1. Nejnutnější informace o Vašem dítěti:**

Věk: \_\_\_\_\_ let, Pohlaví:  muž,  žena, Škola: \_\_\_\_\_  
Vzdálenost bydliště od školy:  do 1 km,  do 5km,  nad 5km.

**2. Jak se nejčastěji dopravuje Vaše dítě do školy (můžete označit víc pravdivých možností):**

autem,  autobusem MHD,  na kole či koloběžce,  
 vlakem,  linkovým autobusem,  pěšky či na in-line bruslích.

**3. Kolik km týdně ujde Vaše dítě průměrně pěšky? \_\_\_\_\_ km**

**4. Jak často chodíte spolu se svým dítětem někam pěšky (alespoň 1km daleko)?**

téměř denně,  každý týden,  každý měsíc,  pouze o dovolené či o svátcích,  prakticky vůbec.

**5. Jak často spolu - kromě zimních měsíců - jezdíte na kole?**

téměř denně,  každý týden,  každý měsíc,  zřídka,  prakticky vůbec.

**6. Kolik aut používá vaše rodina (včetně služebních, která máte k dispozici)?  0,  1,  2,  víc.**

**7. Zkuste prosím odhadnout, kolik času stráví průměrně Vaše dítě ve všední den následujícími činnostmi:**

\_\_\_\_\_ minut na kroužcích či na tréninku, \_\_\_\_\_ minut jinou zábavou či hraním si doma,  
\_\_\_\_\_ minut venku s kamarády, \_\_\_\_\_ minut přípravou do školy,  
\_\_\_\_\_ minut u počítače, \_\_\_\_\_ minut domácími pracemi.  
\_\_\_\_\_ minut u televize,

**8. Napište prosím, od kolika let necháte své dítě za denního světla samostatně:**

- chodit venku pěšky (do školy, na kroužky apod.)? Od \_\_\_\_\_ let.
- cestovat veřejnými dopravními prostředky (MHD)? Od \_\_\_\_\_ let.
- jezdit venku na kole? Od \_\_\_\_\_ let.

**9. Napište prosím největší překážky, které brání tomu, aby se děti mohly samy pohybovat po městě a trávit samostatně víc času venku. Velmi nám to pomůže! (Prosíme: čitelně! ☺)**

Zde je místo pro Vaše návrhy, jak by se to dalo zlepšit:

**10. Pokud používáte pro každodenní cesty po městě auto, i ono přispívá ke znečištění ovzduší, zabírá městský prostor a zhoršuje pocit bezpečí chodců a cyklistů, zejména dětí.**

**Jaké jiné způsoby každodenní dopravy ještě používáte, nebo by pro Vás mohly být přijatelné:**




pěší chůze,  kolo,  MHD,  in-line brusle,  malý motocykl.

**Zkuste prosím popsat, co brání tomu, aby jejich používání bylo pro Vás snazší:**

Děkujeme za Váš zájem o zdravější prostředí a životní návyky Vašeho dítěte a čas strávený vyplňováním dotazníku! Vaše odpovědi prosím předejte nejpozději do pátku 30.3. prostřednictvím Vašeho dítěte jeho třídní učitelce. Děkujeme!

## Kolik lidí se průzkumu zúčastnilo?

Do Soutěže o zelenou koloběžku se celkem zapojilo:

- 17 škol 
- 486 pedagogů 
- 6507 žáků a studentů 

Vráceno bylo **3008** vyplněných dotazníků od rodičů (tj. přes 50% reálně vydaných dotazníků).



(Protože obsah dotazníku oslovoval spíše rodiče základních škol, některé střední školy se rozhodly jej rodičům nedávat, proto ani nemohou být zahrnuty do tohoto srovnání.)

*Přestože vyplnění a vrácení dotazníku rodiči zpět do školy nebylo povinné, návratnost výrazně předčila očekávání. Vysokou návratnost vyplněných dotazníků (a povětšinou viditelně svědomité vyplnění) přičítáme buď zájmu rodičů o téma dopravy dětí do školy a trávení volného času, nebo školami pěstované ukázněnosti rodičů („Když dítě přinese dotazník, měli bychom ho vyplnit!“)*

## Způsob zpracování a vyhodnocení dotazníků

- Údaje z jednotlivých otázek ze 3008 vrácených tištěných dotazníků byly pracně manuálně vloženy do tabulky MS-Excel.
- Nekompletní otázky a chybně vyplněné dotazníky byly označeny, dotazníky s evidentně nevážnými odpověďmi – pravděpodobně vyplněné samotnými studenty či žáky – byly ze souhrnného vyhodnocení vyřazeny.
- Získaná data pak byla filtrována podle kritérií, zřejmých z následujícího zobrazení výsledků průzkumu. Slovní odpovědi byly zařazeny do dodatečně vytvořených kategorií odpovědí, aby mohly být kvantitativně vyhodnoceny.
- Všechny zobrazené výsledky vycházejí z tvrzení rodičů, jsou tedy do určité míry subjektivní, přesto např. v části srovnávající trávení volného času dětmi z různých škol a obcí se přesvědčivě shodují.

## VÝSLEDKY PRŮZKUMU

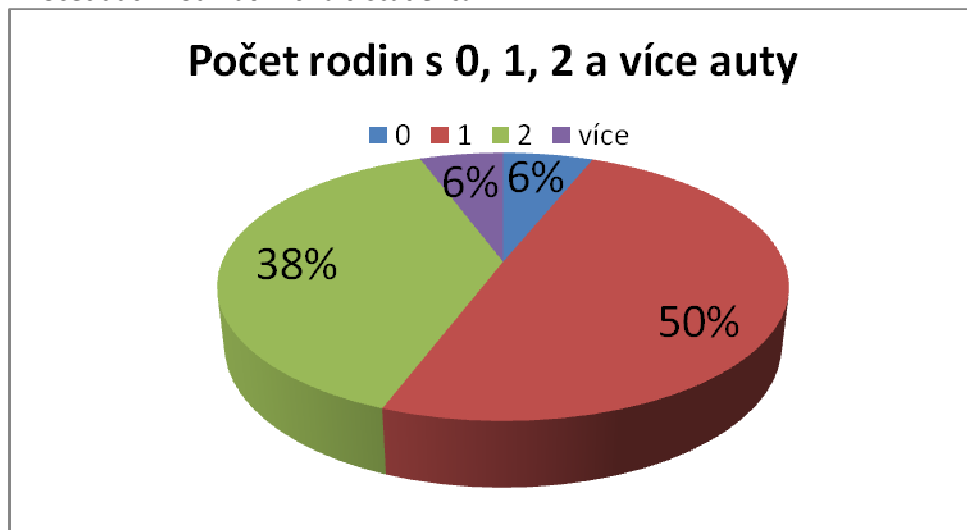
Informace získané od rodičů jsme pro přehlednost shrnuli do 16 komentovaných grafů ve třech tematických okruzích:

- A. Jak děti cestují do školy a proč?**
- B. Jak tráví děti svůj volný čas?**
- C. Jak to vidí rodiče a co by uvítali?**

## A. Jak děti cestují do školy a proč?

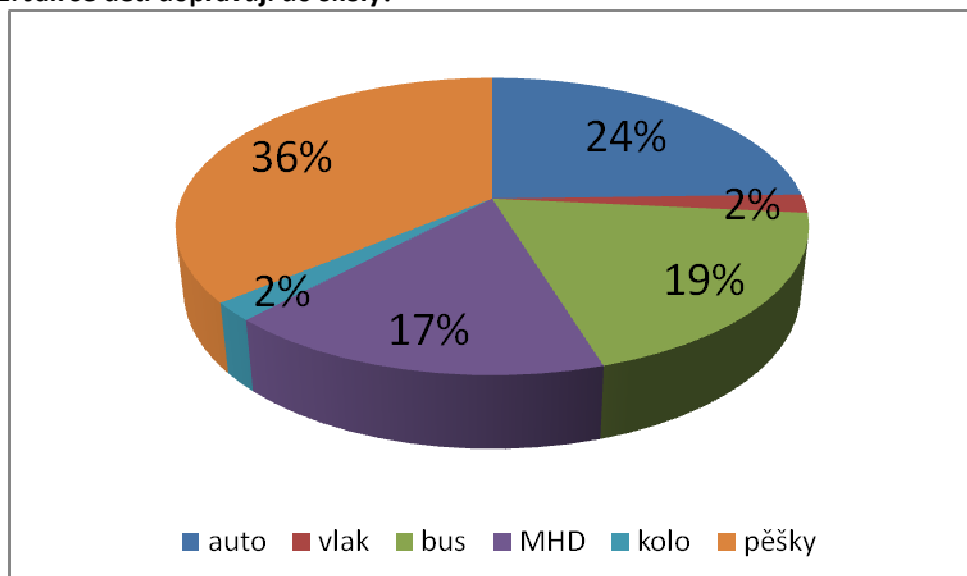
- V této části publikujeme grafy srovnávající způsoby dopravy dětí podle věku, vzdálenosti od školy, ale i počtu aut v rodině, pohyblivosti dětí či délky času, stráveného venku s kamarády. Dozvíte se, i jak se liší způsob dopravy u dětí z jednotlivých škol.
- U každého grafu připojujeme stručný komentář, případně i pokus o vysvětlení výsledku a možné cesty ke změně.

GRAF 1: Počet aut v rodinách žáků a studentů



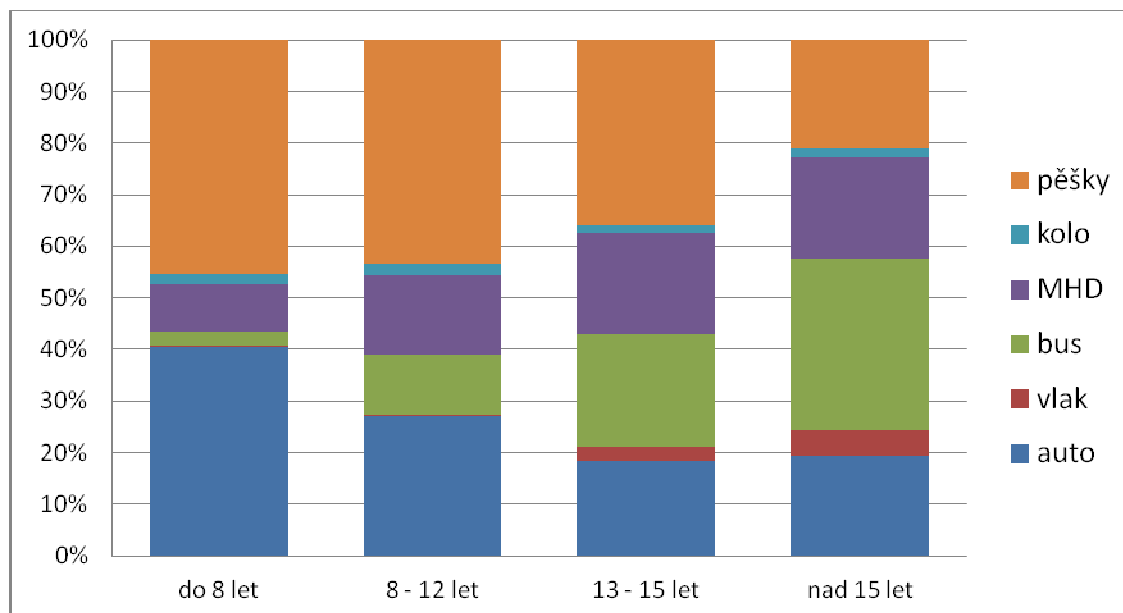
- Oficiální celostátní statistiky uvádějí, že na okrese Mladá Boleslav máme největší počet aut na 1 obyvatele z celé ČR.
- Skutečnost, že téměř 40% dotazovaných rodin používá 2 auta a pouze 6% se obejde bez vlastního vozu, je pro bezpečnost ve městě a hledání zdravějších a ohleduplnějších alternativ velkou výzvou - především pro místní politiky a jejich odvahu hledat a prosazovat komplexní řešení dopravní problematiky v celém městě, které bude pro část populace zpočátku nepopulární – dokud nepřinese viditelné výsledky!

GRAF 2: Jak se děti dopravují do školy?



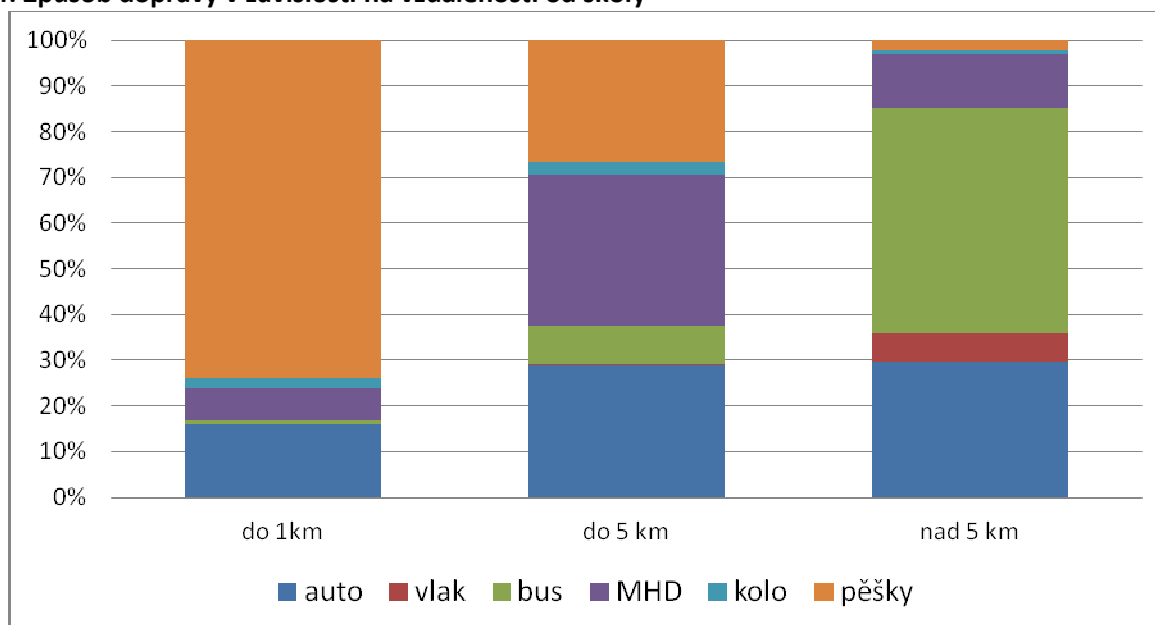
- Souhrnné výsledky boleslavských i venkovských dětí všech věkových kategorií ukazují, že po nejrozšířenější chůzi cestuje čtvrtina dětí do školy autem s rodiči a pouze zanedbatelná 2% používají k cestě do školy kolo.

**GRAF 3: Jak cestují různě staré děti do školy?**



- Způsob dopravy různě starých dětí do školy ukazuje, že u 40% prvňáků a druháků rodiče svou péčí pěstují návyk, že do školy se jezdí autem. Stejně se dopravuje i čtvrtina třetřáků až šestřáků, ale i u zcela samostatných starších dětí se procento „automobilových dětí“ pohybuje kolem 1/5.
- Nižší procento docházejících pěšky je pochopitelné u středoškoláků, kteří to mají do školy většinou dál. Úbytek pěšáků na druhém stupni ve prospěch hromadné dopravy lze ale přičíst pravděpodobně větší pohodlnosti a samostatnosti dětí, zčásti snad i větší migraci do vzdálenějších specializovaných škol.
- Zajímavý a smutný je s rostoucím věkem stále stejně nízký podíl dětí, dojíždějících na kole.

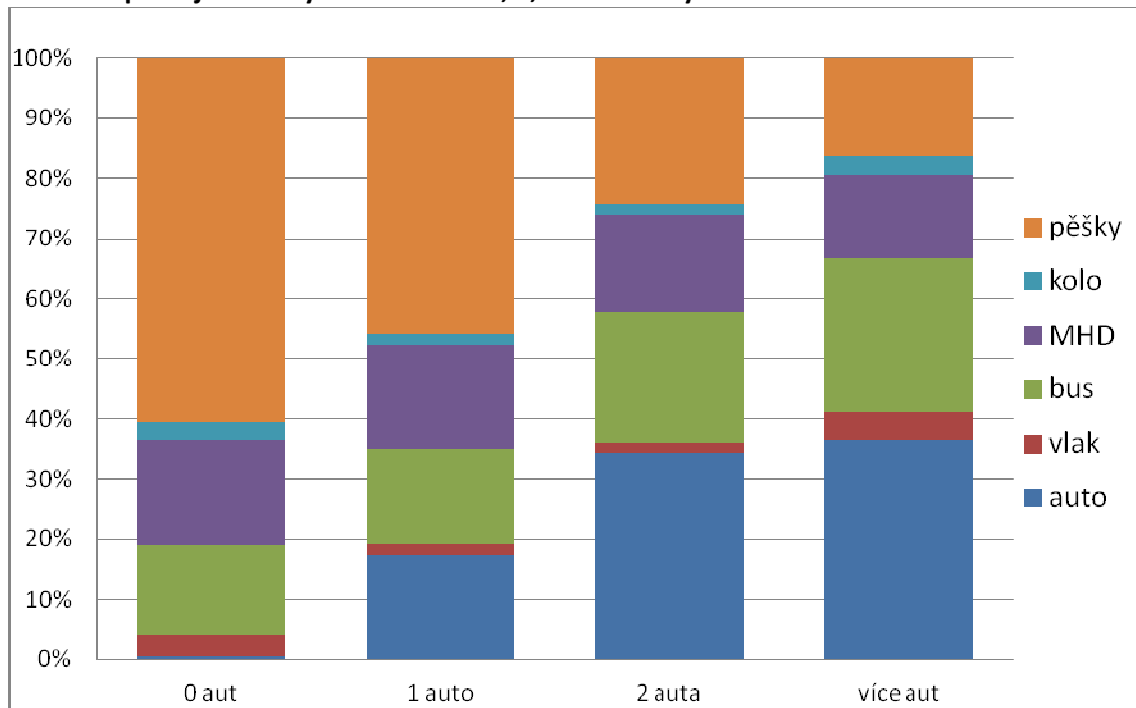
**GRAF 4: Způsob dopravy v závislosti na vzdálenosti od školy**



- Zajímavé je zjištění, že 15% dětí, které bydlí blíže než 1km od školy, vozí rodiče autem. I když to rodiče pravděpodobně „mají cestou“, u dětí tím omezují přirozený pohyb a samostatnost a pěstují návyk, že bez auta se nikam nedostanou.
- Dopravní vzdálenost do 5km je ideální pro použití kola, které je v tomto intervalu rychlejší než MHD a ve špičkách i než auto, přesto je i zde % cyklistů zanedbatelné. Především na tuto cílovou skupinu by se měla zaměřit případná snaha o větší rozšíření kola jako zdravého a šetrného dopravního prostředku.

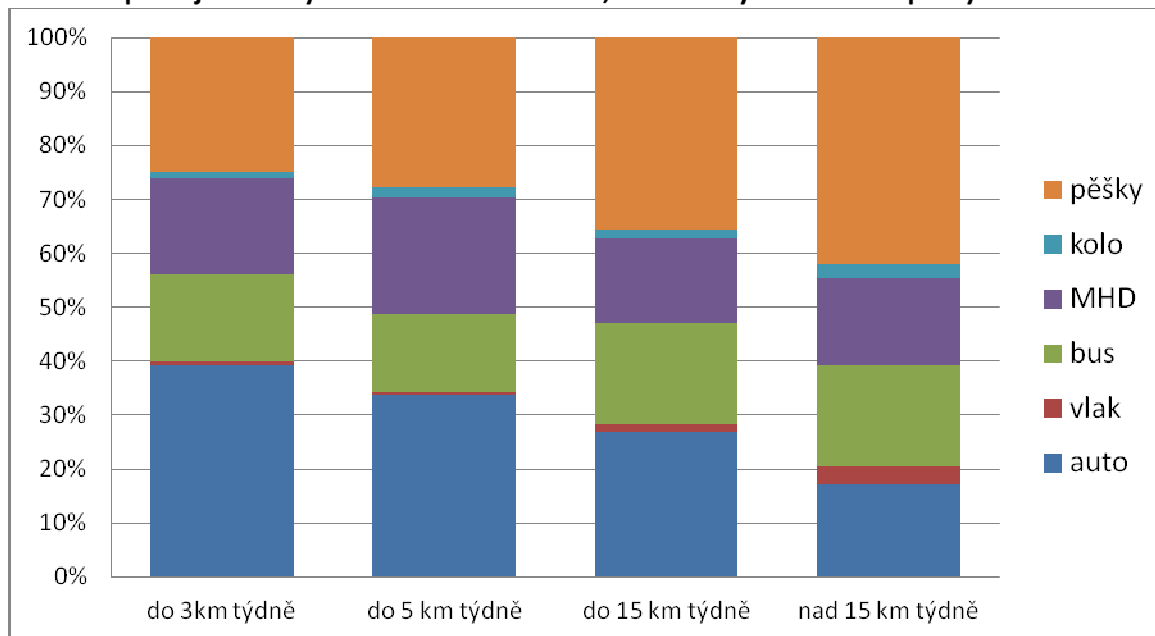


**GRAF 5: Jak se dopravují do školy děti z rodin s 0, 1, 2 a více auty?**



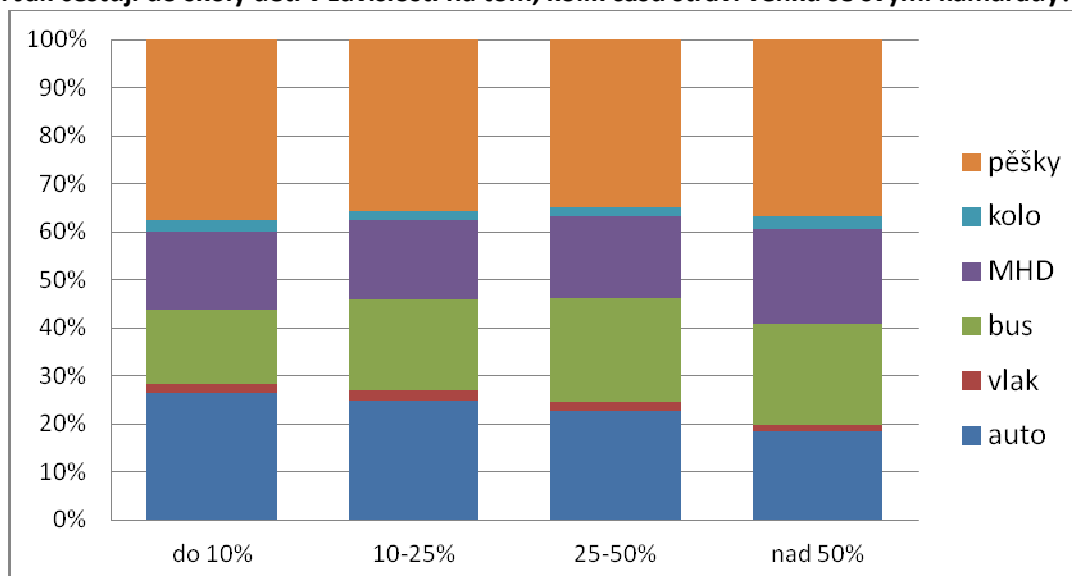
- Zajímavé zjištění: děti z rodin se dvěma auty vozí rodiče do školy autem skoro 2x častěji, než v rodinách s jedním autem, téměř přesně na úkor použití hromadné dopravy! Pro pěstování udržitelnějších dopravních návyků a odlehčení dopravní zátěži ve městě se jeví rodiny se 2 a více auty příliš bohaté a pohodlné. Obce je mohou ovlivnit zhoršením průjezdnosti města pro osobní automobilovou dopravu či regulací parkování.

**GRAF 6: Jak se dopravují do školy děti v závislosti na tom, kolik km týdně nachodí pěšky ?**



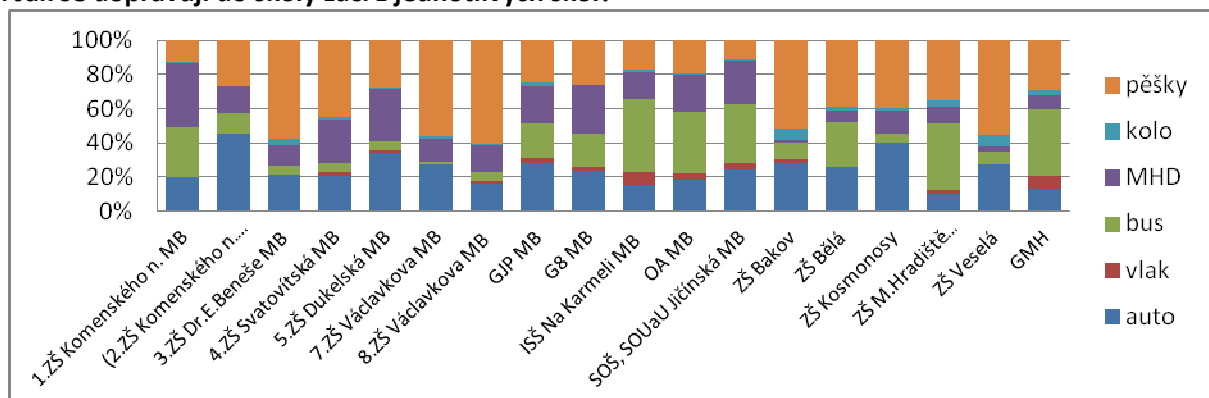
- Tento graf zdánlivě říká pouze to, že děti, které chodí do školy pěšky, nachodí za týden víc kilometrů. Zajímavé ale je, že procento dojíždějících hromadnou dopravou (bus+MHD) zůstává prakticky stejné, zatímco počet dojíždějících autem je nepřímo úměrný počtu nachozených km týdně. Praktický důsledek: nechme děti víc chodit pěšky a bude míň dojíždějících autem a menší dopravní ruch.

**GRAF 7: Jak cestují do školy děti v závislosti na tom, kolik času stráví venku se svými kamarády?**



- Zajímavé zjištění: čím víc času stráví děti venku s kamarády, tím méně je rodiče vozí do školy autem a tím častěji používají hromadnou dopravu (% chodících pěšky se prakticky nemění).  
Pravděpodobná interpretace: rodiče, kteří nejsou příliš úzkostliví, se nebojí pouštět děti ven a jezdit hromadnou dopravou (čas strávený venku se dle GRAFU 9 s věkem nemění).  
Recept pro obce: zajištění pocitu bezpečí dětí sníží procento dojíždějících autem.

**GRAF 8: Jak se dopravují do školy žáci z jednotlivých škol?**



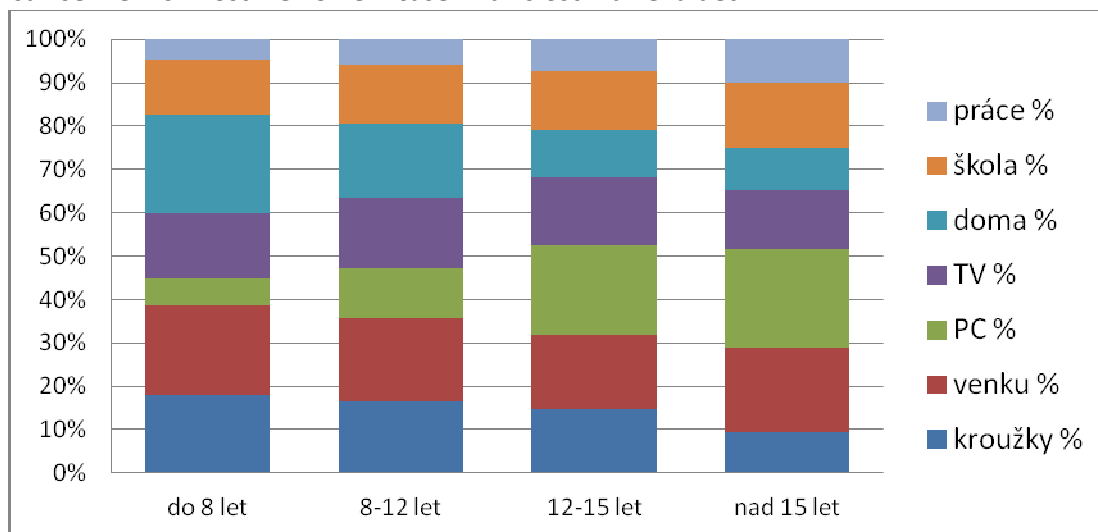
Graf nabízí řadu zajímavých meziškolních srovnání.

- 1.ZŠ je speciální škola s dojíždějícími žáky, přesto je % automobilových žáků nízké (nejen v soutěžním týdnu o zelenou koloběžku).
- Výsledky 2.ZŠ nejsou srovnatelné (je zahrnuta pouze část 1.stupně), přesto lze říci, že v počtu automobilových dětí převyšují celkový průměr i pouze z 1.a 2. ročníků všech škol.
- 3., 4., 7. a 8. ZŠ se jeví jako „docházkové školy“, zajímavý je ale téměř dvojnásobně % dojíždějících autem na 7. oproti bezprostředně sousední 8.ZŠ.
- Překvapivý je vysoký podíl automobilových a nízký pěších žáků na 5. ZŠ (škoda, že blízká 6.ZŠ se průzkumu nezúčastnila).
- Velmi zajímavé je srovnání 3 sousedících boleslavských středních škol: Odborná SŠ Na Karmeli má výrazně nižší % automobilových studentů, znatelný je ale i rozdíl mezi sousedními gymnázii, z nichž GJP vychází nejautomobilověji.
- Z mimoboleslavských škol je zajímavý výsledek gymnázia i ZŠ z Mn.Hradiště, které mají výrazně nejnížší % automobilistů.
- Celkově největší % dětí autem dojíždí do ZŠ Kosmonosy, což by stálo za podrobnější zjištění (?např. vysoký podíl ekonomicky úspěšných rodičů, jezdicích denně autem z vilového sídliště na Bradleci?)
- Žáci z bakovské školy cestovali v soutěžním týdnu o zelenou koloběžku autem mnohem méně často (13%), než v běžném týdnu podle výpovědí rodičů v tomto grafu (28%).

## B. Jak tráví děti volný čas?

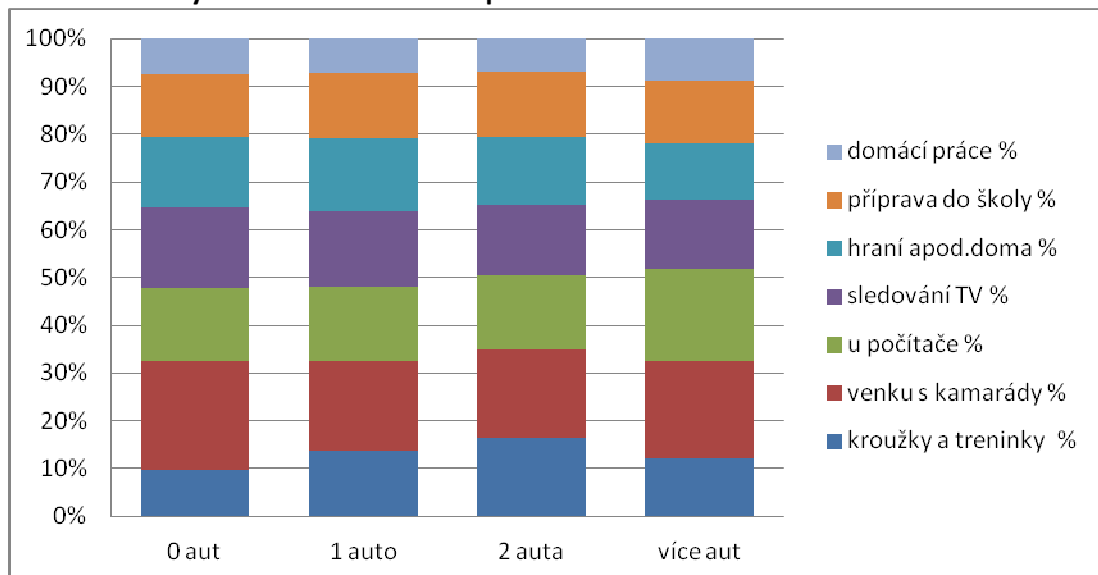
Následující grafy přehledně ukazují, kolik volného času stráví různě steré děti jednotlivými činnostmi a jak se liší trávení volného času u dětí z různých škol.

**GRAF 9: Jak se mění činnosti ve volném čase v závislosti na věku dětí**



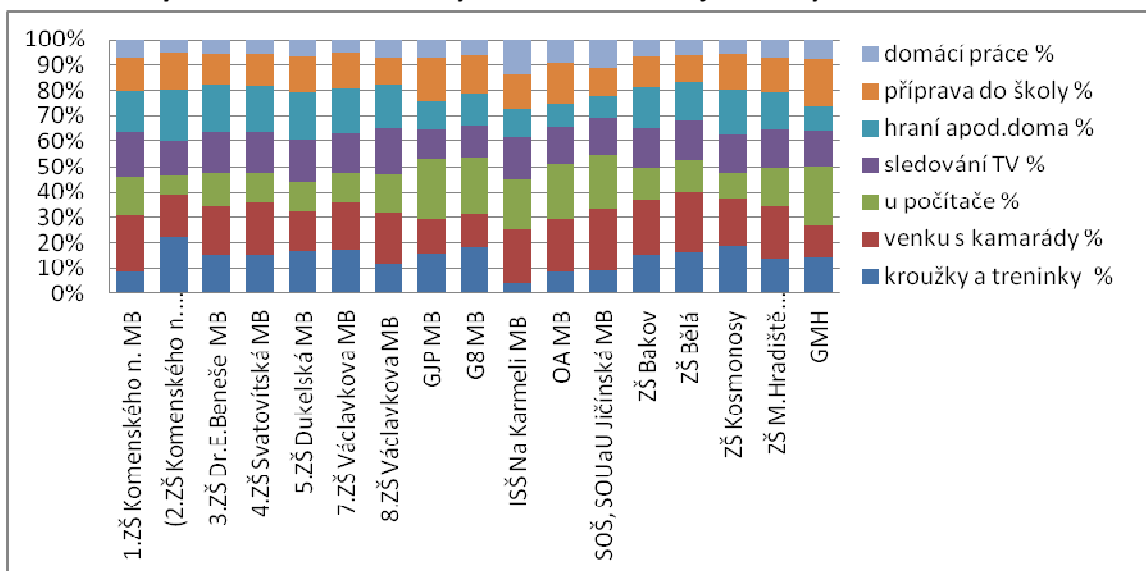
- Čas strávený u TV se podle výpovědí rodičů s věkem prakticky nemění a je srovnatelný s délkou přípravy do školy (kolem 15% volného času).
- Čas strávený u PC s věkem výrazně roste, od 12 let je nejdelší aktivitou volného času (kolem 20%).
- Zajímavé je, že čas strávený venku se s věkem výrazně nemění (i když pravděpodobně ono „venku“ bude znamenat jiná místa a aktivity v 8 a v 15 letech)

**GRAF 10: Jak tráví volný čas děti v závislosti na počtu aut v rodině?**



- Počet aut v rodině ovlivňuje dostupnost kroužků pro děti: Všimněte si, že u dětí z rodin s 0, 1 a 2 auty se poměr ostatních aktivit prakticky nemění, ale s počtem aut v rodině roste % času, stráveného v kroužcích a na trénincích. Pomohlo by tedy nejspíš zlepšení dostupnosti zájmových útvarů (organizovat je blíž – na školách, nebo zlepšit spojení hromadnou dopravou). Svůj podíl na tomto faktu může mít ale i snazší ekonomická dostupnost kroužků u bohatších rodin se dvěma auty.
- Zajímavá je změna v rozložení volného času u dětí z rodin s více než 2 auty: méně organizovaných aktivit a více času u PC (a venku). Vysvětlení není jednoznačné (možná méně času věnovat se dětem, organizování jejich zájmů a převážení na kroužky v rodinách podnikatelů s více auty...??)

**GRAF 11: Jakými činnostmi tráví volný čas žáci a studenti jednotlivých škol?**



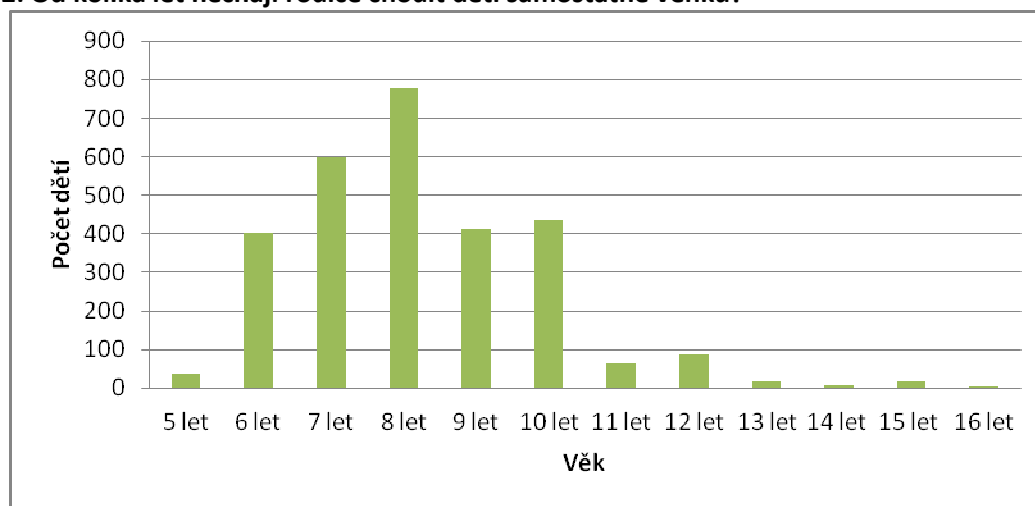
Zajímavosti vyplývající z grafu:

- Středoškoláci tráví výrazně víc času na PC, než děti ze ZŠ.
- Gymnazisté (z MB i z MH) tráví výrazně méně času venku, než ostatní.
- U dětí ze ZŠ platí, že čím víc času stráví na kroužcích a trénincích, tím méně času prosejí u PC.
- Nejvíce domácích povinností mají studenti ISŠ Na Karmeli, kteří zároveň stráví nejméně času v organizovaných aktivitách.

## C. Jak to vidí rodiče a co by uvítali?

Zde se dozvíte, od kolika let nechají rodiče děti samostatně pohybovat venku a jaké problémy pro větší samostatnost svých dětí vnímají a jaká řešení navrhují. Poslední grafy vypovídají i o ochotě rodičů volit jiné dopravní prostředky než auto pro svou vlastní dopravu.

**GRAF 12: Od kolika let nechají rodiče chodit děti samostatně venku?**

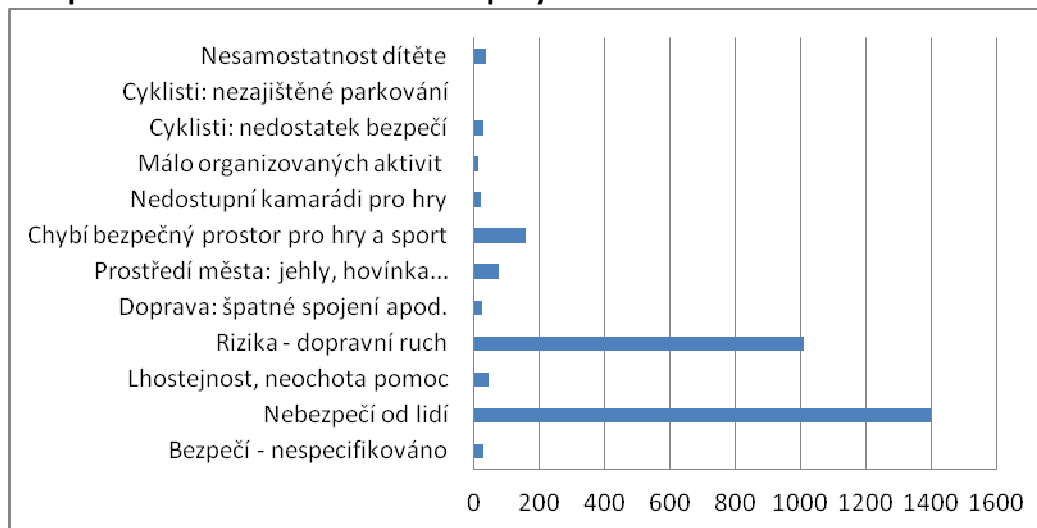


- Zdá se, že většina dětí získá svobodu a zodpovědnost za samostatný pohyb ve veřejném prostoru do 3. třídy ZŠ, zbytek pak s přechodem na 2. stupeň ZŠ. Rodiče uvádějí jako nejčastější překážky dřívější samostatnosti dětí strach z nebezpečí od cizích lidí a dopravní ruch (jak ukazuje následující GRAF 13)
- Z podrobnějších (zde nepublikovaných) srovnání vyplývá, že v začátku samostatného pohybu není žádný výrazný rozdíl mezi chlapci a děvčaty ani mezi dětmi z různých velkých obcí.

## Jaké problémy vnímají rodiče žáků a studentů

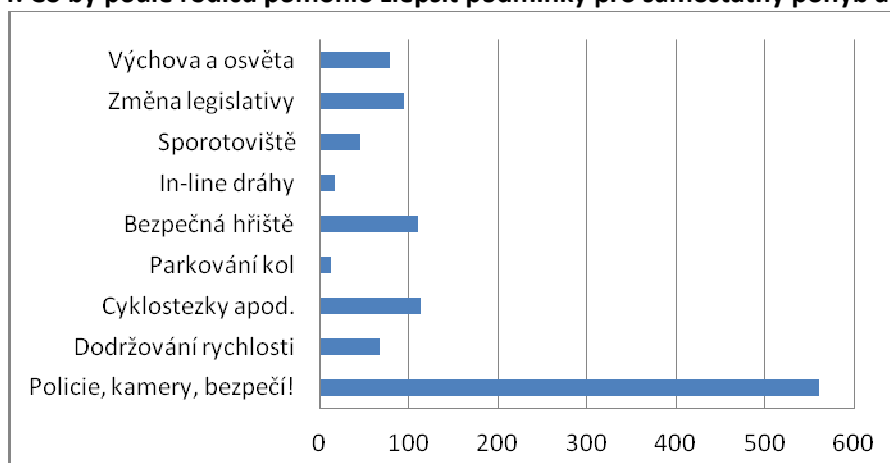
- Následující grafy shrnují velký počet slovních výpovědí rodičů o tom, jaké překážky brání samostatnému pohybu dětí a trávení volného času ve veřejném prostoru, jaká řešení pro zvýšení samostatnosti svých dětí navrhují a jaké způsoby dopravy oni sami preferují.
- Pro přehlednost zpracování byly jednotlivé slovní odpovědi rodičů zařazeny do dodatečně (na základě odpovědí) vytvořených kategorií důvodů, které zobrazujeme v následujících grafech.

**GRAF 13: Co podle rodičů brání samostatnému pohybu dětí a trávení volného času venku?**



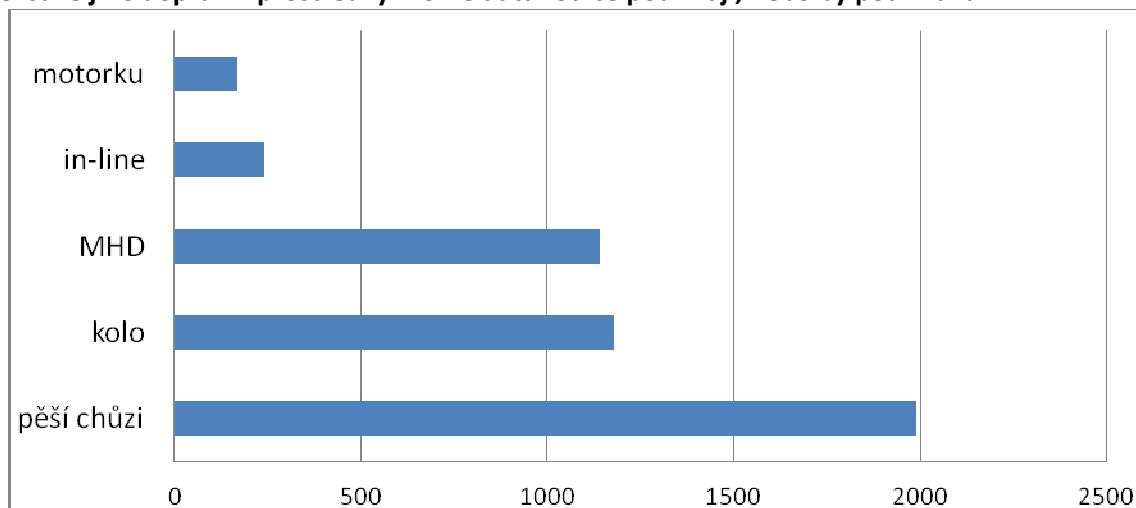
- Zcela jednoznačně vnímají rodiče jako 2 největší rizika pro své děti nebezpečí od lidí (většinou označovaných jako „nepřizpůsobiví“, „podezřelí“, „pochybní“, ale i „Romové“ a „cizinci“) a z dopravního ruchu (nejčastěji: „rušné křižovatky a přechody“, „nedodržování rychlosti“, „nedostatek semaforů, policistů“ apod.).
- Na třetím až pátém místě pak figurují: Nedostatek bezpečného prostoru pro hry a sport (velmi často uváděno i u starších dětí, „nemají kde jezdit na kole a bruslích“, „volný plácek na fotbal a hry“, nejen volání po „bezpečných a hlídáných dětských hřištích“), nebezpečné a nepříjemné prostředí města (nejčastěji „injekční jehly“ a „psí hovínka“) a lhostejnost a neochota pomoci dětem od cizích dospělých.

**GRAF 14: Co by podle rodičů pomohlo zlepšit podmínky pro samostatný pohyb a pobyt dětí venku?**



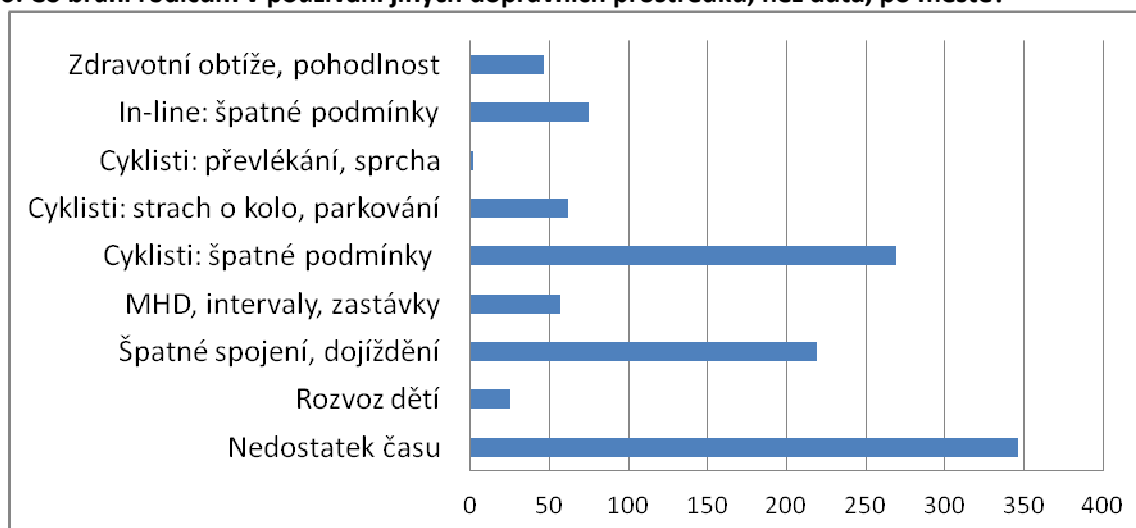
- Nejvíce rodičů vidí šanci v aktivnější a důslednější činnosti městské i státní policie („více policistů v ulicích“, „kamery“, „zajištění bezpečí“, „hlídání a pokutování přestupků, překračování rychlosti“..).
- Významné procento rodičů by pouštělo děti ven, pokud by se zlepšily podmínky pro cyklisty („cyklostezky“) a bylo víc bezpečných hřišť a sportovišť. Řešení vidí ale také ve změně legislativy a důslednější výchově a osvětě dětí a řidičů.

**GRAF 15: Jaké jiné dopravní prostředky kromě auta rodiče používají, nebo by používali?**



- Rodiče zde zvolili z nabídnutých dalších používaných či pro ně přijatelných druhů dopravy jako nejpřijatelnější pěší chůzi. Srovnatelný výsledek MHD a kola je silným argumentem pro odpovídající podporu zlepšení podmínek pro cyklodopravu ve městě.

**GRAF 16: Co brání rodičům v používání jiných dopravních prostředků, než auta, po městě?**



- Většina rodičů zdůvodňuje svou závislost na autě „nedostatkem času“. Zde by mohla pomoci důsledná a nápaditá osvěta, která by ukázala, že pro individuální dopravu po městě je ve většině případů nejrychlejší kolo. Rodičům, kteří autem šetří čas při převážení svých dětí (do škol, na kroužky..), by zase pomohlo získání většího pocitu bezpečí svých dětí (činností policie i osvětou rodičů o zveličených reálných rizicích) a optimalizace MHD i přespolních linek.
- Rodiče na Mladoboleslavsku volají i po zlepšení podmínek pro cyklisty a lepším dopravním spojení (častěji ve spojích pro dojíždění, než v boleslavské MHD), více bezpečných parkovacích možnostech pro kola a pro in-line pohyb po městě.



# Co s tím? Stručné koncentrované shrnutí závěrem.

NÁSLEDUJÍCÍ 3 STRANY BYSTE ROZHODNĚ NEMĚLI PŘESKOČIT!

*Následující shrnutí se týká průzkumu v pěti obcích Mladoboleslavska (MB, Kosmonosy, Bakov, Mn.Hradiště a Bělá). Většina výstupů je zobecnitelná především pro Mladou Boleslav, z níž byla drtivá většina respondentů, některé grafy nabízejí v detailech zajímavá srovnání (např. o způsobu dopravy do školy dětí v M.Hradišti).*

*K objektivním výstupům průzkumu připojujeme i subjektivní návrhy na možná řešení – pro inspiraci politikům, úředníkům, ředitelům škol, pedagogům i rodičům pro zlepšování podmínek pro zdravý vývoj našich dětí.*

## a. Dopravní návyky dětí

Mnoho dětí vozí rodiče do školy autem – podle výstupů z grafů 3, 4 a 12 nejen ty vzdálenější a mladší. Kromě vyšší dopravní zátěže a menšího pocitu dopravního bezpečí ve městě pro ostatní se tím podílí na vážných negativních důsledcích pro zdravý vývoj vlastních dětí (pěstování nesamostatnosti, pohodlnosti a nezdravých dopravních návyků, nižší otužilost a odolnost a nedostatek pravidelného pohybu), které zřejmě nejsou mezi rodiči všeobecně známy. Vzhledem k tomu, že dopravní a pohybové návyky se utvářejí v dětství, je – zcela v souladu s Národní zprávou o zdraví a životním stylu dětí a školáků a současnou propreventivní strategií ministra zdravotnictví - nejvyšší prioritou dostat děti „zpátky na nohy“, případně na bicykly.

Ke změně dopravních návyků dětí by mohla pomoci dlouhodobá osvětová kampaň, zaměřená na dvě různé cílové skupiny:

1. na rodiče dětí z 1.stupně ZŠ, pro podporu zdravého pohybu pěšky či s využitím hromadné dopravy namísto vození dětí autem (s širší osvětou by bylo možné využít zkušeností se dvěma ročníky Soutěže o zelenou koloběžku), s nutným současným posílením pocitu dopravního a společenského bezpečí dětí při samostatném pohybu ve městě,
2. na teenagery (od 6. ročníku ZŠ a středoškoláky) a jejich rodiče, zaměřená na popularizaci kola, jako rychlého a svobodného (pro teenagery silný psychologický moment) dopravního prostředku po městě. Nutné je: a) systematické zlepšení podmínek pro (dětské) cyklisty ve městě (bezpečné zprůjezdění města bez kritických míst), b) účinná komunikace s vedením jednotlivých škol (zajištění bezpečného a pohodlného parkování kola ve škole) a c) nápaditá forma kampaně účinně cílená na specifickou věkovou kategorii teenagerů.

Ani jedno samozřejmě není možné bez současného vytvoření podmínek pro bezpečný samostatný pohyb dětí (viz následující odstavec). Do škol, které ho díky své poloze a spádové oblasti umožňují, dochází dnes i bez podpůrné kampaně kolem 60% dětí po svých (3., 7. a 8.ZŠ v grafu 8).

## b. Pocit bezpečí dětí ve městě

Naprostá většina rodičů uvádí jako překážky pro samostatný pohyb dětí a jejich trávení volného času venku nedostatek pocitu bezpečí: 1400 ze 3008 rodičů spontánně zmínilo pocit ohrožení svých dětí od lidí a přes 1000 rodičů uvedlo ohrožení silným dopravním ruchem (graf 13). Většina z nich vidí řešení v lepší činnosti městské a státní policie, důsledné kontrole (často zmiňovaná bezpečnost na přechodech a dodržování rychlosti) a restrikci (graf 14).

Tak radikální shoda na 2 největších rizicích pro děti je silnou výzvou pro vedení města a policii. Každý, kdo se pohybuje po městě, se může denně přesvědčit o bezohlednosti a agresivitě některých řidičů i zažité toleranci policie k parkování prakticky všude (chodníky, zeleň, 5m před přechodem). I zde se nabízí synergie nejméně 3 cest k řešení: a) kontrola důslednější práce městské policie vedením města a užší spolupráce se státní policií (zejména dopravní), b) zkvalitnění dopravního značení (vodorovné zvýraznění 5m před přechody), instalace mechanických zábran parkování, zpomalovacích retardérů a radarem řízených semaforů a c) osvěta rodičů a ostatní veřejnosti o objektivních rizicích samostatně se pohybujících dětí, která jsou často (především díky médiím) zveličována (např. s využitím objektivních statistik namísto barvitého líčení a zveličování ojedinělých případů).

Pro bezpečné samostatné cesty dětí do školy by bylo vhodné pokračovat v projektu Bezpečná cesta do školy, udržet stávající kapacitu dobrovolníků na přechodech a při koncipování městského prostoru a dopravy myslet na zachování či vytváření souvislých pěších a cyklo koridorů, umožňujících bezpečné a příjemné přesuny po městě (při koncipování dopravy ve městě nebyly dosud potřeby pěších brány v potaz).

### c. Podmínky pro spontánní aktivity dětí a mladistvých ve veřejném prostoru města

Náš průzkum bohužel potvrzuje neblahý trend městských dětí a mladistvých: převážnou většinu času stráví doma, nejdelší aktivita je (u starších dětí jednoznačně) počítač a televize (doba strávená u TV s věkem neklesá, čas strávený u PC roste) – viz graf 9.

Celospolečenských příčin je celá řada, ty které se na tom podílejí na místní (a tedy ovlivnitelné) úrovni jsou nejméně dvě:

1. strach rodičů o bezpečí dětí při samostatném pobytu ve veřejném prostoru (graf 13),
2. nedostatek míst, kde by mohly děti a mladiství trávit volný čas (graf 14).

*Strach rodičů o bezpečí dětí* má již zmíněné dva hlavní důvody (viz graf 13): ohrožení od neznámých lidí a dopravní ruch. Kromě cest k řešení uvedených v předchozím odstavci by pro větší pocit bezpečí samostatně si hrajících dětí napomohlo využití dobrovolníků (podobně jako osvědčených u přechodů) pro dohled na pořádek u herních míst a dlouhodobě snad i „teritoriální“ koncepce herních a rekreačních plácků, urbanisticky navazujících na jednotlivé bloky domů, které by si jako neanonymní „poloveřejný“ prostor snáze hlídali sami obyvatelé a rodiče hrajících si dětí.

#### *Nedostatek herních míst.*

Je zřejmé, že s růstem města a zastavováním zbylých volných ploch ubývá většina volných míst – právě těch (často ne zcela kultivovaných) plácků, které odněpaměti vyhledávaly zejména starší děti a adolescenti pro pohybové a míčové hry, vytváření nejrůznějších úkrytů či testování svých cyklistických dovedností. V Mladé Boleslavi máme relativní dostatek klasických dětských hřišť pro malé děti. Až na nepočtené (a spíše zanedbávané) výjimky (Betonárka na Radouči, hřiště za Májem) chybí volný prostor pro míčové hry, volné pohybové aktivity, ježdění na kole, in-line a skateboard starších dětí a mladých. V nedávné době byla realizována řada úspěšných hřišť a kurtů (Podlázky, Krásná louka, Slovanka, „pyramida“ na Štěpánce,..), s výjimkou vnitrobloku Slovanka se ale bohužel jedná většinou o příliš odlehle lokality pro samostatnou dostupnost dětmi.

Vhodných ploch pro uvedené využití zůstalo stále dost – je jen otázkou priority vedení města, jak je nejnmysluplněji využít a do čeho více investovat. V Mladé Boleslavi přitom dlouhodobě vítězí vytváření nových parkovacích míst a nákupních center nad prostorem pro rekreaci a volné hry dětí. S trochou nadsázky lze říci, že dnes rozhodujeme o tom, zdali i v další generaci budeme městem aut, nebo městem pro lidi...

Prvním krokem by mělo být zmapování hřišť a volných ploch ve městě a pojmenování těch, které jsou pro herní aktivity dětí bezproblémové (modelovým příkladem by mohl být parčík pod Domem kultury, který svým hřištěm pro menší děti, volnou plochou pro starší, návazností na přilehlé paneláky a dopravní bezpečností po celý rok skutečně žije). Z těch ostatních urbanisticky vybrat ty, které by měly být uchráněny před jiným způsobem využití a navrhnout opatření k jejich nevhodnější úpravě (což nutně nemusí znamenat velké investiční náklady). K oživení se nabízí i množství vnitrobloků na sídlištích – snad by bylo možné čerpat dotace i na obnovení jejich rekreační funkce, nejen na vydláždění nových parkovacích míst a místa pro nádoby na odpad, jako doposud.

### d. Změna dopravních návyků rodičů

Přestože dotazníkový průzkum byl zaměřen na děti, poslední otázka mířila na rodiče a jejich vlastní dopravní návyky. Je to logické, neboť rodiče představují pro své děti reálný příklad a většina dětí se ve způsobu vlastní dopravy zákonitě podřizuje zvyklostem svých rodičů.

Překvapivý je veliký potenciál rozvoje cyklo dopravy: 1200 (ze 3008) rodičů vyjádřilo ochotu používat kolo k dopravě po městě – to je víc, než kolik je ochotno využívat MHD! (viz graf 15). Špatné podmínky pro cyklisty byly navíc druhou nejčastější spontánní odpovědí rodičů na největší překážky pro využívání jiného druhu dopravy, než autem (viz graf 16). Výrazně procyklistické odpovědi více než třetiny rodičů vytváří silné

argumenty pro posílení priority rozvoje cyklo dopravy ve městě a systematického zlepšování podmínek pro ekologicky šetrný, zdravý a prostorově nenáročný pohyb na kole.

Zdá se, že ke snížení dopravní zátěže by napomohla i nápaditá kampaň, prezentující výhody používání kola ve městě: naprostá většina rodičů uvedla jako důvod, proč se ve městě neobejdou bez auta, nedostatek času (graf 16). Pomineme-li časté rozvážení dětí, několik českých i evropských průzkumů potvrdilo, že ve středních a větších městech je na běžnou městskou dopravní vzdálenost (do 3km) nejrychlejším dopravním prostředkem kolo (započítáváme-li cestu „ode dveří ke dveřím“, včetně hledání místa k parkování a pěší cesty k autu a od auta).

Zájem části rodičů byl i o kvalitnější povrchy pro pohyb na in-line bruslích – nejen formou sportovního využití, ale i pro dopravu po městě.

Mnoho spontánně formulovaných odpovědí rodičů kritizovalo špatnou provázanost spojů zejména pro dojíždějící, díky níž nemohou do města dojíždět jinak, než autem.

Pro míru dopravní zátěže a možnosti jejího snížení nabízí zajímavé podněty graf 5 a výsledky Soutěže o zelenou koloběžku: Dopravní situace a možnost parkování ve městě je stále ještě dostatečně pohodlná pro individuální cesty autem a příliš nemotivuje k volbě šetrnějšího dopravního prostředku. Dokládá to fakt, že děti z rodin se dvěma auty cestují téměř 2x častěji do školy autem, než z rodin s jedním autem, kde chodí děti 2x častěji pěšky (graf 5). Zpoplatnění parkování a omezení počtu bezplatných parkovacích míst (jako je tomu v historickém centru města) motivuje k volbě jiných dopravních prostředků, než auta: pedagogové z Gymnázia Dr.Pekaře jezdili autem v soutěžním týdnu Soutěže o zelenou koloběžku 2x častěji (59% z nich!), než jejich kolegové ze sousedního osmiletého gymnázia – důvod je prostý: pedagogové z GJP mají rezervovaná parkovací místa na dvoře školy (viz výsledky Soutěže o zelenou koloběžku na str.4).

Oba příklady naznačují, že cesta ke snížení dopravní zátěže a zvýšení pocitu bezpečí nevede přes zvyšování počtů parkovacích míst a zkapacitňování komunikací, jak se soudilo ještě před dvaceti lety, ale potvrzují zkušenost všech velkých evropských měst o nutnosti omezování bezplatného parkování a ztěžování podmínek pro individuální automobilovou dopravu (omezení průjezdnosti města, vyhlášení nízkoemisních zón, znevýhodněné parkování druhého auta v rodině, zpoplatnění vjezdu do centra apod.) spolu se zlepšováním podmínek pro šetrnější druhy dopravy (pěší, cyklo, MHD). Zkušenosti z jiných měst ukazují, že obyvatelé přijímají takové změny vstřícněji, než se domnívají politici, kteří hledají odvahu je prosadit...

- ***Autoři tohoto průzkumu by byli velmi rádi, kdyby získané výsledky pomohly zodpovědným politikům a úředníkům místní samosprávy, ale i ředitelům a pedagogům škol a rodičům zlepšit podmínky pro bezpečný samostatný pohyb dětí ve veřejném prostoru a pro spontánní trávení volného času se svými vrstevníky. Svoji aktivitou regionálního ekocentra k tomu velmi rádi přispějeme!***
- ***Úplné výsledky průzkumu jsou uloženy v Ekocentru ZAHRAHA, Jaselská 1119, Mladá Boleslav. [www.MB-eko.cz/zahrada](http://www.MB-eko.cz/zahrada), kontaktní osoba Jan Cindr, tel. 326 329 113, [jan.cindr@ddm-mb.cz](mailto:jan.cindr@ddm-mb.cz)***