

BEZPEČNÁ CESTA DO ŠKOLY 2025

Vyhodnocení projektu



Kancelář architekta města

duben 2026

Obsah

Obsah.....	2
1 Úvod	3
2 Obecné informace	4
3 Souhrnné vyhodnocení dotazníkového šetření.....	5
3.1 Vyhodnocení otázky č. 1.....	5
3.2 Vyhodnocení otázky č. 2.....	7
3.3 Vyhodnocení otázky č. 3.....	9
3.4 Vyhodnocení otázky č. 4.....	11
3.5 Vyhodnocení otázky č. 5.....	13
3.6 Vyhodnocení otázky č. 6.....	15
3.7 Vyhodnocení otázky č. 7.....	17
3.8 Vyhodnocení otázky č. 8.....	19
3.9 Vyhodnocení otázky č. 9.....	20
3.10 Vyhodnocení otázky č. 10.....	21
3.11 Shrnutí analýzy a doporučení	24
4 Vyhodnocení mapových podkladů	27
4.1 Souhrn získaných podnětů	28

1 Úvod

Statutární město Olomouc realizovalo v roce 2025 další ročník projektu „Bezpečná cesta do školy“, který navazuje na předchozí šetření z let 2019, 2021 a 2023. Projekt je zaměřen na systematické zjišťování dopravního chování žáků a identifikaci rizikových míst na jejich každodenních cestách do a ze školy.

Základním principem projektu je zapojení samotných uživatelů dopravního prostoru, tedy dětí, které v rámci každodenního pohybu vnímají situace a problémy, jež nemusí být z pohledu dospělých nebo odborníků vždy zřejmé. Projekt tak doplňuje standardní přístupy k hodnocení bezpečnosti o uživatelskou zkušenost nejzranitelnější skupiny účastníků silničního provozu.

Hlavním cílem projektu je identifikace nebezpečných a problematických míst v okolí škol a na trasách, které žáci využívají, a následně snížení rizika dopravních nehod v těchto lokalitách. Sekundárním cílem je podpora samostatného a bezpečného pohybu dětí, což může vést ke zvýšení podílu pěší a cyklistické dopravy a ke snížení dopravního zatížení v okolí škol.

Do projektu byli primárně zapojeni žáci 4. – 5. tříd (I. stupeň) a 8. – 9. tříd (II. stupeň), přičemž v některých případech se zapojili i žáci dalších ročníků. Součástí projektu byla identifikace problémových míst, která byla následně podrobena analýze.

Pro sběr dat byl využit webový formulář kombinující dotazníkové šetření a mapový podklad pro zaznamenání problémových lokalit. Žáci v mapě označovali konkrétní místa, která považují za nebezpečná, a doplňovali jejich stručný popis (např. chybějící přechod pro chodce, omezený rozhled vlivem zaparkovaných vozidel, vysoká rychlost projíždějících vozidel nebo nedostatečné osvětlení).

Součástí dotazníku byly také otázky zaměřené na způsob dopravy do a ze školy, dobu strávenou na cestě, míru samostatnosti pohybu a vnímání bezpečnosti. Tato data umožňují nejen identifikaci konkrétních problémů, ale i širší pochopení dopravního chování žáků.

Získaná data představují relevantní podklad pro rozhodování statutárního města Olomouce v oblasti dopravy a veřejného prostoru, zejména ve vztahu k bezpečnosti v okolí škol. Výsledky budou využity pro identifikaci problémových lokalit, návrh konkrétních opatření a stanovení priorit jejich řešení.

Současně mohou být výstupy využity jednotlivými školami, zejména při řešení bezpečnosti v jejich okolí a při zpracování školních plánů mobility, které umožňují systematický přístup k organizaci dopravy a podpoře bezpečných a udržitelných způsobů dopravy.

Komplexní vyhodnocení získaných dat je uvedeno v následujících kapitolách.

2 Obecné informace

Sběr dat:	10/2025 – 11/2025
Počet oslovených základních škol:	26
Počet zapojených základních škol:	20
Celkový počet zapojených žáků:	1 311
Celkový počet identifikovaných problémových míst:	345

3 Souhrnné vyhodnocení dotazníkového šetření

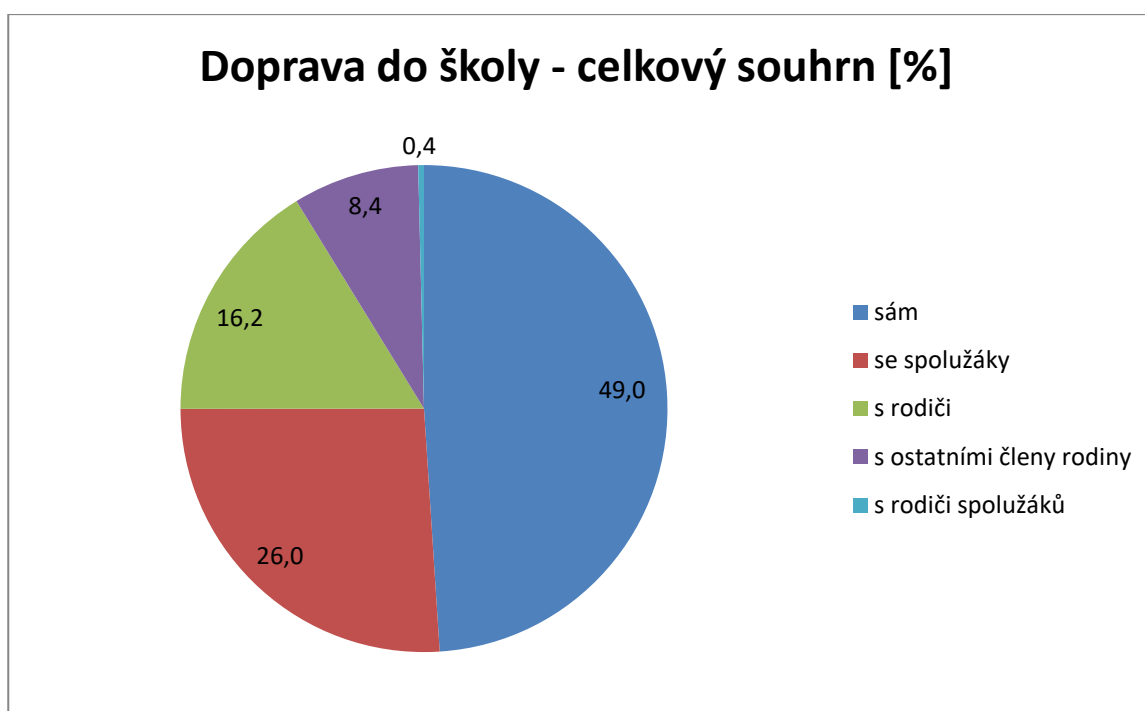
Dotazníkové šetření bylo realizováno prostřednictvím webového dotazníku v prostředí ArcGIS Survey123. Žáci odpovídali na otázky týkající se jejich každodenních cest do a ze školy a zároveň identifikovali problémová místa v mapě.

Součástí šetření bylo i prostorové zaznamenání problémových lokalit, které je popsáno v kapitole 4, přičemž bylo identifikováno celkem 345 podnětů. Tyto podněty představují důležitý doplněk k dotazníkovým datům, neboť umožňují propojit vnímané problémy s konkrétními místy v území.

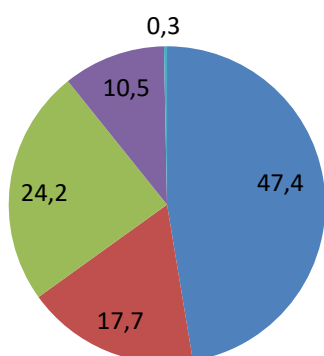
Výsledky dotazníkového šetření je možné porovnat s předchozími průzkumy z let 2019, 2021 a 2023. Díky tomu lze sledovat nejen aktuální stav, ale i vývoj dopravního chování a vnímání bezpečnosti v čase. Tento aspekt je zásadní zejména pro posouzení, zda dochází k postupnému zlepšování podmínek, nebo naopak k negativním trendům.

3.1 Vyhodnocení otázky č. 1

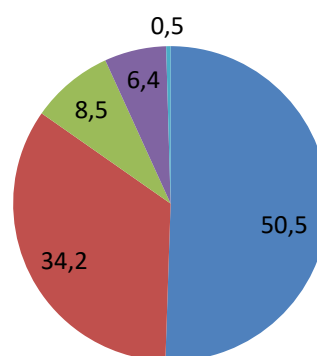
Otázka č. 1: S kým nejčastěji jezdíš/chodíš do školy a ze školy?



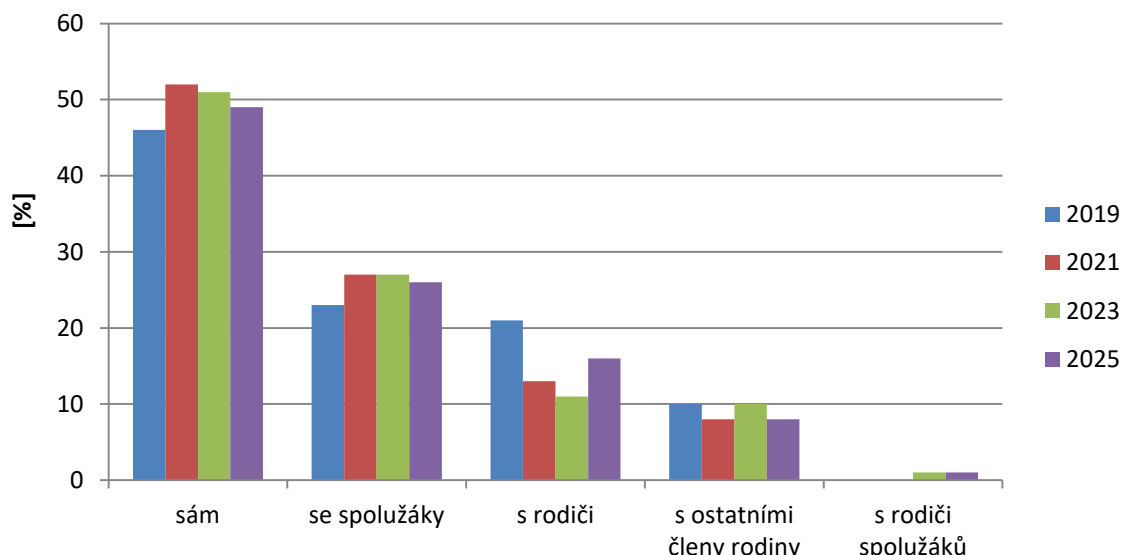
Doprava do školy 1. stupeň



Doprava do školy 2. stupeň



Doprava do školy - vývoj v čase



Výsledky ukazují, že **75 % žáků se do školy dopravuje samostatně nebo se spolužáky**, zatímco **25 % žáků je doprovázeno rodiči nebo jinou dospělou osobou**.

Ve srovnání s rokem 2023 došlo ke snížení podílu samostatného pohybu (sám nebo se spolužáky) z přibližně **78 % na 75 %**, tedy o 3 %.

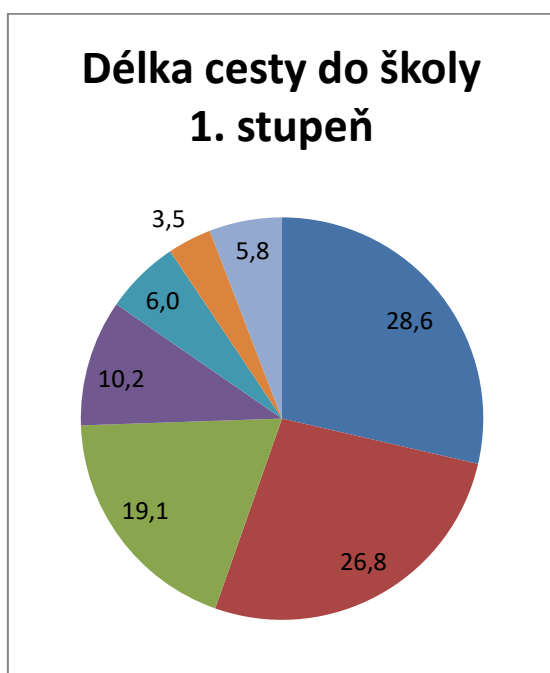
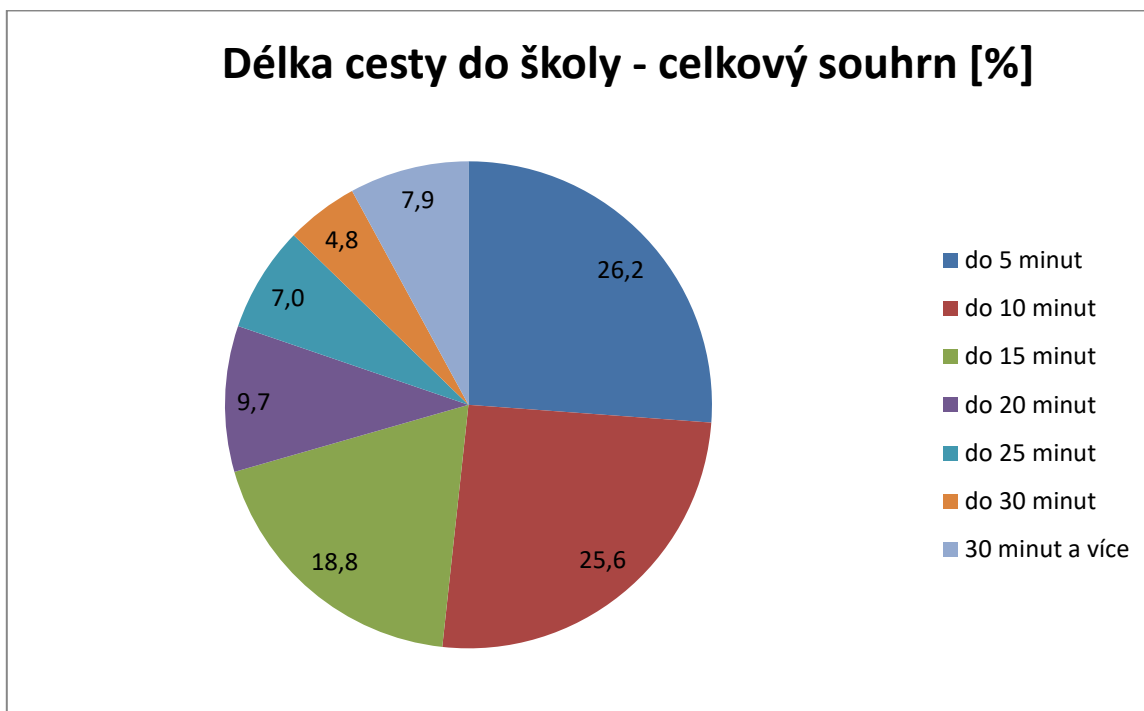
Z pohledu věkových skupin se potvrzuje očekávaný trend, kdy míra samostatnosti výrazně roste s věkem. Na druhém stupni dosahuje podíl samostatného pohybu přibližně **84 %**, zatímco u žáků prvního stupně je doprovod rodiči výrazně častější.

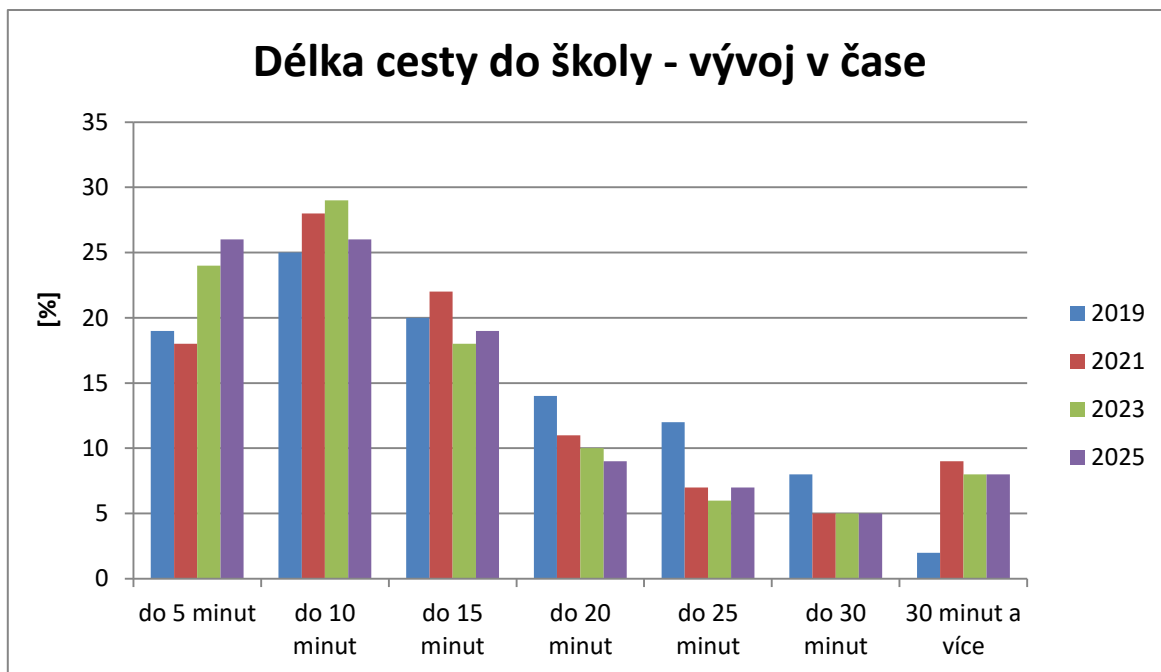
Z interpretace vyplývá, že samostatný pohyb dětí zůstává dominantním způsobem docházky do školy, což je z hlediska fungování města i veřejného prostoru pozitivní. Současně však dochází k mírnému posunu směrem k vyšší závislosti na doprovodu rodiči. Tento trend může být ovlivněn

zejména vnímáním bezpečnosti, ale i praktickými faktory, jako je kombinace cesty do školy s cestou rodičů do zaměstnání.

3.2 Vyhodnocení otázky č. 2

Otázka č. 2: Jak dlouho ti trvá cesta z domova do školy?





Přibližně **71 % žáků uvedlo, že jejich cesta do školy trvá do 15 minut**, přičemž tento podíl se oproti roku 2023 mírně snížil zhruba ze 72 % na 71 %.

Podíl žáků s delší dobou dojíždění, zejména nad 30 minut, zůstává dlouhodobě stabilní a nepředstavuje významnou část celkového souboru.

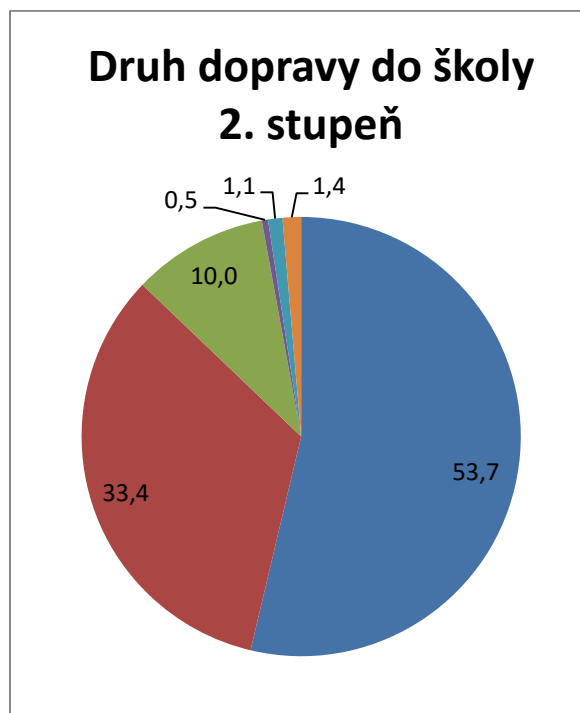
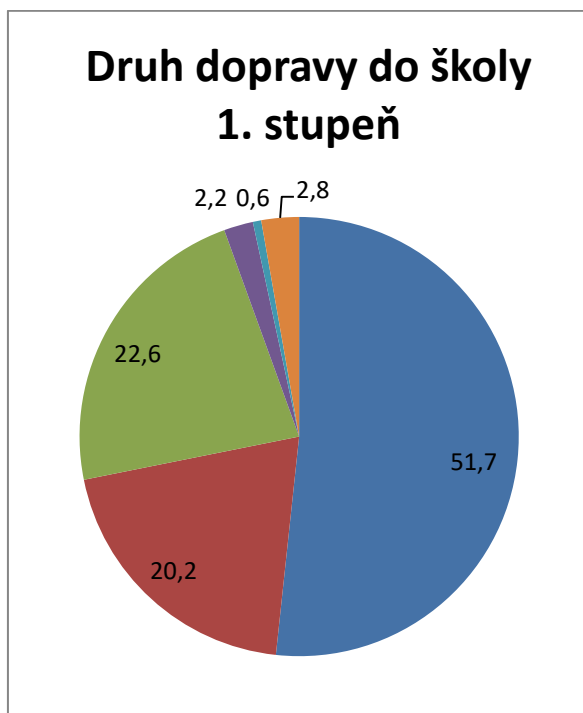
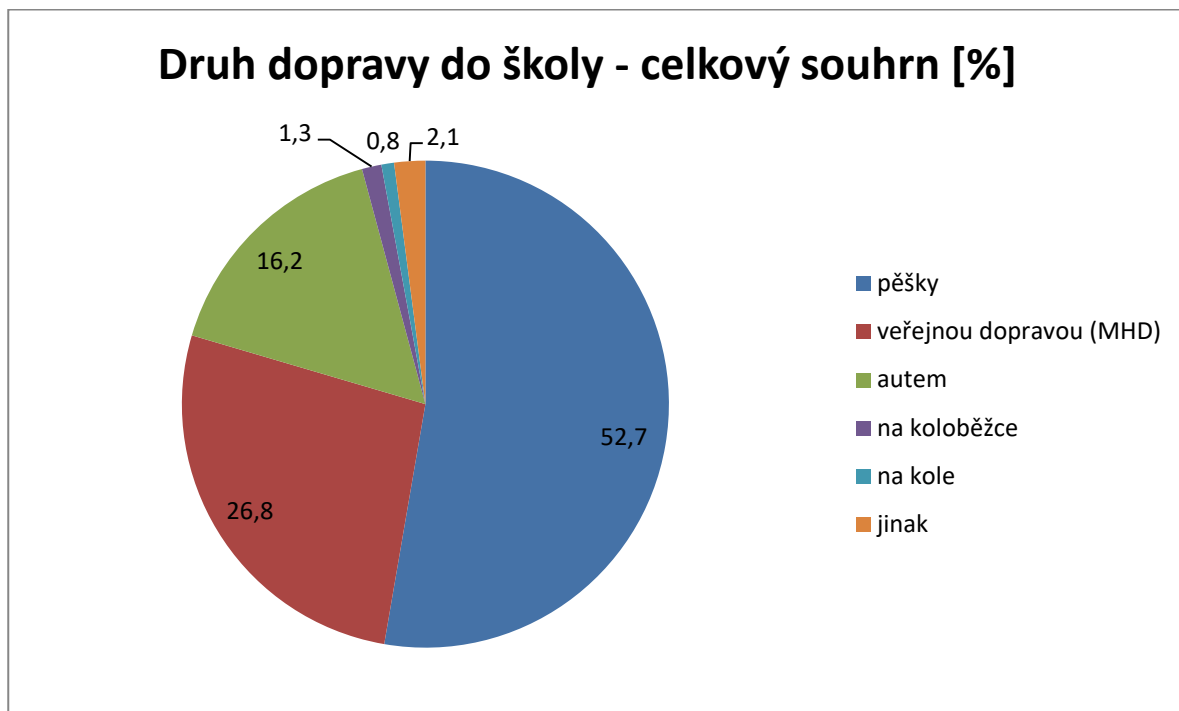
Na základě intervalových odpovědí byla průměrná délka cesty do školy odhadnuta na přibližně **13 minut**. Tento údaj odpovídá docházkové vzdálenosti zhruba do 1–1,5 km.

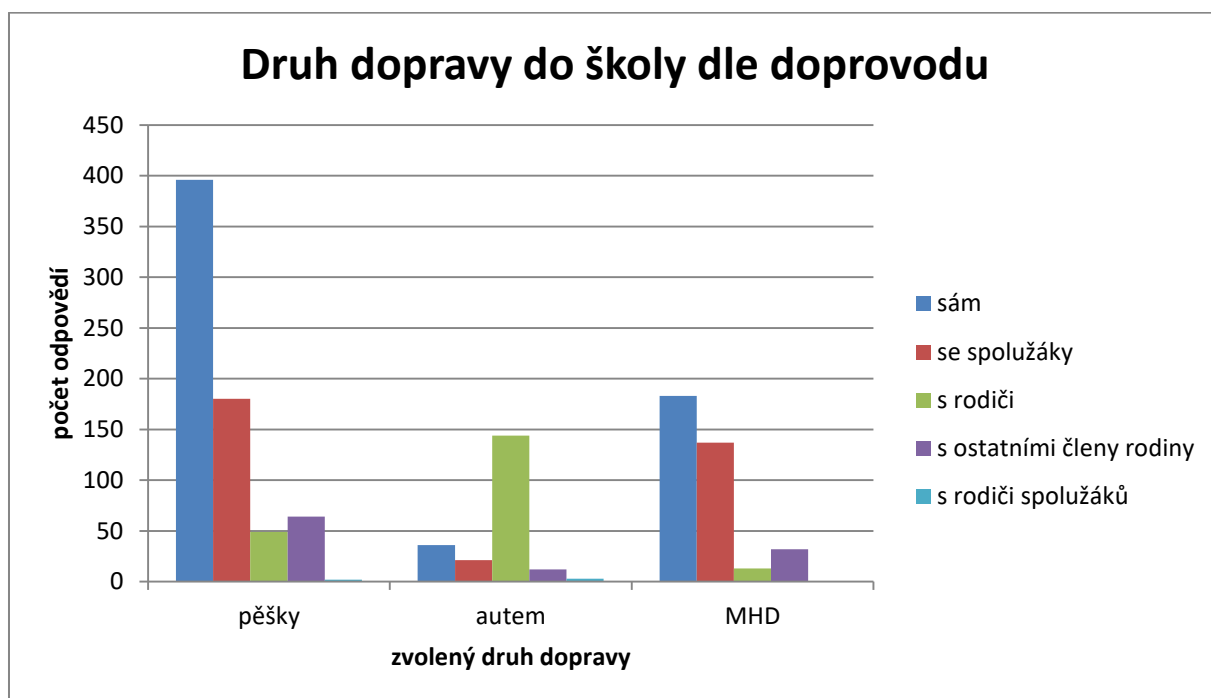
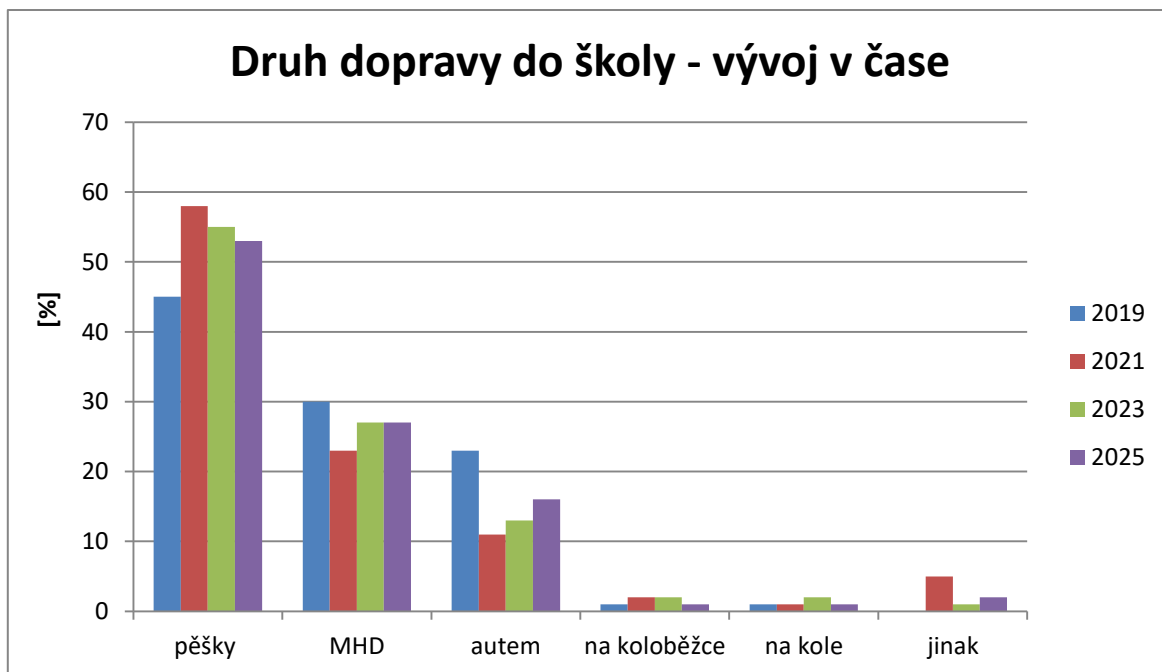
Z dlouhodobého hlediska lze konstatovat, že časová dostupnost škol se nemění a zůstává velmi dobrá. To potvrzuje stabilní urbanistickou strukturu města, ve které jsou základní školy relativně rovnoměrně rozmístěny.

Zároveň je však vhodné upozornit, že krátká vzdálenost sama o sobě nezaručuje využití pěší dopravy. Jak ukazují další otázky, i na těchto vzdálenostech dochází v určité míře k využívání automobilu, což souvisí zejména s vnímanou bezpečností a komfortem trasy.

3.3 Vyhodnocení otázky č. 3

Otázka č. 3: Jak se obvykle dostáváš do školy?





Pěšky se do školy dopravuje přibližně **53 % žáků**, veřejnou dopravu využívá přibližně **27 % žáků** a individuální automobilovou dopravu využívá přibližně **16 % žáků**.

Ve srovnání s rokem 2023 došlo k poklesu pěší dopravy z přibližně **55 % na 53 %** a současně k nárůstu automobilové dopravy z přibližně **13 % na 16 %**. Podíl využití veřejné dopravy zůstává mezi lety 2023 a 2025 stabilní.

Celkově se přibližně **82 % žáků dopravuje udržitelným způsobem**, což lze hodnotit jako pozitivní výsledek. Současně je však vhodné sledovat mírný nárůst automobilové dopravy, který se projevuje zejména v ranní špičce.

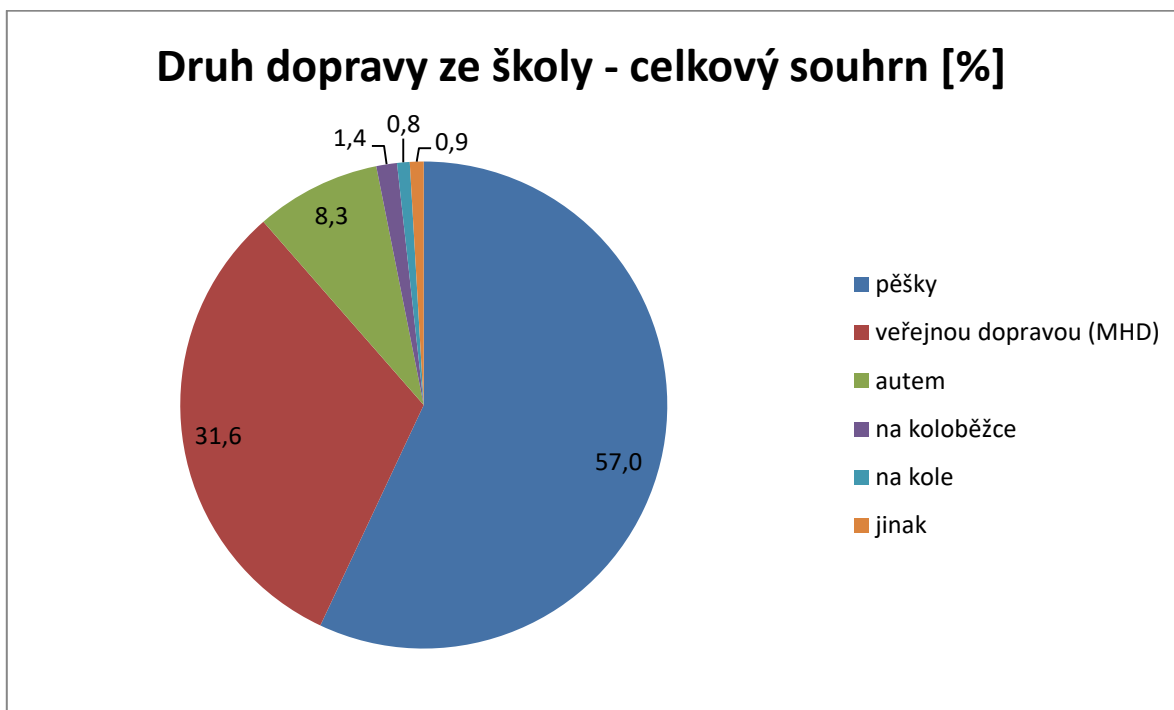
Doplňující pohled poskytuje graf „Druh dopravy do školy dle doprovodu“, který ukazuje významnou vazbu mezi způsobem dopravy a tím, zda je žák doprovázen. Z grafu vyplývá, že **v případě doprovodu rodiči výrazně převažuje individuální automobilová doprava**, zatímco **u samostatně se pohybujících žáků dominuje pěší docházka a veřejná doprava**.

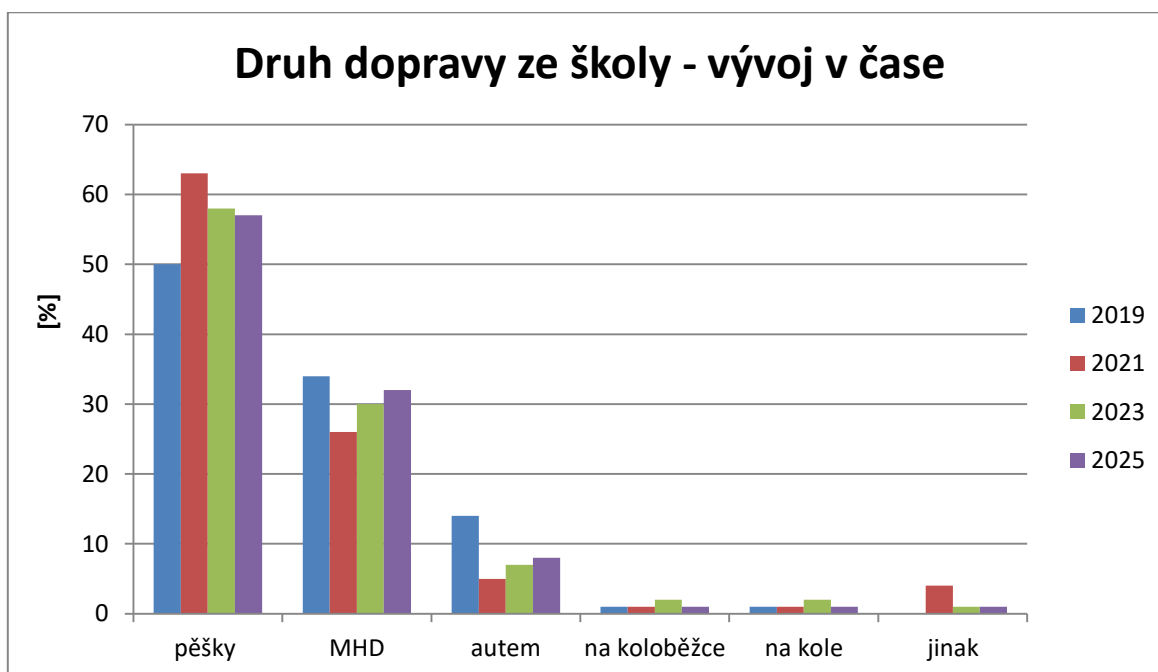
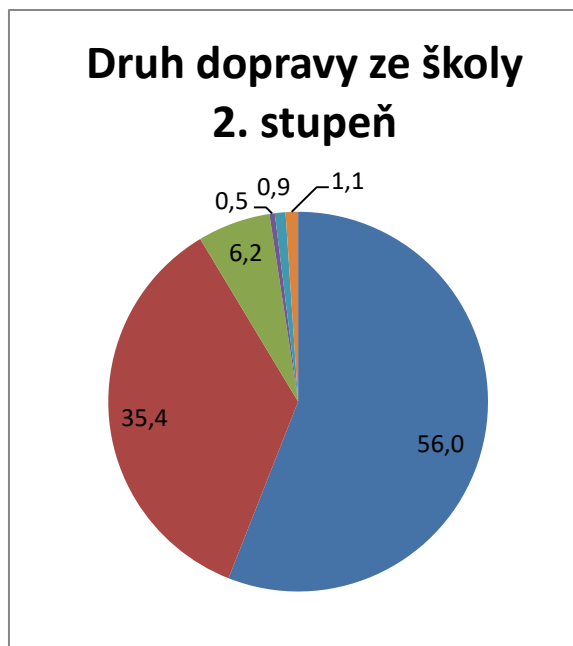
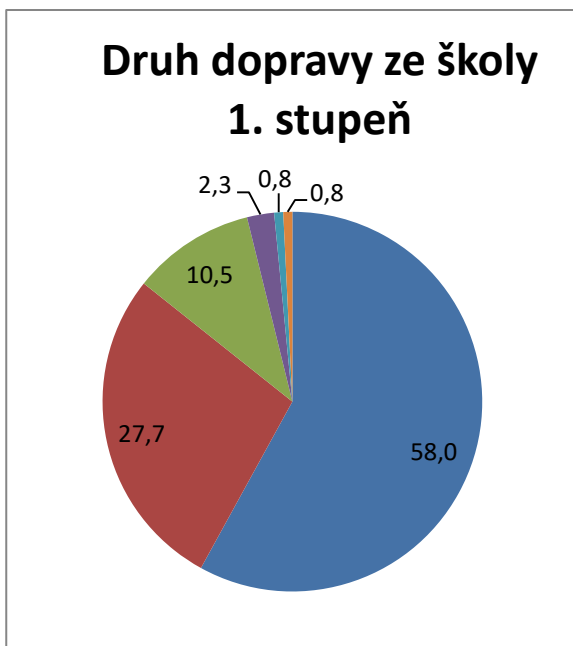
Zjednodušeně lze konstatovat, že doprovod rodiči je ve většině případů spojen právě s využitím automobilu, zatímco samostatný pohyb žáků je výrazně častěji realizován udržitelnými formami dopravy. Tento vztah potvrzuje, že změny v míře doprovodu rodiči mají přímý dopad na celkové dopravní zatížení v okolí škol.

Z hlediska interpretace je tento poznatek zásadní, protože ukazuje, že i relativně malé změny v chování rodičů (např. omezení krátkých jízd autem) mohou mít významný dopad na dopravní situaci v okolí škol.

3.4 Vyhodnocení otázky č. 4

Otázka č. 4: Jak se obvykle dostáváš ze školy?





Při cestě ze školy využívá automobil přibližně **8 % žáků**, zatímco při cestě do školy je to přibližně **16 %**. To znamená, že podíl automobilové dopravy je odpoledne přibližně poloviční.

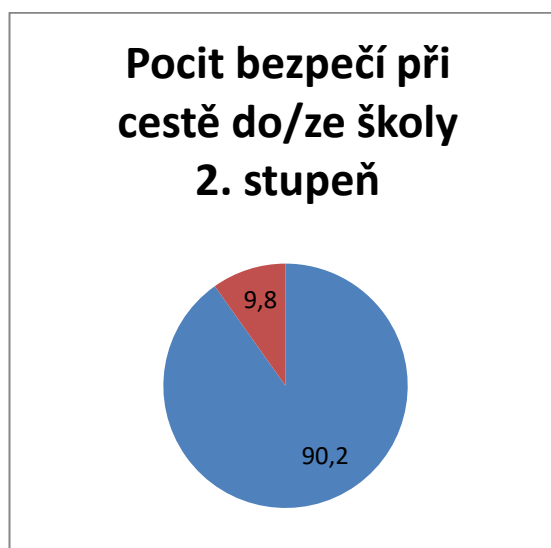
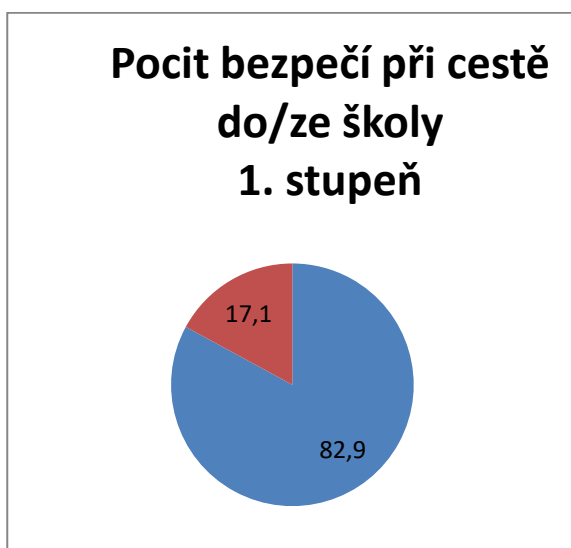
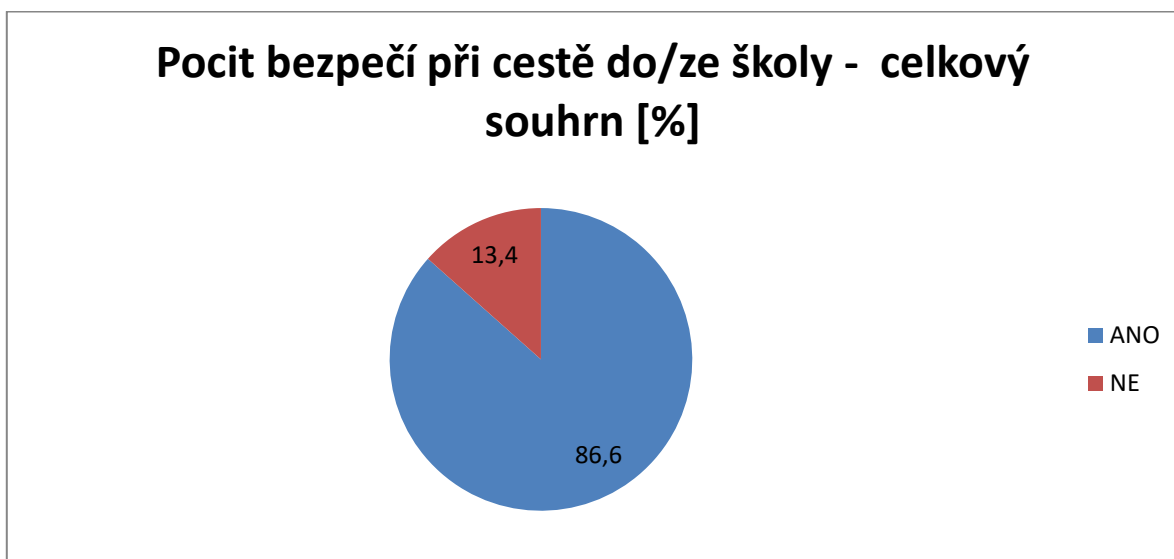
Naopak více než **90 % žáků se ze školy vrací pěšky, na kole/koloběžce nebo veřejnou dopravou**.

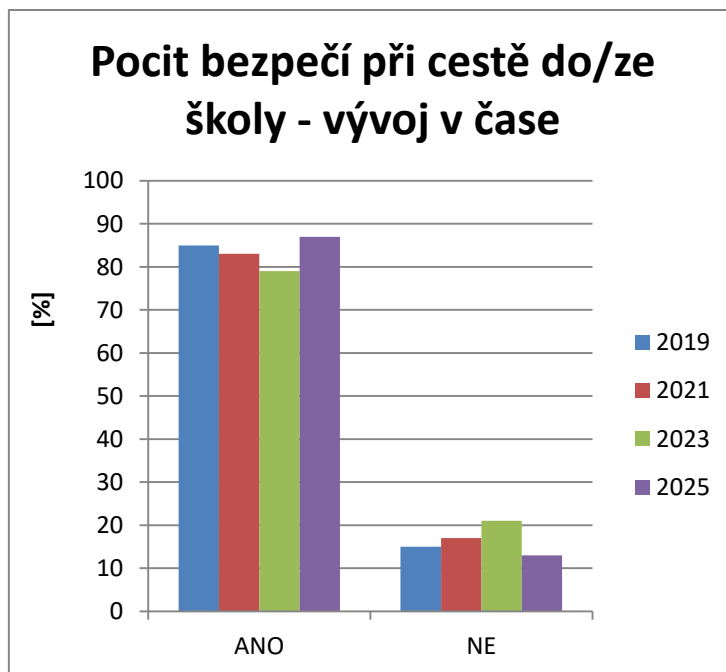
Tento rozdíl je dlouhodobě stabilní a ukazuje, že ranní doprava je výrazně ovlivněna doprovodem rodičů, zatímco odpoledne jsou děti samostatnější.

Z hlediska dopravního plánování to znamená, že problémy spojené s dopravou v okolí škol jsou časově velmi koncentrované a jejich řešení by mělo být zaměřeno především na ranní období.

3.5 Vyhodnocení otázky č. 5

Otázka č. 5: Cítíš se obvykle na cestě do/ze školy bezpečně?





Přibližně **87 %** žáků uvedlo, že se na cestě do školy a ze školy cítí bezpečně, zatímco přibližně **13 %** žáků uvedlo opak.

Ve srovnání s rokem 2023 došlo k nárůstu pocitu bezpečí z hodnoty **79 % na 87 %**, což představuje pozitivní posun.

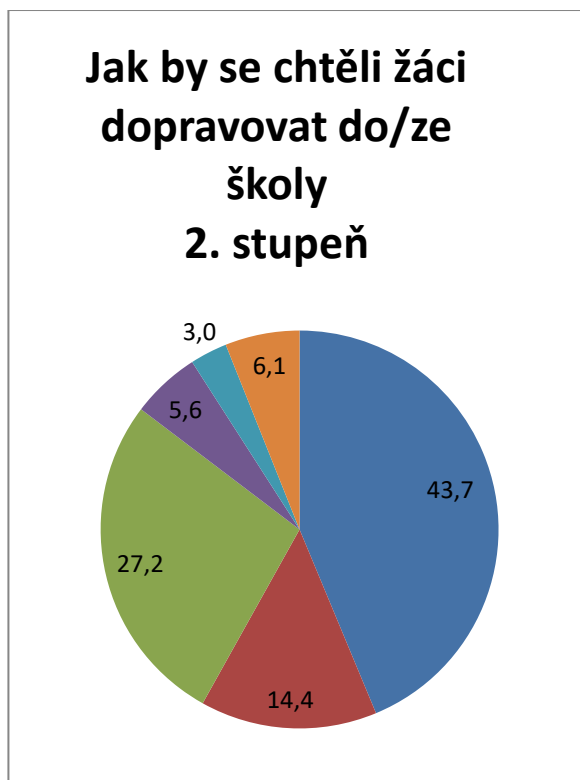
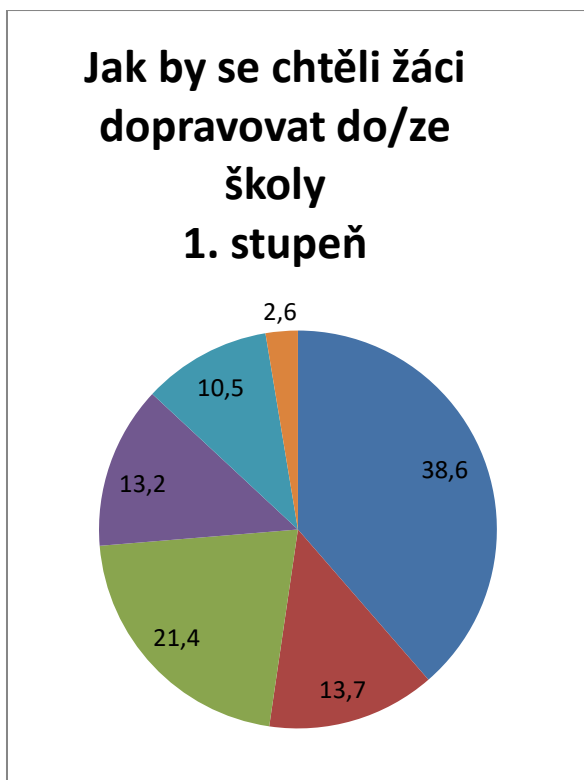
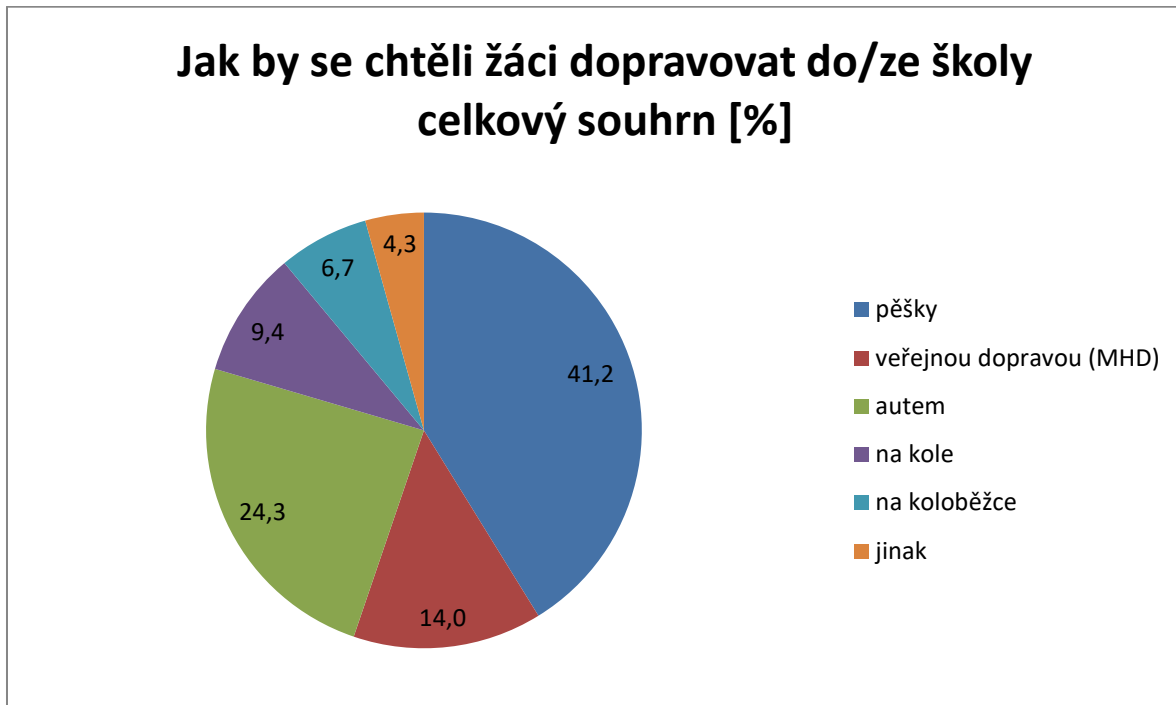
Zároveň však zůstává nezanedbatelná skupina žáků (177 žáků), která se bezpečně necítí. Mezi hlavní problémy patří:

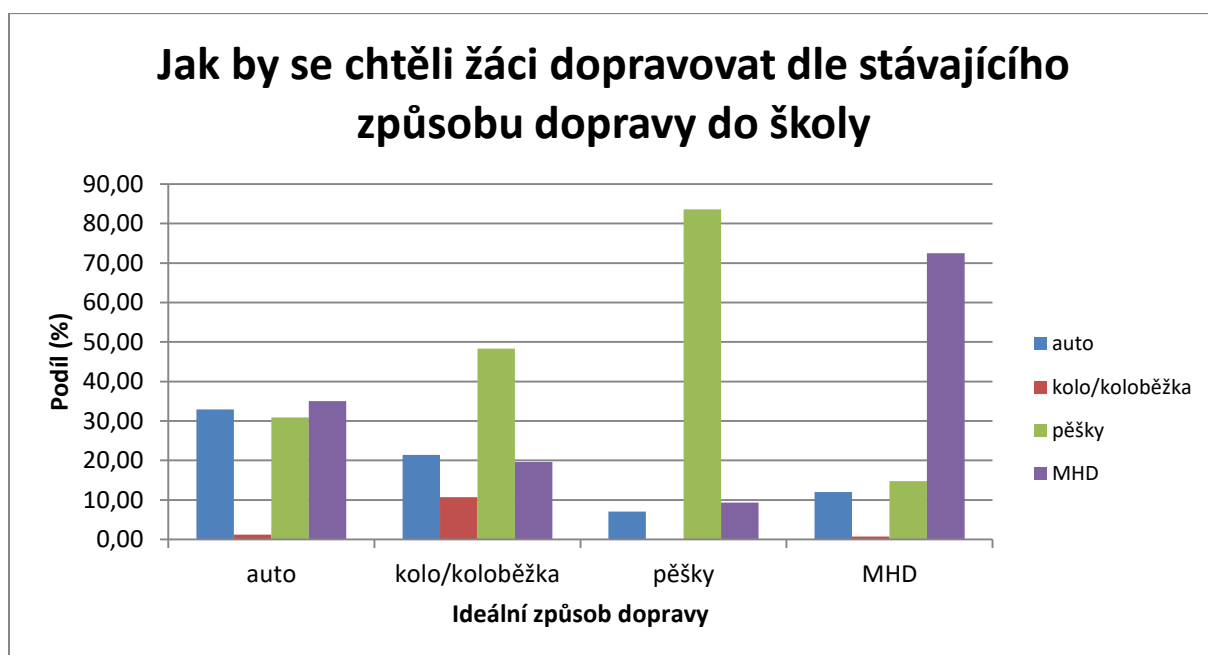
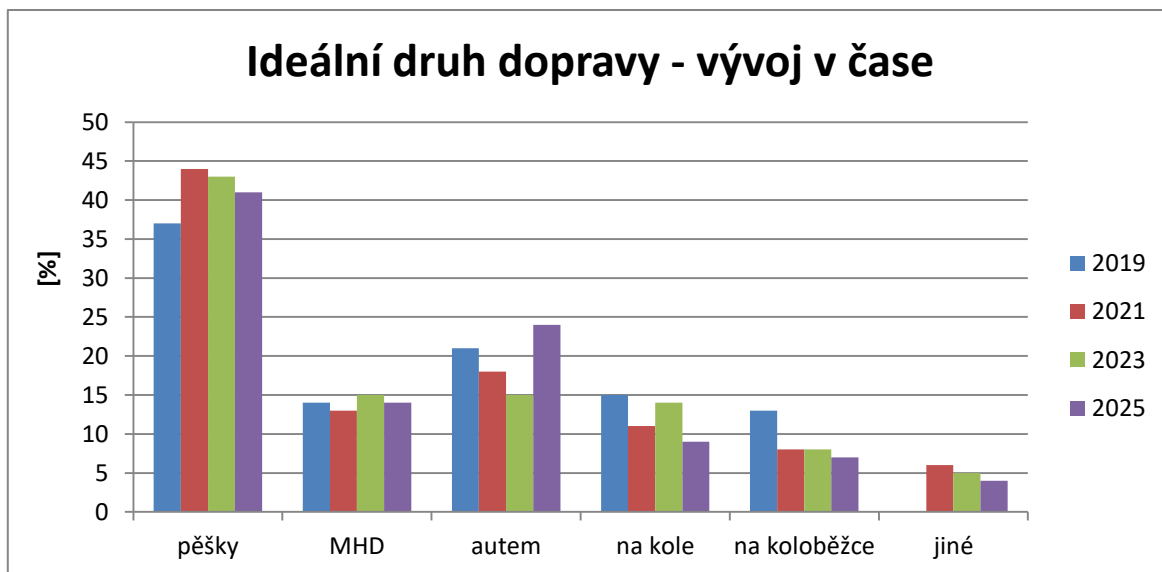
- rychle jedoucí vozidla (přibližně **20 %** odpovědí),
- chybějící přechody (přibližně **10 %** odpovědí),
- špatné osvětlení a omezené rozhledové poměry,
- výskyt rizikových osob.

Výsledky ukazují, že celkový pocit bezpečí je sice vysoký, ale je výrazně ovlivněn konkrétními lokalitami a situacemi.

3.6 Vyhodnocení otázky č. 6

Otázka č. 6: Jak bys nejráději cestoval (a) do školy, kdyby po cestě nebyla žádná nebezpečná místa a mohl (a) by sis vybrat?





Nejvýraznější rozdíl mezi skutečným a preferovaným způsobem dopravy je patrný u cyklistické dopravy, kde je deklarovaný zájem vyšší než její reálné využití. Tento rozdíl se pohybuje v řádu několika procent a opakovaně se objevuje i v předchozích šetřeních.

Přibližně **24 % žáků uvádí jako preferovaný způsob dopravy automobil**, zatímco v předchozích letech se tento podíl pohyboval v rozmezí **15 - 21 %**. To naznačuje určité posilování vnímané atraktivity individuální automobilové dopravy, a to i mezi žáky základních škol.

Výsledky ukazují, že mezi skutečným a preferovaným způsobem dopravy existuje vztah, který však není plně shodný. Preference žáků se v některých případech od jejich reálného dopravního chování liší, což poukazuje na vliv vnějších podmínek na jejich každodenní mobilitu.

Nejstabilnější skupinou jsou žáci, kteří se do školy dopravují pěšky. Přibližně **65 % z nich by preferovalo stejný způsob dopravy**, což potvrzuje, že pěší docházka odpovídá jejich skutečným preferencím. Menší část žáků by preferovala jiný způsob dopravy, přičemž přibližně **14 % pěších žáků uvádí jako preferovaný způsob automobilovou dopravu**. Tento podíl ukazuje na určitou atraktivitu individuální automobilové dopravy, nelze jej však považovat za dominantní trend.

Podobně stabilní je i skupina žáků využívajících cyklistickou dopravu (včetně koloběžek), kde přibližně **64 % žáků preferuje zachování tohoto způsobu dopravy**. Zbývající část žáků by volila zejména pěší docházku.

Naopak výrazně odlišná situace je u žáků dopravovaných automobilem. Pouze přibližně **48 % z nich uvádí automobil jako preferovaný způsob dopravy**, zatímco **více než polovina by preferovala jiný způsob**, nejčastěji pěší docházku nebo cyklistiku. Tento rozdíl naznačuje, že automobilová doprava je v této skupině často ovlivněna vnějšími faktory, zejména rozhodnutím rodičů nebo vnímanou bezpečností trasy, a ne vždy odpovídá skutečné preferenci žáků.

Specifickou skupinu tvoří žáci využívající veřejnou dopravu, u nichž je patrná nejvyšší variabilita preferencí. Přibližně **37 % z nich by zůstalo u veřejné dopravy**, zatímco zbytek by preferoval jiný způsob dopravy, včetně automobilu i pěší docházky. To naznačuje, že veřejná doprava je v této skupině často využívána spíše jako praktická nutnost než jako preferovaná volba.

Z celkového pohledu lze konstatovat, že dopravní chování žáků není primárně výsledkem jejich preferencí, ale je významně ovlivněno podmínkami v území, zejména dostupností jednotlivých způsobů dopravy a vnímanou bezpečností. Současně však výsledky ukazují, že existuje výrazný potenciál pro změnu dopravního chování, a to zejména u žáků dopravovaných automobilem, kteří ve značné míře preferují jiné, udržitelnější způsoby dopravy.

3.7 Vyhodnocení otázky č. 7

Otázka č. 7: Pokud se dopravuješ jinak, než bys chtěl (a), proč? Co ti v tom brání?

Na tuto otázku odpovědělo pouze 626 žáků, kteří uvedli rozdíl mezi skutečným a preferovaným způsobem dopravy. Struktura odpovědí (celkem 225 relevantních odpovědí, po odfiltrování odpovědí, že jsou žáci spokojeni a nesmyslných odpovědí) tak poskytuje důležitý pohled na bariéry, které brání změně dopravního chování.

Mezi nejčastější důvody patří:

- **nedostupnost dopravního prostředku**
- **obavy z dopravního provozu**
- **nedostatečná infrastruktura**
- **vzdálenost školy**

Z hlediska vývoje v čase se struktura těchto odpovědí výrazně nemění, což naznačuje, že se jedná o dlouhodobě přetrvávající bariéry, které nejsou výrazně ovlivňovány krátkodobými změnami.

Významným zjištěním je skutečnost, že nejčastěji uváděné důvody mají převážně **objektivní charakter**, tedy nejsou přímo závislé na individuálním rozhodnutí žáka. Nedostupnost dopravního prostředku nebo vzdálenost školy představují strukturální omezení, zatímco obavy z dopravního provozu a nedostatečná infrastruktura souvisejí s kvalitou dopravního prostředí.

Zvláštní pozornost si zaslouží právě **obavy z dopravního provozu**, které se objevují u přibližně pětiny odpovědí. Tento faktor úzce souvisí s výsledky otázky 3.8 (identifikované problémy) a 3.5 (pocit bezpečí), kde dominují rizika spojená s automobilovou dopravou. Lze tak konstatovat, že vnímaná nebezpečnost dopravního prostředí představuje jednu z hlavních bariér pro širší využívání aktivních forem dopravy.

Podobně významná je i role infrastruktury. Přestože podíl odpovědí přímo zmiňujících nedostatečnou infrastrukturu je nižší než u jiných faktorů, jedná se o klíčový prvek, který ovlivňuje jak subjektivní pocit bezpečí, tak reálné možnosti volby dopravního prostředku.

Z doplňujících odpovědí vyplývá, že některé bariéry se vzájemně kombinují. Například větší vzdálenost školy často vede k využívání automobilu, pokud současně neexistuje dostatečně bezpečná infrastruktura pro cyklistiku nebo kvalitní dostupnost veřejné dopravy.

Z hlediska interpretace lze shrnout, že dopravní chování žáků není primárně výsledkem jejich preferencí, ale především odrazem podmínek, ve kterých se pohybují. Tento závěr je důležitý zejména ve vazbě na výsledky otázky 3.6, které ukazují, že zájem o aktivní způsoby dopravy existuje, ale není plně realizován.

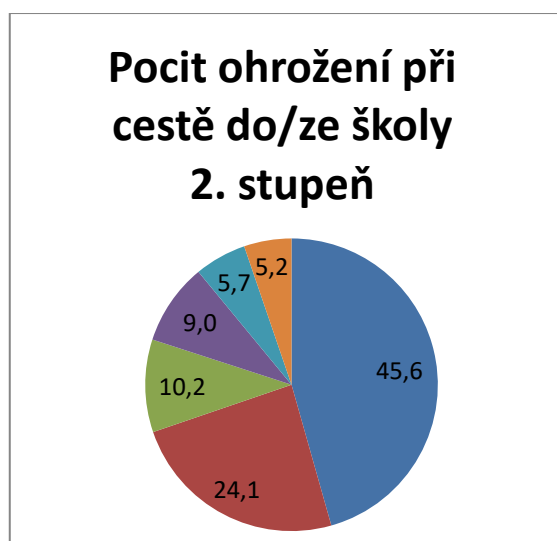
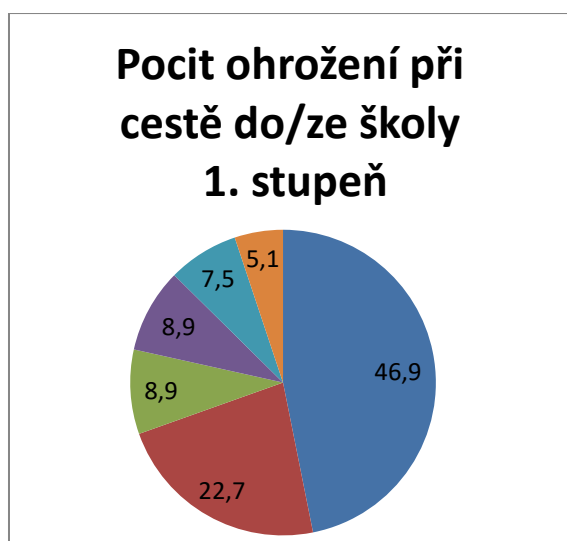
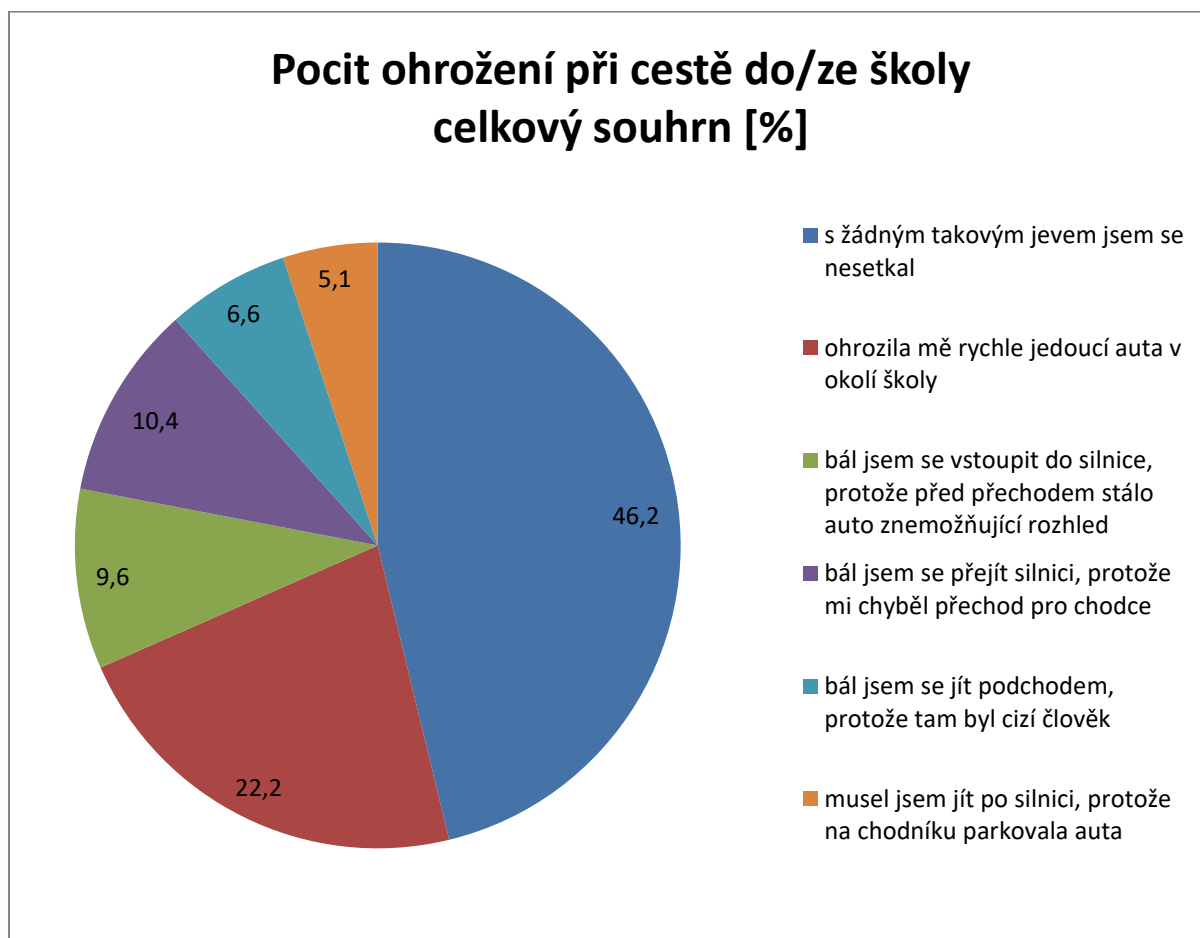
Z pohledu praxe to znamená, že změna dopravního chování je možná především prostřednictvím zlepšení těchto podmínek. Klíčovou roli zde hraje zejména:

- zvyšování bezpečnosti dopravního prostředí,
- zlepšování kvality infrastruktury pro pěší a cyklisty,
- a zajištění dostupných alternativ k individuální automobilové dopravě.

Výsledky této otázky tak poskytují důležitý podklad pro cílené zásahy, které mohou vést ke snížení podílu automobilové dopravy a podpoře udržitelných forem mobility.

3.8 Vyhodnocení otázky č. 8

Otázka č. 8: Setkal (a) ses při cestě do/ze školy s některým z následujících jevů?



Na tuto otázku odpověděli respondenti s možností označit více odpovědí, což se projevilo vyšším celkovým počtem zaznamenaných odpovědí oproti počtu respondentů. Přibližně **46 % žáků uvedlo, že se s žádným z nabízených problémů nesetkalo**, zatímco zbývajících **54 % žáků identifikovalo alespoň jeden problém** na své cestě do školy nebo ze školy.

Z jednotlivých typů problémů se jako nejvýznamnější dlouhodobě ukazují ty, které souvisejí s dopravní situací. Nejčastěji zmiňovaným problémem jsou **rychle jedoucí vozidla**, se kterými se setkalo **22,2 % žáků**. Tento podíl zůstává ve srovnání s předchozím šetřením prakticky beze změny, což potvrzuje, že vnímání rychlosti dopravy jako rizikového faktoru je stabilní.

Další významnou skupinou problémů jsou situace spojené s přecházením komunikace. **10,4 % žáků uvedlo, že se obávalo vstoupit do vozovky z důvodu chybějícího přechodu pro chodce**, a **9,6 % žáků poukázalo na omezený rozhled**, typicky způsobený zaparkovanými vozidly v blízkosti přechodů nebo křižovatek.

Tyto tři skupiny problémů (rychlá jízda, chybějící přechody a omezený rozhled) dohromady představují nejvýznamnější část identifikovaných rizik a dlouhodobě se opakují i v předchozích šetřeních. Lze tak konstatovat, že hlavní zdroj vnímaného ohrožení ze strany žáků souvisí s automobilovou dopravou a jejím uspořádáním v prostoru.

Z hlediska vývoje v čase nedochází k zásadním změnám ve struktuře problémů. Mění se spíše jejich relativní pořadí, kdy se jednotlivé typy problémů (např. chybějící přechody a omezený rozhled) mohou v jednotlivých letech vzájemně prohodit. To však nemění celkový obraz, který zůstává stabilní.

Interpretace těchto výsledků ukazuje, že přestože se většina žáků cítí na svých cestách bezpečně, více než polovina z nich se zároveň setkává s konkrétními rizikovými situacemi. Bezpečnost je tak vnímána spíše jako obecný pocit, který však může být narušen konkrétními místy nebo situacemi.

Z pohledu praxe je důležité, že identifikované problémy mají převážně charakter řešitelných opatření. Jedná se zejména o úpravy dopravního režimu (např. snížení rychlosti), doplnění nebo úpravu přechodů pro chodce a zlepšení rozhledových poměrů v kritických místech.

Výsledky této otázky tak představují přímý podklad pro cílená opatření v konkrétních lokalitách a zároveň potvrzují, že z hlediska vnímání bezpečnosti je klíčovým tématem zejména interakce mezi chodci a automobilovou dopravou.

3.9 Vyhodnocení otázky č. 9

Otázka č. 9: Co můžeš udělat ty sám/sama pro své větší bezpečí na cestě do/ze školy?

Na tuto nepovinnou otázku odpověděla přibližně **tři pětiny respondentů**. Z odpovědí vyplývá, že přibližně **25 % žáků uvedlo, že nemůže pro své bezpečí udělat už nic navíc**, případně že neví, jak by mohli svou bezpečnost ovlivnit. Dalších přibližně **20 % odpovědí tvoří obecná vyjádření**, jako je „dávat pozor“, „rozhlížet se“ nebo „být opatrný“.

Konkrétnější odpovědi (např. využívání přechodů, nošení reflexních prvků, vyhýbání se rizikovým situacím nebo omezení používání mobilního telefonu při chůzi) se objevují méně často a jednotlivě tvoří pouze nižší jednotky procent.

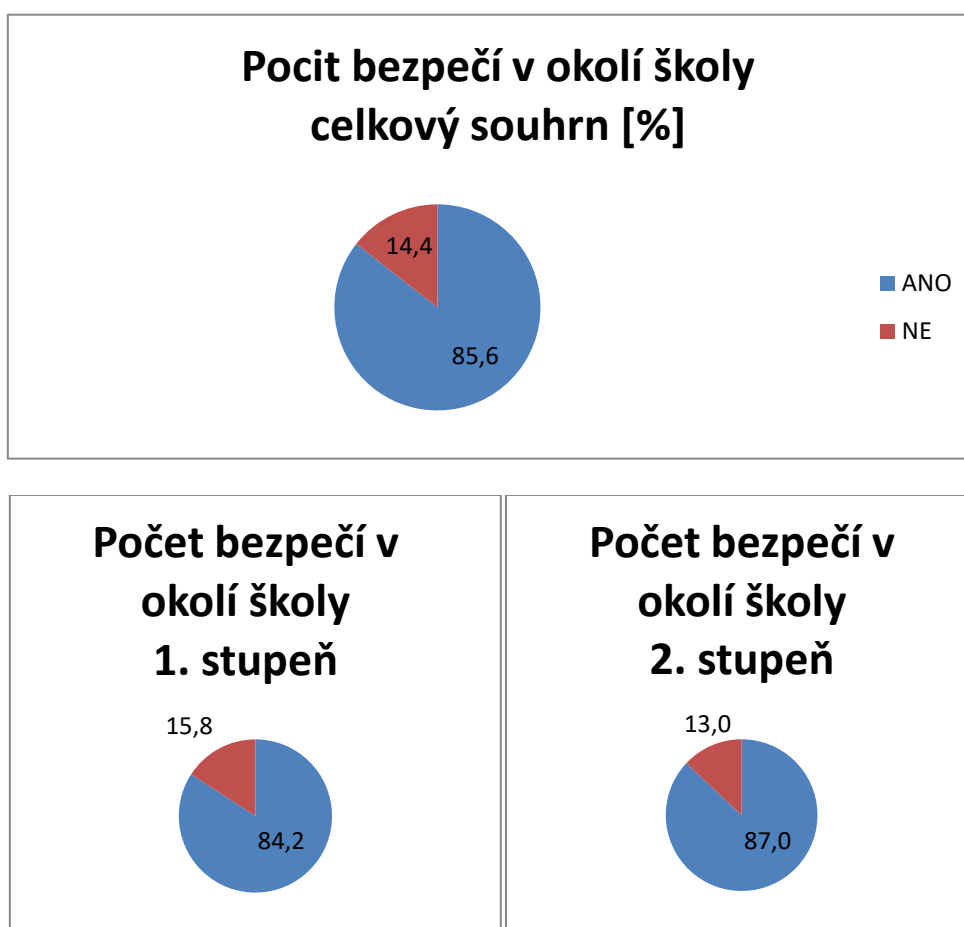
Z hlediska vývoje v čase se struktura odpovědí výrazně nemění – i v předchozích šetřeních se objevoval relativně vysoký podíl žáků, kteří nevnímají vlastní roli v oblasti bezpečnosti, případně ji formulují pouze velmi obecně.

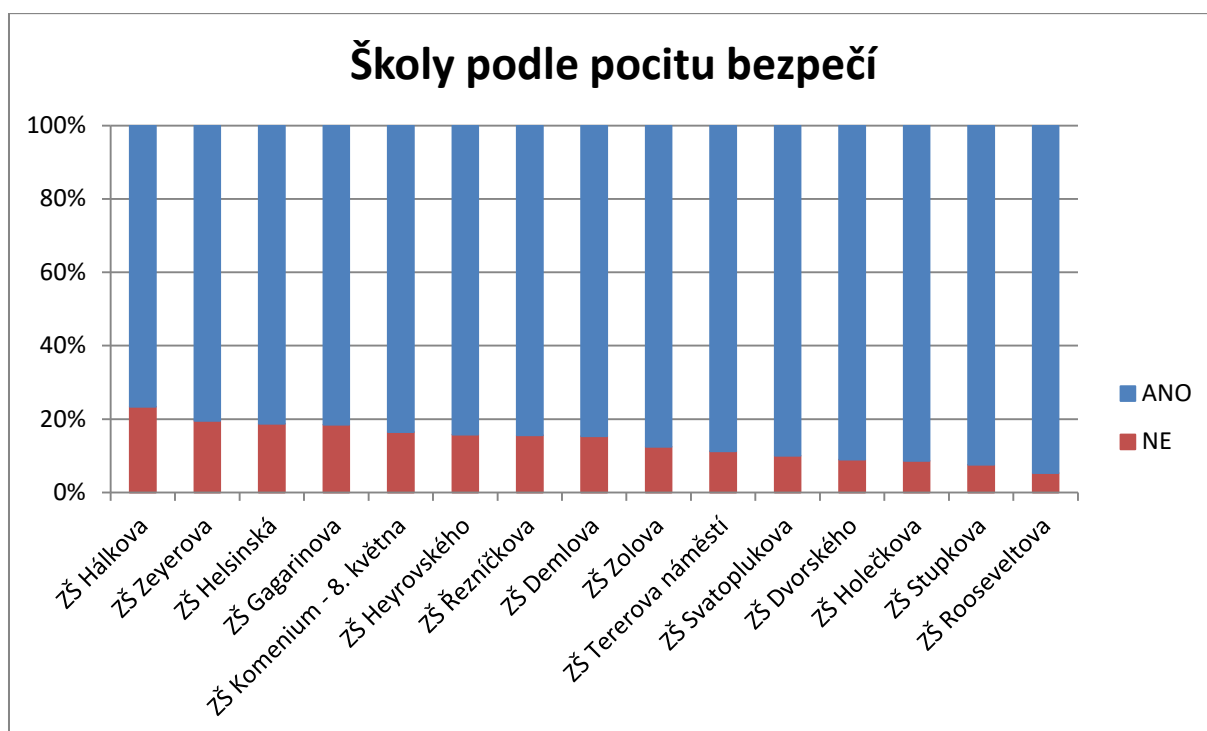
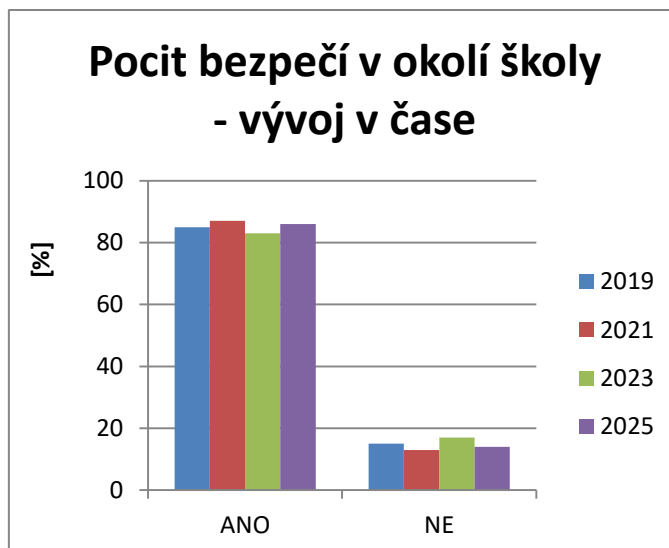
Interpretace těchto výsledků ukazuje, že část žáků vnímá bezpečnost především jako faktor, který je ovlivněn vnějším prostředím (např. chováním řidičů nebo kvalitou infrastruktury), a méně jako oblast, ve které mohou sami aktivně přispět ke snížení rizika.

Tento přístup je do určité míry pochopitelný, zejména u mladších žáků, nicméně současně ukazuje na prostor pro další rozvoj vzdělávání v oblasti dopravní bezpečnosti. Z pohledu praxe to znamená, že vedle fyzických opatření (např. úpravy komunikací) je vhodné systematicky posilovat i znalosti a dovednosti dětí v oblasti bezpečného chování v dopravním prostředí.

3.10 Vyhodnocení otázky č. 10

Otázka č. 10: Cítíš se bezpečně v okolí školy?





Výsledky ukazují, že přibližně **86 %** žáků uvedlo, že se v okolí školy cítí bezpečně, zatímco přibližně **14 %** žáků uvedlo, že se bezpečně necítí.

Ve srovnání s rokem 2023 došlo k mírnému nárůstu pocitu bezpečí, přičemž hodnoty se přiblížily úrovni zjištěné v roce 2021. Z hlediska dlouhodobého vývoje lze konstatovat, že pocit bezpečí v okolí škol nevykazuje jednoznačný trend, ale spíše kolísá v závislosti na konkrétních lokalitách a aktuálních podmínkách.

Zásadním zjištěním jsou výrazné rozdíly mezi jednotlivými školami. U některých škol přesahuje podíl žáků, kteří se necítí bezpečně, **20 %**, zatímco u jiných se pohybuje pod **10 %**. Rozdíl mezi jednotlivými lokalitami tak může dosahovat více než **10 %**, což ukazuje na význam lokálních faktorů.

Z odpovědí žáků, kteří se v okolí školy necítí bezpečně, vyplývá, že hlavními důvody jsou:

- dopravní situace, zejména rychle jedoucí vozidla a nedodržování dopravních pravidel,
- nedostatečná infrastruktura (např. chybějící chodníky, přechody nebo semaforey),
- výskyt rizikových osob (např. osoby pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek).

Z hlediska interpretace je důležité, že pocit bezpečí v okolí školy není dán pouze dopravní situací, ale je ovlivněn i širšími faktory prostředí.

Výsledky potvrzují, že bezpečnost v okolí škol je výrazně lokálně podmíněná a nelze ji řešit jednotným způsobem pro celé město. Naopak je nutné zaměřit se na konkrétní školy a jejich okolí, kde se problémy kumulují.

Z pohledu praxe to znamená potřebu kombinace různých typů opatření – od úprav dopravního řešení přes zlepšení infrastruktury až po spolupráci s bezpečnostními složkami a dalšími aktéry.

3.11 Shrnutí analýzy a doporučení

Výsledky dotazníkového šetření poskytují ucelený přehled o dopravním chování žáků základních škol v Olomouci a o jejich vnímání bezpečnosti při každodenních cestách do školy a ze školy. Z hlediska celkového vyhodnocení lze konstatovat, že dopravní chování žáků je dlouhodobě stabilní a převážně založené na udržitelných formách dopravy.

Pěší docházka a využívání veřejné dopravy tvoří dominantní způsob dopravy, přičemž podíl těchto forem dopravy se pohybuje dlouhodobě kolem hodnoty **80 % a více**. Tento výsledek odpovídá charakteru města s relativně krátkými docházkovými vzdálenostmi a dobrou dostupností škol.

Současně je však patrný mírný nárůst využívání individuální automobilové dopravy, a to zejména v ranních hodinách. Tento trend je doprovázen i mírným poklesem samostatného pohybu dětí, zejména u mladších věkových skupin. Ačkoliv se jedná o změny v řádu jednotek procent, je vhodné je vnímat jako potenciální indikátor budoucího vývoje, který může vést ke zvýšenému dopravnímu zatížení v okolí škol.

Z hlediska časového rozložení dopravy se potvrzuje výrazná koncentrace dopravního zatížení do ranní špičky. Při cestě ze školy dochází k výraznému poklesu využívání automobilu, což naznačuje, že ranní dopravní situace je významně ovlivněna doprovodem rodičů. Tento poznatek je zásadní pro návrh dopravních opatření, která by měla být cíleně zaměřena právě na toto časové období.

V oblasti bezpečnosti výsledky ukazují relativně vysoký celkový pocit bezpečí, který se dlouhodobě pohybuje kolem hodnoty **85 %**. Současně však výsledky ukazují, že více než polovina žáků se setkává s konkrétními rizikovými situacemi. Nejčastěji se jedná o problémy spojené s automobilovou dopravou, zejména:

- rychle jedoucí vozidla,
- nedostatečné podmínky pro bezpečné přecházení komunikací,
- omezené rozhledové poměry v důsledku parkování.

Tyto problémy se v jednotlivých šetřeních opakují a jejich struktura zůstává dlouhodobě stabilní. Z toho vyplývá, že se jedná o systémové problémy dopravního prostředí, nikoliv o nahodilé jevy.

Významným zjištěním je rovněž skutečnost, že bezpečnost není vnímána plošně, ale je výrazně lokálně podmíněná. Rozdíly mezi jednotlivými školami dosahují i více než **10 %**, což ukazuje, že v některých lokalitách dochází ke kumulaci rizikových faktorů. Tato skutečnost potvrzuje potřebu cíleného přístupu zaměřeného na konkrétní místa, nikoliv pouze na obecná opatření na úrovni celého města.

Z hlediska dopravního chování je důležité také porovnání skutečného a preferovaného způsobu dopravy. Výsledky ukazují, že existuje nevyužitý potenciál zejména v oblasti cyklistické dopravy, kde je deklarovaný zájem vyšší než její reálné využití. Tento rozdíl poukazuje na význam kvality infrastruktury a vnímané bezpečnosti jako klíčových faktorů ovlivňujících dopravní chování.

Dalším důležitým zjištěním je, že část žáků nevnímá svou vlastní roli v oblasti bezpečnosti, případně ji nedokáže konkrétně formulovat. Tento aspekt ukazuje na potřebu doplnit infrastrukturní opatření o systematické vzdělávání a osvětu v oblasti dopravního chování.

Z hlediska nástrojů, které mohou napomoci systematickému řešení uvedených problémů, je vhodné zmínit také **školní plány mobility**. Ty představují koncepční nástroj na úrovni jednotlivých škol, který umožňuje komplexně řešit dopravní obsluhu školy, bezpečnost v jejím okolí i dopravní chování žáků. Zpracování školního plánu mobility vychází z analýzy konkrétní situace dané školy a navrhuje soubor opatření jak v oblasti infrastruktury, tak organizace dopravy a vzdělávání.

Z pohledu města představují školní plány mobility vhodný nástroj pro cílenou spolupráci se školami. Město může školám v této oblasti aktivně pomoci, zejména zajištěním metodické podpory nebo přímo pořízením těchto plánů pro vybrané školy. Tímto způsobem lze efektivně propojit strategické cíle města s konkrétními potřebami jednotlivých lokalit.

Na základě provedené analýzy lze identifikovat několik hlavních směrů, na které by se město ve spolupráci se školami mělo zaměřit:

1. Zklidňování dopravy v okolí škol

S ohledem na skutečnost, že nejčastěji vnímaným problémem jsou rychle jedoucí vozidla, je vhodné zaměřit se na opatření vedoucí ke snížení rychlosti dopravy, zejména v ranní špičce.

2. Zlepšení podmínek pro přecházení komunikací

Významná část žáků upozorňuje na chybějící nebo nevyhovující přechody. Je proto vhodné systematicky doplňovat přechody a upravovat jejich umístění a provedení.

3. Zlepšení rozhledových poměrů

Problémy s omezeným rozhledem, zejména v důsledku parkování, patří mezi dlouhodobě identifikované. Řešení těchto situací může mít významný dopad na zvýšení bezpečnosti.

4. Rozvoj infrastruktury pro pěší a cyklisty

Zejména v případě cyklistické dopravy existuje nevyužitý potenciál. Zlepšení infrastruktury může přispět ke změně dopravního chování.

5. Cílené řešení problémových lokalit

S ohledem na výrazné rozdíly mezi jednotlivými školami je vhodné zaměřit se na konkrétní místa identifikovaná v mapové části šetření.

6. Posilování vzdělávání v oblasti bezpečnosti

Vedle infrastrukturních opatření je vhodné systematicky rozvíjet i vzdělávání dětí v oblasti bezpečného chování v dopravním prostředí.

7. Podpora zpracování školních plánů mobility

Jako systémový nástroj se nabízí postupné zavádění školních plánů mobility, a to zejména u škol, kde se problémy kumulují. Město může v této oblasti sehrát aktivní roli zajištěním jejich pořízení a

metodickým vedením, čímž podpoří koordinovaný a dlouhodobě udržitelný přístup k řešení dopravy v okolí škol.

Výsledky šetření tak představují nejen popis současného stavu, ale především konkrétní podklad pro návrh a realizaci opatření, která mohou přispět ke zvýšení bezpečnosti a udržitelnosti dopravy ve městě.

4 Vyhodnocení mapových podkladů




Mapová část šetření sloužila k identifikaci konkrétních míst, která žáci při svých cestách do a ze školy vnímají jako problematická nebo nebezpečná. Na rozdíl od dotazníkové části, která popisuje obecné dopravní chování a vnímání bezpečnosti, mapová část umožnila prostorově určit konkrétní lokality, kde se problémy opakují.


Žáci při zadávání podnětu postupovali v následujících třech krocích:

- lokalizace problému
 - popis, kde se uvedený problém vyskytuje, zpravidla ulici, křižovatku, přechod nebo jiné místo na své trase
- typ problému z předem stanovených kategorií
 - přechody pro chodce
 - chodníky
 - nepřehledný úsek
 - bezohlední řidiči
 - obtěžující spoluobčané
 - světelná signalizace
 - jiný
- popis problému (specifikace)
 - slovní popis problému, který byl zaznačen do mapy

Po ukončení sběru dat byly jednotlivé podněty zkontrolovány a vyhodnoceny. V případech, kdy více žáků označilo stejnou nebo velmi blízkou lokalitu a popsalo obdobný problém, byly tyto podněty sloučeny do jednoho shluku. Cílem tohoto postupu bylo odstranit duplicity a převést jednotlivé odpovědi do přehlednější podoby, která umožňuje pracovat s opakujícími se problémy v konkrétních místech.

U každého takto vyhodnoceného problému byl doplněn komentář a návrh dalšího postupu. Návrh řešení zohledňuje charakter problému a jeho zařazení do jedné z následujících kategorií:

-  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 majetkoprávní vztahy, neúměrné investiční náklady, apod.)

-  problém byl předán k řešení jinému subjektu (nejčastěji Policii ČR nebo Městské policii Olomouc)

Tímto způsobem bylo možné převést individuální vnímání žáků do strukturovaného přehledu problémových míst a zároveň určit, jakým způsobem lze s jednotlivými podněty dále pracovat. Výsledky mapové části proto nepředstavují pouze seznam připomínek, ale slouží jako praktický podklad pro další prověřování, plánování a realizaci konkrétních opatření.

4.1 Souhrn získaných podnětů





V mapové části bylo celkem vyhodnoceno **345 problémových míst**. Nejpočetnější skupinu tvoří podněty zařazené do kategorie **bezohlední řidiči**, kterých bylo evidováno **125**. Tato kategorie zahrnuje zejména vnímanou vysokou rychlost vozidel, neohleduplné chování řidičů nebo nedodržování pravidel silničního provozu.

Druhou nejpočetnější skupinu tvoří podněty označené jako **obtěžující spoluobčané**, kterých bylo evidováno **82**. Tyto podněty se vztahují zejména k subjektivnímu pocitu bezpečí v určitých lokalitách a byly ve většině případů předány k dalšímu řešení příslušným složkám.

Další významnou skupinu představují podněty týkající se **přechodů pro chodce**. Celkem bylo evidováno **46** těchto podnětů. Žáci zde nejčastěji upozorňovali na chybějící přechody, obtížné přecházení komunikace nebo nedostatečnou bezpečnost stávajících přechodů.

Kategorie **nepřehledný úsek** zahrnuje **40** podnětů a souvisí především s omezeným rozhledem, nepřehlednými křižovatkami nebo komplikovaným prostorovým uspořádáním komunikací. V kategorii **chodníky** bylo evidováno **28** podnětů, které se týkaly zejména chybějících, úzkých nebo nevyhovujících chodníků. Méně četné byly podněty ke **světelné signalizaci (13)** a podněty zařazené do kategorie **jiný problém (11)**.

Tabulka uvádí rozdělení podnětů podle typu problému a způsobu jejich dalšího řešení (vyřešeno / podmíněně řešitelné / neřešitelné / předáno):

skupina problémů					celkem
přechody pro chodce	25	20	0	1	46
chodníky	19	2	3	4	28
nepřehledný úsek	26	6	0	8	40
bezohlední řidiči	34	6	1	84	125
obtěžující spoluobčané	0	0	0	82	82
světelná signalizace	9	4	0	0	13
jiný	6	4	0	1	11
celkový souhrn	119	42	4	180	345
podíl [%]	34	12	1	52	100

Z hlediska způsobu dalšího postupu bylo **34 % podnětů** vyhodnoceno jako vyřešených, krátkodobě řešitelných nebo jako stav, který nevyžaduje další zásah. Dalších **12 % podnětů** je řešitelných při splnění určité podmínky, například v návaznosti na projektovou přípravu, investiční akci nebo další prověření. Pouze **1 % podnětů** bylo vyhodnoceno jako aktuálně neřešitelných. Největší podíl,

konkrétně **52 % podnětů**, byl předán k řešení jinému subjektu, typicky Policii ČR nebo Městské policii Olomouc. Tento vysoký podíl ukazuje, že významná část problémů souvisí s chováním účastníků provozu a vyžaduje spíše dohled a kontrolu než stavební zásahy.

Souhrnné vyhodnocení potvrzuje, že značná část podnětů se týká problémů, které nejsou řešitelné pouze stavebními nebo dopravně-technickými opatřeními města, ale vyžadují také dohled, prevenci, kontrolu chování účastníků provozu nebo spolupráci s dalšími institucemi. Zároveň však významný podíl podnětů představuje konkrétní vstup pro další prověřování a plánování opatření v oblasti bezpečnosti dopravy a veřejného prostoru.

Všechny vyhodnocené podněty jsou zakresleny v mapové aplikaci, která může sloužit jako podklad pro následné prověřování jednotlivých lokalit. Mapová aplikace je k dispozici na následujícím odkaze:

<https://1url.cz/beEHb>