

Univerzita Karlova
Pedagogická fakulta

Praha

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Dopravní bezpečnost dětí v okolí škol
Traffic safety for children around schools

Kristina Pánková, DiS.

Vedoucí práce: Phdr. Mgr. Vlastimil Hubert, MBA

Studijní program: Školský management

Studijní obor: Školský management

Odevzdáním této bakalářské práce na téma Dopravní bezpečnost dětí v okolí škol potvrzuji, že jsem ji vypracovala pod vedením vedoucího práce samostatně za použití v práci uvedených pramenů a literatury. Dále potvrzuji, že tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Praha 14. 4. 2024

Ráda bych na tomto místě poděkovala PhDr. Mgr. Vlastimilu Hubertovi, MBA za pomoc při tvorbě práce a cenné rady.

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá klíčovým tématem dopravní bezpečnosti dětí v okolí škol. Cílem je zjistit, jak vedení školy podporuje a zajišťuje bezpečnější cesty dětí do škol. Teoretická část této práce vychází z nastudované odborné literatury a internetových zdrojů. Vymezuje pojmy dopravní výchovy a její historie, počátky dopravní výchovy v ČR, dopravní výchovu v rodině a také principy dopravní výchovy. Dále se zabývá dopravní výchovou v mateřských školách a Rámcovým vzdělávacím programem. V neposlední řadě jsou představeny instituce, které se zabývají dopravní výchovou a na závěr teoretické práce je popsán samotný projekt Školní ulice, jak v České republice, tak i její fungování ve světě.

Ve výzkumné části je proveden kvantitativní výzkum, který byl realizován formou dotazníkového šetření. Respondenty šetření byli ředitelé mateřských škol, kteří hrají klíčovou roli v implementaci bezpečnostních opatření. Výsledky práce poukazují na aktuální stav dopravní bezpečnosti v okolí škol a nabízí ucelený pohled na opatření, která by mohla vést ke zlepšení. Tato studie přináší cenné poznatky a doporučení pro školy, rodiče a místní komunity, jak efektivně zvyšovat dopravní bezpečnost a chránit děti na jejich cestě za vzděláním. Cílem je přispět k vytváření bezpečnějšího prostředí pro všechny zúčastněné strany a podpořit realizaci konkrétních opatření pro zajištění bezpečnosti dětí na cestách do školy a zpět.

KLÍČOVÁ SLOVA

Bezpečnost, dopravní bezpečnost, krizový management, školní prostředí, vedení školy

ABSTRACT

This bachelor thesis addresses the key issue of children's traffic safety around schools. The goal is to determine how school management supports and ensures safer journeys for children to school. The theoretical part of this work is based on studied professional literature and internet resources. It defines the concepts of traffic education and its history, the beginnings of traffic education in the Czech Republic, traffic education in the family, and also the principles of traffic education. Furthermore, it deals with traffic education in preschools and the Framework Education Program. Lastly, institutions involved in traffic education are introduced, and the final section of the theoretical part describes the School Street project, both in the Czech Republic and its operation worldwide. In the research part, quantitative research was conducted through a questionnaire survey. The survey respondents were preschool directors who play a key role in implementing safety measures. The results of the work point to the current state of traffic safety around schools and offer a comprehensive view of measures that could lead to improvement. This study provides valuable insights and recommendations for schools, parents, and local communities on how to effectively increase traffic safety and protect children on their way to education. The aim is to contribute to creating a safer environment for all parties involved and to support the implementation of specific measures to ensure the safety of children on their way to and from school.

KEYWORDS

Safety, traffic safety, crisis management, school environment, school leadership

Obsah

Úvod.....	8
Teoretická část.....	9
1 Dopravní výchova	10
1.1 Historie dopravní výchovy	13
1.2 Počátky dopravní výchovy dětí v ČR.....	14
1.3 Dopravní výchova v rodině.....	15
1.4 Principy dopravní výchovy	16
2.1 Dopravní výchova v mateřských školách	17
2.1.1 Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání	19
2.3 Školská legislativa z pohledu dopravní výchovy	20
2.4 Dítě a nehodovost.....	21
3 Udržitelná mobilita.....	22
3.1 Aktivní mobilita dětí	22
3.2 Opatření škol pro podporu aktivní mobility dětí.....	23
3.3 Projekty podpory aktivní mobility dětí	23
3.3.1 Projekt Bezpečné cesty do školy	23
3.3.2 Kampaně Pěšky do školy	24
3.3.3 Child friendly city	24
4 Instituce zabývající se dopravní bezpečností	25
4.1 BESIP	25
4.2 Na kole jen s přilbou	25
4.3 Ty to zvládneš.....	26
4.4 Policie České republiky.....	26
4.5 Zebra se za tebe nerozhledne	27

4.6 Městská policie ČR	27
4.7 Muzeum Policie ČR	27
5 Školní ulice	28
5.1 Definice školní ulice	28
5.2 Historie Školní ulice ve světě	29
5.3 Školní ulice v ČR	30
Praktická část	32
6 Metodologie výzkumu	33
6.1 Cíl výzkumu a výzkumné otázky	33
6.2 Výzkumný nástroj	33
6.3 Výzkumný soubor	34
6.4 Tvorba dotazníku	34
6.5 Interpretace výsledků šetření	34
6.6 Analýza jednotlivých položek dotazníkového šetření	35
Diskuse	54
Závěr	58
Seznam použitých informačních zdrojů	59
Seznam příloh	63

Úvod

Volba tématu mé bakalářské práce vychází z mé osobní zkušenosti a pozorování působení jako učitelky v mateřské škole, kde se každodenně setkáváme s problémy způsobenými nadměrným výskytem aut v okolí školy a s tím spojenými riziky pro děti, které do školy docházejí pěšky. Dopravní zácpy a omezený prostor pro chodce představují značné riziko pro naše nejmenší, pro které by cesta do školy měla být pohodlná a především bezpečná, což zdůrazňuje kritickou potřebu zlepšení opatření pro dopravní bezpečnost. Můj zájem o toto téma dále podnítila iniciativa projektu „Školní ulice“, jejichž cílem je vytvořit bezpečnější prostředí pro děti.

Cílem této bakalářské práce je nejen analyzovat stávající situaci a identifikovat problémy, ale také navrhnout možná zlepšení a inovativní řešení, která by přispěla k větší bezpečnosti dětí na cestách do školy. Tato práce přináší komplexní pohled na problematiku dopravní bezpečnosti dětí a zdůrazňuje význam společných úsilí škol, rodin a místních komunit ve vytváření bezpečnějšího prostředí pro naše děti.

Teoretická část mé práce se zaměřuje na široký rozsah témat spojených s dopravní výchovou, zahrnující její historii, implementaci v rodinách a vzdělávacích institucích, až po instituce, které se věnují dopravní bezpečnosti. Tato část poskytuje přehled o rámcovém vzdělávacím programu pro předškolní vzdělávání a roli školské legislativy v kontextu dopravní výchovy. Představuje také koncepty, jako je „Školní ulice“, a zkoumá jejich historii a implementaci jak ve světě, tak i v České republice. Tato část je zásadní pro poskytnutí teoretického zázemí pro praktickou část práce a pro hlubší pochopení důležitosti a potřeby dopravní výchovy a bezpečnosti.

Praktická část mé práce se soustředí na dotazníkový průzkum mezi řediteli škol v určitých částech Prahy, s cílem zjistit, jaké opatření již bylo zavedeno k ochraně dětí v dopravním prostředí a jak efektivní tato opatření jsou. Mezi klíčové výzkumné otázky patří identifikace hlavních problémů v oblasti dopravní bezpečnosti, které ředitelé škol považují za největší, a zjištění, která opatření jsou nejúčinnější a mohla by být doporučena ostatním školám.

Teoretická část

Teoretická část mé bakalářské práce se zabývá komplexním přehledem o dopravní výchově, jejím historickém vývoji, implementaci v rodinném a školním prostředí a v nezbytné roli, kterou hrají různé instituce ve zvyšování dopravní bezpečnosti dětí. Poukazuje na definice a základní koncepce dopravní výchovy, její začlenění do rámce předškolního vzdělávání a přibližuje legislativní rámec, který dopravní výchovu ohraničuje a podporuje.

Dále se teoretická část věnuje dopravní výchově v rodinách a v mateřských školách, kde jsou popsány základy bezpečného chování dětí v dopravě a jaký je význam rodinného prostředí a předškolní vzdělávání v oblasti formování bezpečnostních návyků a postojů u dětí.

Specifickou část tvoří přehled rámcových vzdělávacích programů pro předškolní a základní vzdělávání, které definují klíčové kompetence a cíle dopravní výchovy. Zahrnuty jsou i metodiky a přístupy, které jsou doporučeny pro efektivní začleňování tematiky bezpečnosti do školních osnov.

Zásadní část této práce je věnována projektu "Školní ulice" - jeho definici, historickému vývoji a implementaci jak v zahraničí, tak i v českém prostředí. Tato iniciativa představuje jeden z inovativních přístupů k zajištění bezpečnějšího prostředí pro děti při cestách do školy a zpět.

1 Dopravní výchova

„Cílem této studie bylo prověřit a nabídnout taková opatření, která budou účinně zlepšovat okolí škol zejména v oblasti zajištění bezpečnosti při pohybu dětí na cestách do i ze školy (ať už samostatně nebo v doprovodu rodičů)“. (Srový, 2021, s. 9)

Systematická dopravní výchova je dle Límové (2006, s. 7) základem pro lepší chování účastníků provozu, a to už od dětského věku. Základem v této výchově je pochopení vzájemných vztahů všech účastníků provozu. Tímto si mládež uvědomí, že při dopravních situacích nejsou v provozu sami, ale jsou součástí různých situací, kde musí předvídat. Mluvíme především o dopravní ukázněnosti, která mládež povede k poznání a uvědomění si možného nebezpečí. Avšak díky předvídaní se dá těmto nevyžádaným situacím předejít a nebo se jim vyhnout. Velmi podstatné jsou v této oblasti zkušenosti, které děti a mládež nabývají během svého života.

Dopravní výchova představuje klíčový nástroj pro prevenci dopravních nehod. Důležité jsou zejména dvě hlavní složky: specifické výchovné metody uplatňované v rodině od útlého dětství a institucionální výchova, která se aplikuje ve školním věku, během puberty a adolescence, a to zejména ve školním prostředí. Úspěch těchto metod závisí na vyváženém systému, který kombinuje oba tyto přístupy a který je klíčem k dosažení pozitivních výsledků v dopravní výchově. Tento systém je předmětem zájmu všech rozvinutých zemí s pokročilou dopravní infrastrukturou. (Stojan 2009, s. 23)

V mnoha pokročilých zemích je dopravní kázeň součástí výchovy dětí a mládeže. Samozřejmě se v různých zemích tento systém mírně liší. V některých státech dokonce nalezneme dopravní výchovu mezi povinnými předměty malých žáků. Dále je tento systém podpořen například v družinách, či školních kroužcích. Základem pro předávání informací a zkušeností je samozřejmě patřičné vzdělání učitelů. Zajímavým příkladem je Švédsko, kde je dopravní výchova podpořena státem a to tak, že každé dítě školního věku projde 100 hodinami teorie a 36 půl dny praxe. Stejně tak jsou na tom i kantoři. Silně zaměřeni na dopravní kázeň jsou například v Rakousku, Beneluxu či v Dánsku. (Límová, 2006, s. 7)

V naší zemi je však situace odlišná, jelikož dopravní výchova je velmi nepřesně popsána a zařazena do vzdělávacího systému. Můžeme tak předvídat, že znalosti a dovednosti dětí v

základních školách v dopravě jsou značně odlišné. Realita je taková, že vzdělání v této oblasti záleží pouze na angažovanosti jednotlivých učitelů. Pravdou je, že chování se v provozu je tématem mimoškolních aktivit a že v České republice funguje velice dobře zapojení městské policie, jakož to edukativní složky pro děti a mládež. Límová však píše, že fungující metodou může být jen zapojení dopravní výchovy do struktur povinné školní docházky. (Límová, 2006, s. 7)

Základní cíle dopravní výchovy dle Límové (2006, s. 8):

- „*Pochopení funkce dopravy jako řízeného systému vymezeného zákonnými normami.*”
- „*Formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti chůze a jízdy v provozu na pozemních komunikacích.*”
- „*Osvojení zásad bezpečného chování a jednání v provozu dle zákonných norem jako chodec, cyklista nebo jiný účastník tohoto provozu (např. spolujezdec).*”
- „*Zvládnutí techniky chůze a jízdy na jízdním kole.*”
- „*Pochopení významu technického stavu a údržby vozidel pro bezpečnou jízdu v provozu na pozemních komunikacích a praktické zvládnutí základních úkonů údržby jízdního kola.*”
- „*Zvládnutí základních taktických prvků chůze a jízdy v provozu na pozemních komunikacích.*”
- „*Znalost technických podmínek dopravy a zařízení ovlivňující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.*”
- „*Pochopení významu a role policistů pro bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích.*”
- „*Osvojení si základních dovedností a zásad jednání při dopravní nehodě.*”

O chování se v dopravě se můžeme bavit, jako o něčem, co nás ovlivňuje každý den v našem životě. Mimo vlastních zkušeností mají na proces výchovy vliv otec s matkou, mateřská škola, základní škola či autoškola. Je důležité říci, že chování v provozu a

dodržování pravidel je nesmírně důležité a vzájemně provázané jak pro řidiče, tak i pro chodce. (Stojan, 2009)

Znaky chování dětí v silniční dopravě dle Límové (2006, s. 8-9):

- Reakce dítěte je na začátku jednoznačně ovlivněno emoční reakcí. Díky nízkých zkušenostem s dopravním provozem a předvídáním ostatních účastníků může dítě náhle své chování na vozovce změnit (například změna tempa pohybu či náhlá změna směru). To vše může vést k nepředvídatelné a nebezpečné situaci.
- Dítě se dokáže věnovat pouze na jednotlivé předměty či objekty, ale nevnímá situaci jako celek. Zorné pole dítěte je nižší než u dospělého jedince a vnímání je směřováno k sobě samému. Důležitým faktem je, že díky slabým zkušenostem se doba mezi vnímáním a rozpoznáním zvyšuje. Díky těmto faktům je pro dítě těžké rozeznat (například rychlost blížícího se vozidla).
- Chování v dopravě jednoznačně ovlivňuje pozornost. U dítěte je pozornost ovlivněna jednak tzv. tunelovým pohledem (pozorování pouze jedním směrem) a druhá rozptýlením. Právě díky jednoduchému rozptýlení dítěte může být například nepředvídatelná jízda na kole u malých dětí.
- Dalším faktorem, který se u dětí odráží v dopravních situacích je učení se pohybovým schopnostem a dovednostem. Vše si můžeme ukázat například při jízdě na kole. Děti se postupně učí kolo ovládat dvěma rukama, poté pravou a levou rukou. Díky tomu malé dítě nemůže signalizovat, kam bude odbočovat. Tuto dovednost získává až postupem času. Je důležité počítat s tím, že dětem trvá brzdící fáze mnohem déle než dospělému jedinci. Jedním z hlavních znaků chování se dětí na vozovce je nejistota v určování směru - vlevo , vpravo.
- Na vozovce se vyskytují i nejmenší děti, které mají nulovou zkušenost a nulový přehled o dopravních značnách. Znalost dopravních značek a pravidel je však značně neúplná také například u desetiletých dětí. Chování dětí také výrazně ovlivňuje jejich fantazie a nezkušenost přenosu fyziky do reálného života. Dítě si například myslí, že automobil či kolo dokáže zastavit z plné rychlosti ihned na místě.

- Problémem, který se bude postupně odbourávat je přenos her z tréninkového či dětského hřiště na vozovku (například závodění či různé honičky).
- Už od útlého věku je statisticky dáno, že počet nehod je u chlapců téměř dvojnásobný než u dívek.
- Děti do dvanáctého roku svého života nejsou schopni anticipovat chování dalších účastníků dopravní situace, jelikož si nedokáží propojit akci a reakci a také vzájemný vztah.

1.1 Historie dopravní výchovy

Od počátku rozvoje motorových vozidel se postupně ukázalo, že jedním z největších problémů, kterým společnost čelí, je vysoký počet dopravních nehod. V 30. letech 20. století začal být tento problém natolik vážný, že se ho začaly ujímat různé instituce včetně Autoklubu republiky Československé, Pražské elektrické dráhy a autobusy a také dopravní úřad policejního ředitelství. Hlavní pozornost byla věnována zvyšování bezpečnosti dětí a mládeže na silnicích a zahrnutí dopravní výchovy do školního programu. Dalším diskutovaným problémem byla nedostatečná příprava řidičů a jejich neznalost v oblasti předpisů, stejně jako problematika řízení pod vlivem alkoholu. (Límová, 2006, s. 10)

V září 1932 bylo v Praze uspořádáno první veřejné setkání zaměřené na dopravní problematiku, které zahrnovalo i výstavy a bylo součástí tzv. „Bezpečnostního týdne“. V roce 1934 byly shromažďovány informace o dopravní výchově určené pro žáky prvních pěti tříd základních škol, s cílem začlenit tyto informace do vyučování a pravidelně je opakovat pro hlubší pochopení. V roce 1935 pak byl termín "dopravní výchova" poprvé použit v rámci výstavy zaměřené na bezpečnost v dopravě, kterou pořádal Autoklub republiky Československé. Tato výstava zdůraznila význam školení dětí a mládeže v oblasti dopravní bezpečnosti. (Límová, 2006, s. 10)

Ve druhé polovině 20. století byl založen BESIP, orgán pro bezpečnost silničního provozu, který se významně podílel na snižování počtu úmrtí na silnicích, zejména v období od konce 60. let do roku 1987. Po období stagnace v 90. letech a na počátku nového tisíciletí

se bezpečnost silničního provozu opět stala předmětem zájmu vlády a policie, což vedlo k obnovenému snižování počtu úmrtí. V roce 2007 byly zahájeny další iniciativy s cílem dále zlepšit bezpečnost na silnicích. (Bezpečné cesty, 2014-2019)

Z historie je zřejmé, že dopravní výchova má v naší společnosti dlouholetou tradici a stále hraje klíčovou roli ve snaze chránit jak jednotlivce, tak i širší veřejnost. Organizace jako BESIP, které se věnují prevenci a šíření informací v oblasti dopravní bezpečnosti, jsou proto nepostradatelné pro udržení a další rozvoj bezpečnosti na silnicích. (Límová, 2006)

1.2 Počátky dopravní výchovy dětí v ČR

Historie zavádění dopravní výchovy do českého školství se datuje již od roku 1931, kdy byla v Praze zaznamenána vysoká nehodovost. Odpovědí na tuto situaci bylo uspořádání "týdne bezpečnosti" v následujícím roce, s cílem zvýšit veřejné povědomí o bezpečnosti v dopravě. V rámci tohoto týdne Autoklub Republiky Československé přestavil výstavu dopravních značek a zahájil vzdělávací programy pro děti, známé jako "hodinky bezpečnosti". V roce 1935 pak byl poprvé použit termín „dopravní výchova“ F. A. Elstnerem. Díky těmto aktivitám bylo vzděláno přibližně 35 tisíc dětí jak v Praze, tak v dalších městech, a na velkově byly informace o dopravní výchově šířeny i prostřednictvím školního rozhlasu. (Límová, 2006)

V roce 1934 se prvky dopravní výchovy objevily v učebnicích osnovách pražských obecných škol pro prvních pět ročníků. Témata spojená s dopravou byla začleněna do předmětů jako prvouka, vlastivěda, občanská nauka a kreslení. Mezi lety 1969 a 2004 bylo vydáno více než sedmdesát vzdělávacích materiálů zaměřených na dopravní výchovu pro mateřské i základní školy. Po roce 1989 však došlo k poklesu zájmu o tuto oblast, který byl následně oživen změnami v systému školství. Tyto změny, zahrnuté v rámcovém vzdělávacím programu umožnily efektivnější začlenění dopravní výchovy do školního kurikula. (Stojan, 2009)

Tento historický přehled ukazuje, jak se dopravní výchova stala součástí vzdělávacího procesu v České republice a jak se její postavení a důraz na ni vyvíjely v průběhu času. Změny ve školním systému a vytvoření rámcových vzdělávacích programů přispěly k

jejímu obnovenému začlenění a zvýšení povědomí o důležitosti bezpečného chování v dopravě mezi dětmi a mládeží.

1.3 Dopravní výchova v rodině

Rodiče jsou zodpovědní za výchovu svých potomků a to i v oblasti dopravy. Pro dopravní bezpečnost je velmi důležité, aby děti začaly s dopravní výchovou co nejdříve. Na získaný základní přehled se dá navázat také ve školním prostředí. Je důležité, aby si děti uvědomovaly, že doprava je součástí jejich života a má vliv nejen na zdraví lidí, ale také na celou planetu. (Stojan et. al., 2009, s. 78)

Límová poukazuje na těchto pár základních pravidel: (2006, s. 12)

- Měli by být vzory pro své děti, také svým chováním a respektováním pravidel při běžné dopravě.
- Měli by se svými potomky pracovat na motorických schopnostech a dovednostech, dodržování řádu a slušnému chování.
- Měli by své děti naučit, že pro zábavu a sportování není ideální místo vozovka, ani její okolí.
- Měli by s dětmi probírat, v čem a jak jsou vybrané situace nebezpečné.
- Měli by se s dětmi učit barvy dopravního provozu a také tvary, které jsou využívány na dopravních značkách.
- Společným tématem by měl být také respekt k pravidlům provozu a měli by společně si s dětmi vysvětlit, co se může stát, když účastník provozu nebude respektovat například dopravní značení či semafor.
- Rodiče by si měli s dětmi povídat o různých typech automobilů, autobusů, tramvají či vlaků a vysvětlit si na jejich délce a váze rozdílné chování jako například brzdná dráha, vybočování či možnost zatáčení.
- V neposlední řadě, by se měli společně zaměřit na vnímání pravé a levé strany.

Stojan (2007, s 104) uvádí, že při dopravní výchově, může být velký problém nezáměr rodičů o tuto problematiku. Je však samozřejmé, že bez podpory rodičů se bude ve školním prostředí velmi složitě budovat zájem o dopravní bezpečnost. Stojan stejně jako Límová je toho názoru že, se dítě učí nápodobou a vnímá dopravu kolem sebe. Především se učí od svých nejbližších jak se chovat a reagovat v silničním provozu. Tedy i v záležitosti dopravní výchovy by měl rodič představovat pro své dítě ideál.

Těthalová (2015, s. 15) zmiňuje zajímavý fakt o chování účastníků dopravního provozu a to ten, že více než polovina rodičů se v dopravním provozu chová lépe až poté, co se jim narodí dítě. Veřejnost by se mohla pozastavit nad tím, jak s touto informací pracovat a co udělat proto aby každý jedinec respektoval pravidla dopravního provozu a také jeho účastníky již od nejmenšího věku až do stáří.

1.4 Principy dopravní výchovy

Pro učitele je klíčové mít hluboké porozumění základním zásadám, které by měly být implementovány do výuky dopravní výchovy. To znamená, že by měli mít jasnou představu o tom, jakým způsobem chtějí předávat žákům informace o tom, jak se chovat správně a bezpečně na silnicích. Je zásadní, aby učitelé měli strategii a jasně definovaný záměr výuky, což zajistí, že výuka bude systematická a snadno pochopitelná i pro mladší žáky na prvním stupni základní školy. (Stojan, 2007)

Nejjednodušší a nejrychlejší způsob, jak se seznámit s klíčovými principy dopravní výchovy, nabízí Ministerstvo dopravy - BESIP prostřednictvím své webové stránky besip.cz. Zde jsou tyto principy stručně shrnuty do sedmi základních bodů:

- Zapojení rodiny - usnadnění práce rodičů
- Zapojení školy, obce
- Spolupráce s obcemi, kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi
- Odpovědnost medií
- Provázanost, posloupnost, kontinuita

- Maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky
- U kategorií bez respektu k autoritám hledat účinné formy (IBESIP, 2020)

Mandátová, L. (1983, s. 30), zdůrazňuje roli rodičů a navrhuje, aby se zapojili do vedení zájmových kroužků dopravní výchovy. Tyto kroužky by mohly nabídnout pestřejší a zajímavější činnosti. Mandátová také navrhuje, že by od druhého pololetí čtvrté třídy měl být zaveden kroužek dopravní výchovy, který by posílil znalosti pravidel silničního provozu u dětí, čímž by je lépe připravil na získání „Průkazu cyklisty“.

Kromě organizačních aspektů, jako je spolupráce s rodiči a organizace vzdělávacích aktivit, je důležité nezapomínat i na obsahové principy, které zdůrazňuje Stojan (2007). Mezi ty patří například „princip etický“, který klade důraz na uvědomění si hodnoty lidského života a zdraví, a „princip odpovědnosti“, který připomíná, že odpovědnost nesou nejen účastníci dopravy, ale i její správci. Stojan také poukazuje na význam systematickosti, komplexnosti a kontinuity ve vzdělávacím procesu.

Výzkumy ukázaly, že příprava v mateřských školách na dopravní výchovu bývá neúčinnější, díky systematickému a rozmanitému přístupu, který zahrnuje procvičování pravidel prostřednictvím her a simulace dopravních situací. Naopak, na prvním a druhém stupni základních škol často chybí dostatečná hodinová dotace a učitelé se spoléhají na občasné návštěvy dopravních hřišť či práci s pracovními listy, což nemusí být vždy dostatečné. (Stojan, 2007)

2.1 Dopravní výchova v mateřských školách

„Hlavní náplní dopravní výchovy dětí předškolního věku je hra“. (Límová, 2006, s. 18)

Děti tvoří skupinu účastníků silničního provozu, která je vystavena nejvyššímu riziku, především kvůli jejich omezeným zkušenostem a sklonu k spontánnímu chování. Dopravní výchova v rámci mateřských škol zahrnuje široké spektrum znalostí. Seznámí děti s jejich okolím, významem dopravy, technickými aspekty a metodami prevence úrazů. Tato výchova také upozorňuje na potenciální nebezpečí vyplývající z dopravy, podporuje rozvoj

slušného a prosociálního chování, posiluje orientaci v prostoru a formuje povědomí o odpovědnosti.

Vzdělávání dětí v oblasti dopravní bezpečnosti začíná již v předškolním věku a je zásadní pro jejich budoucí chování na silnicích. V mateřských školách by mělo být klíčové postupně předávat dětem základní znalosti a dovednosti týkající se bezpečného pobytu v dopravním prostředí. (Špačková, 2004 s. 20)

V rámci realizace projektu na zavedení dopravní výchovy v mateřských školách vypracovalo Centrum dopravního výzkumu s podporou Ministerstva dopravy metodiku odpovídající Rámcovému vzdělávacímu programu pro předškolní vzdělávání. Dle předpisů vyhlášky č. 14/2005 Sb. je při výletech a akcích mimo školní zařízení povolen maximální počet 20 dětí na jednoho pedagoga. V situacích, kde je vyšší riziko, například v dopravním provozu, je možné přizvat dalšího pedagogického pracovníka. Klíčové je, aby se děti naučily orientovat v dopravě ve svém běžném okolí školy. Bezpečnost dětí ovlivňuje jejich psychomotorický vývoj, schopnost prostorové orientace, sebevímání a vztah k pravidlům. Děti v předškolním věku vidí svět z egocentrického pohledu a mají problémy s odhadem prostorových vztahů. Pro bezpečné pohybování jsou klíčové všechny smysly, zejména pak sluch a zrak.

V rámci venkovního vzdělávání v oblasti dopravní výchovy v mateřských školách patří aktivity jako jsou: pobyty na školním dvoře, procházky okolím, trénink přecházení ulic, a hraní si na dopravním hřišti. Co se týče vnitřních aktivit, ty zahrnují vedení diskuzí, rozvíjení jemné i hrubé motoriky, učení se rozpoznávat dopravní piktogramy a značky, účast na zážitkových hrách, pohybové aktivity a hry zaměřené na rozvoj pravo-levé a prostorové orientace. (Šustrová, 2018, str. 17)

Podle Límové (2006, s. 14) mezi nejdůležitější vlastnosti, které bychom měli v mateřské škole u dítěte rozvíjet a navázat tak na předešlou výchovu v rodině je paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, odvaha a vnímání a orientace v prostoru i čase. Všechny tyto vlastnosti přispívají k bezpečnějšímu pohybu dětí na pozemních komunikacích.

Je důležité, aby výchova v mateřských školách směřovala k rozvoji schopností, které podporují bezpečné chování, jako je odvaha, překonání strachu, respekt, a poslušnost, a

zároveň k posilování správných návyků, jako je chůze po správné straně chodníku nebo bezpečné přecházení vozovky. (Stojan, 2007, s. 82)

2.1.1 Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání

Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání stanovuje základní kritéria a pravidla, která musí jednotlivé vzdělávací instituce v oblasti tohoto vzdělávání dodržet. Na základě tohoto dokumentu poté každá škola vytváří vlastní školní vzdělávací programy, které reflektují specifické potřeby a podmínky daného vzdělávacího zařízení. (MŠMT, 2017a, s. 5)

Dopravní výchova v MŠ se zaměřuje na 5 oblastí, v jejichž rámci jsou stanovené tyto očekávané výstupy:

1. Dítě jako chodec - bezpečně se pohybuje po chodníku, zná pojem semafor, rozeznává jeho barvy a správně reaguje na jeho signály, s dopomocí zvládne zvolit bezpečné místo k přecházení, s dopomocí umí bezpečně přecházet, zná riziko pohybu na parkovišti, ví, co znamená snížená viditelnost, zná a umí použít reflexní prvky.
2. Dítě jako spolujezdec v automobilu - ví, jak bezpečně nastupovat a vystupovat z auta, chápe nutnost použití bezpečnostních pásů, chápe, že nesmí rušit řidiče během jízdy.
3. Dítě jako cestující v MHD - na zastávkách se chová ukázněně, umí nastupovat a vystupovat z dopravního prostředku, umí se slušně chovat při jízně dopravním prostředkem.
4. Dítě jako cyklista - chápe nutnost použití cyklistické přilby, vybírá vhodné místo pro jízdu na kole a koloběžce, ví, že nesmí jezdit bez dozoru.
5. Výběr vhodného a bezpečného místa pro hru.

Aby mohly být úspěšně dosaženy cíle dopravní výchovy, je klíčová komunikace a spolupráce mezi mateřskými školami a rodiči, kteří mají možnost dále rozvíjet tyto znalosti a dovednosti u svých dětí. (Šustrová, 2018, s. 28)

Výzkumy provedené v zahraničí ukazují, že primárním problémem není neznalost pravidel silničního provozu, ale spíše nedostatek schopnosti tato pravidla aplikovat v reálných dopravních situacích. (Johnová, 2017). Jednou z cest, jak dětem umožnit získat praktické zkušenosti s bezpečným pohybem v dopravním prostředí, je podpora jejich aktivní mobility prostřednictvím realizace projektů Školní ulice.

Při srovnání mateřských a základních škol lze pozorovat, že mateřské školy se věnují dopravní výchově intenzivněji a častěji. Výuka je mnohem více různorodá a systematicky vedená. Stojan (2007)

2.3 Školská legislativa z pohledu dopravní výchovy

V souladu se školským zákonem jsou pedagogové zavázáni k naplňování vzdělávacích cílů, které zahrnují i poznatky a dovednosti v oblasti bezpečnosti a zdravotní prevence. Dopravní výchova se stává klíčovou součástí tohoto vzdělávacího procesu, protože připravuje žáky na zodpovědné a bezpečné účinkování v silničním provozu a pomáhá jim tyto dovednosti efektivně využívat ve svém každodenním životě. Toto ustanovení je zakotveno v zákoně č. 561/2004 Sb., který byl aktualizován v roce 2011 a stanovuje, že dopravní výchova je nezbytným prvkem celkového vzdělávacího cíle zaměřeného na bezpečnost a ochranu zdraví. (Zákon č. 561/2004 Sb. 2011)

Podle Bílé knihy (2001, s. 91) a aktualizovaného rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání (MŠMT, 2013, s. 79) je dopravní výchova začleněna do širšího spektra vzdělávacích oblastí, což odráží snahu o komplexní přístup k této problematice. Vzdělávací obsah je specifikován tak, aby zahrnoval klíčové aspekty bezpečného chování v dopravě, jako jsou rizika silniční a železniční dopravy, vzájemné vztahy mezi účastníky provozu, postupy v případě dopravní nehody, a také poznání a dodržování dopravních značek.

Změny v rámcovém vzdělávacím programu pro první i druhý stupeň základních škol reflektují potřebu přizpůsobit vzdělávací obsah současným požadavkům a výzvám, s nimiž se žáci mohou setkat v reálném provozu. Učivo je strukturováno tak, aby podporovalo

rozvoj odpovědného chování žáků v rizikových situacích a posilovalo jejich schopnost bezpečně se orientovat ve světě dopravy.

Stejně tak rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání (MŠMT, 2012, s. 5) zdůrazňuje význam zahrnutí dopravní výchovy již v raném věku dětí. Cílem je naučit děti základním pravidlům chování na chodníku a na ulici, včetně rozumění světelné signalizaci, což představuje důležitý krok k vytváření bezpečného prostředí pro nejmenší účastníky silničního provozu.

V kontextu těchto vzdělávacích změn je jasné, že dopravní výchova představuje integrální součást školního kurikula, s cílem vychovat žáky k bezpečnému a zodpovědnému chování v dopravě, což je nezbytné pro jejich ochranu a ochranu zdraví v širším společenském kontextu.

2.4 Dítě a nehodovost

Každý rok se na českých silnicích odehraje přibližně 21 121 nehod, při kterých dojde ke zraněním. V tomto číslu je zahrnuto 2 022 nehod, kde jsou zúčastněny děti do 15 let, a z nich 795 nehod se týká dětí do 7 let, tedy dětí předškolního věku. Z celkového množství nehod 537 končí smrtí. Česká Republika se v rámci Evropské unie umísťuje na 15. místě co do počtu nehod na milion obyvatel. Předškolní děti se v dopravních nehodách objevují jako chodci, spolujezdcí nebo cyklisté. (Šustrová 2018, s 6)

Nehody, ve kterých jsou zúčastněné děti, lze rozdělit na ty, kde děti nejsou na vině, a na ty, kde za nehodu mohou děti samy. V případech, kdy za nehodu nemohou děti, se často jedná o srážky vozidel způsobené řidiči. Většinou jsou děti v těchto situacích chráněny bezpečnostními systémy a nejčastěji se nehody obejdou s lehkými zraněními. Nicméně existují i případy, kdy děti nejsou v autě řádně zajištěny, což může vést k jejich smrti. K nehodám, kde děti nejsou na vině, patří také ty, kde se děti pohybují jako chodci nebo cyklisté a často utrpí vážné zranění, protože nejsou chráněny karoserií vozidla. Na druhou stranu, když je dítě viníkem nehody, obvykle jde o situace, kdy se dítě pohybuje po silnici jako chodec nebo na kole. (Stojan, 2007)

3 Udržitelná mobilita

Podle Ing. Syrového (2021) existuje podstatný rozdíl mezi pojmy doprava a mobilita. Doprava zahrnuje koordinovaný pohyb dopravních prostředků a pokud dochází k její regulaci, obvykle se její tok přesune na jiné místo, což znamená, že není možné ji jednoduše omezit. Na druhé straně, mobilita poskytuje možnost volby způsobu pohybu, tedy alternativy. To naznačuje, že volbou mobility můžeme ovlivňovat dopravní toky. Je třeba veřejnost motivovat k volbě takových přepravních možností, které budou mít minimální negativní dopad jak na uživatele, tak na prostředí, a zároveň neomezí přístupnost všech cílů.

3.1 Aktivní mobilita dětí

Aktivní mobilita znamená pohyb na krátké vzdálenosti (používáním veřejné dopravy, jízdou na kole nebo chůzí) a představuje jeden z klíčových prvků udržitelné mobility. (MDČR, 2023)

Pohyb je jednou ze základních potřeb dětí z biologického i sociálního hlediska, ale současné pohybové aktivity dětí čelí omezením, kdy často ani cesta do školy není realizována formou procházky. (Jechová, 2005)

Aktivní cestování je pro děti velmi prospěšné. Umožňuje jim pravidelný přirozený pohyb, podporuje jejich zdraví a vývoj přirozené imunity, napomáhá rozvoji sociálních dovedností a lepší orientaci ve svém okolí. Také přispívá k bezpečnému pohybu v ulicích a rozšiřuje znalosti o pravidlech chování v provozu. (Syrový, 2021)

Cesta do školy může pokrýt až třetinu denní potřeby pohybu u dětí, ale mnozí rodiče preferují pohodlí a domnělou bezpečnost vozit děti automobilem. Tato volba však nezřídka vede k paradoxu, kdy již malý počet vozidel přijíždějících k škole zároveň vyvolá dopravní zácpu, znečištění ovzduší a ohrožení bezpečnosti dětí jdoucích pěšky nebo na kole. (Jens, 2021)

Jančaříková (2010) popisuje používání auta pro přepravu dětí do mateřské školy jako škodlivý trend z několika důvodů. Děti nezískávají dostatek času na přizpůsobení se změně

prostředí a často jsou oblečeny nevhodně vzhledem k aktuálním podmínkám. Dalším negativem je omezená komunikace s rodičem během jízdy, kdy může rodičův spěch děti stresovat. Rodičům by se doporučovalo reorganizovat své ranní cesty do práce tak, aby tento čas věnovali svým dětem a trávili jej s nimi konstruktivně, ideálně pomalou chůzí do mateřské školy. Pedagogové by měli rodiče motivovat k tomu, aby tento čas s dětmi strávili kvalitně, například prostřednictvím pěší chůze do školy.

Leblová (2012) uvádí, že pravidelné procházky představují nejefektivnější metodu, jak dětem umožnit vybudovat si pevný vztah k prostředí, ve kterém žijí.

3.2 Opatření škol pro podporu aktivní mobility dětí

Aktivní mobilita je úzce spojena s kvalitou veřejného prostoru a dostupnou infrastrukturou. Aby bylo možné děti přimět k chůzi nebo jízdě na kole, musí být pro ně vytvořeny lákavé a bezpečné podmínky, včetně příjemných míst pro setkávání v blízkosti školy. Projekt Bezpečné cesty do školy doporučuje školám, aby například instalovaly krytá stání pro kola nebo vylepšovaly okolí školy zelení a lavičkami. Starší děti se mohou do procesu zapojit prostřednictvím projektové výuky, přičemž mají možnost vyjádřit své názory, vypracovat argumenty, připravit rozpočet a prezentovat svůj projekt. (Johnová, 2017)

3.3 Projekty podpory aktivní mobility dětí

Tyto projekty jsou navrženy tak, aby motivovaly děti i jejich rodiče k častější volbě aktivního způsobu dopravy, a tím přispívat k ekologičtějšímu a zdravějšímu životnímu prostředí. Integrace těchto aktivit do každodenního života dětí může mít pozitivní vliv na jejich fyzický, psychický a sociální vývoj.

3.3.1 Projekt Bezpečné cesty do školy

Projekt zaměřený na zvýšení bezpečnosti dětí na cestách do školy a propagaci aktivní mobility je v Praze realizován organizací Pěšky městem, zatímco školy mimo Prahu

mohou vyhledat spolupráci s nadací Partnerství a jejím programem Na zelenou. Jeho hlavním cílem je provést na silnicích, které děti využívají k cestě do školy, takové úpravy, jež snižují riziko dopravních nehod. Zvýšení bezpečnosti na cestách motivuje větší počet dětí k pěšímu chození do školy, čímž podporuje aktivní a efektivní dopravní výchovu. Projekt se snaží připravit návrhy pro změny v dopravních komunikacích tak, aby co nejvíce vyhovovaly požadavkům dětí. Klíčovým prvkem je jejich aktivní účast, jelikož děti nejlépe poznají, jak se ve městském provozu cítí, co jim překáží a co omezuje jejich bezpečný pohyb. (Johnová, 2017)

3.3.2 Kampaň Pěšky do školy

Efektivní přístup k environmentální a dopravní výchově dětí představuje celostátní kampaň „Pěšky do školy“, pořádaná spolkem „Pěšky městem“. Kampaně se účastní školy, které motivují děti k zapojení se do aktivní mobility – docházce pěšky, jízdě na kole, koloběžce, skateboardu nebo využívání veřejné dopravy. Tento projekt klade důraz na podporu chůze jako způsobu dopravy nejen do škol, ale také na vytvoření bezpečného a přátelského prostředí před školami. Dále usiluje o osvětu rodičů a dětí o výhodách chůze pro jejich každodenní cesty. (Pěšky městem, 2022)

3.3.3 Child friendly city

Child friendly City je globální iniciativa zaměřená na proměnu měst v prostředí, která jsou udržitelná, zdravá a bezpečná pro děti. Spolek Město přátelské k dětem se věnuje zkoumání veřejných prostor s cílem optimalizovat je pro potřeby dětí a rodin. Mezi klíčové aspekty strategie patří podpora dětské hry ve veřejném prostoru, zlepšení mobility dětí, a vzdělávání a osvěta. Projekty se snaží hluboce porozumět potřebám dětí v jejich okolí, rozpoznat význam hry a aktivně zapojit mladé lidi do procesu plánování a tvorby prostředí. K získání dat slouží dotazníky a vzdělávací workshopy, které organizuje spolek na základních školách v Praze, a výsledky těchto průzkumů vedou k formulaci specifických doporučení pro města a k vytváření architektonických studií. (Petrik, 2021)

4 Instituce zabývající se dopravní bezpečností

V současné době je mnoho organizací a institucí, které se intenzivně věnují problematice dopravní výchovy. K nejvýznamějším patří Bezpečnostní rada státu pro bezpečnost silničního provozu (BESIP), Policie České republiky, Městská policie ČR a Muzeum policie ČR. Tyto subjekty hrají klíčovou roli v edukaci a zvyšování povědomí o bezpečnosti na silnicích.

4.1 BESIP

Co se týče BESIP, jedná se o významnou organizaci, která se již dlouhá léta věnuje bezpečnosti v silničním provozu a je dobře známá veřejnosti díky své prezentaci v médiích. BESIP působí jako hlavní koordinační a expertní orgán v této oblasti pod Ministerstvem dopravy ČR. (IBESIP, 2020)

Organizace klade důraz na preventivní opatření prostřednictvím různých celostátních kampaní a vzdělávacích programů. Spolupracuje s mezinárodními organizacemi, jako je Světová zdravotnická organizace, na prevenci dopravních nehod mezi dětmi a mladistvými. BESIP také poskytuje vzdělávací materiály, jako jsou knihy a učebnice, a podporuje projekty zaměřené na dopravní výchovu, například kampaně „Na kole jen s přilbou“ nebo „Ty to zvládneš“. (IBESIP, 2020)

4.2 Na kole jen s přilbou

Projekt „Na kole jen s přilbou“ se zaměřuje na bezpečnost cyklistů a na rizika spojená s cyklistikou. Za tímto účelem se projekt opírá o spolupráci mezi organizací Bezpečnost na silnicích, Horskou službou ČR a dalšími partnery, přičemž je částečně financován z fondu na prevenci škod České kanceláře pojistitelů. Statistiky ukázaly, že v případech těžkých zranění nebo úmrtí cyklistů je většina zranění spojena s poraněním hlavy. Z tohoto důvodu kampaň zdůrazňuje důležitost nošení helmy jako prostředku ochrany. Cílem projektu je zminimalizování počtu nehod cyklistů tím, že se organizátoři setkávají s cyklisty na

oblíbených trasách a informují je o bezpečnostních aspektech cyklistiky. (Na kole jen s přilbou, 2010-2020)

4.3 Ty to zvládneš

Kampaň „Ty to zvládneš“ byla spuštěna v roce 2016 a stojí za ní Asociace Záchraný kruh společně s Hasičským záchranným sborem ČR, integrovanými záchrannými složkami a Ministerstvem dopravy ČR - BESIP. Financování kampaně, které dosáhlo téměř 4 milionů korun, pochází z Fondu zábrany škod. Cílem kampaně bylo v prvním roce jejího působení upozornit veřejnost na časté chyby při záchranných akcích na místě dopravních nehod prostřednictvím série deseti krátkých videí. Kromě toho bylo vytvořeno také instruktážní video, které radí, jak se v takových situacích správně chovat, a doprovodné grafické materiály, které měly za úkol zapojit veřejnost a zvýšit povědomí o této problematice. (Ty to zvládneš, 2017)

V následujícím roce 2017 se kampaň zaměřila na upozorňování na chyby chodců a řidičů vůči chodcům v silničním provozu. Bylo vytvořeno dalších deset spotů a deset instruktážních analytických videí, které ukazují, jak se v daných situacích správně zachovat. Hlavním heslem kampaně se stalo „Chodci nejsou nesmrtelní“. I tato fáze kampaně byla financována z prostředků Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů, což zdůrazňuje pokračující závazek ke zvyšování bezpečnosti na silnicích. (Ty to zvládneš, 2017)

4.4 Policie České republiky

Policie České republiky, fungující na základě zákona č. 273/2008 Sb., je nezbytným prvkem v rámci preventivních opatření a realizace kampaní zaměřených na bezpečnost v silničním provozu. Projekty jako „Zebra se za tebe nerozhledne“, zaměřený na zvýšení bezpečnosti chodců, nebo „Ajaxův zápisník“, vzdělávací program pro druhé třídy základních škol, jsou příkladem aktivit, které Policie ČR provádí v rámci svého zaměření na dopravní výchovu.

4.5 Zebra se za tebe nerozhledne

Projekt s názvem „Zebra se za tebe nerozhledne“ je zaměřen na zvýšení bezpečnosti chodců při přecházení vozovky a na osvětu ostatních účastníků silničního provozu o důležitosti věnovat pozornost přechodům pro chodce. (Policie ČR, 2020a)

Od roku 2007 se tento projekt snaží poukázat na rizika spojená s nedostatečnou opatrností na přechodech. V roce 2019 byl projekt rozšířen o vzdělávací materiál pro děti, který se skrze pracovní sešit zaměřuje na osobní i silniční bezpečnost. Tento sešit nabízí řadu aktivit, které dětem pomáhají lépe porozumět pravidlům chování na silnici, ať už jako chodci, cyklisté, spolujezdci v autě, nebo cestující veřejnou dopravou. (Hodačová, 2019)

4.6 Městská policie ČR

Městská policie hraje klíčovou roli v realizaci a spolupráci na různých projektech zaměřených na snížení počtu dopravních nehod a úrazů. Kromě toho se aktivně podílí na vzdělávacích programech. Každá městská část si organizuje vlastní preventivní programy a akce, které zahrnují jak diskuse ve školách, tak různé aktivity pořádané mimo školní prostředí.

4.7 Muzeum Policie ČR

Co se týče Muzea Policie ČR, to se mimo jiné intenzivně věnuje také dopravní výchově. Uvnitř muzea bylo založeno Centrum dopravní prevence, jehož hlavním posláním je shromažďování a šíření informací o osvědčených metodách prevence dopravních nehod. Tento projekt je zacílen na poskytování dopravního vzdělávání způsobem, který rezonuje s jeho cílovou skupinou. Projekt získal významné ocenění, když byl vybrán mezi 35 nejlepších projektů v rámci Evropské charty bezpečnosti silničního provozu a následně byl oceněn jako nejlepší projekt v kategorii institucí pro rok 2007, což potvrdil místopředseda Evropské komise odpovědný za dopravu, Jacques Barrot, a tým Charty. (Muzeum Policie ČR, 2013)

5 Školní ulice

Jedním z primárních cílů projektu Školní ulice je rozšíření povědomí dětí o trvalé udržitelnosti a vlivu lidského chování na životní prostředí, a také podpora přirozeného osvojení si ekologicky šetrných způsobů dopravy. (Syrový, 2021)

5.1 Definice školní ulice

Projekt „Školní ulice“ představuje inovativní přístup ke zlepšení podmínek v okolí školních zařízení, s cílem zvýšit bezpečnost pro chodce a osoby, které do školy přicházejí aktivně, například pěšky nebo na kole. Tato iniciativa se zaměřuje na omezení dopravy motorových vozidel v bezprostřední blízkosti škol v určitých časech, převážně před začátkem vyučování, což vede k výraznému snížení hluku a emisí. Kromě toho projekt usiluje o podporu alternativních, zdravějších způsobů dopravy do školy, čímž přispívá k lepšímu životnímu prostředí a zdraví školních dětí i jejich rodičů. (Klímová, 2021)

Jedná se o dočasnou úpravu dopravního režimu v okolí škol, která zakazuje vjezd motorových vozidel do daného prostoru, obvykle na dobu 30 minut, zpravidla před začátkem školního dne, a v některých případech i po jeho skončení. Cílem je nejen zvýšit bezpečnost pro ne-motorizované uživatele, jako jsou chodci a cyklisté, ale také motivovat rodiče, kteří své děti vozí do školy autem, aby zvážili jiné způsoby dopravy. Realizace projektu vyžaduje spolupráci mezi vedením školy, rodiči, místní komunitou, městskou částí a příslušnými dopravními orgány. Město Praha se stalo průkopníkem a podporovatelem tohoto projektu a poskytuje metodické vedení a podporu pro jeho implementaci. (Klimešová, 2022)

Projekt „Školní ulice“ tedy přináší mnoho výhod, nejen ve formě bezpečnějšího a přívětivějšího prostředí pro děti a jejich rodiny, ale také jako podpora zdravějšího životního stylu a snížení negativního dopadu dopravy na životní prostředí. (Syrový, 2021)

5.2 Historie Školní ulice ve světě

Implementace konceptu „Školní ulice“ se v západní Evropě osvědčuje již několik let. Zatímco některé projekty jsou stále v testovací fázi, většina z nich byla již přijata jako stálé řešení. První realizace tohoto nápadu se datuje do roku 1989, kdy byla v italském Bolzanu otevřena první školní ulice. Tento přístup se následně rozšířil do dalších měst, včetně Milána v Itálii, Genta v Belgii a East Lothian ve Skotsku, kde byly školní ulice zavedeny v roce 2012. (Clarke, 2022)

Výzkumná práce Artura Davise z Edinburgh Napier University ukazuje, že implementace iniciativy „Školní ulice“ vedla ke snížení počtu dětí, které jsou každodenně dováženy do školy automobilem. Před zavedením tohoto konceptu, v celém Skotsku bylo zaznamenáno, že průměrně 24% studentů cestuje do školy autem. Po zavedení „školních ulic“ v oblasti East Lothian bylo pozorováno výrazné snížení tohoto čísla na 11%, což poukazuje na účinnost této iniciativy ve snižování závislosti na automobilové dopravě mezi školáky. (Davis, 2020)

V Londýně byl koncept školních ulic poprvé zaveden v Camden v roce 2016, následovaný městy Solihull a Southampton v roce 2018. Tento trend se také rozšířil do Vídně ve stejném roce, kde se čím dál tím více ulic v okolí škol proměňuje na veřejné prostory bez přístupu aut. Podle Petry Jens, komisařky pro chodce z vídeňské agentury pro mobilitu, přineslo toto úsilí výrazné výsledky. Porovnání dat mezi lety 2010 a 2019 ukazuje, že podíl dětí ve věku 6 - 10 let, které jsou do školy dopravovány autem, klesl z 19% na 13%. Tyto informace potvrzují efektivitu školních ulic ve snižování používání aut pro dopravu dětí do školy. (Jens, 2021)

V roce 2019 se koncept „školních ulic“ rozšířil i do Nizozemska, konkrétně do Haagu, a do Francie, do Paříže. V Haagu byl tento koncept zaveden u patnácti základních škol jako součást opatření proti šíření Covid-19, umožňujících dodržet hygienické rozestupy na ulici před školou, díky omezení přístupu aut. Tato změna ukázala, jak mohou školní ulice přispět k bezpečnějšímu a zdravějšímu prostředí pro školáky i v době pandemie. (Davis, 2022)

V různých evropských zemích se projekt omezení dopravy v blízkosti škol a vytváření bezpečnějšího prostředí pro děti a jejich cestu do školy objevuje pod různými názvy. V Belgii a Nizozemsku se tento projekt nazývá „schoolstraat“, zatímco v Itálii, konkrétně v Miláně, se používá termín „strade car free“ nebo „strade scolastiche“. V Rakousku jsou „schulstrase“ a v Paříži se podobná iniciativa nazývá „rues aux exoles“. Ve Velké Británii lze narazit na pojmy jako „healthy school street“ nebo „car free streets“ nebo „pedestrianised school zone“, které všechny reflektují úsilí o vytvoření bezpečnějších a zdravějších cest pro děti na cestě do školy a zpět. Tyto různé názvy odrážejí širokou škálu přístupů a iniciativ zaměřených na zlepšení bezpečnosti a životního prostředí v okolí školních zařízení v celé Evropě. (Clarke, 2022)

5.3 Školní ulice v ČR

V rámci konference WALK21, která se konala na podzim roku 2019 v Rotterdamu a na které se hlavní město Praha pravidelně zúčastňuje, byl představen pilotní projekt nazvaný „Schulstrase“ realizovaný ve Vídni. Během této doby došlo k navázání kontaktu mezi organizací Pěšky městem (předtím známou jako Pražské matky) a vídeňskou zahraniční kanceláří Mobilitatsagentur Wien skrze pražskou zahraniční kancelář. V listopadu 2019 tato spolupráce vyústila v organizaci exkurze do Vídně, které se zúčastnil pracovník Odboru dopravy Magistrátu hlavního města Prahy. Zkušenosti získané ze studijní cesty pak byly aplikovány při implementaci konceptu školních ulic u Základní školy Stoliňská a Fakultní základní školy Chodovická v Praze 20-Horní Počernice. (Klímová, 2021)

V České republice byla první takzvaná Školní ulice zavedena 8. června 2020 v Římanech u Říčanského lesa, přímo u třetí základní školy. Tato škola se nachází v ulici, která nese název Školní. Implementace tohoto projektu zahrnovala několik opatření podporujících alternativní dopravní prostředky, jako jsou zřízení školní autobusové linky, instalace bezpečných úložišť pro kola, koloběžky a skateboardů pod kamerovým dohledem. Součástí byla také rekonstrukce chodníků, instalace vyvýšených přechodů pro chodce a rozsáhlá oprava ulice Olivova. V rámci projektu bylo také zřízeno nové parkoviště, které by mělo primárně sloužit rodičům nejmladších dětí, kteří své potomky doprovázejí až k vchodu školy. Součástí opatření byla instalace dopravního značení a přenosných zábran.

Na dodržování pravidel dohlíželi strážníci městské policie během pravidelných kontrol.
(ZŠ Říčany, 2024)

Praktická část

Praktická část práce, která navazuje na část teoretickou, slouží k zodpovězení výzkumných otázek a v důsledku pak ke splnění cíle práce. V této části je podrobně popsána metoda sběru dat, která zahrnuje dotazníkové šetření mezi řediteli mateřských škol. Dotazník pro ředitele škol je zaměřen na následující klíčové oblasti: největší překážky v oblasti dopravní výchovy, efektivní opatření a jejich následné zhodnocení, vzdělávání dětí o bezpečnosti silničního provozu a pozitiva a negativa, která přinesl projekt Školní ulice. Cílem praktické části je tedy poskytnout ucelenou analýzu stávajícího stavu dopravní výchovy a bezpečnosti dětí v okolí mateřských škol ve vybraných částech Prahy, a na základě zjištěných dat formulovat návrhy na její zlepšení.

6 Metodologie výzkumu

V kapitole metodologie výzkumu bude popsána metoda tvorby cíle práce, stanoveny hlavní výzkumné otázky a bude blíže popsán samotný výzkum, který proběhl v rámci tvorby této práce. Kromě toho budou také více přiblíženy výzkumné metody, které byly během výzkumného šetření použity, tedy dotazníkové šetření.

6.1 Cíl výzkumu a výzkumné otázky

Praktická část práce navazuje na informace z teoretické části a je založena na kvantitativním průzkumu, který umožňuje díky většímu počtu respondentů větší množství odpovědí. Průzkumný problém vychází z názvu bakalářské práce a následně se promítá do hlavního průzkumného cíle, kterým je zjistit, jak vedení školy podporuje a zajišťuje bezpečnější cesty dětí do škol. Z tohoto hlavního průzkumného cíle dále vycházejí dílčí cíle:

1. Zjistit, jaký je největší problém v oblasti dopravní bezpečnosti pro ředitele škol?
2. Zjistit, jaká jsou efektivní opatření pro bezpečnost dětí v dopravním provozu?
3. Zjistit, jakým způsobem efektivně vzdělávat žáky o bezpečnosti silničního provozu?
4. Zjistit, jaká pozitiva a negativa přinesl projekt Školní ulice?

Získáním odpovědí na tyto výzkumné otázky bude dosaženo cíle práce.

6.2 Výzkumný nástroj

Za účelem sběru dat byl zvolen kvantitativní typ výzkumu formou dotazníkového šetření, které bylo anonymní. Vzhledem k požadovanému, maximálnímu množství respondentů, byl zvolen elektronický dotazník, vytvořený přes webové stránky Survio **s.r.o.**. Tato metoda tedy byla nejvhodnější pro sběr co největšího počtu dat. Data byla získána pomocí cílených otevřených a uzavřených otázek, které nabízely několik variant odpovědí z nichž

respondenti vybrali jednu nebo více možných odpovědí. Data byla zpracována do grafů pro jejich přehlednost. Na závěr bylo provedeno vyhodnocení dat.

6.3 Výzkumný soubor

Oslovenými respondenty výzkumného šetření jsou ředitelé mateřských škol ve vybraných částech Prahy (Praha 4, Praha 5, Praha 6, Praha 7 a Praha 8). Pro získání dat bylo osloveno 130 ředitelů mateřských škol.

6.4 Tvorba dotazníku

Vytvořený dotazník obsahoval 18 otázek, z nichž poslední 3 otázky byly pouze pro respondenty, kteří odpověděli, že jsou zapojeni do projektu Školní ulice. Všechny otázky byly v dotazníku povinné k vyplnění. V dotazníku byly kombinovány jak uzavřené otázky, tak i otevřené, které dávaly respondentům prostor k vlastnímu vyjádření. Některé otázky nabízí i více možných odpovědí. Otázky byly formovány k účelu zjištění, jak vedení školy podporuje a zajišťuje bezpečnější cesty dětí do škol, celkové vnímání zavedených opatření včetně jejich pozitivních i negativních stránek a přínos projektu Školní ulice. Byly také zjišťovány největší problémy v oblasti dopravní bezpečnosti pro ředitele škol a jaké je účinné vzdělávání žáků o bezpečnosti silničního provozu.

6.5 Interpretace výsledků šetření

Vyhodnocení dotazníkového šetření probíhalo pomocí deskriptivní statistiky. Celkem bylo rozesláno ředitelům/kám ve vybraných částech Prahy 130 dotazníků, z toho správně vyplněných bylo 65. Celková návštěvnost dotazníku byla 109, kdy 65 respondentů vyplnilo a 44 respondentů dotazník nevyplnilo. Úspěšnost vyplnění dotazníku je tedy 59,6 %. Údaje z dotazníků jsou zpracovány do grafů s procentuálním znázorněním. Všechny otázky jsou doplněny krátkým komentářem.

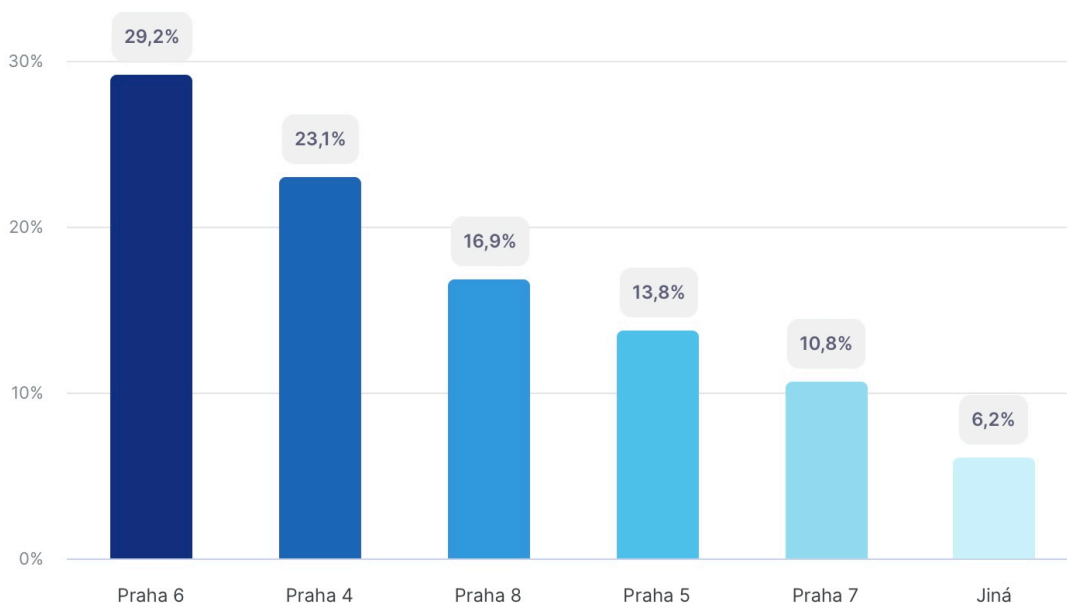
6.6 Analýza jednotlivých položek dotazníkového šetření

Následující kapitola je věnována prezentaci získaných výsledků dotazníkového šetření. Každá otázka je zpracována do samostatné kapitoly s grafickým znázorněním a detailním popisem získaných dat.

Otázka č. 1: Ve které části Prahy se Vaše škola nachází?

Průzkumného šetření se celkem zúčastnilo 65 respondentů z vybraných částí města Prahy. Největší zastoupení respondentů bylo z Prahy 6, tedy 19, tj. 29,2 %. Dále bylo zastoupení z části Prahy 4, kdy odpovědělo 15 respondentů, tj. 23,1 %. Z Prahy 8 se zúčastnilo 11 respondentů, tj. 16,9 %. Následovala Praha 5 s 9 respondenty, tj. 13,8 %. Nejmenší počet byl u Prahy 7, kdy dotazník vyplnilo 7 respondentů, tj. 10,8 %. Zbývající 4 respondenti, tj. 6,2 % zaznamenali odpověď jiná.

Graf 1: Poloha školy

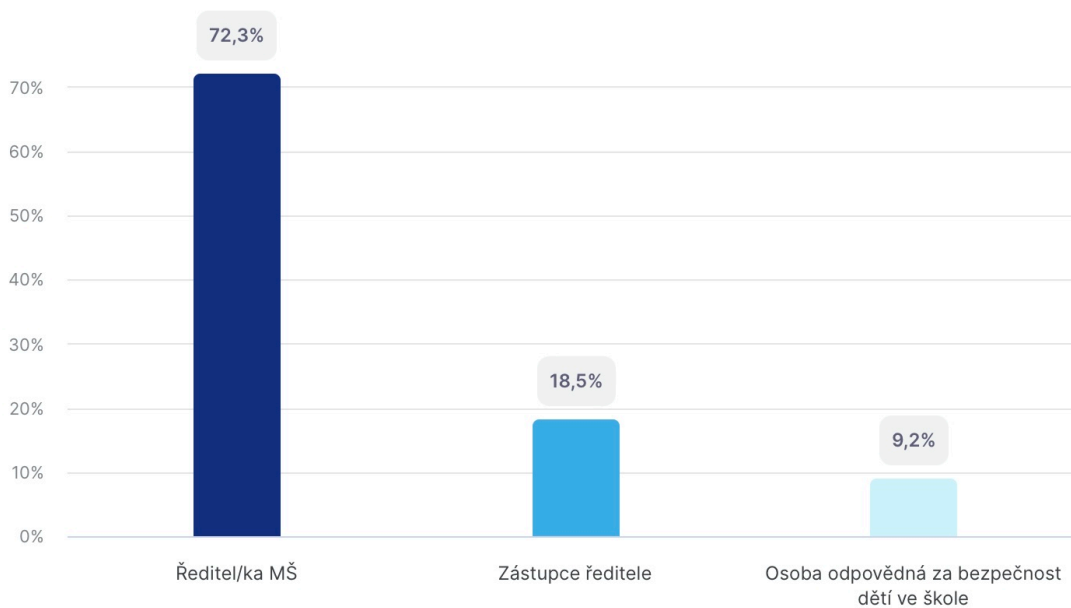


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 2: Vztah ke škole?

Druhá otázka zjišťovala vztah respondentů ke škole. Z grafu je patrné, že z celkového počtu respondentů je největší zastoupení u ředitelů škol. Právě ředitelů odpovědělo 47, tj. 72,3 %. Následně odpovídali zástupci ředitele, kdy celkový počet je 12, tj. 18,5 %. Nejmenší zastoupení mají osoby odpovědné za bezpečnost dětí ve škole, kdy odpovědělo 6 respondentů, tj. 9,2 %.

Graf 2: Vztah ke škole

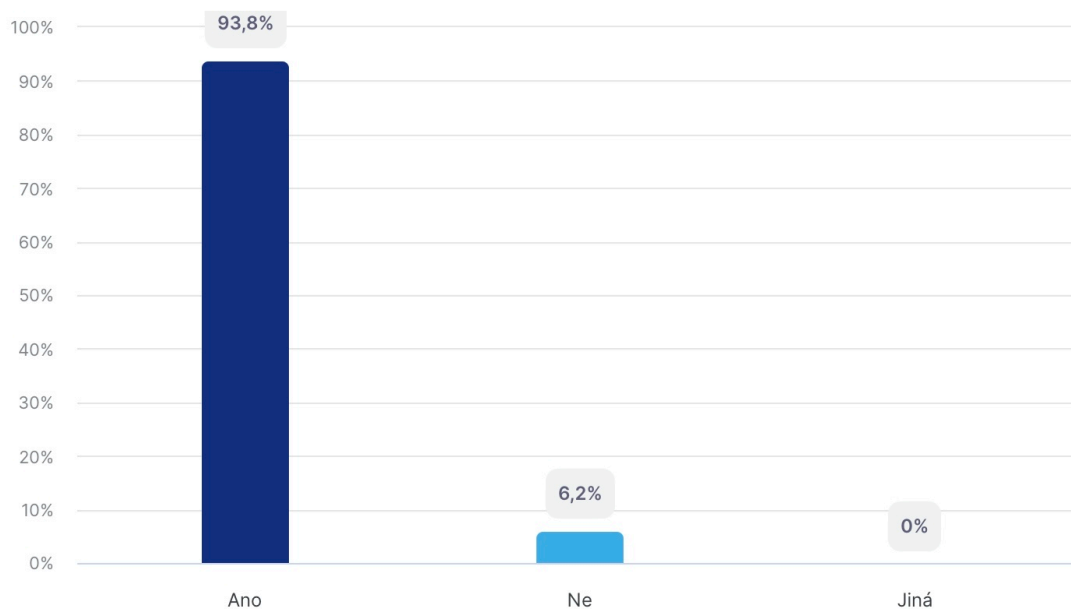


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 3: Máte řidičské oprávnění?

Respondentům byla položena otázka, jestli mají řidičské oprávnění a většina respondentů, tedy 61, tj. 93,8 % odpověděla, že ano. Zbylé 4 odpovědi, tj. 6,2 % zaznamenalo, že řidičské oprávnění nemají. Odpověď jiná žádný respondent nezaznamenal.

Graf 3: Řidičské oprávnění

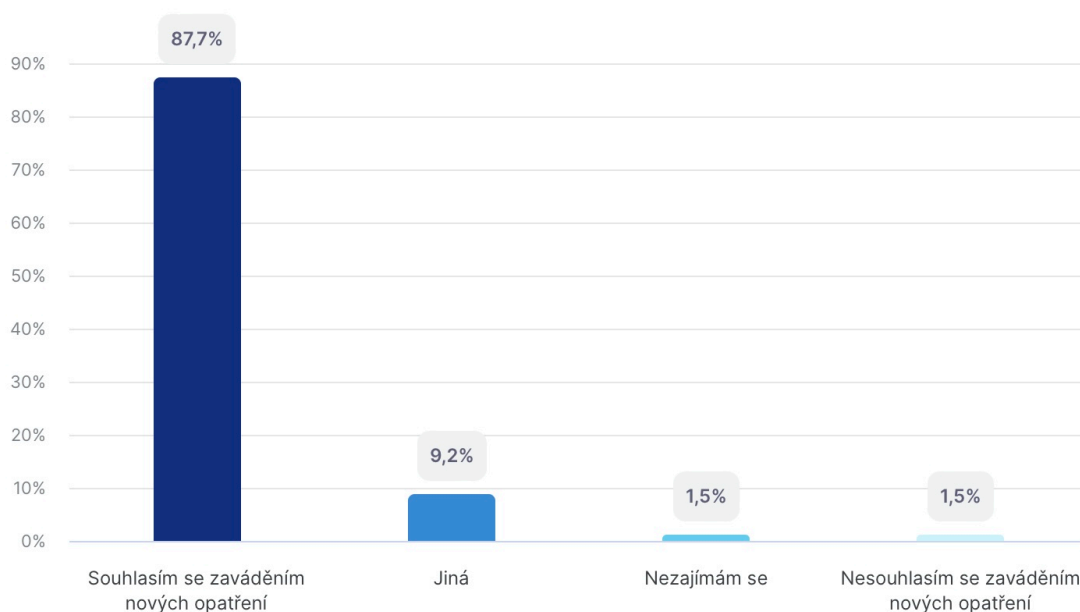


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 4: Jaký je Váš postoj k dopravní bezpečnosti dětí ve školním prostředí?

Otázka č. 4 zjišťovala, jaký mají ředitelé škol postoj k dopravní bezpečnosti dětí ve školním prostředí. Odpověď, kdy souhlasí se zaváděním nových opatření zaznačilo 57, tj. 87,7 % respondentů. Dále 6 tj. 9,2 % respondentů uvedlo odpověď jiná. Pouze 1 respondent, tj. 1,5 % zaznamenal, že se o dopravní bezpečnost nezajímá. Shodný počet 1 respondenta, tj. 1,5 %, byl zaznamenán u odpovědi nesouhlasu se zaváděním nových opatření.

Graf 4: Dopravní bezpečnost dětí ve školním prostředí

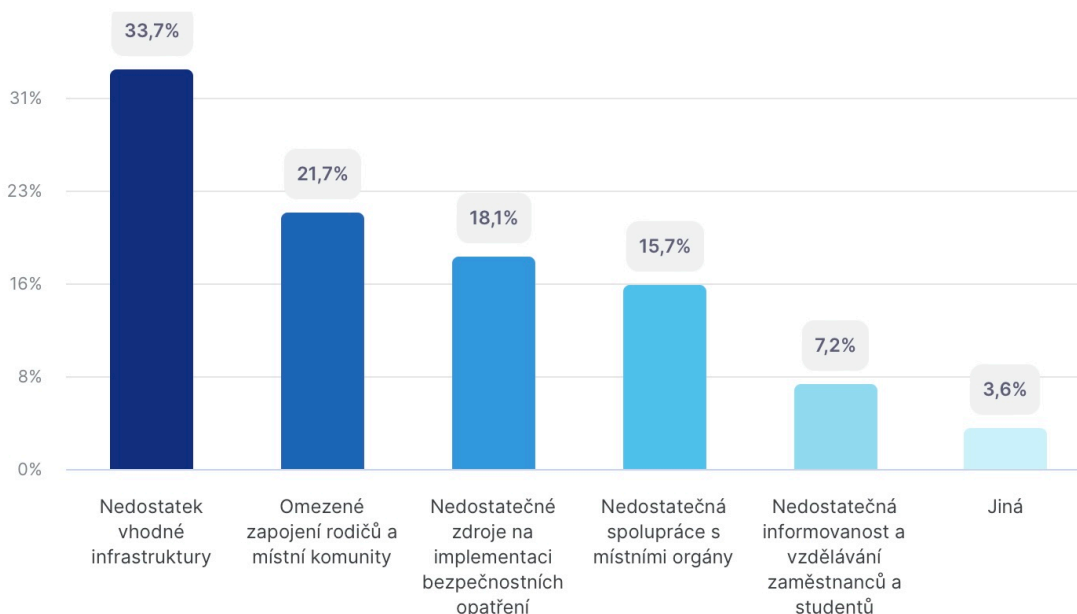


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka. č. 5: Co považujete za největší problém v oblasti dopravní bezpečnosti pro ředitele škol?

V otázce č. 5 měli respondenti možnost označit více odpovědí. Nejčastěji byla vybrána odpověď nedostatek vhodné infrastruktury, kterou označilo 28 respondentů, tj. 33,7 %. Druhou nejvíce označovanou odpovědí bylo omezené zapojení rodičů a místní komunity. Tuto odpověď označilo celkem 18 respondentů, tj. 21,7 %. Následovala odpověď nedostatečné zdroje na implementaci bezpečnostních opatření, kterou označilo 15 respondentů, tj. 18,1 %. Těsně za ní byla odpověď nedostatečná spolupráce s místními orgány, uvedenou 13 respondenty, tj. 15,7 %. Dále byla zaznačována odpověď nedostatečná informovanost a vzdělávání zaměstnanců a studentů u 6 respondentů, tj. 7,2 %. Nejméně označovanou odpovědí byla jiná, kterou uvedli pouze 3 respondenti, tj. 3,6 %.

Graf 5: Největší problém v oblasti dopravní bezpečnosti pro ředitele škol

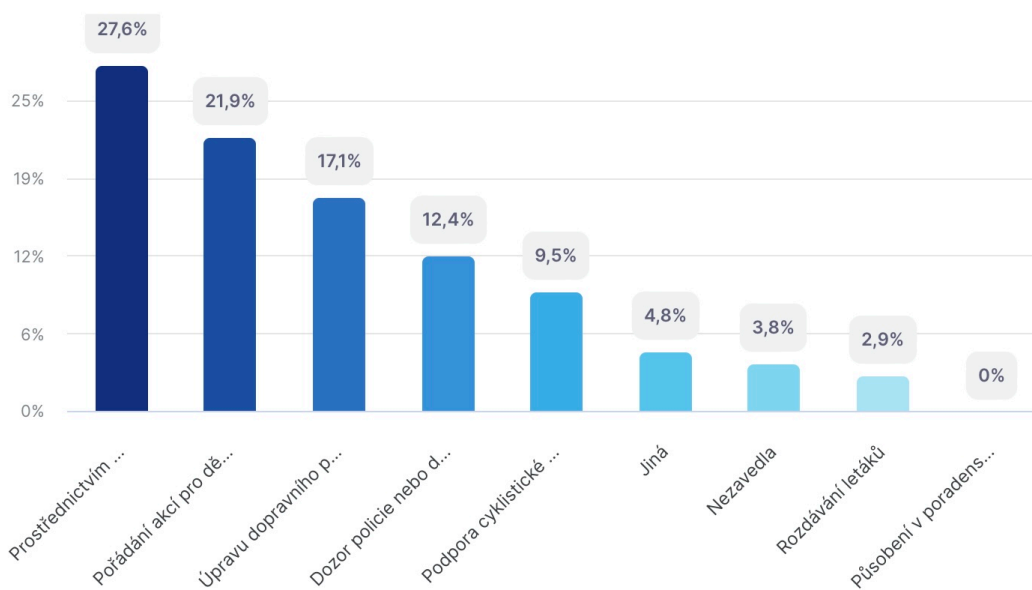


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 6: Jaká opatření zavedla Vaše škola pro bezpečnost dětí v dopravním provozu?

Otázka č. 6 měla zjistit, jaké opatření zavedla škola pro bezpečnost dětí v dopravním provozu. Respondenti měli možnost zaznačit více odpovědí. Jednou z nejčastěji vybíraných odpovědí byla prostřednictvím preventivních projektů a přednášek, kdy odpovědělo celkem 29 respondentů, tj. 27,6 %. Další velmi častá odpověď byla pořádání akcí pro děti a veřejnost, kterou zaznačilo 23 respondentů, tj. 21,9 %. Třetí nejčastější odpovědí bylo úprava dopravního prostředí s 18 respondenty, tj. 17,1 %. Následovala odpověď dozor policie nebo dobrovolníků u přechodů pro chodce, kterou označilo 13 respondentů, tj. 12,4 %. Dalších 10 respondentů, tj. 9,5 %, označilo odpověď podpora cyklistické dopravy. Následně 5 dotázaných, tj. 4,8 %, uvádí odpověď jiná. Pouze 4 respondenti, tj. 3,8 %, odpověděli, že žádná opatření pro bezpečnost dětí v dopravním provozu nezavedla. Zbývající 3 respondenti, tj. 2,9 %, zaznačili odpověď rozdávání letáků. Možnost působení v poradenských místnostech nevybral nikdo.

Graf 6: Zavedená opatření pro bezpečnost dětí v dopravním provozu

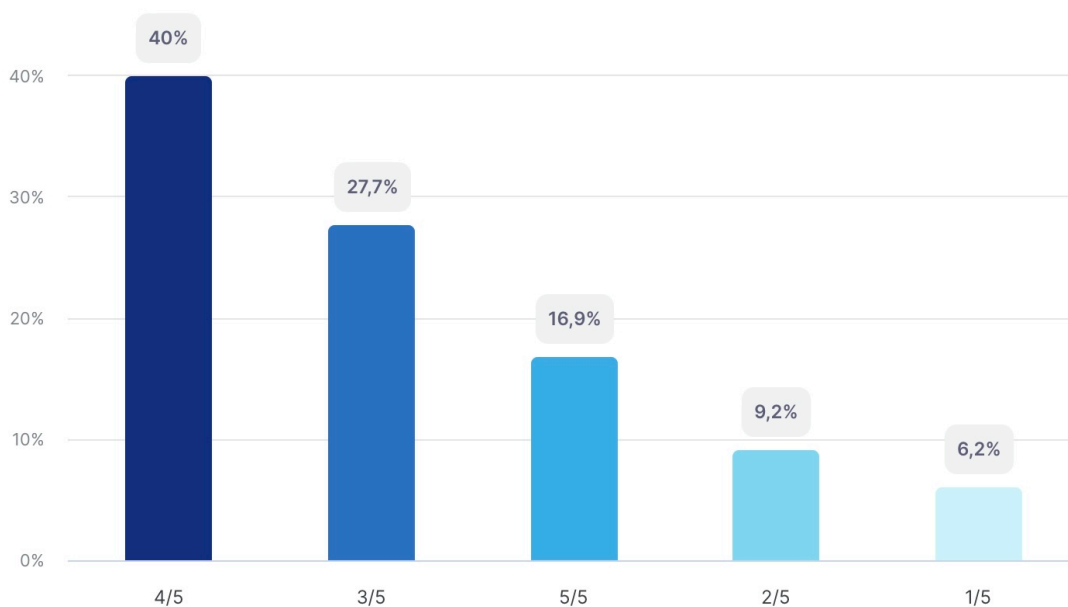


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 7: Jaká je efektivita zavedených bezpečnostních opatření?

Další otázka č. 7 měla zjistit, jaká je efektivita zavedených bezpečnostních opatření. Respondenti hodnotili škálou 1-5, kdy 1 znamenalo nejmenší efektivitu a 5 znamenalo největší efektivitu. Nejvíce respondentů 26, tj. 40 %, zaznamenalo 4/5. Dále 18, tj. 27,7 % uvedlo 3/5. Následně 11 dotázaných, tj. 16,9 %, uvádí 5/5. Dalších 6 respondentů, tj. 9,2 %, označilo 2/5. Pouze 4 respondenti, tj. 6,2 % zaznamenali odpověď 1/5 tzn. nejmenší efektivita zavedených bezpečnostních opatření.

Graf 7: Efektivita zavedených bezpečnostních opatření

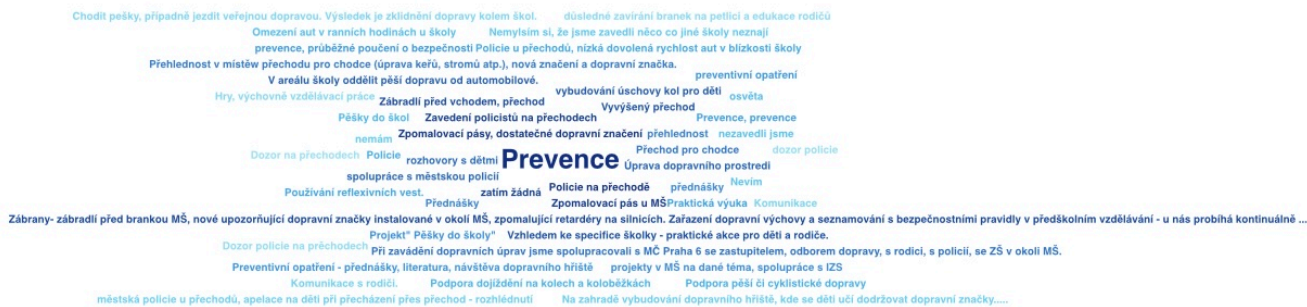


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 8: Která opatření se Vám osvědčila a doporučili byste je ostatním školám?

V otevřené otázce "Které opatření se Vám osvědčila a doporučili byste je ostatním školám" se měli respondenti podělit se svými zkušenostmi s ostatními školami. Pro vizualizaci získaných dat byl využit tzv. *word cloud*. Celkem na tuto otázku odpovědělo 65 respondentů. Zdaleka nejčastější odpovědí byla uvedená prevence, která se objevila celkem v 9 případech. Jako další často uvedenou odpovědí bylo zavedení dozoru na přechodu pro chodce ve spolupráci s policií. Tuto odpověď zaznamenalo 6 respondentů. Kromě toho lze mezi odpověďmi nalézt také celkovou úpravu dopravního prostředí, jako je například zavedení zpomalovacích pásů, zábradlí před vchodem, vyvýšený přechod nebo také dostatečné dopravní značení. Dále byly uvedeny akce pro děti na školním hřišti, projekt „Pěšky do škol“ a v neposlední řadě také přednášky. Někteří respondenti odpověděli prostým „nevím“.

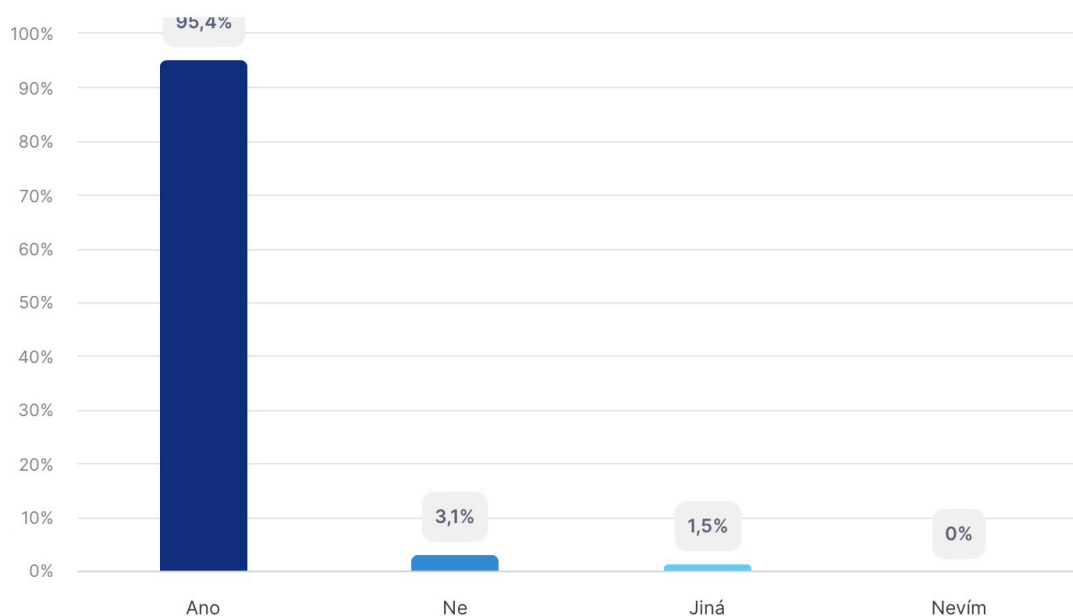
Graf 8: Osvědčené opatření na doporučení



Otázka č. 9: Je dopravní výchova součástí výukového programu ve vaší MŠ?

U otázky č. 9, jestli je dopravní výchova součástí výukového programu v MŠ odpověděla naprostá většina 62 respondentů, tj 95,4 %, že ano je součástí. Pouze 2 respondenti, tj. 3,1 %, zaznačili odpověď ne. Odpověď jiná byla uvedena pouze od 1 respondenta, tj. 1,5 %. Odpověď jiná nezaznačil žádný respondent.

Graf 9: Dopravní výchova jako součást výukového programu v MŠ

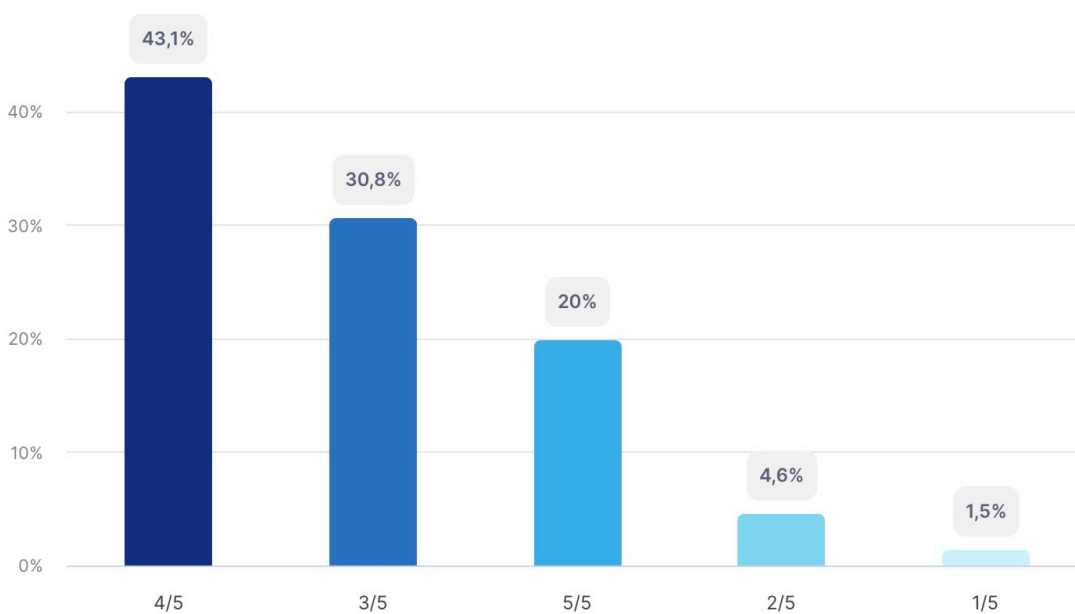


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 10: Myslíte si, že výuka dopravní výchovy je na Vaší škole dostačující?

Otázka č. 10 měla zjistit, jestli je dopravní výchova na Vaší škole dostačující. Respondenti hodnotili škálou 1-5, kdy 1 znamenalo nejmenší efektivitu a 5 znamenalo největší efektivitu. Největší počet respondentů 28, tj. 43,1 %, uvedlo odpověď 4/5. Následuje 20 respondentů, tj. 30,8 %, se zvolenou odpovědí 3/5. Následně 13 respondentů, tj. 20 %, uvedlo odpověď 5/5. Další odpověď kterou zaznačili 3 respondenti, tj. 4,6 %, je hodnocení 2/5. Pouze 1 respondent, tj. 1,5 % uvedl hodnocení 1/5.

Graf 10: Dopravní výchova ve škole

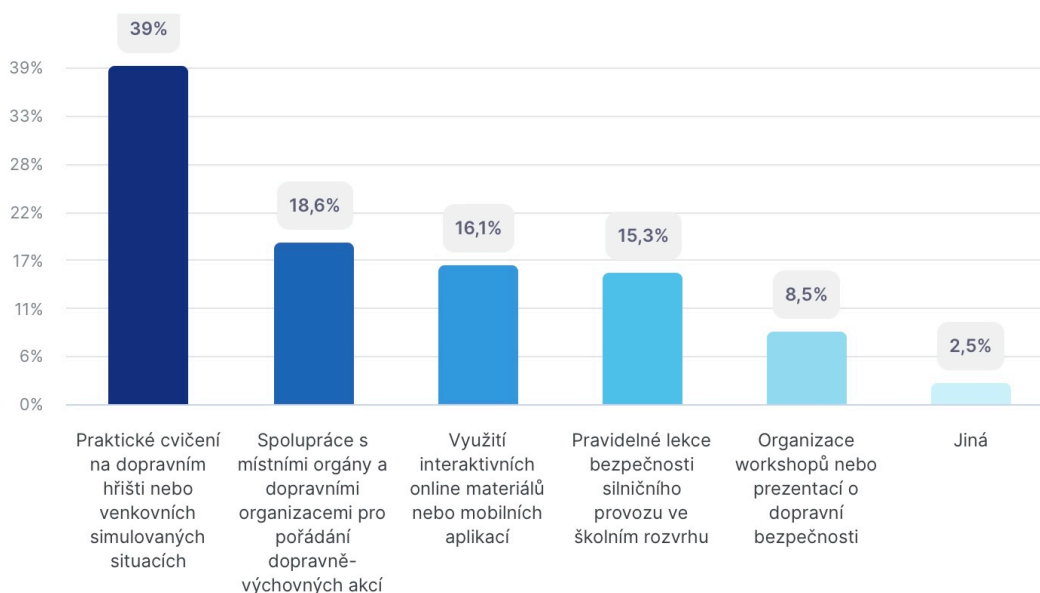


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 11: Jaké jsou možnosti vzdělávání žáků o bezpečnosti silničního provozu a jak jsou tyto programy implementovány?

Tato otázka zjišťuje jaké jsou možnosti vzdělávání žáků o bezpečnosti silničního provozu a jak jsou tyto programy implementovány. Respondenti měli možnost označit více odpovědí. Nejčastěji byla vybrána odpověď praktické cvičení na dopravním hřišti nebo venkovních simulovaných situacích, kdy odpovědělo celkem 46 respondentů, tj. 39 %. Další častá odpověď je spolupráce s místními orgány a dopravními organizacemi pro pořádání dopravně-výchovných akcí, kterou zaznačilo 22 respondentů, tj. 18,6 %. Jako třetí nejčastější odpověď bylo zaznačeno využití interaktivních online materiálů nebo mobilních aplikací, kterou zaznačilo 19 respondentů, tj. 16,1 %. Dalších 18 respondentů, tj. 15,3 % vybralo odpověď pravidelné lekce bezpečnosti silničního provozu ve školním rozvrhu. Dále uvedlo 10 respondentů, tj. 8,5 % odpověď organizace workshopů nebo prezentací o dopravní bezpečnosti. Nejméně označovanou odpovědí byla jiná, kterou uvedli pouze 3 respondenti, tj. 2,5 %.

Graf 10: Možnosti vzdělávání žáků



Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 12: Jakým způsobem je začleněn Rámcový vzdělávací systém do vzdělávání žáků o bezpečnosti silničního provozu a jak je tento systém implementován?

Otázka č. 12, která byla opět ve vyhodnocení zpracována formou *word cloud*, se dotazovala respondentů, jakým způsobem probíhá vzdělávání dětí o bezpečnosti silničního provozu a jak je implementován. Na otázku odpovědělo celkem 65 respondentů. Nejčastější odpovědi byly uvedeny projektové dny ve škole, kterou zaznamenalo 12 respondentů. Mezi další zmíněné odpovědi pak patří cvičení na dopravním hřišti, den dopravní výchovy a také pravidelné vycházky a pobyt na školní zahradě. Část respondentů také uvedla zařazení tématu dopravy do třídního vzdělávacího programu.

Graf 12: Rámcový vzdělávací systém

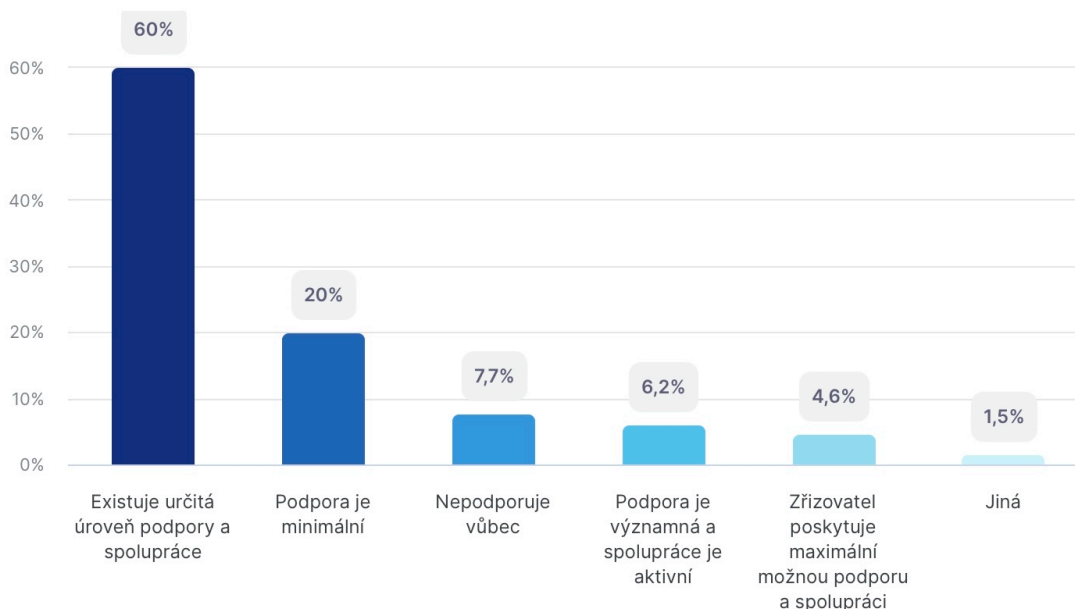


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 13: Spolupracuje a podporuje Vás zřizovatel při stanovování nových bezpečnostních opatření?

Otázka č. 13 zjišťuje jak moc zřizovatel spolupracuje a podporuje školy při stanovování nových bezpečnostních opatření. Nejčastěji respondenti volili odpověď, že existuje určitá úroveň podpory a spolupráce, kterou uvedlo 39 respondentů, tj. 60 %. Následovalo 13 respondentů, tj. 20 %, kteří zaznačili, že podpora je minimální. Dále 5 dalších respondentů, tj. 7,7 %, uvedlo, že je zřizovatel nepodporuje vůbec. Následují 4 respondenti, tj. 6,2 %, kteří uvedli odpověď, kdy je se zřizovatelem podpora významná a spolupráce je aktivní. Další 3 respondenti, tj. 4,6 %, uvedli, že zřizovatel poskytuje maximální možnou podporu a spolupráci. Pouze 1 respondent, tj. 1,5 %, zaznačil odpověď jiná.

Graf 13: Spolupráce se zřizovatelem

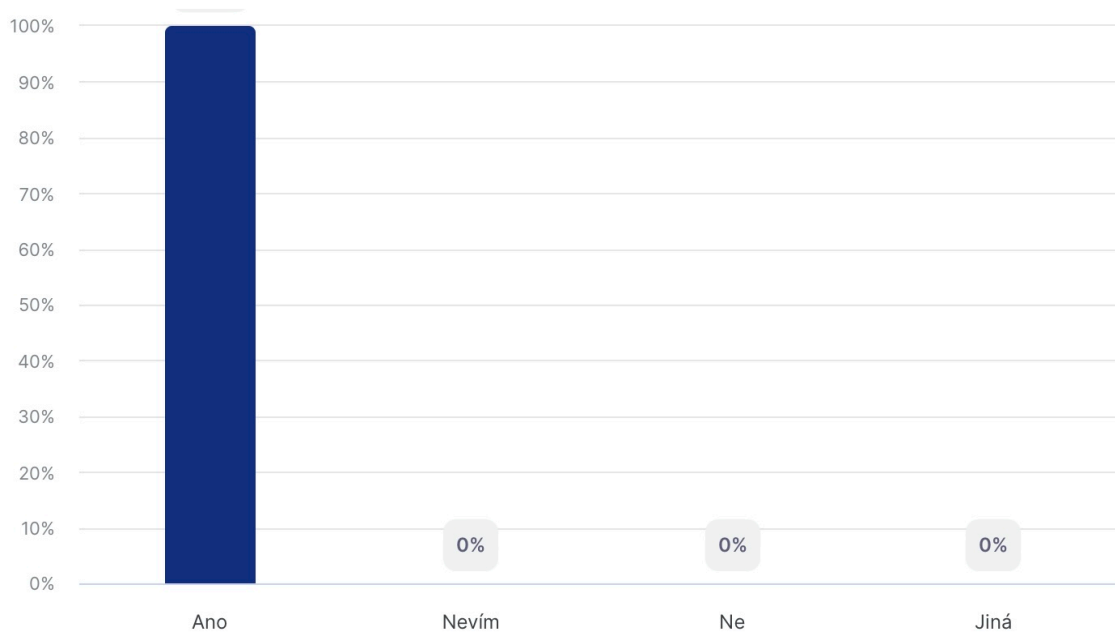


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 14: Myslíte si, že je dopravní výchova záležitostí také rodičů?

Otázka č. 14 zjišťovala, jestli je podle ředitelů MŠ dopravní výchova záležitostí také rodičů. Tato otázka měla uzavřený charakter a respondenti měli vybírat pouze z odpovědí ANO/NE/NEVÍM/JINÁ. Z grafu je patrné, že všech 65 respondentů, tj. 100 %, zaznačilo odpověď ano.

Graf 14: Dopravní výchova v rodině

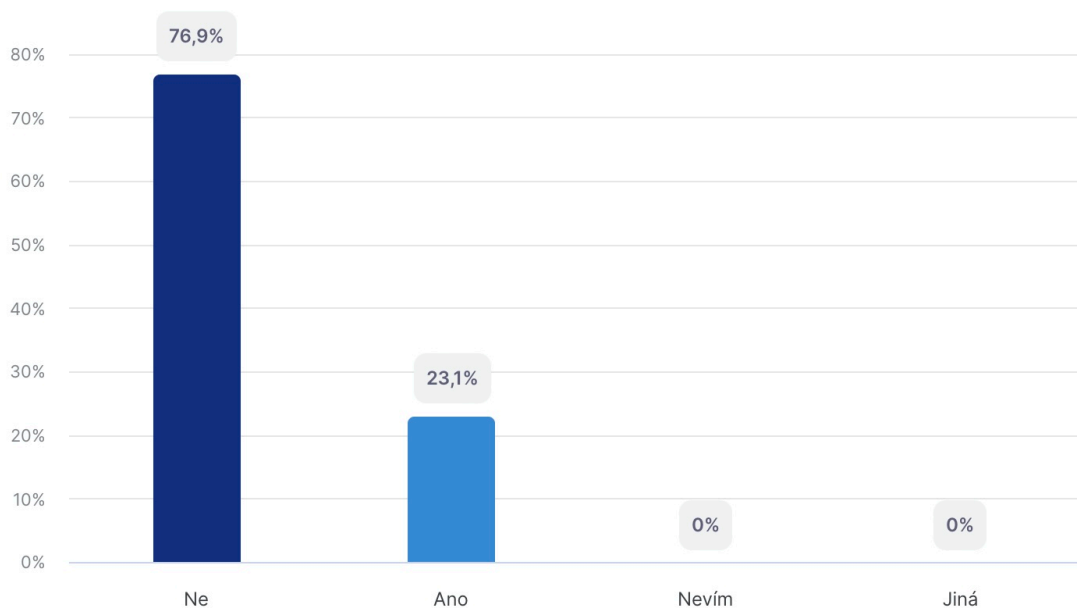


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 15: Je Vaše škola zapojena do projektu Školní ulice?

Otázka č. 15 zjišťovala, kdo je zapojený do projektu Školní ulice. Tato otázka měla uzavřený charakter a respondenti měli vybírat pouze z odpovědí ANO/NE/NEVÍM/JINÁ. Celkem 50 respondentů, tj. 76,9 %, odpověděla, že jejich škola není zapojena do projektu Školní ulice a zbylých 15 respondentů, tj. 23,1 %, uvedla odpověď ano. Tito respondenti následně pokračovali na otázku číslo 16. Pokud jejich odpověď byla, že nejsou zapojeni do projektu, dotazník byl ukončený.

Graf 15: Projekt Školní ulice

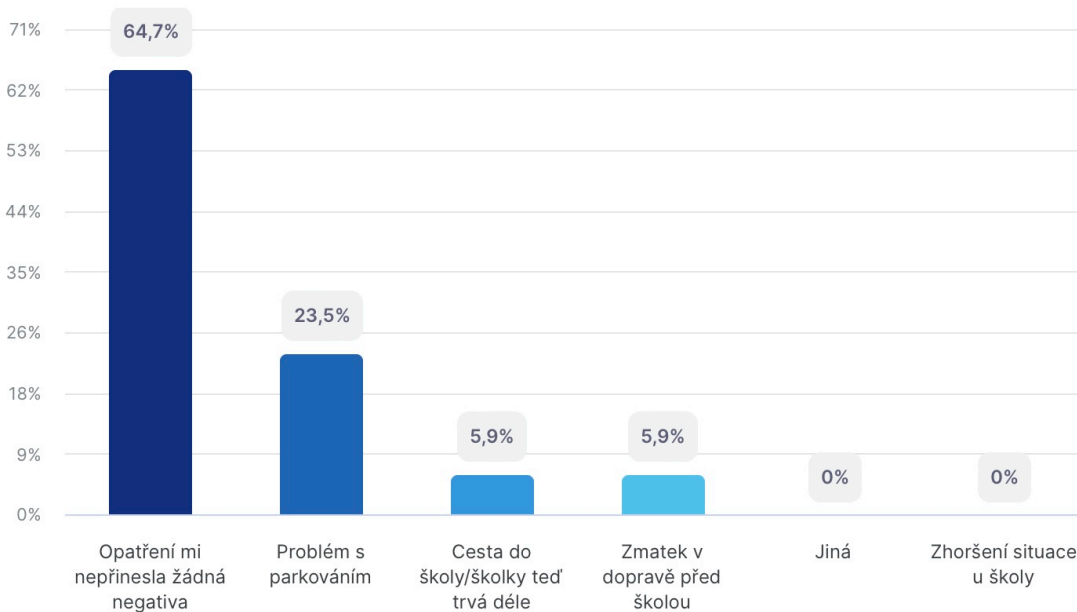


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 17: Jaká negativa Vám přinesl projekt Školní ulice?

V otázce číslo 17. bylo zjišťováno, zda přinesl projekt Školní ulice nějaká negativa. Nadpoloviční většina respondentů, tedy 11, tj. 64,7 %, uvádí, že opatření jim nepřinesla žádná negativa. Dále 4 dotázaní, tj. 23,5 %, zaznačilo problém s parkováním. Pouze 1 respondent, tj. 5,9 %, uvedl, že cesta do školky teď trvá déle. Shodný počet 1 respondenta, tj. 5,9 % byl zaznamenán i u zmatek v dopravě před školou. Odpověď jiná a zhoršení situace u školy nevybral žádný z respondentů.

Graf 17: Negativa projektu Školní ulice

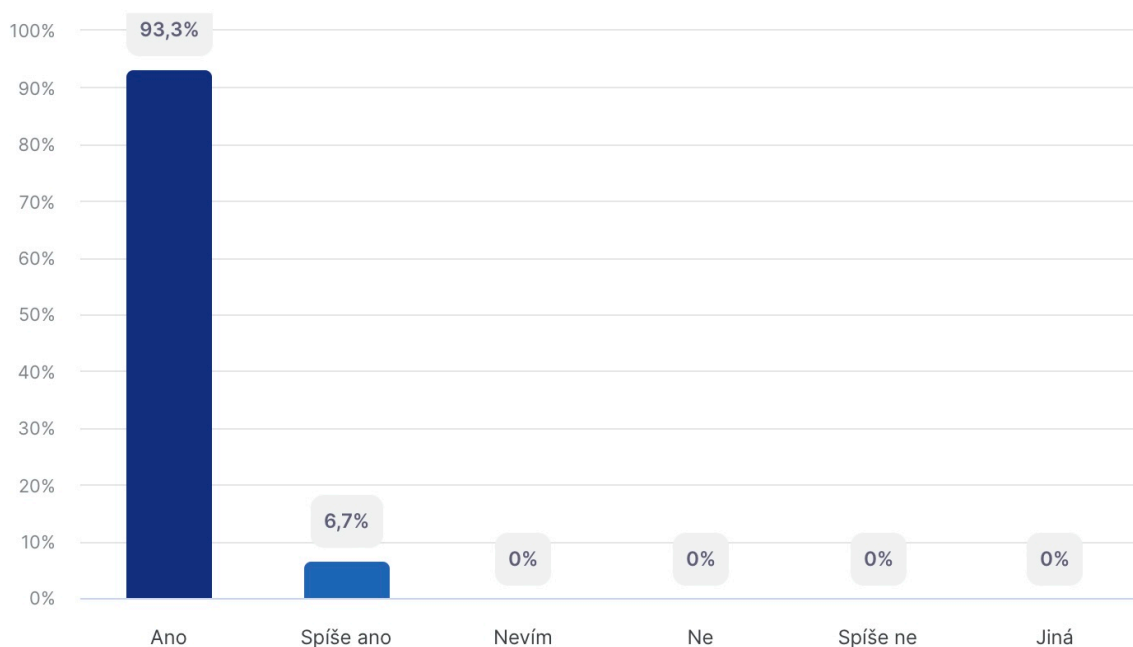


Zdroj: vlastní zpracování

Otázka č. 18: Chcete, aby projekt Školní ulice zůstala jako trvalé opatření?

Poslední otázka č. 18 zjišťovala celkovou míru spokojenosti ředitelů s projektem a jestli by chtěli, aby nová zavedená opatření zůstala jako trvalá. Z níže uvedeného grafu je patrné, že 14 respondentů, tj. 93,3 %, by chtělo, aby Školní ulice zůstala jako trvalé opatření a 1 respondent, tj. 6,7 %, uvádí odpověď spíše ano. Míra spokojenosti s projektem Školní ulice je tedy vysoká.

Graf 18: Trvalé opatření Školní ulice



Zdroj: vlastní zpracování

Diskuse

Hlavním cílem praktické části bylo zjistit jak vedení školy podporuje a zajišťuje bezpečnější cesty dětí do škol. Průzkumného šetření se zúčastnilo celkem 65 respondentů a probíhalo technikou anonymního dotazníku. Dotazníky byly hlavně směřovány pro ředitele mateřských škol z vybraných částí Prahy.

Na základě první otázky, která se týkala geografického umístění mateřských škol v Praze byla dominance odpovědí z Prahy 6 s téměř třetinovým zastoupením (29, 2%), který může naznačovat zvýšený zájem nebo specifické potřeby související s dopravní bezpečností v této oblasti. Na druhém místě se umístila Praha 4 (23, 1 %). Dále pak nižší podíly zastoupení z Prahy 8, Prahy 5 a Prahy 7. Zastoupení škol z vybraných částí Prahy poukazují na různé zkušenosti s dopravní bezpečností a na specifika dané lokality. Z druhé otázky, která se zaměřila na vztah respondentů ke škole, lze konstatovat, že většina odpovědí pocházela přímo od ředitelů škol (72, 3 %). Tento fakt poukazuje na velkou míru zapojení a zájmu o dané téma ze strany vedoucích pracovníků. Třetí výzkumná otázka se ptala, jestli vlastní řidičské oprávnění, lze konstatovat, že drtivá většina, celých (93, 8 %), odpovědělo, že vlastní řidičské oprávněn. I přesto, v následující otázce převážná většina ředitelů škol (87, 7 %) vyjádřila souhlas se zaváděním nových opatření pro zvýšení bezpečnosti.

Jedním z dílčích cílů praktické části bylo zjistit, jaký je největší problém v oblasti dopravní bezpečnosti pro ředitele škol. Průzkumem bylo zjištěno, že nedostatek vhodné infrastruktury je vnímán jako největší výzva (33, 7 % respondentů). Tento problém představuje klíčovou překážku pro zajištění bezpečných cest dětí do škol. Dále je významným problémem omezené zapojení rodičů a místní komunity (21, 7 %), což naznačuje potřebu lepší spolupráce a angažovanosti všech stran ve prospěch dopravní bezpečnosti.

Druhým dílčím cílem bylo zjistit, jaká jsou efektivní opatření pro bezpečnost dětí v dopravním provozu. Respondenti měli v této otázce vyjádřit své vlastní názory na efektivní opatření, které jsou efektivní na jejich škole. Respondenti se na jednotlivých odpovědích převážně shodovali. Největší zastoupení mají preventivní projekty a přednášky (27, 6 %

respondentů). Můžeme říct, že tento výsledek naznačuje, že školy kladou důraz na preventivní vzdělávání jako klíčový prvek dopravní bezpečnosti pro děti. Dalšími významnými opatřeními jsou pořádání akcí pro děti a veřejnost (21, 9 %) a úpravy dopravního prostředí (17, 1 %), což ukazuje snahu o aktivní zapojení komunity a vytváření bezpečnějšího prostředí v okolí škol. Další otázka, navázala hodnocením, jaká je efektivita zavedených bezpečnostních opatření. Lze konstatovat, že hodnocení efektivit je poměrně vysoké. Celých 40 % respondentů hodnotí efektivitu na 4 z 5 a dalších 27, 7 % na 3 z 5, je tedy zřejmé, že většina škol vnímá zavedená opatření jako přínosná. Konkrétně, hodnocení 4/5 ze strany největší skupiny respondentů signalizuje, že školy jsou spokojeny s výsledky svých zavedených opatření pro zvýšení bezpečnosti dětí na cestách do školy, avšak stále vidí prostor pro další zlepšení. Otázka číslo 8, zkoumala osvědčená opatření pro zvýšení dopravní bezpečnosti dětí a jejich doporučení ostatním školám, lze konstatovat, že prevence a dozor na přechodech pro chodce ve spolupráci s policií jsou mezi respondenty často zmiňované. Tyto odpovědi poukazují na význam preventivních aktivit a bezpečnostních úprav v prostředí kolem škol. Doplnující opatření, jako jsou zpomalovací pásy, zábradlí a vyvýšené přechody společně s dostatečným dopravním značením. Dokonce bylo od pár respondentů poukázáno na projekt Pěšky do škol. Dále se průzkum zaměřoval na začlenění dopravní výchovy do výukových programů mateřských škol. Získané výsledky ukazují, že velká většina respondentů, konkrétně 95, 4 %, potvrdila přítomnost dopravní výchovy ve výukovém programu své školy. Výsledky odpovědí na tuto otázku poukazují na to, že dopravní výchova je považována za nezbytnou součást výuky v mateřských školách. Další otázka navázala hodnocením, jestli je výuka dopravní výchovy v mateřských školách dostačující. S největším zastoupením odpovědí ve stupních 4/5 (43,1 %) a 3/5 (30, 8 %). Toto hodnocení odráží pozitivní vnímání úrovně dopravní výchovy mezi řediteli mateřských škol a naznačuje, že většina škol si je vědoma důležitosti dopravní výchovy a snaží se ji efektivně začleňovat do svých výukových programů.

Dalším dílčím cílem bylo zjistit, jakým způsobem efektivně vzdělávat žáky o bezpečnosti silničního provozu. Průzkumem bylo zjištěno, že nejčastěji implementovaným opatřením je cvičení na dopravním hřišti, či venkovní simulace dopravních situací, což zvolilo 39 % respondentů. Toto zjištění poukazuje na důležitost praktického vzdělávání, které umožňuje

dětem lépe pochopit a osvojit si bezpečné chování v silničním provozu. Stejně tak často uváděné byly projektové dny s 18, 5 %. Spolupráce s místními orgány a dopravními organizacemi zaznamenalo 18, 6 % respondentů a využití interaktivních online materiálů preferuje 16, 1 % respondentů, což zdůrazňuje rovněž využití moderních technologií pro efektivní vzdělávání v této oblasti. Podle mého názoru, je důležitá rozmanitost vzdělávací nabídky, ale také pravidelná aktualizace, aby vzdělávání odpovídalo aktuálním potřebám v oblasti dopravní bezpečnosti. Otázka číslo 13 se týkala míry spolupráce a podpory ze strany zřizovatele školy při stanovování nových bezpečnostních opatření. Výsledky ukázaly, že většina respondentů, tj. 60 %, uvádí, že existuje určitá úroveň podpory a spolupráce. Zjištění ukazují, že většina škol pocítuje určitou podporu ze strany zřizovatelů, což je pozitivním signálem pro budoucí iniciativy v oblasti bezpečnosti. Podle mého názoru, zajištění dostatečných zdrojů, podporu a spolupráce od zřizovatelů může výrazně přispět k efektivitě zavádění nových bezpečnostních opatření. Čtrnáctá otázka se zaměřila na roli rodičů v dopravní výchově. Zde, byla jednomyslná shoda všech respondentů (100 %). Tato odpověď podtrhuje nezastupitelnou úlohu rodičů v procesu dopravní výchovy dětí. Tento výsledek odráží kolektivní přesvědčení ředitelů mateřských škol o důležitosti aktivního zapojení rodičů do vzdělávacího procesu v této oblasti. Další otázka měla zjistit, jaké školy jsou zapojeny do projektu Školní ulice. Většina respondentů (76, 9 %) uvedla, že jejich škola není součástí tohoto projektu a tím jejich dotazník byl u konce.

Posledním dílčím cílem bylo zjistit, jaká pozitiva a negativa přinesl projekt Školní ulice. Na tuhle otázku odpovídalo zbylých 23, 1 %, kteří potvrdili účast na projektu a zaznamenávali, jaká pozitiva a negativa jim Školní ulice přinesla. Z odpovědí je zřejmé, že většina respondentů, kteří se do projektu zapojili, pozorovala významná zlepšení. Nejčastěji zmiňovaným přínosem bylo zajištění větší bezpečnosti pro děti, což uvedlo 38, 2 % respondentů. Další významné pozitiva zahrnovala klidnější příchod do školy a celkově komfortnější cestu do školy, což zdůrazňuje, že projekt nejen zlepšuje bezpečnost, ale také přispívá k příjemnějšímu a méně stresovému prostředí pro děti i jejich rodiče. Nadpoloviční většina respondentů (64, 7 %) nevnímá žádná negativa spojená s implementací tohoto projektu. Nicméně, problémy s parkováním, které zaznamenalo 23, 5 % respondentů, ukazují na potřebu řešení logistických výzev, které mohou vzniknout v

důsledku omezení dopravy v blízkosti škol. Poslední otázka měla zjistit, jestli školy mají zájem o to, aby Školní ulice zůstala jako trvalé opatření a většina respondentů (93, 3 %) je pro udržení tohoto opatření jako trvalého. Odpověď spíše ano od jednoho respondenta (6, 7 %) dále potvrzuje obecně kladný postoj k projektu.

Z průzkumného šetření, realizovaného mezi řediteli mateřských škol, vyplývá, že většina škol si klade za prioritu zajištění bezpečné cesty dětí do škol. Výsledky průzkumu ukazují, že školy podnikají řadu opatření k posílení bezpečnosti, včetně implementace projektu Školní ulice, který se setkal s vysokou mírou spokojenosti a podpory ze strany ředitelů škol. Navíc významná část respondentů potvrzuje, že dopravní výchova je nezbytnou součástí vzdělávacího programu, a zdůrazňuje roli škol i rodičů v tomto procesu.

Závěrem, výsledky průzkumů a analýza projektu Školní ulice potvrzují, že vedení škol aktivně podporuje a zajišťuje bezpečnější cesty dětí do škol, a to prostřednictvím různorodých opatření a vzdělávacích programů. Přesto zůstávají oblasti, ve kterých je možné bezpečnostní opatření dále rozvíjet a optimalizovat, s cílem vytvořit co nejbezpečnější prostředí pro všechny děti.

Závěr

Bakalářská práce na téma „Dopravní bezpečnost dětí v okolí škol“ podává základní teoretické poznatky o dopravní bezpečnosti. Jejím hlavním cílem bylo zjistit, jak vedení školy podporuje a zajišťuje bezpečnější cesty dětí do škol. Průzkumy provedené mezi řediteli mateřských škol odhalily širokou škálu opatření zaměřených na zvýšení bezpečnosti dětí, včetně realizace projektu Školní ulice, který se setkal s vysokou mírou spokojenosti a podpory. Důraz byl kladen také na důležitost dopravní výchovy, která je považována za nezbytnou součást vzdělávání a je zajišťována ve spolupráci mezi školami, rodiči a místními komunitami. Cíl práce tak byl splněn.

Z výzkumného šetření dále vyplynulo, že úspěch v oblasti dopravní bezpečnosti dětí vyžaduje komplexní přístup, který zahrnuje nejen praktická opatření a infrastrukturní úpravy, ale také výchovu a vzdělávání dětí, rodičů a veřejnosti. Podpora ze strany zřizovatelů a aktivní zapojení rodičů jsou klíčové pro efektivní realizaci a udržitelnost opatření.

Výzkum také ukázal, že existuje prostor pro další zlepšení a rozvoj strategií v této oblasti. Přestože většina škol již podniká významné kroky k zajištění bezpečnosti dětí, kontinuální hodnocení, inovace a adaptace na nové výzvy jsou nezbytné pro dosažení ještě lepších výsledků a pro posílení bezpečnostní kultury v školním prostředí i mimo něj.

V závěru lze tedy říci, že vedení škol má zásadní roli v zajišťování bezpečnějších cest dětí do škol a že spolupráce mezi školami, rodiči, místními komunitami a orgány je klíčová pro efektivní řešení této problematiky. Budoucí úsilí by mělo směřovat k dalšímu rozvoji a integraci bezpečnostních a vzdělávacích programů, aby bylo možné zajistit co nejbezpečnější prostředí pro všechny děti.

Seznam použitých informačních zdrojů

- EGER, Ludvík a Dana EGEROVÁ. Metodologie výzkumu. 3. přepracované a rozšířené vydání. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2022. ISBN 978-80-261-1108-5.
- GAVORA, Peter. Úvod do pedagogického výzkumu. ISBN 978-80-7315-185-0.
- JANČAŘÍKOVÁ, Kateřina. *Enviromentální činnosti v předškolním vzdělávání*. Praha: Josef Raabe, 2010. Nahlížet - nacházet. ISBN 978-80-86307-95-4.
- JECHLOVÁ, Květa. in *Děti, aby byly a žily*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2005. ISBN 8072123823.
- KLÍMOVÁ, Karolína. *Školní ulice v Praze: Manuál implementace v podmínkách hl. Města Prahy*. 2. Praha: Odbor dopravy Magistrátu hl. města Prahy, 2021.
- LEBLOVÁ, Eliška. *Enviromentální výchova v mateřské škole*. Praha: Portál, 2012. ISBN 978-80-262-0094-9.
- LÍMOVÁ, Lucie. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1157-0.
- MANDÁTOVÁ, L. *Dopravní výchova v učivu 1. – 4. ročníku základní školy*. Olomouc: Krajský pedagogický ústav, 1983. 30 s.
- STOJAN, Mojmír, 2007. *Dopravní výchova pro učitele 1. stupně ZŠ*. Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-80-210-4251-3.
- STOJAN, Mojmír, 2009. *Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy*. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD. ISBN 978-80-210-5125-6.
- ŠPAČKOVÁ, Renata. Nezapomínejme na dopravní výchovu. *Informatorium 3-8*. 2004, 11(7), 20. ISSN 1210-7506.
- TĚTHALOVÁ, Marie. Dítě musíme na silniční provoz dobře připravit. *Informatorium 3-8: časopis pro výchovu dětí od 3-8 let v mateřských školách a školních družinách*. Praha: Portál, 2015, 22(5), 14-15. ISSN 1210-7506.

Elektronické zdroje

BESIP. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 In: czrso.cz [online]. 2020 [cit. 2024-01-07]. Dostupné z: https://www.czrso.cz/uploads/2020-04-09-10-49-44_LiEav96c6GRznop_20-03-NSBSP.pdf

BEZPEČNÉ CESTY. Statistiky – ČR. In: Bezpecnecesty.cz [online]. 2014–2019 [cit. 2024-01-02]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/statistiky/statistiky-cr>

CLARKE, Richard. *School streets: putting children and the planet first*. (cit.2023-11-30). Dostupné z: <http://www.childhealthinitiative.org/media/792262/school-streets-globally.pdf>

DAVIS, Adrian. *School street closures and Traffic Displacement Project - a Literature Review with semi-structured interviews* (online). 2020 (cit. 2024-01-07). Dostupné z: <https://www.napier.ac.uk/about-us/news/school-street-closures>

HODAČOVÁ, Veronika. Zebra se představuje v novém kabátu. In: Policie.cz [online]. 2019 [cit. 2024-03-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zebra-se-predstavuje-v-novem-kabatu.aspx>

JOHNOVÁ, Jarmila, Petra LUKEŠOVÁ, Blanka KLIMEŠOVÁ, Petr ŠMÍD a Jaroslav HOŘÍN. *Bezpečné cesty do školy: metodická příručka* [online]. Praha: Pražské matky, 2017 [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <http://www.pěškyměstem/projekt/bezpecne-cesty-do-skoly/>

KLIMEŠOVÁ, Blanka, Petra SYROVÁ a Marie ČIVERNÁ. *Pěšky do školy: metodická příručka* (online). Praha: Pěšky městem, 2022 (cit. 2024-03-03). Dostupné z: <http://www.pěškyměstem/projekt/pesky-do-skoly/materialy-ke-stazeni/>

Koncepce městské a aktivní mobility pro rok 2021-2030 [online]. [cit. 2023-04-05]. Dostupné z <http://mdcr/uzitecne-odkazy/Udrzitelna-mobilita/Mestska-a-aktivni-mobilita/>

Pěšky městem. *Úspěšná školní ulice přináší hlavně bezpečí, vzkazují rodiče a děti* [online]. In:2022 [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: <http://www.pěškyměstem/školní-ulice-přináší-hlavně-bezpečí-vzkazují-rodice-a-deti/>

POLICIE ČR. Zebra se za Tebe nerozhlédně! In: *Policie.cz* [online]. 2020a [cit. 2020-03-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

POLICIE ČR. Ajaxův zápisník. In: *Policie.cz* [online]. 2020b [cit. 2020-03-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/ajaxuv-zapisnik-328720.aspx>

POLICIE ČR. Statistika nehodovosti. In: *Policie.cz* [online]. 2010 až 2019. 2020c [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti>

MUZEUM PČR. Centrum dopravní prevence. In: *Muzeumpolicie.cz* [online]. 2013 [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: <https://www.muzeumpolicie.cz/centrum-dopravni-prevence/>

NA KOLE JEN S PŘILBOU. O PROJEKTU. In: *Nakolejensprilbou.cz* [online]. 2010–2020 [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: <https://www.nakolejensprilbou.cz/stranky/24/o-projektu.html>

SYROVÝ, Květoslav. *Bezpečné cesty do školy-ZŠ Na Dlouhém lánu, Praha 6: Dopravní studie (online)*. Praha: Syrový, 2021 (cit. 2024-02-02). Dostupné z: <http://www.peskymestem/skola/zs-na-dlouhem-lanu>

ŠUSTROVÁ, Tereza, Zuzana STRNADOVÁ a Jan TECL. *Metodika dopravní výchovy pro mateřské školy* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2018 [cit. 2023-12-02]. Dostupné z: <http://www.detivdoprave.cz/metodika-dopravni-vychovy>

TY TO ZVLÁDNEŠ. TY TO ZVLÁDNEŠ 2017 - CHODCI NEJSOU NESMRTELNÍ. In: *Chodci.tytozvladnes.cz* [online]. 2017 [cit. 2024-01-02]. Dostupné z: <https://chodci.tytozvladnes.cz/zprava/ty-to-zvladnes-2017-chodci-nejsou-nesmrtelni>

ZŠ Říčany. *Dopravní opatření pro zklidnění dopravy...* [online]. [cit. 2024-03-25]. Dostupné z: <http://www.ricany.cz>

Legislativní zdroje

MŠMT. Rámcový vzdělávací program pro předškolní vzdělávání. In: *Msmt.cz* [online]. 2017a [cit. 2023-11-23]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/45304/>

MŠMT. Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání. In: Msmt.cz [online]. 2017b [cit. 2023-11-23]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/43792/>

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. In: Sběrka zákonů. 17. 7. 2008. ISSN 1211-1244.

Periodika

JENS, Petr. in *Město žije a prosperuje tam, kde se dobře chodí: sborník textů ke konferenci Pěšky městem*. Praha: Pěšky městem, 2021. ISSN 9788011004477.

PETRIK. in *Město žije a prosperuje tam, kde se dobře chodí: sborník textů ke konferenci Pěšky městem*. Praha: Pěšky městem, 2021. ISSN 9788011004477.

Seznam příloh

Příloha č. 1: Dotazník pro ředitele MŠ

Dopravní bezpečnost dětí v okolí škol

Dobrý den,

Jmenuji se Kristina Pánková a jsem studentkou Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Touto cestou bych Vás ráda poprosila o vyplnění mého dotazníku, který se zabývá „Dopravní bezpečností dětí v okolí škol“. Tento dotazník je anonymní a všechny Vámi poskytnuté údaje budou využity pouze pro zpracování mé Bakalářské práce. Vyplnění dotazníku zabere max. 5 minut.

Předem moc děkuji za vyplnění dotazníku.

S pozdravem,

Kristina Pánková, DiS.

1 Ve které části Prahy se Vaše škola nachází?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Praha 4 Praha 5 Praha 6 Praha 7 Praha 8
 Jiná

2 Vztah ke škole?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ředitel/ka MŠ Zástupce ředitele Osoba odpovědná za bezpečnost dětí ve škole

3 Máte řidičské oprávnění?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ano Ne
 Jiná

4 Jaký je Váš postoj k dopravní bezpečnosti dětí ve školním prostředí?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Souhlasím se zaváděním nových opatření Nesouhlasím se zaváděním nových opatření Nezajímám se
 Jiná

5 Co považujete za největší problém v oblasti dopravní bezpečnosti pro ředitele škol?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí*

- Nedostatečná spolupráce s místními orgány Nedostatečné zdroje na implementaci bezpečnostních opatření Nedostatečná informovanost a vzdělávání zaměstnanců a studentů Nedostatek vhodné infrastruktury
 Omezené zapojení rodičů a místní komunity
 Jiná

6 Jaká opatření zavedla Vaše škola pro bezpečnost dětí v dopravním provozu?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí*

- Úpravu dopravního prostředí Dozor policie nebo dobrovolníků u přechodů pro chodce Prostřednictvím preventivních projektů a přednášek Podpora cyklistické dopravy
 Působení v poradenských místnostech Pořádání akcí pro děti a veřejnost Rozdávání letáků Nezavedla
 Jiná

7 Jaká je efektivita zavedených bezpečnostních opatření?

Nápověda k otázce: *1 znamená nejméně a 5 nejvíce*

☆☆☆☆☆ / 5

8 Která opatření se Vám osvědčila a doporučili byste je ostatním školám?

9 Je dopravní výchova součástí výukového programu ve vaší MŠ?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ano Ne Nevím
 Jiná

Dopravní bezpečnost dětí v okolí škol

13 Spolupracuje a podporuje Vás zřizovatel při stanovování nových bezpečnostních opatření?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Nepodporuje vůbec Podpora je minimální Existuje určitá úroveň podpory a spolupráce Podpora je významná a spolupráce je aktivní
 Zřizovatel poskytuje maximální možnou podporu a spolupráci
 Jiná

14 Myslíte si, že je dopravní výchova záležitostí také rodičů?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ano Ne Nevím
 Jiná

15 Je Vaše škola zapojena do projektu Školní ulice?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ano Ne Nevím
 Jiná

16 Jaká pozitiva Vám přinesl projekt Školní ulice?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí*

- Větší bezpečnost pro děti Klidnější příchod do školy/školky Cesta do školy/školky je celkově komfortnější Lepší vzduch
 Méně aut obecně Změna mi nepřinesla žádná pozitiva Změnu příliš nevnímám
 Jiná

17 Jaká negativa mi přinesl projekt Školní ulice?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí*

- Opatření mi nepřinesla žádná negativa Zhoršení situace u školy Zmatek v dopravě před školou Cesta do školy/školky teď trvá déle
 Problém s parkováním
 Jiná

18 Chcete, aby Školní ulice zůstala jako trvalé opatření?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

Ano Spíše ano Spíše ne Ne Nevím

Jiná

