
BEZPEČNÁ CESTA DO ŠKOLY 2023

Vyhodnocení projektu



Obsah

1. Úvod	2
2. Obecné informace	3
3. Celkové vyhodnocení dotazníkového šetření	4
3.1. Vyhodnocení otázky č. 1	4
3.2. Vyhodnocení otázky č. 2	5
3.3. Vyhodnocení otázky č. 3	6
3.4. Vyhodnocení otázky č. 4	10
3.5. Vyhodnocení otázky č. 5	11
3.6. Vyhodnocení otázky č. 6	12
3.7. Vyhodnocení otázky č. 7	13
3.8. Vyhodnocení otázky č. 8	14
3.9. Vyhodnocení otázky č. 9	15
3.10. Vyhodnocení otázky č. 10	16
3.11. Celkové shrnutí a doporučení	18
4. Vyhodnocení mapových podkladů	21
4.1. Souhrn získaných podnětů	21

1. Úvod

Statutární město Olomouc připravilo pro všechny základní školy pokračování projektu „Bezpečná cesta do školy“, který navazuje na stejné projekty z roku 2019 a 2021. Svou podstatou byl projekt bezpečnostní inspekce. Bezpečnost zde přitom neposuzovali odborníci, ale ti, kteří komunikace používají v každodenním provozu, v našem případě tedy děti. Hlavním cílem projektu bylo identifikovat nebezpečná místa a tím předcházet dopravním nehodám tam, kde se pohybují děti, a pokusit se minimalizovat riziko jejich vzniku. Pokud k nehodám přece jen dojde, měly by mít co nejmírnější následky. Větší bezpečnost na cestách do školy zároveň umožňuje rodičům nechat své děti volněji se pohybovat, což zvyšuje počet žáků chodících do školy pěšky. Dospělý, ač odborník, nemívá totiž jasnou představu o tom, jak se dítě v dopravním provozu cítí a co jej znevýhodňuje a omezuje.

Mezi klíčové oblasti realizace jsme zařadili zmapování každodenních cest žáků do a ze školy, zjištění problematických až nebezpečných míst a jejich postupné odstraňování. Primárně tento projekt cílil na žáky 4. /5. (I. stupeň) a 8. /9. tříd (II. stupeň).

Čeho jsme chtěli projektem dosáhnout

- Zvýšit bezpečnost silničního provozu v okolí školy.
- Zvýšit kvalitu životního prostředí v okolí školy.
- Zlepšit podmínky pro využívání šetrných, udržitelných způsobů dopravy (pěší, cyklistické).
- Naučit děti spolupracovat s obcí, dopravními odborníky a policií.
- **Získat zpětnou vazbu od těch nejzranitelnějších účastníků silničního provozu.**

Pro daný účel jsme pro všechny žáky ve spolupráci s Univerzitou Palackého připravili webový formulář. Tento formulář se skládal jednak z dotazníkového šetření, tak i z mapového podkladu pro zakreslení vlastní cesty do školy a zaznamenání problémových míst. Děti v mapě přiřadily místům danou kategorii a rovněž mohly připojit stručné vysvětlení jejich problematičnosti (např. chybí přechod pro chodce, parkující auta zabraňují dostatečnému výhledu, projíždějící auta jezdí příliš rychle, přechod není za tmy osvětlen apod., ale i případné poznámky k bariérovosti – např. schody, které nelze překonat s kočárkem či na koloběžce, chybějící nájezd na chodník apod.). Dále byly vyzvány, aby v případě, že je napadne možné řešení problému, ho uvedly do komentáře.

Pro správnou analýzu problému je nejdůležitější právě jejich pohled. Takto lze poměrně detailně zmapovat okolí školy a získat přehled o nebezpečných místech i trasách, kudy děti chodí. V této souvislosti jsme rovněž připravili krátký dotazník týkající se stávajících a preferovaných způsobů dopravy dětí do a ze školy, času stráveného cestou do školy, informace o pocitu bezpečí, apod.

Na závěr bychom chtěli poděkovat všem školám, které se do projektu zapojily a pomohly nám tím získat velmi cenná data, jejichž komplexní vyhodnocení je uvedeno v následujících kapitolách.

Dotazníkové šetření a jeho vyhodnocení bylo zpracováno ve spolupráci s Univerzitou Palackého v Olomouci v rámci projektu „Influence of environmental determinants on active transport of Czech children and adolescents in the context of 24-hour behavioural patterns“ (projekt č. JG_2023_007).

2. Obecné informace

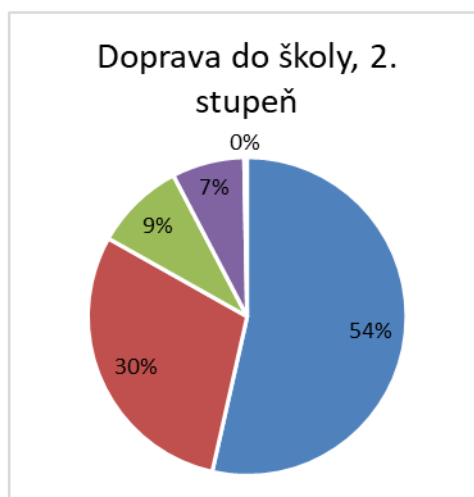
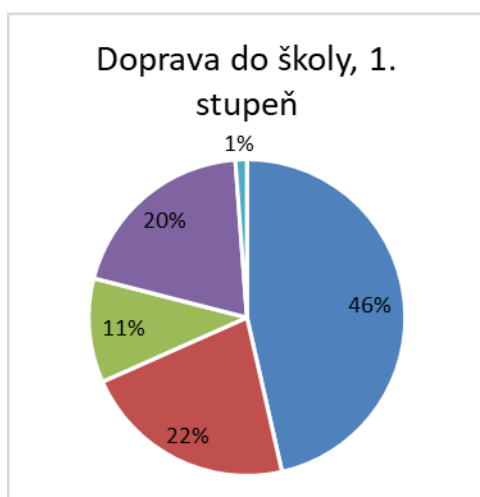
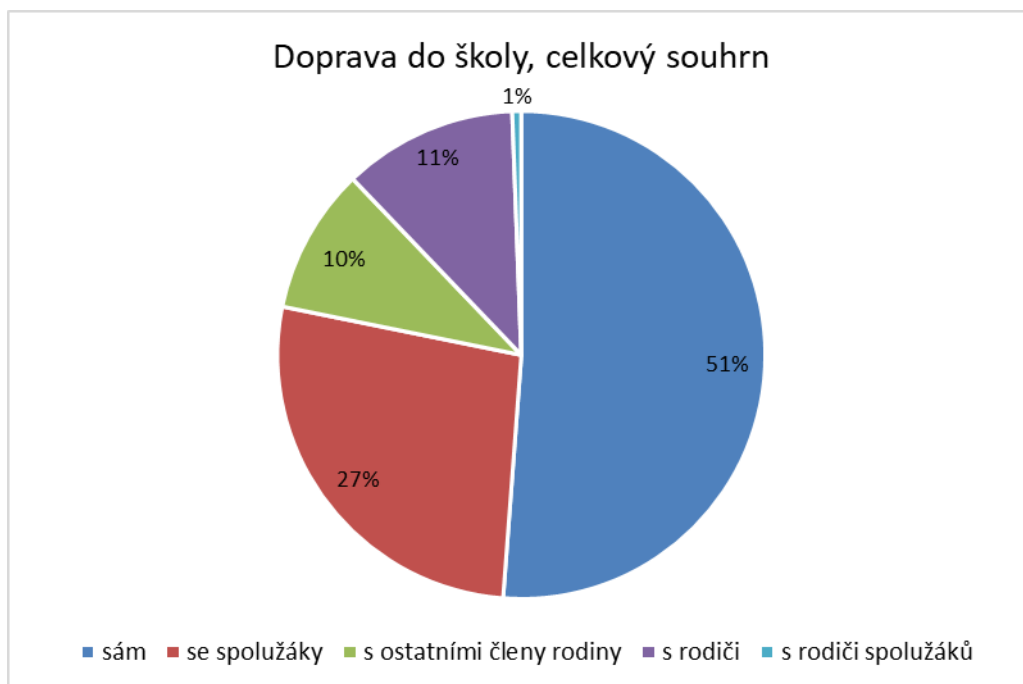
Sběr dat:	10/2023-11/2023
Počet oslovených základních škol:	25
Počet zapojených základních škol:	15
Celkový počet zapojených žáků:	1061
Celkový počet identifikovaných problémových míst:	540

3. Celkové vyhodnocení dotazníkového šetření

Data byla sbírána prostřednictvím webové mapové aplikace vytvořené Univerzitou Palackého. Dotazník byl rozdělen na dvě části, v první části respondenti do mapy zakreslovali problémy v okolí školy a přibližnou cestu do školy. Ve druhé části dotazníku studenti odpovídali na vybrané otázky, přičemž pro první stupeň byl dotazník jednodušší (závěrečná složitější část dotazníku byla pro první stupeň vypuštěna). Otázky byly koncipovány tak, aby bylo možné výsledky porovnat s průzkumy z předchozích let.

3.1. Vyhodnocení otázky č. 1

Otázka: **S kým obvykle jezdíš do školy a ze školy?**

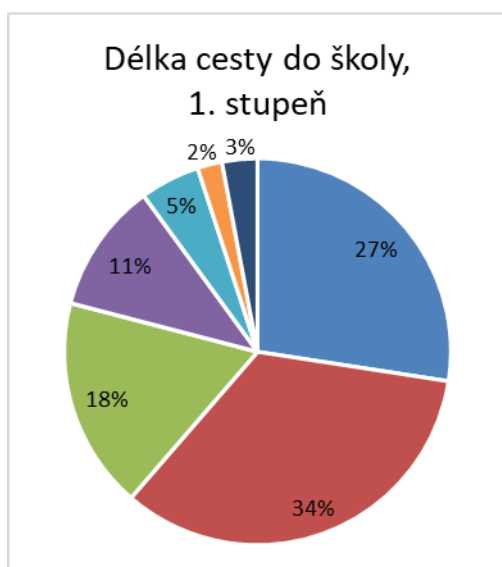
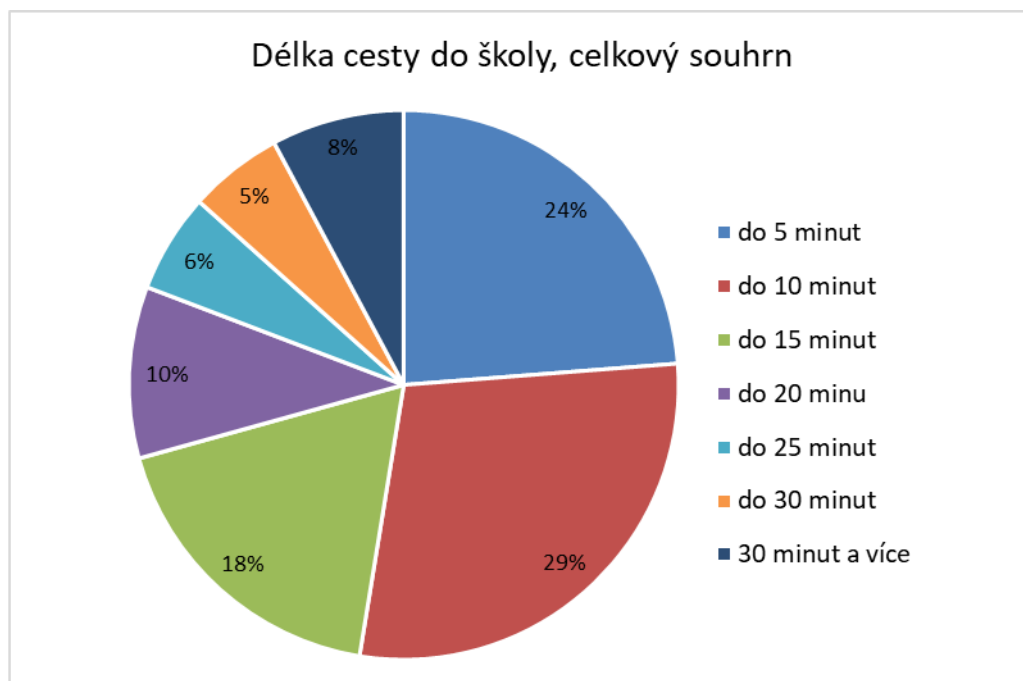


Na uvedenou otázku odpovědělo celkem 1004 žáků. Z výsledků je patrné, že do/ze školy chodí samo nebo se spolužáky 78 % žáků. Oproti roku 2021 došlo pouze k 1% poklesu, který následoval po znatelném 10% nárustu mezi lety 2019 a 2021. Tento podíl je u žáků druhého stupně vyšší o 16 %.

Podíl žáků, kteří se do školy dopravují v doprovodu rodičů nebo jiného člena rodiny na I. stupni, klesl oproti roku 2021 o 3 % a činí 31 %.

3.2. Vyhodnocení otázky č. 2

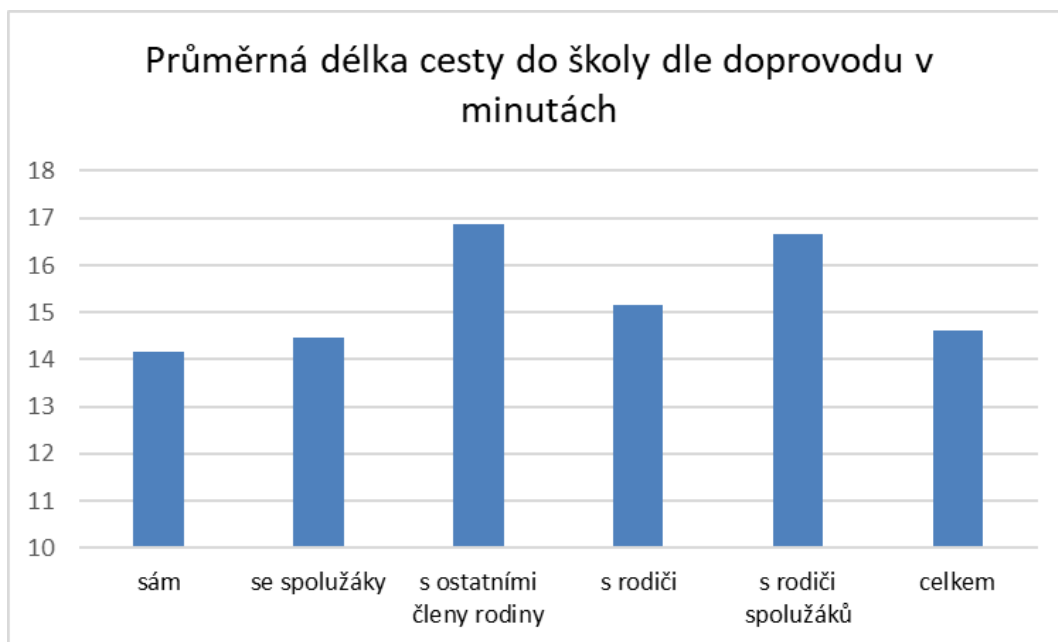
Otázka: **Jak dlouho ti trvá cesta z domova do školy?**



Na otázku odpovědělo 1010 žáků. Celkem 72 % žákům cesta do školy trvá do 15 minut, což představuje 10 % nárůst oproti předchozímu šetření z roku 2021. Podíl žáků, kteří do školy cestují déle než 30 minut se nezměnil a činí 8 %. Větší podíl žáků dopravujících se delší dobu je stejně jako v předchozím šetření u žáků druhého stupně, kam spadají specializované školy (sportovní, atd).

Průměrná délka cesty do školy je necelých 15 minut. Z výsledku je patrný vliv vzdálenosti na to, jestli se žáci dopravují do školy sami nebo v doprovodu někoho jiného. V průměru žáci bez doprovodu cestují do školy o několik minut kratší dobu než žáci s doprovodem. To lze vysvětlit menší ochotou nechat děti cestovat samotné, pokud je škola vzdálenější. Pokud by nebylo počítáno s časem, ale

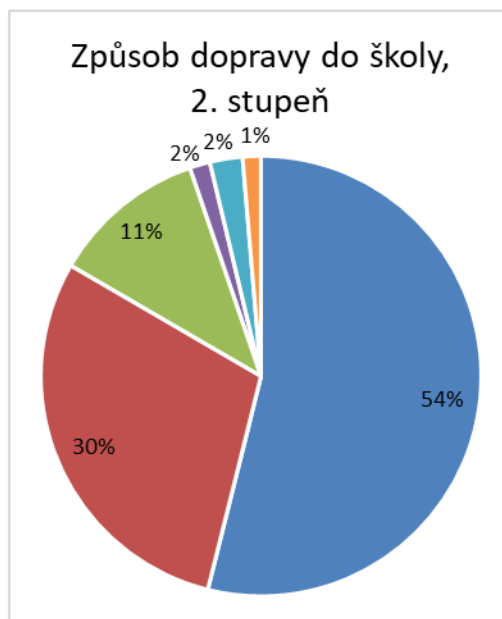
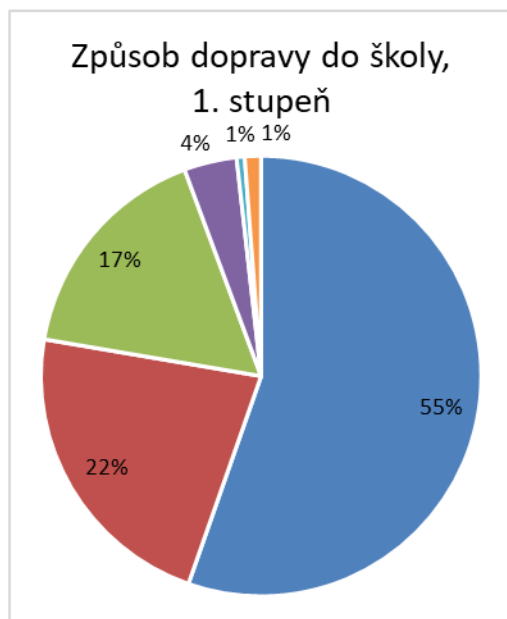
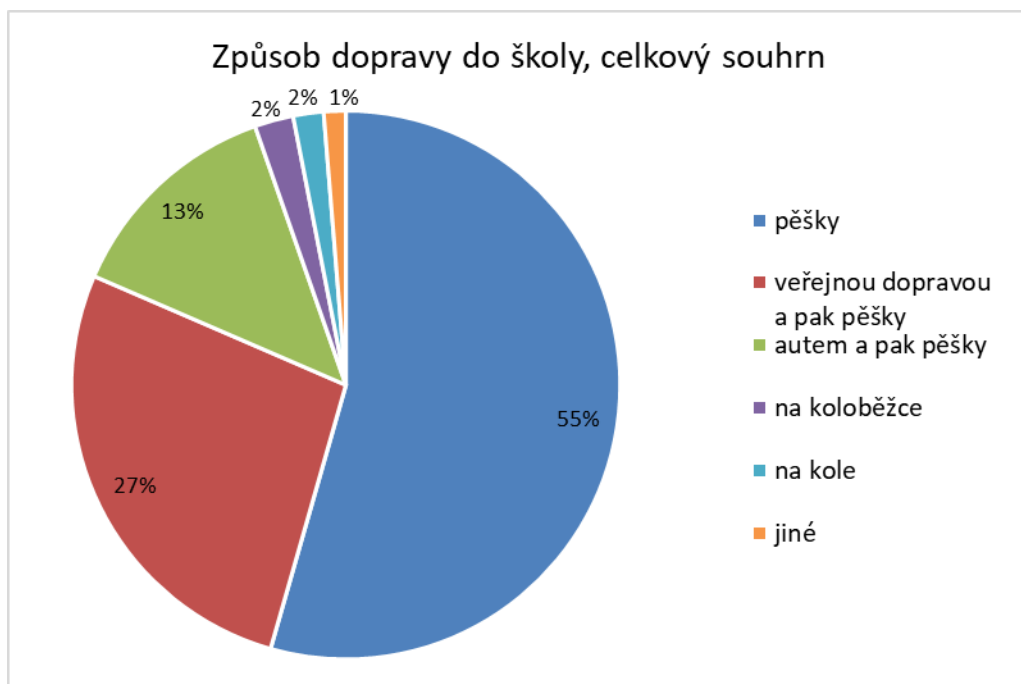
vzdáleností, pak by tento rozdíl byl patrně ještě větší, protože část žáků s dospělým doprovodem cestuje autem, což následně snižuje časový průměr pro tuto skupinu.



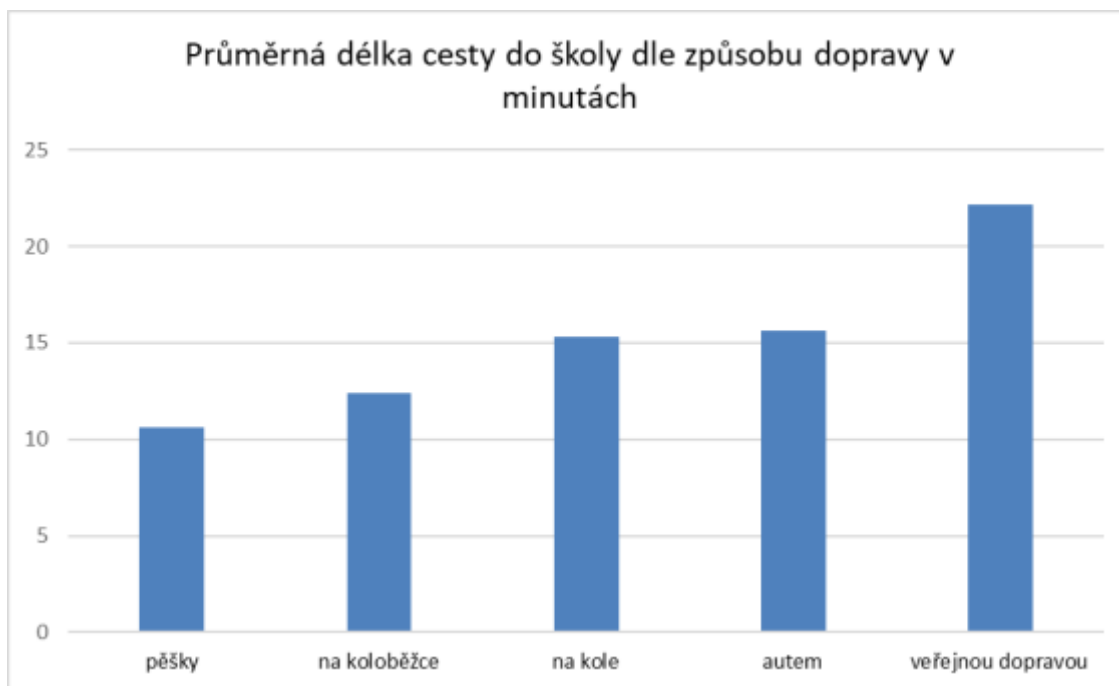
3.3. Vyhodnocení otázky č. 3

Otázka: **Jak se ráno obvykle dostáváš do školy?**

- Pokud žáci vybrali odpověď „jiné“ následovala stejná otázka, kde žáci mohli vyplnit svoji odpověď ne výběrem možnosti, ale libovolným textem. Tato možnost spolu s formulací předdefinovaných odpovědí přineslo několik problematických aspektů, které mohou být v případném příštím šetření eliminovány. Toto se vztahuje i k následující otázce (č. 4).
- **Pro toto dotazníkové šetření byly odpovědi zkontrolovány a korigovány, aby nedošlo ke ztrátě části dat.**
- **Mezi nejčastější opravované chyby patřily tyto situace:**
 - 1) Vyplněno „jiné“ s následující nesmyslnou odpovědí typu: „letadlem“, „na praseti“, ...
 - 2) Vyplněno „jiné“ s následným uvedením jedné z předchozích možností.
 - a. Částečně kvůli přídavku „a pak pěšky“ v možnostech „Autem a pak pěšky“ a „Veřejnou dopravou a pak pěšky“, kde žáci hojně psali „pouze autem“ nebo „pouze veřejnou dopravou“.
 - b. Překvapivě hodně žáků vybralo „jiné“ a následně napsalo některou z předchozích možností trochu jinak např. „busem“, „mhd“.
 - c. Často žáci psali více možností.
 - d. Několik žáků napsalo „elektrokoloběžka“.

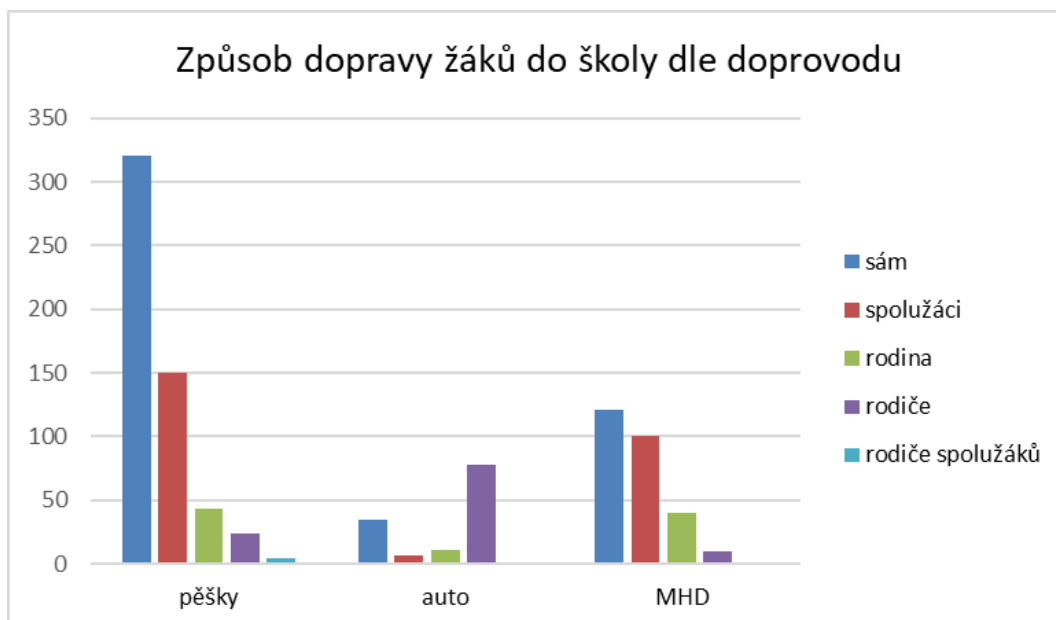


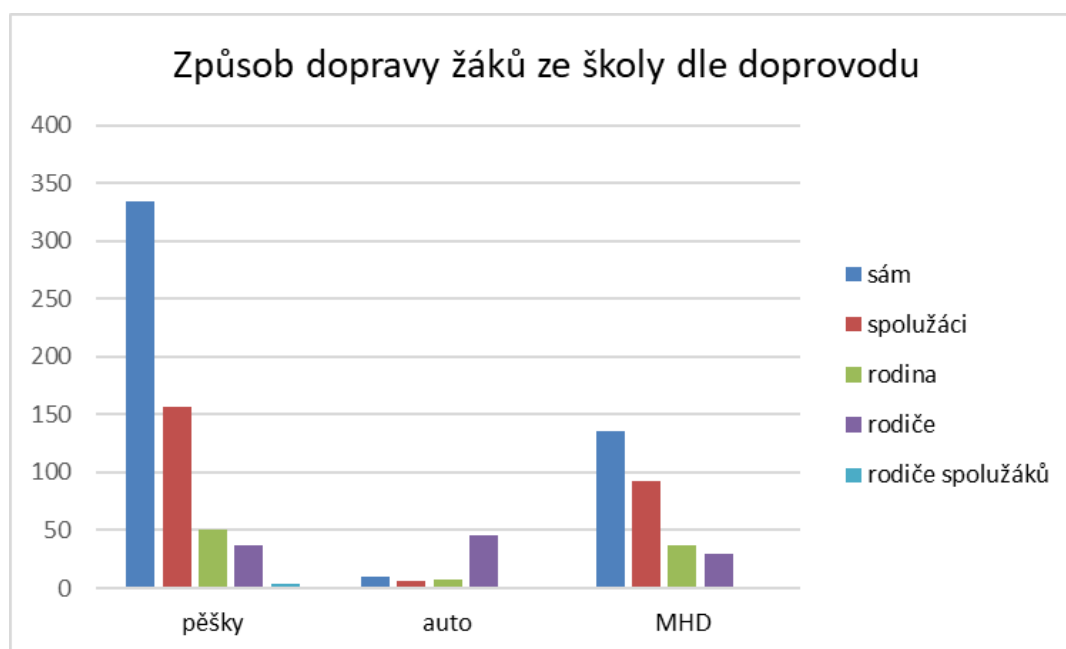
Na tuto otázku odpovědělo 1005 žáků. Do školy chodí obvykle pěšky nadpoloviční většina žáků. Oproti roku 2021 došlo k lehkému poklesu o 3 %. V roce 2021 došlo v tomto podílu k 10% nárůstu oproti roku 2019, což bylo dáno do souvislosti s dopravními chování ve vazbě na COVID-19, můžeme tak pozorovat částečný návrat k původnímu stavu. Podíl žáků prvního stupně cestujících do školy obvykle autem zůstal stejný, 17 %, a u žáků druhého stupně se zvýšil o 1 % na 11 %. Využívání veřejné dopravy oproti poslednímu šetření vzrostlo o 4 % a je obvyklejší u žáků druhého stupně.



Dále byl zkoumán vliv délky cesty do školy na způsob dopravy. Získané výsledky odpovídají běžnému dopravnímu chování, kdy do vzdálenosti 1-2 km je nejběžnějším využívaným dopravním módem pěší doprava. Na opačném konci se nalézá veřejná doprava, kdy se do celkové délky cesty kumulují doby docházky na zastávky, čekání na spoj, přestupy, apod.

Není překvapivé, že pokud jedou žáci do školy autem, tak je vezou rodiče a že pěšky nebo veřejnou dopravou jezdí obvykle buď sami, nebo se spolužáci. Za povšimnutí stojí žáci základních škol, kteří do školy autem jezdí sami (patrně chybně zadáno ze strany studentů), nebo je vozí jejich spolužáci.

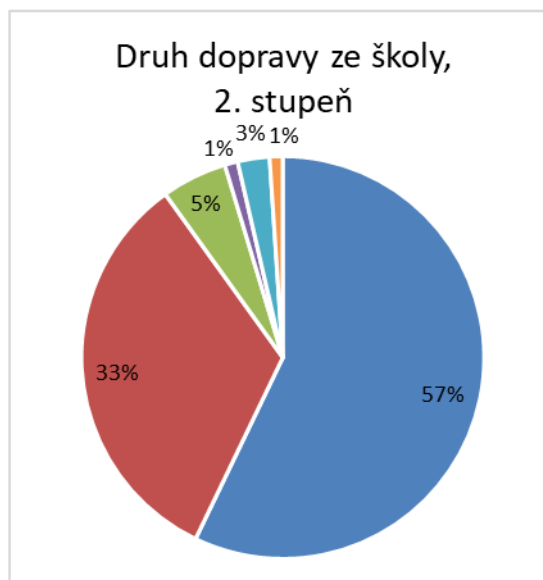
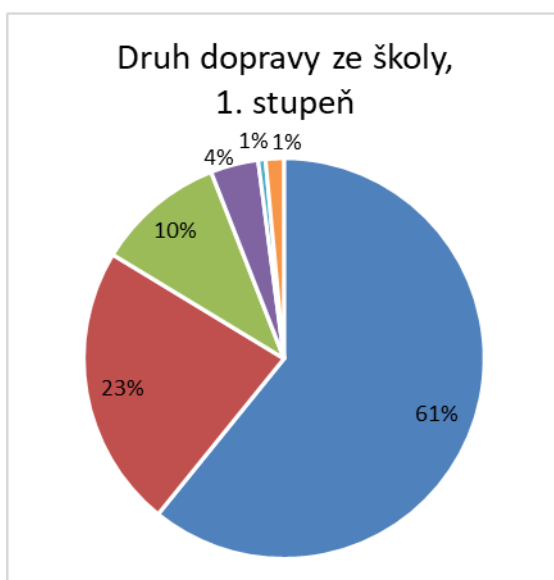
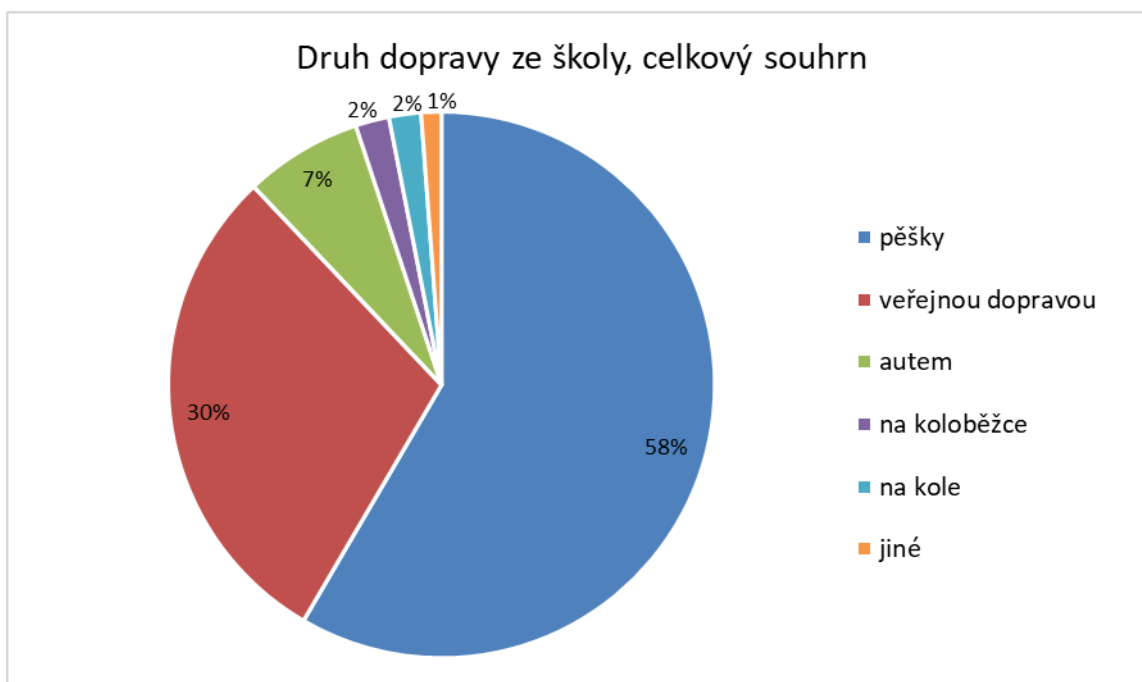




3.4. Vyhodnocení otázky č. 4

Otázka: **Jak se obvykle vracíš ze školy?**

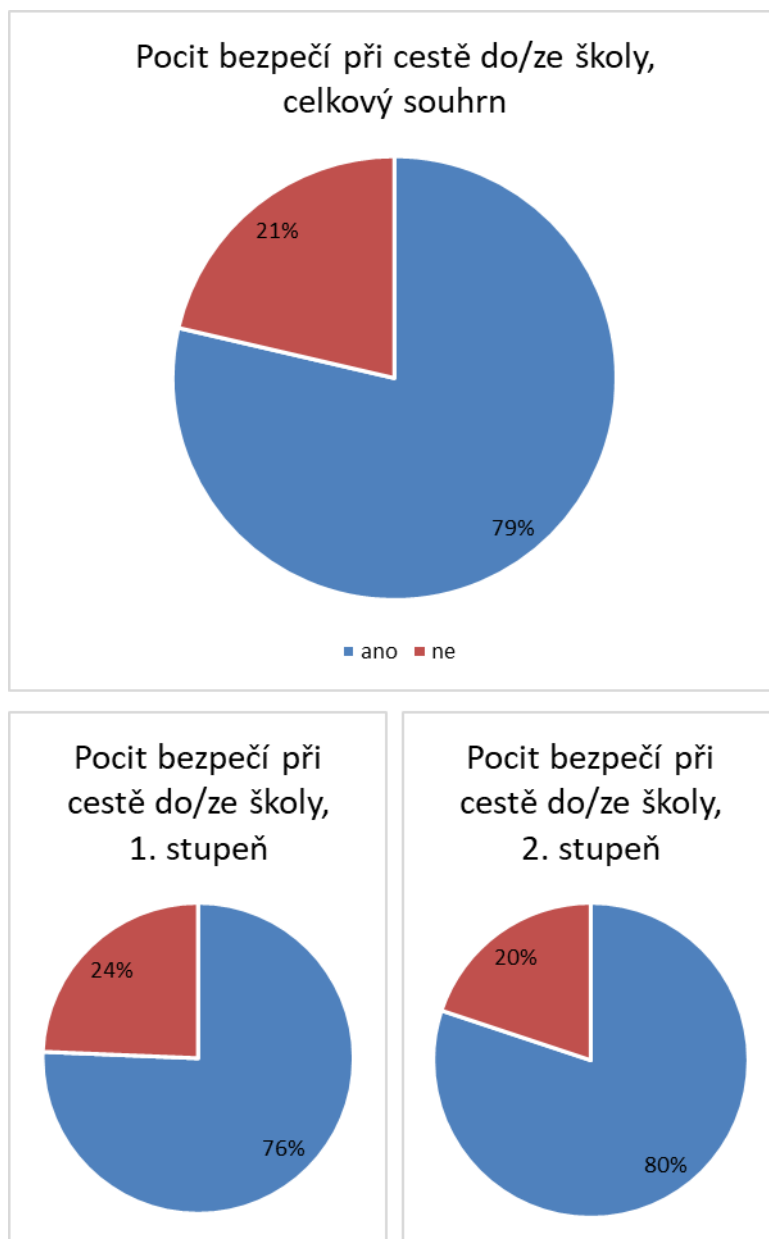
- Pokud žáci vybrali odpověď „jiné“ následovala stejná otázka, kde žáci mohli vyplnit svoji odpověď ne výběrem možnosti, ale libovolným textem.
- **Pro toto dotazníkové šetření byly odpovědi zkontrolovány a korigovány, aby nedošlo ke ztrátě části dat.**



Na tuto otázku odpovědělo 1003 žáků. Stejně jako v předchozím šetření i zde klesá podíl žáků cestujících ze školy autem oproti těm, kteří cestují autem do školy, a to téměř o polovinu (z 13 na 6 %). V souladu s předchozími výsledky je i rovnoměrné přerozdělení žáků pouze přijíždějících autem na odcházející pěšky a odjíždějící veřejnou dopravou.

3.5. Vyhodnocení otázky č. 5

Otázka: **Cítíš se obvykle na cestě do (ze) školy bezpečně?**



Na tuto otázku odpovědělo 1002 žáků. Oproti šetření z roku 2001 došlo k nárustu žáků, kteří se necítí bezpečně o 2 % na téměř čtvrtinu z celkového počtu žáků prvního a o 4 % na jednu pětinu z celkového počtu žáků druhého stupně.

Pro žáky, kteří odpověděli, že se bezpečně necítí, následovala otázka: **Pokud ne, proč?**

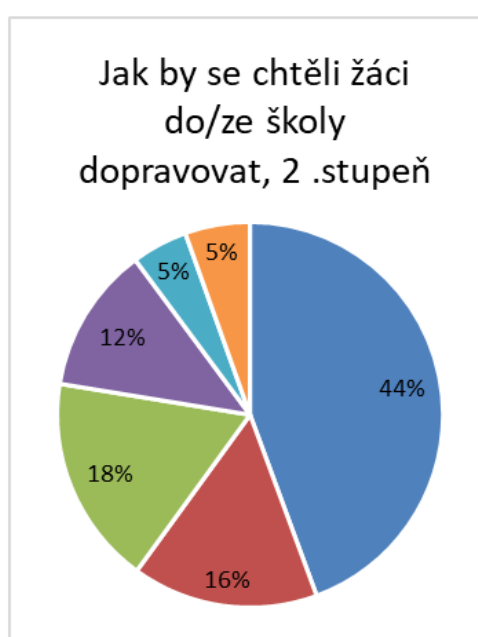
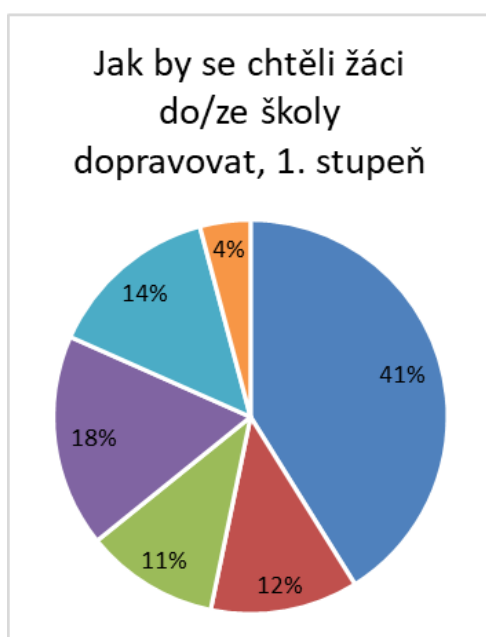
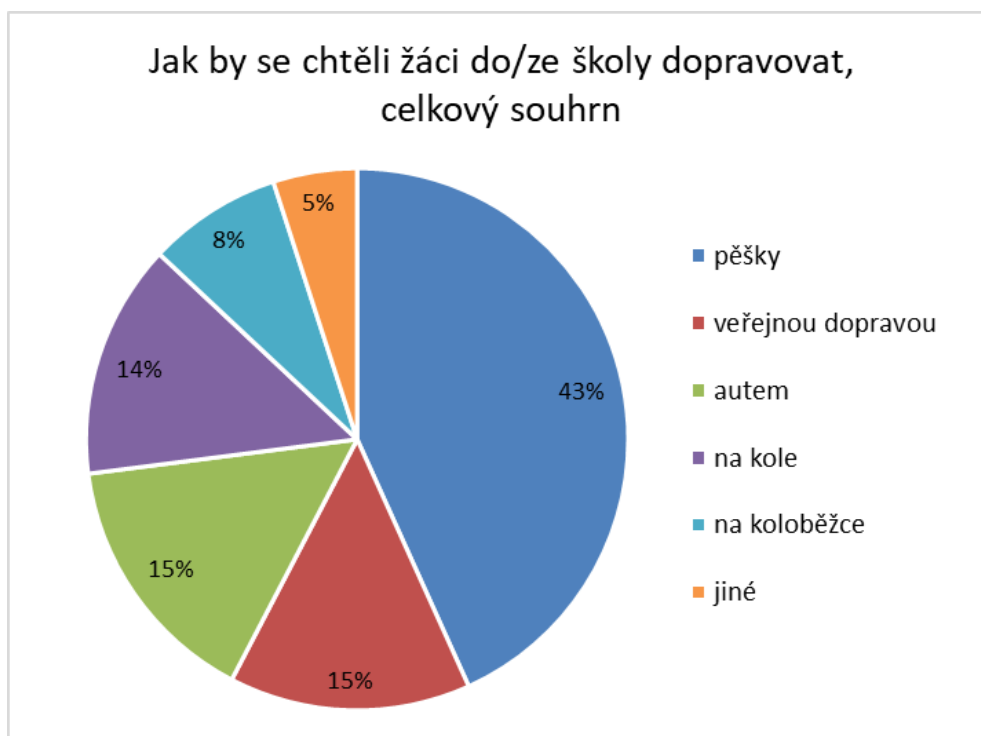
Častými důvody strachu žáků jsou:

- Pochybní lidé – bezdomovci, opilci, narkomani, Vietnamci nebo Romové.
- Provoz na silnicích – rychle jedoucí auta, bezohlední řidiči.
- Špatná infrastruktura – chybějící přechody, rozbité chodníky, chybějící semaforey.

Konkrétní problémy jsou rozpracovány dále v rámci webové mapové aplikace.

3.6. Vyhodnocení otázky č. 6

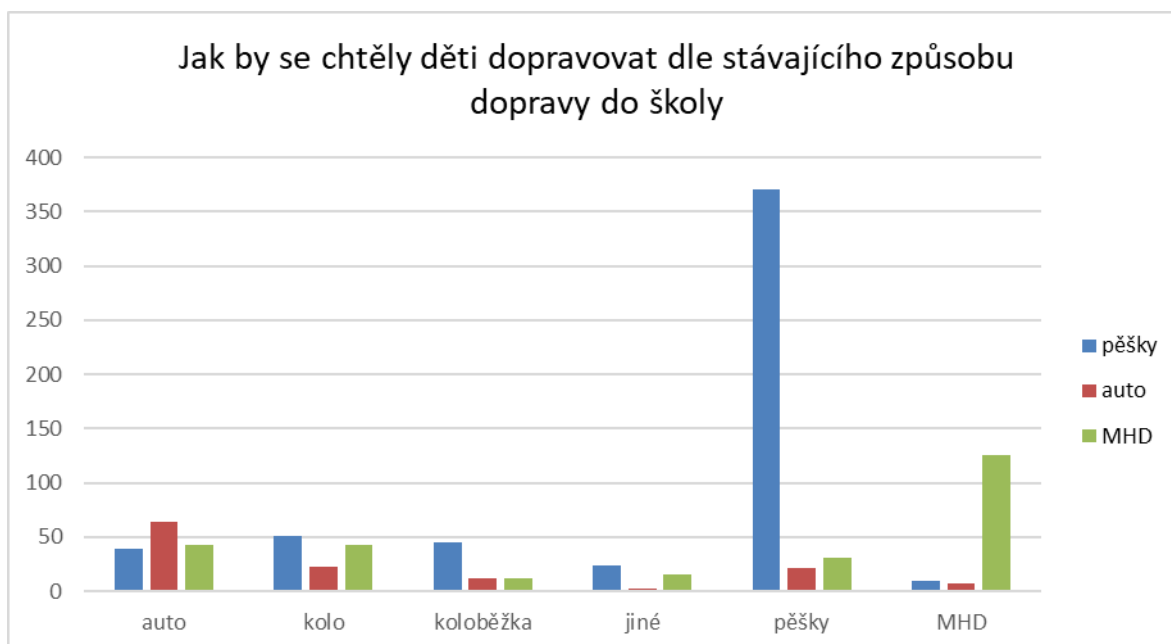
Otázka: **Jak bys nejraději cestoval(a) do školy, kdyby po cestě nebyla žádná nebezpečná místa a mohl(a) sis vybrat?**



Na tuto otázku odpovědělo 999 žáků. Oproti tomu, jak se reálně děti dopravují do/ze školy by chtěli nejvíce jezdit na kole, případně na koloběžce. Pro žáky prvního stupně tento podíl činí 29 % a pro žáky druhého stupně 30 %. To je citelný nárůst oproti předchozímu šetření, kde to bylo 24 % pro první a 17 % pro druhý stupeň (podle grafu v dokumentu z roku 2021).

U této otázky měli opět žáci umožněno odpovídat mimo předem definované možnosti. Ze smysluplných odpovědí žáci uváděli elektrokoloběžky, skate/longboard a kolečkové brusle.

Stejně jako v předchozích šetřeních bylo srovnáno, jak se žáci skutečně dopravují oproti tomu, jak by se chtěli do školy dopravovat a stejně tak nebyly do grafu zahrnuty odpovědi těch, kteří se do školy dopravují na kole či koloběžce.



3.7. Vyhodnocení otázky č. 7

Otázka: Pokud se dopravuješ jinak, než bys chtěl(a), proč? Co ti v tom brání?

Většina žáků zde buďto vůbec neodpověděla, nebo napsala, že se dopravují tak, jak chtějí. Po odfiltrování odpovědí, že jsou spokojeni, případně dalších komentářů a nesmyslných odpovědí (např. teleportace, nemůžu, protože není budoucnost) zůstalo 185 odpovědí.

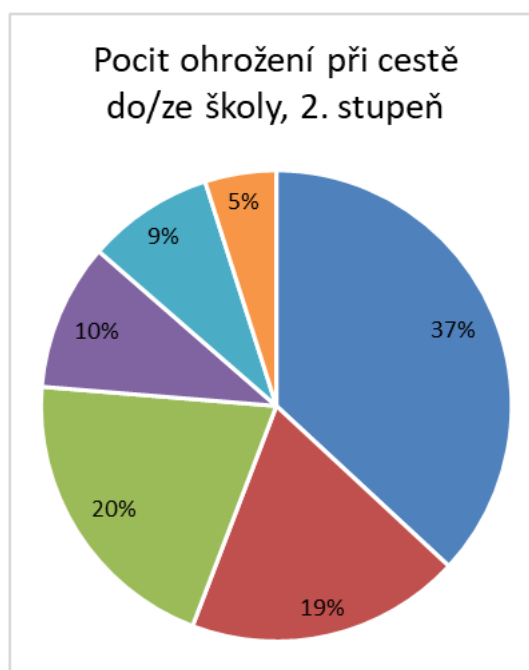
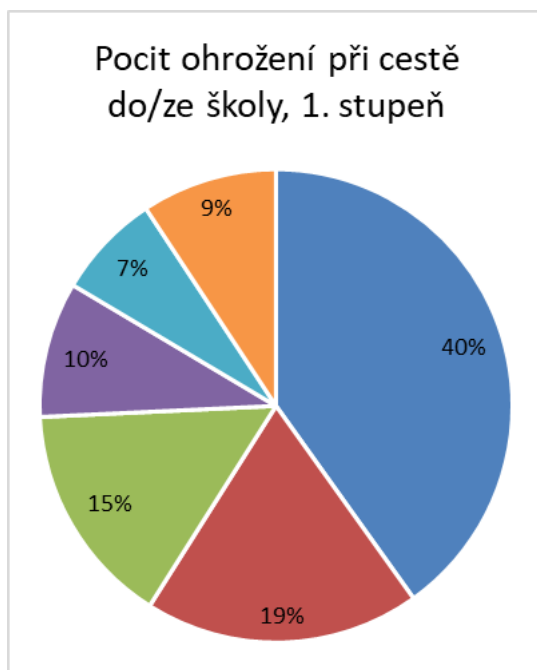
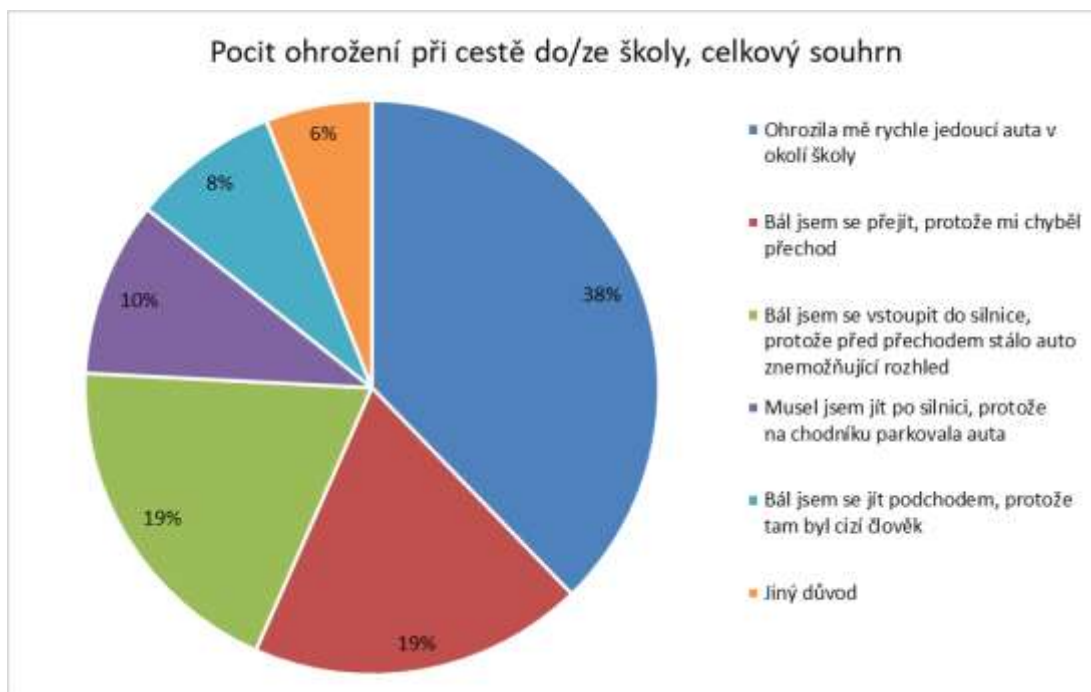
Nejobvyklejšími důvody, proč se nemohou dopravovat tak, jak by chtěli, jsou:

- rodiče
- nemají ten prostředek k dispozici
- příliš velká nebo malá vzdálenost
- brzké vstávání
- velký provoz
- není kam zamknout kolo/koloběžku a s tím spojený strach z krádeže
- chybějící cyklostezka
- špatné autobusové spojení
- počasí
- těžký batoh

3.8. Vyhodnocení otázky č. 8

Otázka: **Setkal(a) ses při cestě do školy s některými z následujících jevů?**

Žáci poměrně často vybírali odpověď „Jiný důvod“ a v následující podotázce vyplňovali odpovědi typu „nic“, „nic takového“, „žádný“. Za zvážení tak stojí pro příští šetření doplnit tuto možnost přímo do předdefinovaných odpovědí.



V rámci této otázky měli žáci možnost vybrat z předdefinovaných odpovědí a také zvolit možnost jiné a následně vlastními slovy doplnit. Žáci zde mohli současně vybrat víc odpovědí včetně kombinace předdefinovaných a jiné. Zcela bez výběru jakékoli možnosti (po vyčištění dat) zůstaly dotazníky 203 žáků (tj. 20 %). Nejvíce žáků (více než třetina), stejně jako v posledním šetření uvedla, že je ohrozila rychle jedoucí auta. Druhou nejčastější odpovědí byla možnost „Bál jsem se vstoupit do silnice,

protože před přechodem stálo auto znemožňující rozhled“. Celkově se podíly u jednotlivých možností oproti poslednímu šetření měnily v řádu nízkých jednotek procent.

3.9. Vyhodnocení otázky č. 9

Otázka: **Co můžeš udělat ty sám/sama pro své větší bezpečí na cestě do školy?**

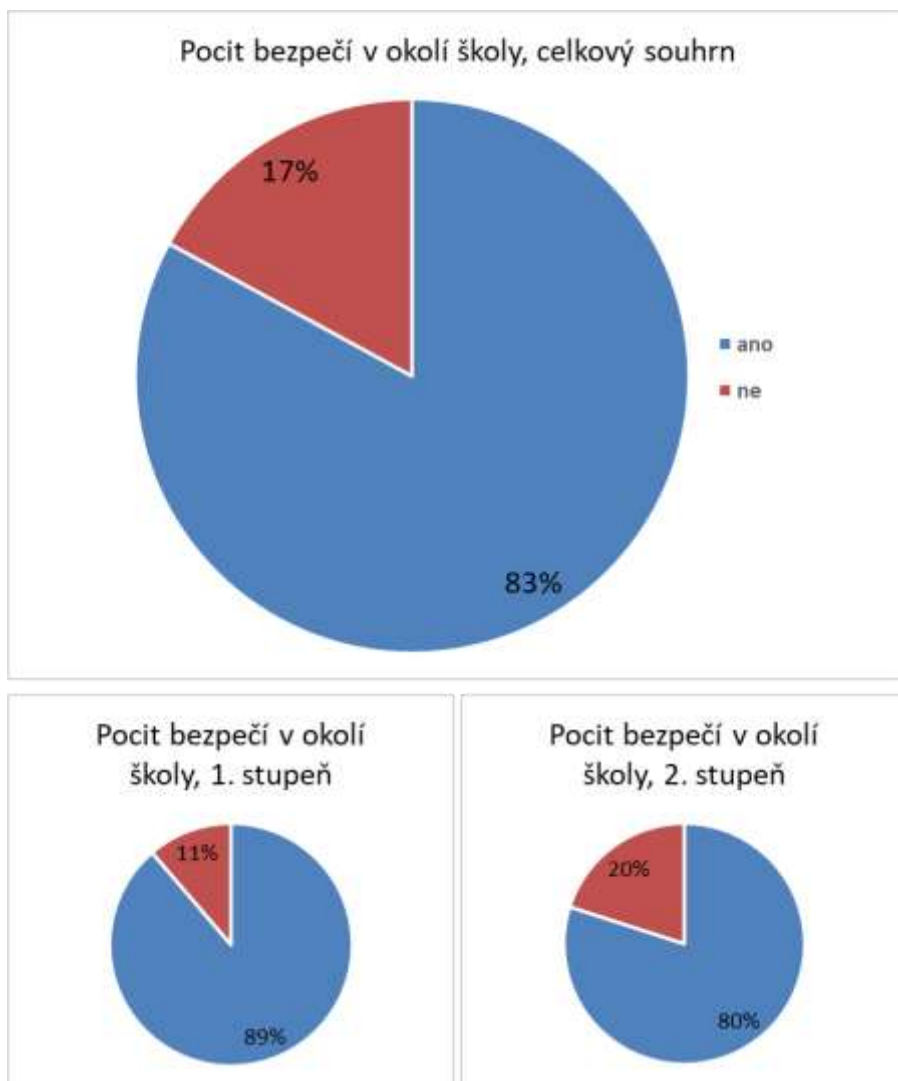
Na tuto otázku více než polovina žáků neodpověděla (533). Mezi nejčastější odpovědi patřilo:

- 91 x nic
- 37 x nevím
- 76 x opatrnost – v různých variantách jako být opatrný, dávat pozor, někdy vztaženo k přecházení silnice, dávat pozor na auta, ...
- 97 x rozhlížet se – buďto obecně bez dalšího zpřesnění, na přechodu, při přecházení cesty, rozhlížet se kolem sebe, ...
- 27 x mít doprovod – případně nechodit sám
- 16 x reflexní prvky
- 19 x být ozbrojen
- 12 x dávat si pozor na přechodu
- 8 x jezdit autem
- 8 x pokud je to možné jít přes přechod – případně nepřecházet mimo přechody
- 6 x pokud je to možné jít po chodníku – případně nechodit po cestě
- 7 x nekoukat do telefonu/nemít nasazená sluchátka
- 10 x nebavit se/nevšímat si cizích/pochybných lidí
- 4 x helma, pokud jedu na kole

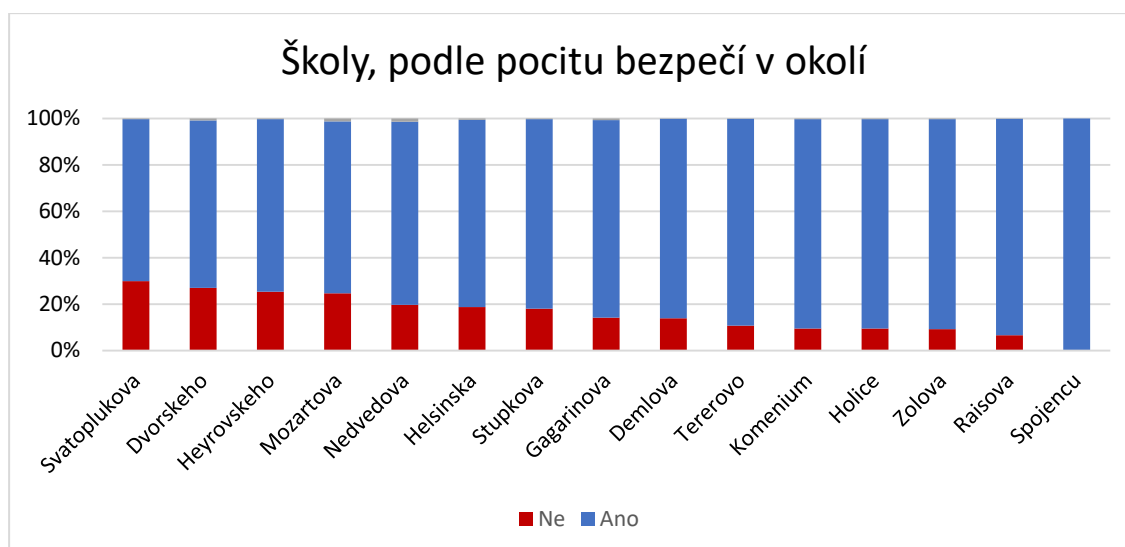
Dalších 7 žáků se zaměřilo na to, co dělat, pokud by se už něco stalo. Mezi takové odpovědi patřilo volat rodičům, jít tam, kde jsou lidi nebo utéct. Dalších 10 neuvádělo, co by měli dělat oni, ale ostatní – aby řidiči byli opatrní nebo dodržovali rychlost, aby bylo po cestě více policistů, kamer a semaforů.

3.10. Vyhodnocení otázky č. 10

Otázka: Cítíš se bezpečně v okolí školy?



Na tuto otázku odpovědělo 997 žáků. Naprostá většina žáků se v okolí školy cítí bezpečně, oproti předchozímu šetření je zde však nárůst žáků, ze 13 na 17 %, kteří se v blízkosti školy bezpečně necítí. K nárustu došlo pouze u žáků 2. stupně, ze kterých se v blízkosti školy necítí bezpečně 20 % (nárůst ze 14%). U žáků prvního stupně došlo k 1% poklesu.



Podíl pocitu bezpečí byl zpracován podle jednotlivých škol. Současný stav nemůžeme srovnat s předchozím šetřením, protože nemáme k dispozici primární data a podobné informace ve výsledné zprávě nejsou uvedeny.

Dle našeho názoru je současný stav v případě některých škol poměrně problematický. V okolí školy Svatoplukova se necítí bezpečně více než 30 % dotazovaných žáků, v okolí Školy Dvorského více než 27 % žáků, v okolí školy Heyrovského a Mozartova více než 25 % žáků. Mírně pod 20 % pak v okolí škol Nedvědova, Helsinská a Stupkova. V okolí škol Gagarinova, Demlova, Tererovo náměstí se necítí bezpečně mezi 10 a 15 % žáků. Pouze na škole na tř. Spojenců odpověděli všichni žáci, že se v okolí cítí bezpečně.

V grafu nejsou uvedeny školy s příliš malým počtem respondentů (Čajkovského, Gorkého, Holečkova a Rooseveltova).

Pro žáky, kteří uvedli, že se v okolí školy necítí bezpečně, následovala doplňující otázka:

Pokud ne, proč (případně, co bys navrhoval(a) jako zlepšení, co ti u školy chybí)?

Nejčastější odpovědi byly spojené s:

- Výskytem bezdomovců, narkomanů, Romů, lidí holdujících alkoholu a dalších nebezpečných lidí
- Dopravním provozem – parkování na chodnících a u přechodů, které znemožňuje rozhlížet se, chybějící přechody, rychle jedoucí auta

3.11. Celkové shrnutí a doporučení

Podíváme-li se na výsledky komplexně, tak je potěšující, že se nepotvrdily všeobecně proklamované mýty, kdy většina dospělé populace tvrdí, že většina dětí jezdí do školy autem, a proto je třeba pro ně vytvořit mnohem lepší zázemí. Velmi často se pak objevují požadavky na budování parkovišť nebo parkovacích zálivů a tím na další zpevněné plochy ve veřejném prostoru nejčastěji na úkor zeleně. Nejen z našich zkušeností, ale i zkušeností kolegů z jiných měst či zahraničí, tento „problém“ trvá nejčastěji 15–20 minut při ranní špičce v době 7:30 – 7:50. Podíl žáků, kteří se do školy dopravují udržitelným způsobem dopravy (pěšky, na kole, koloběžce nebo veřejnou dopravou) činí 86%. To více méně odpovídá i výsledkům z roku 2021, kdy tento podíl činil 84%. Je velmi pozitivním, že tento trend se drží i nadále.

Spolujízda (Carpooling)

Existují samozřejmě školy, kde uvedený problém může více eskalovat, a proto by k jeho eliminování bylo vhodné více informovat či motivovat rodiče k využívání spolujízdy, tzv. carpoolingu. Jak je vidět z grafu v kapitole 3.3, je tento způsob dopravy zatím velmi málo využíván. To ovšem obecně platí pro celou Českou republiku, ale dle zkušeností ze zahraničí může být tento způsob dopravy velmi efektivní. Jedná se o alternativní systém sdílení, kdy se více rodičů domluví na využití jednoho auta pro více žáků. Pro rodiče to přináší úsporu finančních prostředků, ale zároveň i času, kdy nemusí dítě do školy vozit každý den, ale jen dle domluveného scénáře s ostatními rodiči. Tím dochází ke snížení zbytných jízd a přispívá ke zlepšení životního prostředí ve městě. V případě souhlasu rodičů by mohl být zprostředkován kontakt mezi rodiči vezoucí děti z lokalit, které jsou blízko sebe a kde je možnost, že jeden rodič odveze do školy více dětí, např. vytvořením speciálního webu nebo skupiny přes sociální síť. V této souvislosti připravíme pro rodiče osvětovou kampaň, kterou se je pokusíme ke změně chování přimět společně s učiteli i samotnými žáky.

Nabídka organizovaného doprovodu žáků do školy

Jedná se o možnost doprovodu mladších žáků, ať už pěšky či na kole, do školy za asistence rodičů, starších žáků, studentů střední či vysokých škol, seniorů, apod. V okolí školy se vytipují lokality, odkud se bude pravidelně vycházet (např. zastávky MHD v okolí školy, významný orientační bod, apod.). V obdobném duchu lze řešit i návrat ze školy. V zahraničí je rovněž zcela běžné vytvoření komunity rodičů, kteří děti doprovázejí.

Jízdní kola, koloběžky

Další příležitostí pro podporu udržitelné dopravy je větší rozvoj cyklodopravy a koloběžek. Jak vychází z výsledků uvedených v kapitole 3.6 je právě v této oblasti ze strany žáků největší potenciál. Benefitem pak je rozvoj pohybových schopností, zlepšující se jezdecké dovednosti i orientace, zlepšující se imunita. V porovnání s individuální automobilovou dopravou či MHD se jedná pro vzdálenosti od 1 do 3 km o nejrychlejší způsob dopravy. Zde ovšem narážíme na dva z velké části zástupné problémy, proč je komplikované žáky do školy na kole pouštět. Prvním je argumentace škol, že nemají adekvátní zázemí pro úschovu kol a zajištění jejich ochrany před odcizením nebo poškozením. Proto nabízíme spolupráci na řešení těchto problémů a zároveň se snažíme najít finanční kanál na jejich zajištění, např. instalaci bezpečnostních kamer a elektronického zajištění těchto prostor z projektu Bezpečná Olomouc.

Druhým problémem je pak obava rodičů o bezpečnost dětí při jízdě na kole cestou do školy. Ze sebíraných dat ovšem vyplývá, že děti mají o chování v silničním provozu velké povědomí. Nicméně, pro zmenšení těchto obav lze využít nabízenou službu cyklodoprovodu popsanou v předchozím odstavci.

Zvýšení pocitu bezpečí

Pokud se už žáci cítí při cestě do/ze školy nebezpečně, pak je to z důvodu velkého provozu, nebo obavy z bezdomovců, opilců či narkomanů. První problém je částečně řešen již nyní prostřednictvím strážníků Městské policie, kdy dohlíží v blízkosti škol na bezpečnost silničního provozu, a to zejména na přechodech pro chodce. Dále jde tento problém pomoci eliminovat např. prostřednictvím tzv. seniorských hlídek. Tento program již běžně funguje v zahraničí, a i u nás se v některých městech objevují první takové projekty (Liberec, Znojmo). V této souvislosti oslovíme sociální odbor, zda by nám nepomohl v nějaké podobě rozjet něco podobného i v Olomouci.

Druhý problém se pokusíme eliminovat s pomocí strážníků Městské policie, příp. Policií ČR. Zároveň s výsledky seznámíme i komisi pro prevenci kriminality a bezpečnosti s žádostí, jak by se daná situace dala zlepšit. Nabízí se např. možnost rozšíření kamerového systému.

Samostatnou kapitolou jsou pak investiční opatření do bezpečnosti žáků, které jsou podrobněji rozebrány dále i návrhy na jejich řešení na webové aplikaci.

Školní ulice

Zjednodušeně se jedná o úpravu dopravního provozu, kdy po krátký časový interval před začátkem školního vyučování (např. od 7:30 do 8:00) do ulice před školou nesmí vjíždět žádná motorová vozidla. Uvolněný prostor je tak absolutně bezpečný pro přicházející děti a klidnější pro všechny. Silnice by byla uzavřena dopravním značením a mobilními zábranami, které by zajistilo město. V uvedenou dobu by opatření samozřejmě dodržovali i zaměstnanci školy či zásobování školní jídelny, omezení by se nevztahovalo pouze na auta přepravující zdravotně nebo tělesně postižené, či vyjíždějící rezidenty. Toto zklidňující opatření úspěšně funguje již na řadě míst ve světě a už také i v ČR (např. Praha, Ml. Boleslav).

Vzdělávání, kampaně

Vzdělávání dětí v oblasti dopravního chování je velmi důležité a velmi důležitou složkou jsou v tomto směru právě školy a vzdělávací zařízení. Město si je rovněž vědomo důležitosti tohoto tématu a proto dlouhodobě připravuje velmi kvalitní programy na zvyšování povědomí o dopravní bezpečnosti. K tomu využíváme zejména Centra SEMAFOR nebo Městské policie či Policie ČR. Centrum SEMAFOR nabízí velké množství kurzů cílených ať už na samotné děti nebo i celé rodiny. Velmi úzce při výuce spolupracuje s BESIPem, který je hlavním koordinátorem bezpečnosti silničního provozu. Na svých stránkách BESIP nabízí ke stažení rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání a k němu výukové aplikace.

Rovněž považujeme za důležité, aby do vzdělávacích plánů byly zahrnuty programy zvyšující povědomí žáků o udržitelné mobilitě. V této oblasti nabízíme poskytnout školám řadu podkladových materiálů, konzultací či zajištění uspořádání seminářů pro děti, které jsme již v loňském roce pomohli na některých školách uspořádat. Zároveň v této souvislosti připravíme i kampaň s cílem zejména na žáky základních škol, jejich součástí bude pravděpodobně i nějaká forma soutěže.

Školní plány mobility

Školní plán mobility je dlouhodobý plán pro dosažení bezpečného, zdravého a šetrného dopravování dětí do školy i ze školy – pěšky, na kole (koloběžce, bruslích) nebo veřejnou dopravou. Vedle vytváření podmínek pro šetrné způsoby dopravy nabízí i důležitý prvek výchovy žáků k samostatnosti a odpovědnosti za sebe i své prostředí.

Jedná se o jednoduchý písemný dokument (plán), ve kterém škola pojmenuje hlavní problémy s dopravou svých žáků, rodičů i zaměstnanců, stanoví hlavní cíle vedoucí k podpoře samostatné, zdravé a šetrné dopravy dětí, rodičů i zaměstnanců do školy a ze školy a určí prostředky (akce, kampaně a aktivity) k jejich dosažení.

Pořízení těchto plánů rovněž vychází ze schváleného strategického dokumentu pro dopravu „Plán udržitelné městské mobility Olomouc“ (PUMMO), který schválilo Zastupitelstvo města Olomouce v červnu 2018, a zabývá se vývojem dopravy ve městě až do roku 2030.

Základní cíle školních plánů mobility:

- redukovat objem automobilové dopravy související s cestami do školy a ze školy
- zlepšovat a podporovat bezpečnost na těchto cestách
- aktivně podporovat zdravé a k životnímu prostředí šetrné cestovní návyky
- vychovávat děti v aktivní a odpovědné občany

Co škola může pořízením plánu získat:

- zvyšuje bezpečnost v okolí školy
- poskytuje praktickou dimenzi vzdělávacímu procesu – lze jej začlenit do mnoha předmětů
- zlepšuje zdraví a kondici žáků i dospělých díky podpoře chůze či jízdy na kole
- rozšiřuje vědomosti a učí vnímat dopravu i okolí školy v širších souvislostech (dopady různých druhů dopravy a lidských aktivit vůbec na prostředí, zdraví, bezpečnost atp.)
- podporuje nezávislost a zdravé sebevědomí žáků (děti potřebují mít pro svůj zdravý vývoj možnost již ve školním věku samostatně poznávat prostředí, v němž žijí, což jim dojíždění autem znemožňuje)
- zvyšuje pozornost žáků ve škole díky fyzické aktivitě v rámci chůze či jízdy na kole do školy (naopak děti dovážené do školy autem projevují ve škole větší pasivitu)
- zvyšuje zájem dětí i dospělých o veřejné dění a podporuje budoucí aktivní začlenění dětí do společnosti
- upevňuje vztahy mezi školou, jejími sousedy a lokální veřejnou správou prostřednictvím spolupráce na společném tématu
- napomáhá socializaci dětí v kolektivu – při docházení do školy pěšky se dají navazovat a upevňovat kamarádské vztahy, při realizaci aktivit v rámci ŠPM se rozvíjí schopnost komunikace a kooperace apod.
- šetří čas strávený v dopravních zácpách a redukuje dopravní zácpy v okolí školy
- zlepšuje kvalitu vztahu rodič – dítě zapojením rodičů do školního života dětí
- zlepšuje lokální životní prostředí – díky redukci dojíždění do školy autem zlepšuje kvalitu ovzduší a snižuje hluk v okolí školy
- umožňuje škole získat přehled o způsobech dopravování dětí i zaměstnanců a jejich preferencích
- umožňuje škole i obci zjistit, kde je automobilový provoz nadbytečný a lze jej redukovat a kde lze naopak rozšířit cesty pro pěší či cyklisty (může se dokonce i stát podnětem ke zpracování tzv. pěšího generelu obce či části města)
- může napomoci získat finanční prostředky na dopravní zklidnění v okolí školy a opatření podporující udržitelnou mobilitu
- rozvíjí možnosti a aktivity škol, které mají statut Zdravá škola, Eko-škola apod. nebo o ně usilují

Jsme si vědomi, že pro školy je pořízení těchto plánů problematické, a proto jsme se rozhodli, a je to i součástí akčního plánu PUMMO, je postupně pro jednotlivé školy pořídit. První školní plán mobility jsme pořídili v roce 2021 pro ZŠ Nedvědova. Druhým pak je plán pro ZŠ Svatoplukova, který byl dokončen v roce 2023.

4. Vyhodnocení mapových podkladů

V této kapitole se nachází zpracované výstupy, které žáci zakreslili do webové aplikace. Cílem bylo zakreslit z jejich pohledu nebezpečné místo, se kterým se při cestě ze/do školy setkávají a stručně daný problém popsat. Vzhledem ke skutečnosti, že oproti minulému ročníku mohli nyní žáci problému zaznačit kdekoli v rámci Olomouce, a ne pouze v okolí školy, byli jsme nuceni vyhodnocení provést podle jednotlivých problémů, nikoliv podle škol.

Vyhodnocení je zpracováno dle jednotlivých skupin problému, kdy struktura každé tabulky je tvořena následovně:

- Lokalizace problému
 - popis kde se uvedený problém vyskytuje
- Popis problému
 - popis problému, pokud byl uveden
- Vyhodnocení problému, návrh řešení
 - krátká slovní vyhodnocení s návrhem vhodného řešení doplněno symbolem, dle kterého je na první pohled patrné, jak je řešení náročné:
 -  problém je už vyřešen nebo v brzké době bude, či je jeho řešení relativně jednoduché a nevyžaduje velké investiční prostředky či složité povolení, příp. stávající stav je vyhovující
 -  problém je řešitelný při splnění určité podmínky (např. je součástí nějaké rozsáhlejší akce, je třeba pořídit investiční záměr, studii nebo průzkum, apod.)
 -  problém nelze vyřešit (např. legislativní podmínky, složité majtkoprávní vztahy, neúměrné investiční náklady, apod.)
 -  problém byl předán k řešení jinému subjektu (nejčastěji Polici ČR nebo Městské policii Olomouc)

4.1. Souhrn získaných podnětů

Skupina problémů					celkem
Přechod pro chodce	75	42	6	4	127
Chodníky	33	33	5	1	72
Nepřehledný úsek	42	22	7	1	72
Bezohlední řidiči	17	13	1	116	147
Obtěžující spoluobčané	0	0	0	91	91
Světelná signalizace	21	9	1	0	31
Celkový souhrn	188	119	20	213	540
Podíl	35%	22%	4%	39%	100%

Všechny podněty jsou zakresleny do elektronické mapy, kterou lze zobrazit na následujícím odkaze:

<https://1url.cz/@bezpecnacestadoskoly>