



# UDRŽITELNĚ DO ŠKOL 2023

Zpráva z výzkumného projektu



Realizaci projektu podpořilo:

---

Ministerstvo životního prostředí

© Pěšky městem, z. s.; 2023

Výzkumný tým: Linda Kovářová, Michaela Trtíková-Vojtková, Šimon Štrba, Jan Haruda, Blanka Klimešová

Realizováno v rámci projektu **Udržitelně do škol** – výzkum dopravního chování rodin se školními dětmi v ČR, který byl podpořen Ministerstvem životního prostředí. Projekt nemusí vyjadřovat stanoviska MŽP.

1	SHRnutí HLAVNÍCH ZÁVĚRŮ .....	4
2	POPIS VÝCHOZÍHO STAVU A ZAMĚŘENÍ PROJEKTU .....	6
3	KVANTITATIVNÍ DOTAZNÍKOVÝ VÝZKUM – Praha.....	8
4	KVANTITATIVNÍ DOTAZNÍKOVÝ VÝZKUM – celá ČR .....	20
5	STATISTICKÉ SHRnutí PODLE SČÍTÁNÍ DOMŮ, LIDU A BYTŮ 2021.....	26
6	SOCIÁLNĚ-GEOGRAFICKÝ VÝZKUM.....	29
7	FOKUSNÍ SKUPINA S RODIČI .....	31
8	TYPologie ŠKOL PODLE SÍDELNÍHO TYPu .....	32

# 1 SHRNUÍ HLAVNÍCH ZÁVĚRŮ

- Většina dětí do škol přichází pěšky z domova (37 %), nebo od zastávky veřejné dopravy (37 %).
- Autem cestuje pravidelně do školy každé čtvrté dítě.
- Ve větších městech stoupá podíl dětí, které chodí pěšky.
- Třetina dětí, které ráno jedou autem, se odpoledne dopravuje pěšky nebo veřejnou dopravou.
- Nejčastějším důvodem, proč rodiče s dětmi ráno sednou do auta, je to, že sami jedou autem do práce.
- Asi 18 % rodičů, kteří vozí děti denně do školy autem, bydlí do 1 km od školy.
- Největší podíl dětí dovážených do školy autem je ve Středočeském kraji (34 %), kde také nejvíce dětí za vzděláním dojíždí do jiného kraje, nejčastěji do Prahy.
- Děti by rády jezdily do školy na koloběžce (23 %) nebo na kole (12 %). Jako důvod, proč se nemohou dopravovat tak, jak by chtěly, 26 % dětí uvedlo, že si ve škole nemohou bezpečně uložit kolo, koloběžku nebo skateboard.
- Každý čtvrtý prvňák hodnotí svoji cestu do školy jako nebezpečnou a každý šestý jako nepříjemnou.
- Cestou do školy se 44 % dětí obává nepříjemných lidí, 34 % se bojí automobilového provozu.
- Ranní provoz před školou hodnotí jako nepříjemný 43 % dětí.
- Děti doprovází někdo dospělý nejčastěji do 4. třídy, pak už většinou chodí samy. Důvodem doprovázení je obava z nebezpečných situací (57 %) nebo z nepříjemných lidí a opuštěných míst (51 %). Rodiče si ale cestu s dětmi také užívají a rádi s nimi tráví čas.
- S kamarádem děti chodí častěji odpoledne než ráno. Společnost kamarádů má při cestě ze školy 4 z 10 dětí, které využívají veřejnou dopravu, koloběžku, nebo jdou pěšky. Při cestě autem má kamaráda jen každé šesté dítě.
- Nebezpečné a dopravně vytížené úseky cesty či nebezpečné přechody nehlídané fyzickou osobou představují jednu z hlavních bariér pro samostatnou cestu dětí do školy a nepřímo i pro pěší dopravování do škol.
- 75 % rodičů by uvítalo u škol bezpečnější cesty pro chodce, více než polovina rodičů (51 %) se vyslovila pro větší zklidnění dopravy u školy.
- 73 % rodičů postrádá u školy možnost bezpečného odložení kola nebo koloběžky.
- 40 % učitelů si myslí, že řidiči se před školou chovají nezodpovědně.

## Metodologie:

Hlavním zdrojem dat od dopravním chování jsou dotazníky distribuované v pražských školách zapojených do projektu **Bezpečné cesty do školy** v letech 2018–2023. Na všech školách byly používány stejné dotazníky pro tři cílové skupiny: žáky, rodiče a pedagogy

a ostatní zaměstnanci škol. Respondenti byli osloveni přímo školou, sběr dotazníků probíhal prostřednictvím Google forms.

Dotazník pro rodiče jsme také distribuovali v rámci kampaně **Pěšky do školy** v celé ČR. Sběr probíhal oslovením respondentů přes sociální sítě, přes kontakty organizace Pěšky městem, přes školy zapojené do kampaně a dále pak samosběrem mezi rodiči.

Dotazníková šetření nesplňují požadavky na reprezentativní výzkum, vzorek respondentů je nicméně poměrně robustní a hlavní závěry se opakují u různých škol i lokalit. Základní rozdělení způsobu dopravy dětí do škol jsme upřesnili díky datům získaným ze **Sčítání lidu, domů a bytů 2021**.

Zjištění z dotazníkových průzkumů jsme se snažili ověřit sociálně-geografickým výzkumem, který se soustředil na ukazatele, jež bylo možné zobrazit v celorepublikovém srovnání. K ověření závěrů jsme také uspořádali fokusní skupinu s rodiči, která si kladla za cíl ověřit informace z kvantitativních šetření. Vzhledem k nízkému počtu účastníků fokusní skupiny je potřeba její závěry vnímat jako výzkumnou sondu. Zjištění budeme dále ověřovat dalšími průzkumy.

## 2 POPIS VÝCHOZÍHO STAVU A ZAMĚŘENÍ PROJEKTU

Doprava se vedle energetiky a průmyslu řadí mezi tři největší podílňíky na uhlíkové stopě. Podle Evropské agentury pro životní prostředí se v EU doprava na vytváření uhlíkové stopy podílí téměř jednou třetinou (30 %). Nejvíce emisí CO<sub>2</sub><sub>ekv</sub> produkovaných v dopravě (67,4 %) přitom připadá na osobní automobily. Ještě větší je podíl automobilové dopravy na produkování zdraví škodlivých prachových částic. Podle podkladů pro jednání Koordinační skupiny k přípravě Státní politiky životního prostředí (analytická část, včetně SWOT analýzy) z října 2019 přispívá doprava ke znečištění částicemi PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> ve větších městech 30 až 60 %.

Znečištěné ovzduší patří k jednomu z největších zdravotních rizik. Na následky znečištění ovzduší zemře předčasně v celé ČR cca 10 000 lidí ročně. Znečištěné ovzduší nám zkracuje život průměrně o devět měsíců a zapříčiňuje ročně několik tisíc hospitalizací pro vážná onemocnění dýchacího ústrojí a srdečně-cévní onemocnění.

Česká republika je ve stupni automobilizace ve srovnání s ostatními zeměmi EU mírně nadprůměrná. Zatímco ve srovnatelně velké Vídni připadá jeden automobil na 3 obyvatele, v Praze je množství aut na obyvatele dvojnásobné – jeden automobil připadne na 1,5 Pražana, jinými slovy na každého obyvatele hlavního města včetně malých dětí nebo seniorů připadá téměř ¾ auta. Díky narůstající automobilizaci společnosti vzrůstá také počet dětí dovážených do školy autem, a to i na krátké vzdálenosti.

Pro zdravá sídla, která budou účinně připravená na výzvy spojené s klimatickou krizí, je důležité podporovat a propagovat šetrné a udržitelné dopravní chování. Kvalitní vstupní data jsou zásadní podmínkou pro osvětovou činnost v oblasti udržitelné dopravy do školy i pro prosazování opatření ke zklidnění dopravy v okolí škol, a to jak při komunikaci s rodinami, tak při jednání se zástupci státní správy. V neposlední řadě jsou tato data klíčová pro média, a tím i pro komunikaci se širokou veřejností.

V ČR dosud nebyla k dispozici relevantní ucelená data o dopravě dětí do škol ani kvalitativní analýza reálných rizik a bariér. Ta je přitom základní podmínkou pro zahájení odborné diskuse o opatřeních, která by na systémové úrovni vedla k podpoře čisté mobility.

Organizace Pěšky městem se monitorování dopravní situace před školami věnuje dlouhodobě, především v rámci mnohaletého programu **Bezpečné cesty do školy**, ale také v rámci celorepublikové akce **Pěšky do školy**. Cílem projektu **Udržitelně do škol** proto bylo provést sekundární analýzu a následnou syntézu dat nasbíraných organizací Pěšky městem nebo jinými subjekty, která by byla zaměřena na cílovou skupinu rodičů dětí ve školním věku. Soustředili jsme se na zmapování dopravního chování rodin při doprovázení dětí do školy, na důvody a motivace, které za tímto chováním stojí, na možné bariéry a problémy, které ve vztahu k dopravě vnímají.

Naším záměrem bylo soustředit dostatečný teoretický i praktický základ pro účelnou podporu environmentálního vzdělávání a poradenství, kampaní a osvětových akcí na podporu čisté mobility.

### 3 KVANTITATIVNÍ DOTAZNÍKOVÝ VÝZKUM – Praha

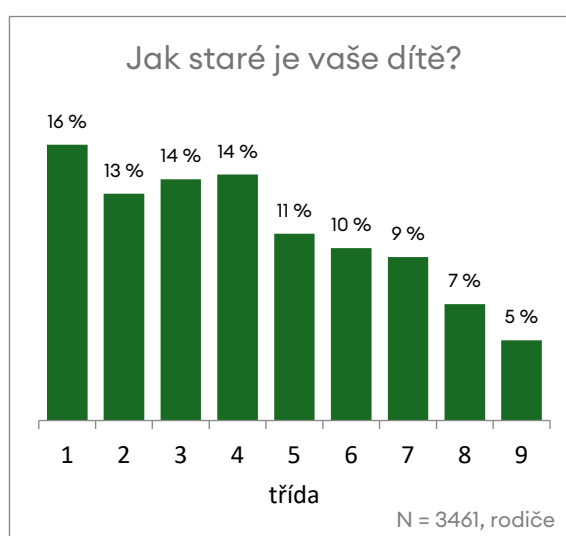
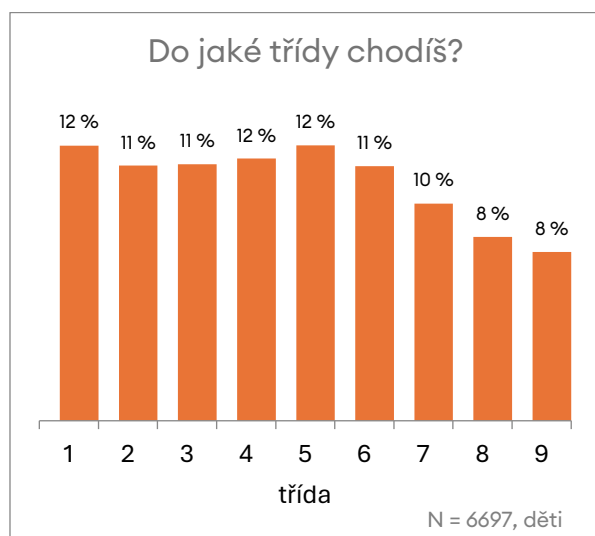
Data analýzy dopravního chování pro pražské školy byla sesbírána na školách zapojených do projektu **Bezpečné cesty do školy** v letech 2018–2023. Na všech školách byly používány stejné dotazníky pro žáky, rodiče i pedagogy. Respondenti byly osloveni přímo školou, sběr dotazníků probíhal prostřednictvím Google Forms.

Typ školy podle umístění	Celkem
sídliště	8
širší centrum	6
speciální	2
periferie	2
sídliště – soukromá škola	1
celkový součet	19

Respondenti	Celkem
děti	6 697
rodiče	3 461
učitelé a zaměstnanci školy	234

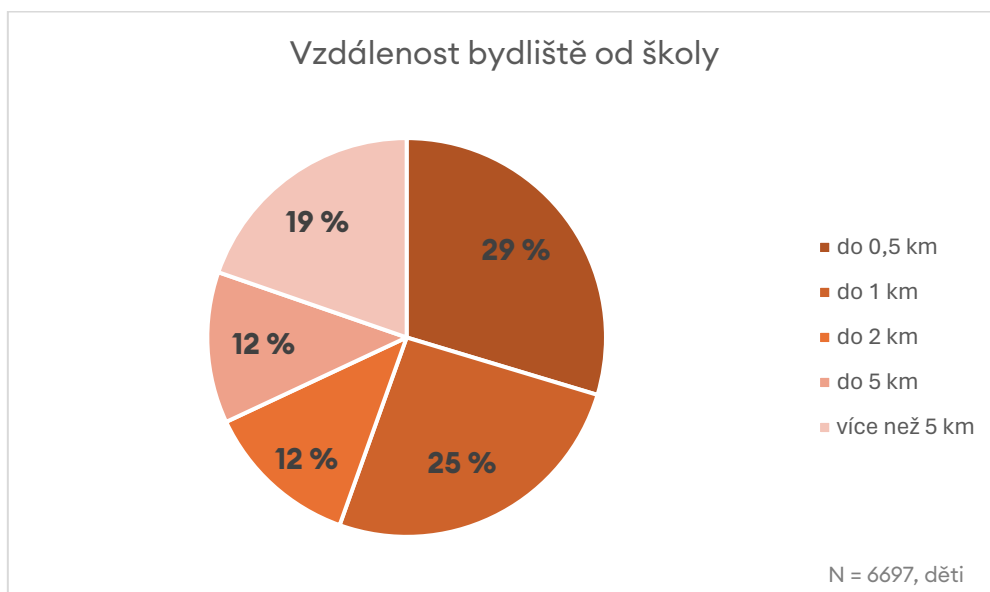
#### Základní údaje o respondentském vzorku

Děti se zúčastnily ve vyváženém poměru ohledně pohlaví: 50 % dívek a 50 % chlapců. Nejvíce dětí bylo z 1. stupně (některé zapojené školy jsou jen prvostupňové). Podobně v rodičovském dotazníku více odpovídali rodiče dětí z prvního stupně.





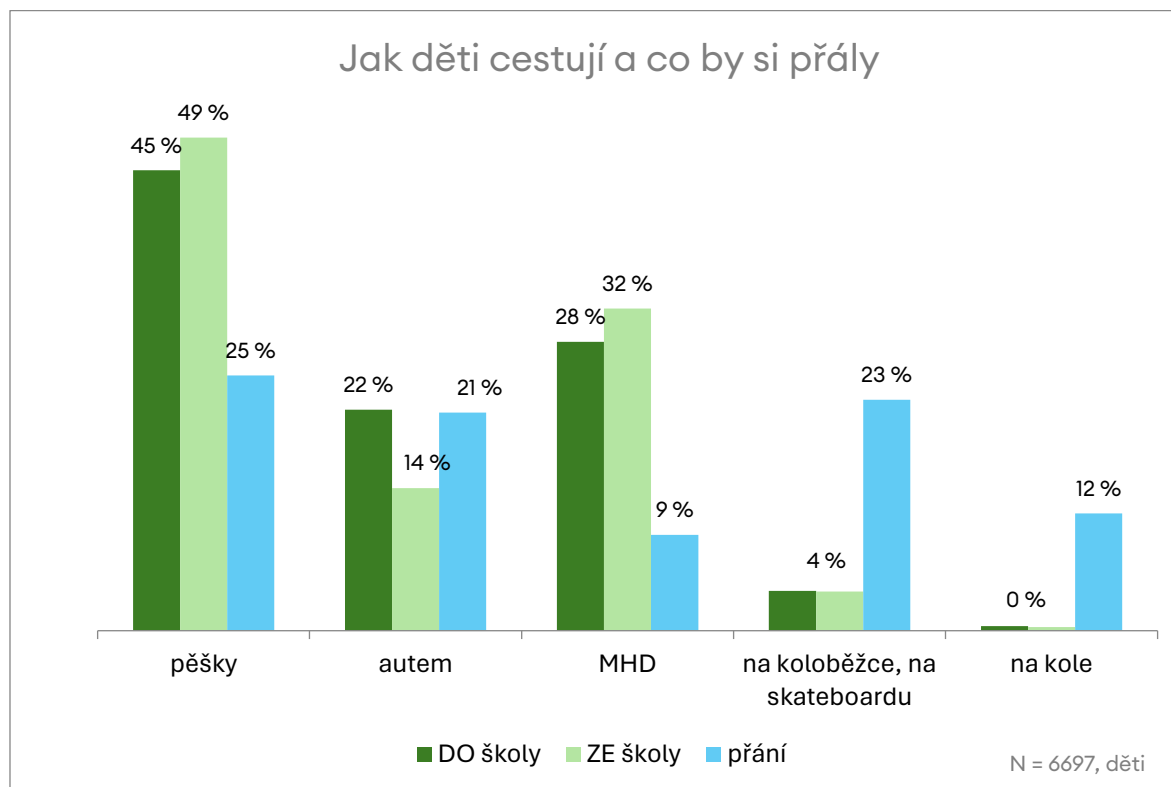
Podle dotazníku pro děti i pro rodiče bydlí nadpoloviční většina dětí do 1 km od školy.



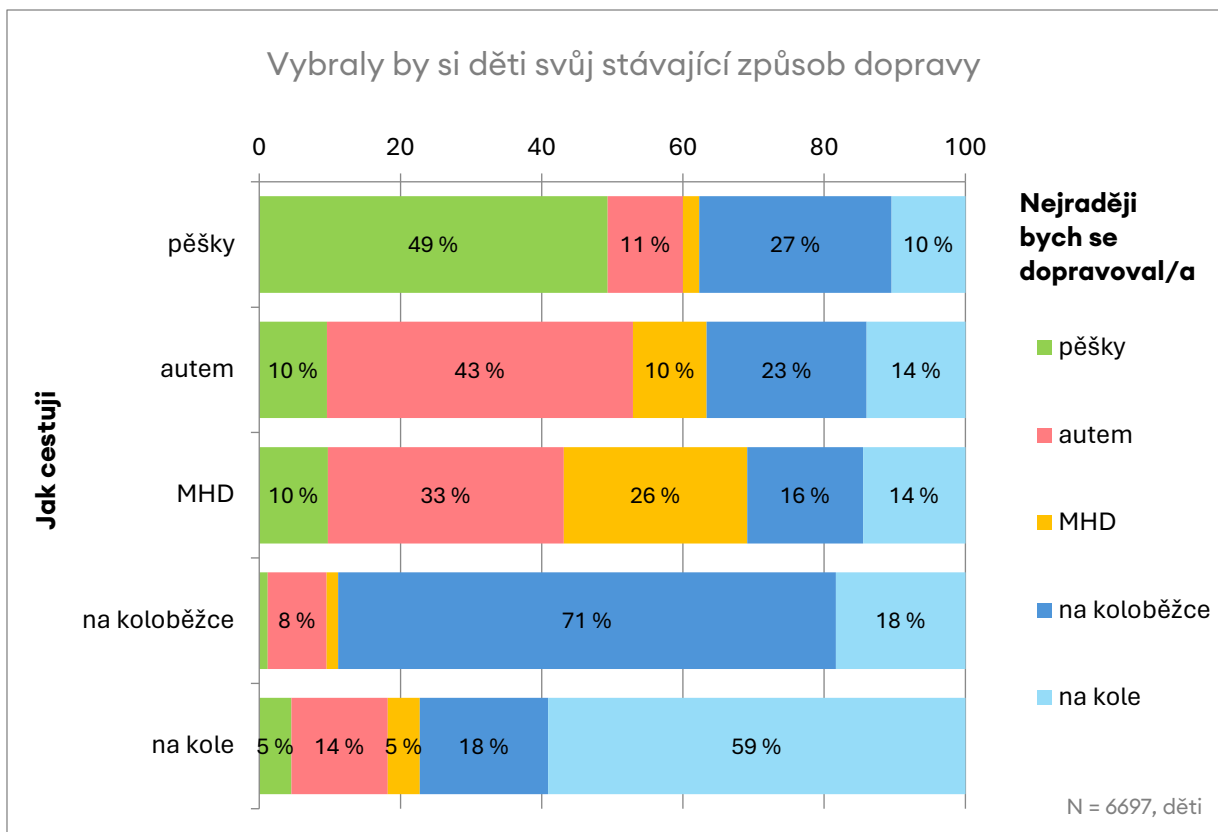
## ZPŮSOB DOPRAVY DO ŠKOLY

V Praze se děti do školy dopravují nejčastěji pěšky, druhým nejpoužívanějším způsobem dopravy je MHD. Autem cestuje do školy 22 % dětí, což je o trochu méně, než je celostátní průměr (24 %). Na všech školách jsme pozorovali, že odpoledne podíl dětí dopravovaných autem klesne asi o jednu třetinu, a zároveň se zvýší počet dětí, které se dopravují samostatně, bez doprovodu dospělé osoby. **Zatímco ráno je na mnoha místech přítomný strážník městské policie, odpoledne jsou přechody většinou nehlídané, děti navíc chodí v průběhu delšího časového rozpětí.**

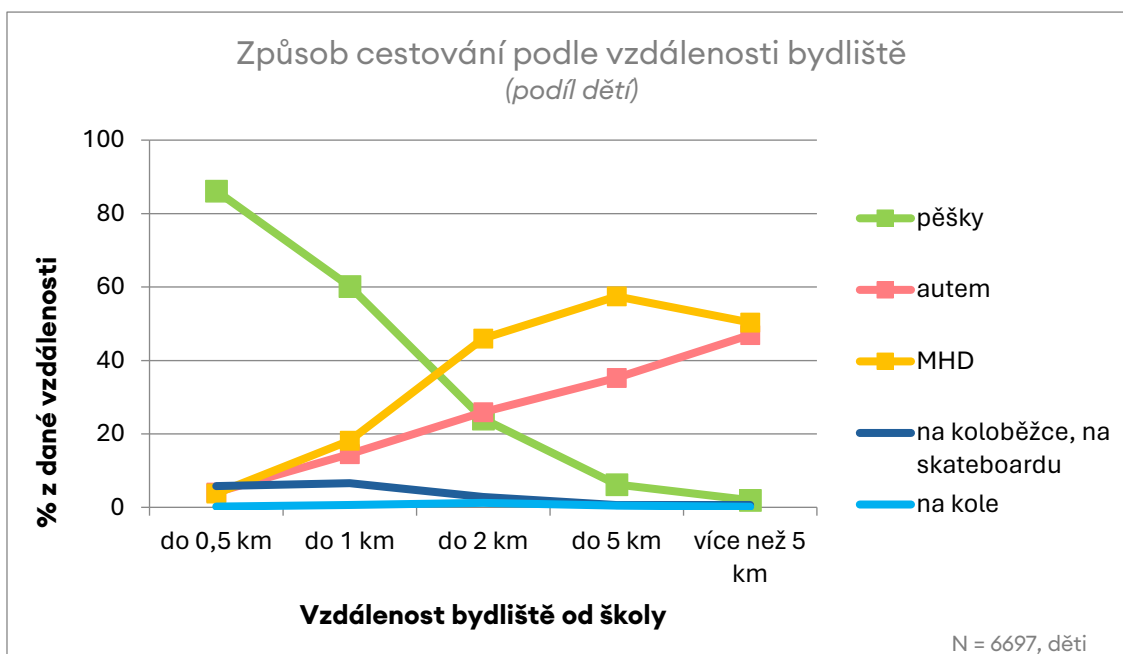
Děti častěji využívají koloběžky než kola. V některých školách jsou koloběžky velmi oblíbené (např. v ZŠ Pod Žvahovem to je 30 %), kola jsou k dopravě do školy používána velmi zřídka. Koloběžky a kola jsou nicméně dopravní prostředky, které by děti k dopravě využily rády. Jako překážku nejčastěji zmiňují, že jim to rodiče nechťejí dovolit (31 %) nebo že si ve škole kolo či koloběžku nemají kam uložit (26 %). Nedostatek bezpečných stojanů na kola a koloběžky potvrzují i rodiče – 73 % z nich uvedlo, že by u školy stojany uvítali.



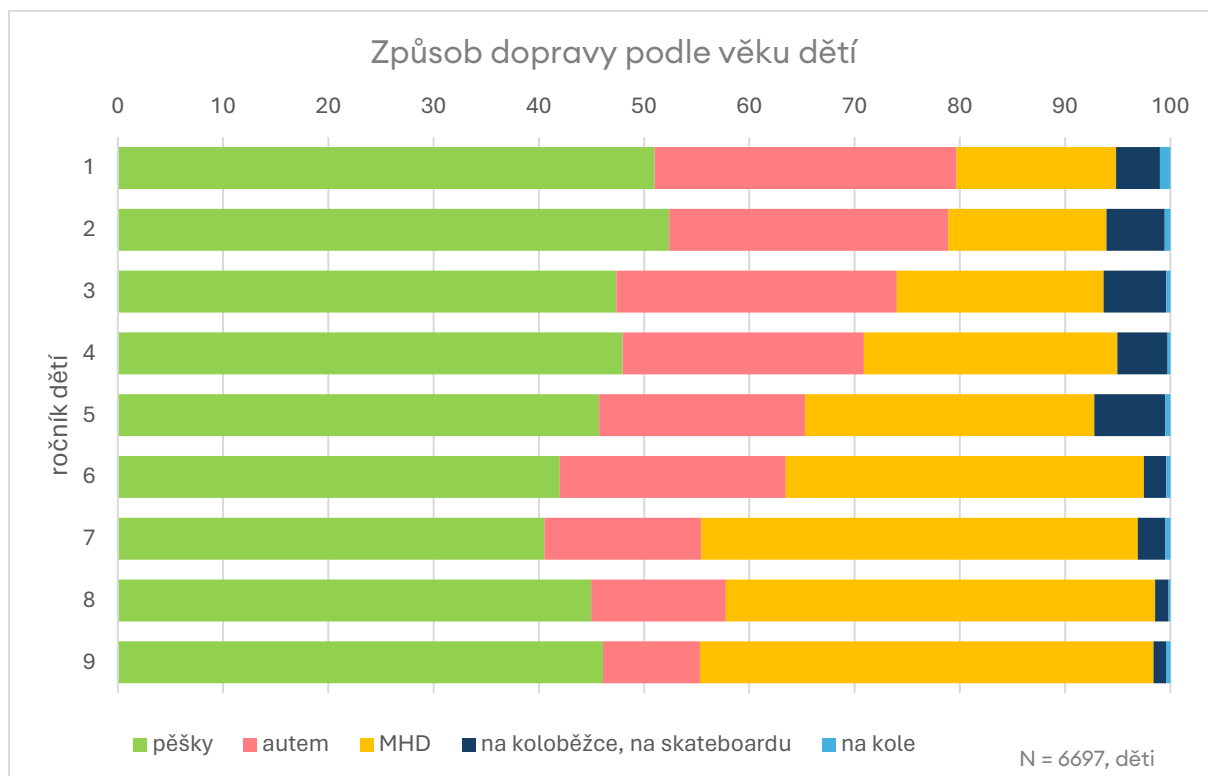
Pokud porovnáme aktuální způsob dopravy dětí do školy a jejich přání, zdá se, že nejspokojenější jsou ty, které již nyní cestují na koloběžce, a 70,5 % z nich by si koloběžku opět zvolilo. Také děti, které jezdí na kole, by si kolo vybraly (60 %), nicméně vzhledem k nízkému zastoupení cyklistického způsobu dopravy je tento údaj potřeba brát s rezervou. Děti, které chodí pěšky, by u pěší dopravy setrvaly ve 49 %, případně by volily koloběžku či kolo. U dopravy autem by zůstalo 43 % dětí, které tak cestují nyní. Nejméně oblíbená je u dětí doprava MHD.



Pěšky děti chodí nejvíce do 1 km, i když ještě ze vzdálenosti 2 km chodí 24 % dětí pěšky. Děti, které bydlí dále od školy, jezdí častěji MHD než autem. **Z údajů v rodičovském dotazníku vyplývá, že 18 % rodičů, kteří vozí děti denně do školy autem, bydlí do 1 km od školy.**

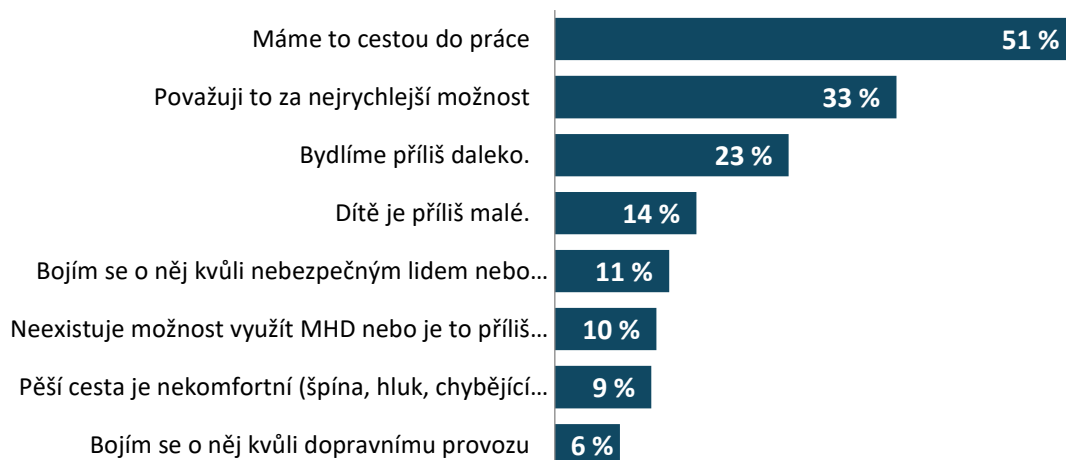


Podíl dětí, které chodí do školy pěšky, se v závislosti na věku nějak výrazně nemění, drží se mezi 40 a 50 %. Čím jsou děti starší, tím častěji cestují MHD a tím méně je rodiče vozí autem. Zajímavé je, že u starších dětí klesá obliba koloběžek.



Rodiče cestu autem volí nejčastěji proto, že pak pokračují dál do práce. Tím se také vysvětluje pokles podílu dětí, které jedou autem odpoledne. Druhý nejčastěji zmiňovaný důvod cesty autem je rychlost. Rodiče, kteří jezdí ke škole občas nebo výjimečně, zmiňovali nutnost dovézt do školy nějaký materiál či vybavení (sběr papíru, projekt), nutnost stihnout jiné aktivity (kroužky, návštěvy) nebo výjimečnou situaci (zaspí, zdravotní problém).

Pokud vozíte své dítě alespoň někdy do školy nebo ze školy autem (vy nebo jiná dospělá osoba), jaké jsou pro to důvody?  
 % z platných odpovědí (N = 2213, rodiče)



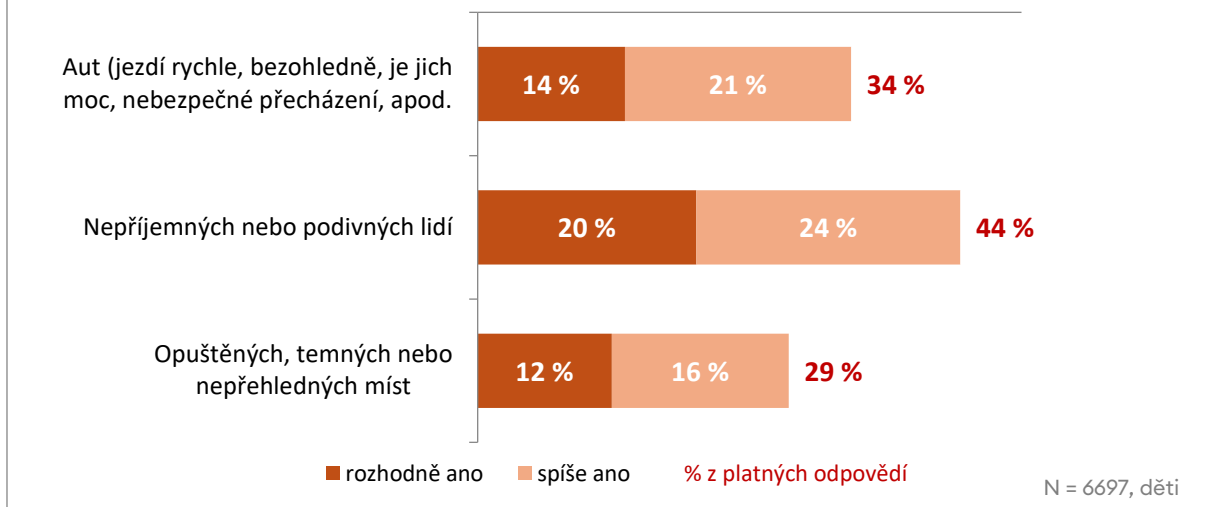
### Doprovázení dětí a vnímání cesty

Jako nebezpečnou svoji cestu do školy označilo 19 % dětí, jako nepříjemnou 26 %. Nebezpečí více vnímají mladší děti, za nebezpečnou svoji cestu považuje každý čtvrtý prvňák.

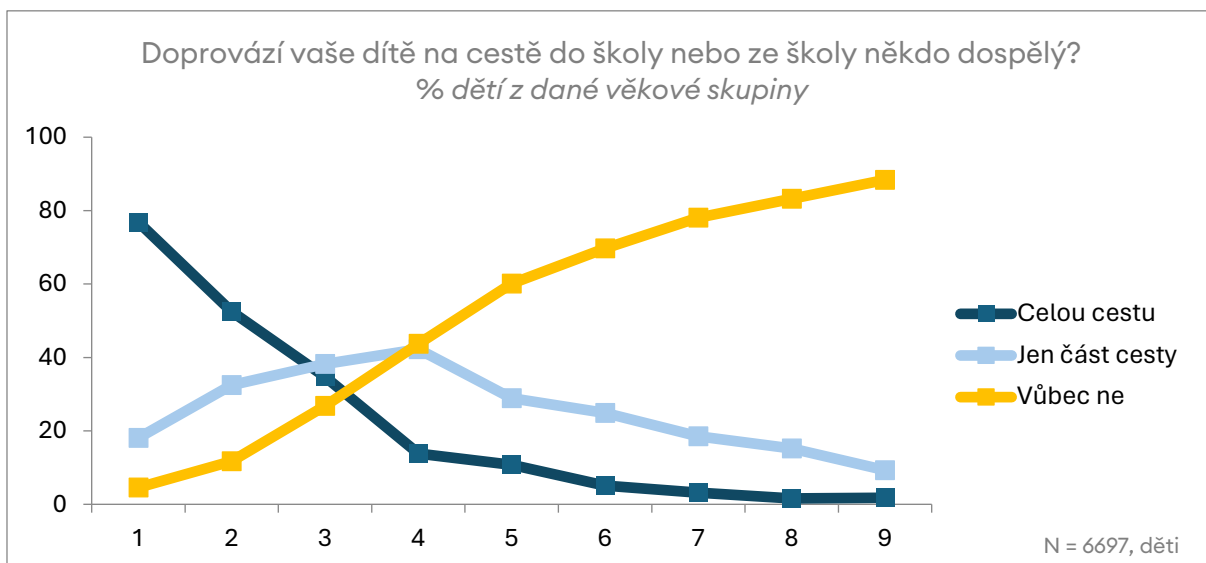


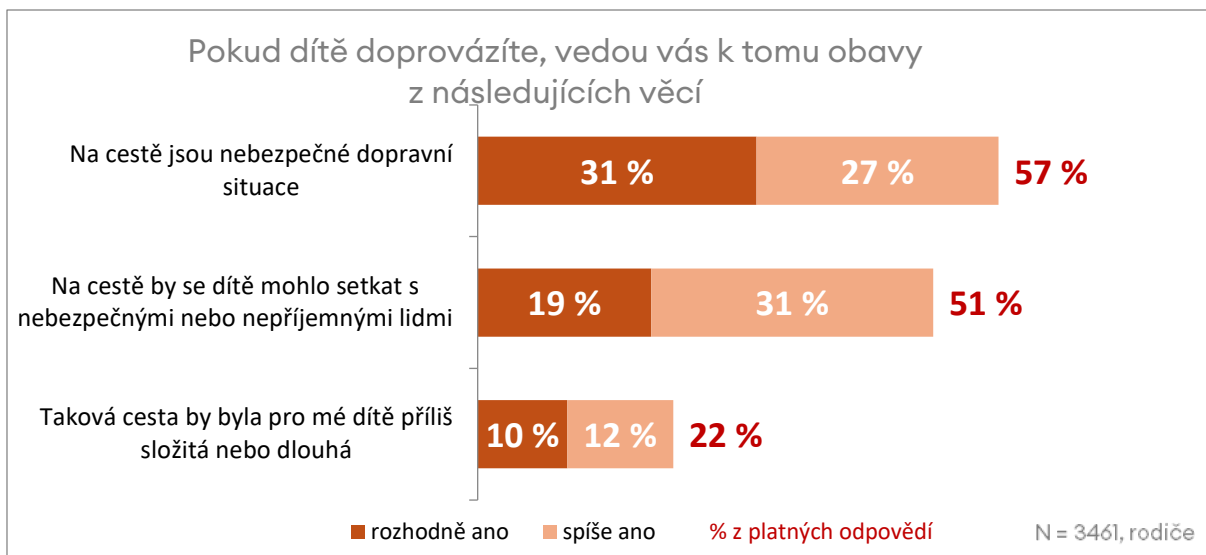
Děti se mají obavy z nepříjemných lidí, automobilová doprava se objevuje u dětí jako obava až na druhém místě.

### Čeho se cestou do školy bojíš?



Rodiče nebo jiná dospělá osoba doprovází především prvňáky a druháky. Ještě ve čtvrté třídě chodí s doprovodem alespoň část cesty 42 % dětí. Rodiče děti doprovázejí především kvůli obavám z nebezpečného dopravního provozu.



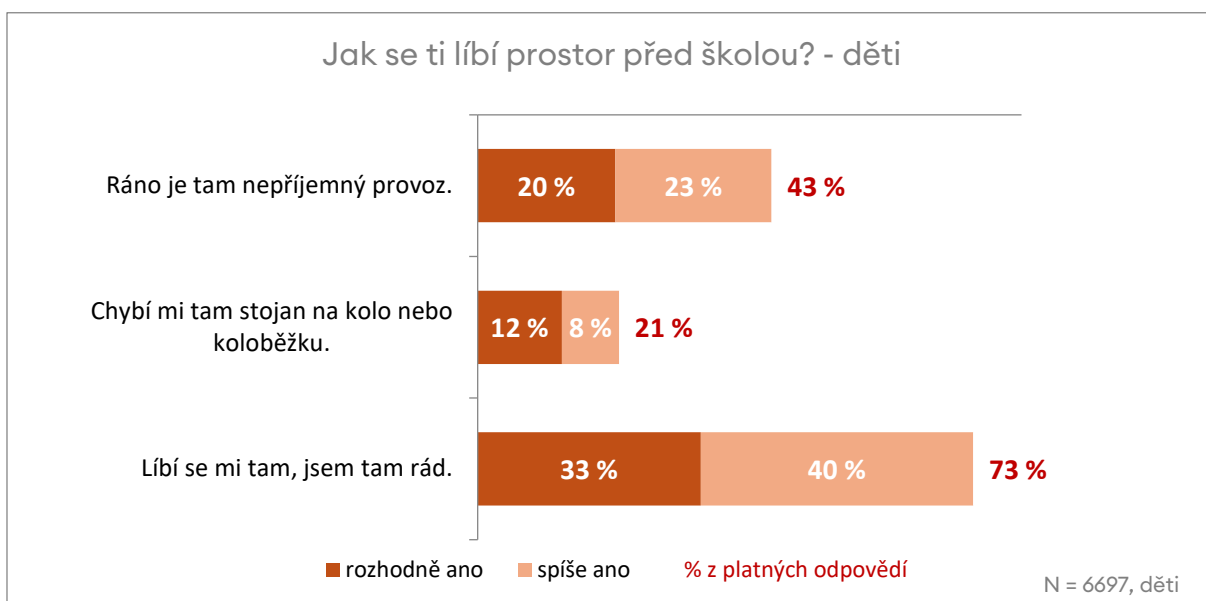


### Předprostor školy

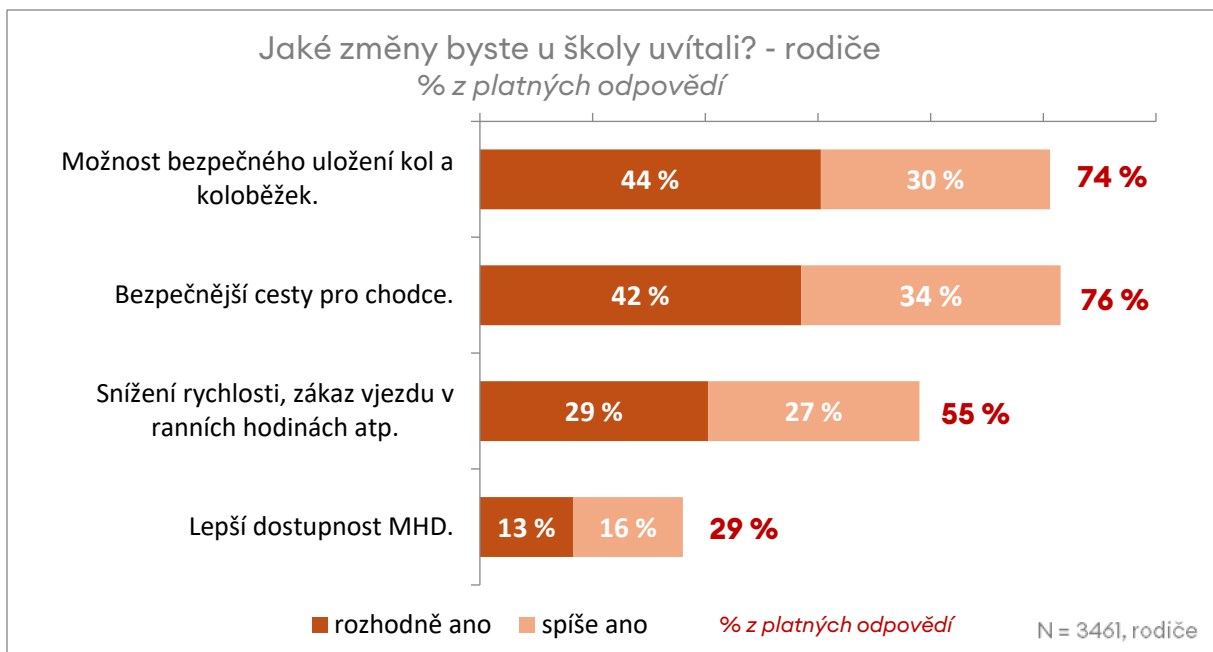
Prostor před školou je místem, kde se přirozeně setkávají děti i rodiče. Rodiče tu často čekají, pro děti by prostor měl být přívětivý a bezpečný. Preferenci by měly mít pobytové kvality.

Děti i rodiče často zmiňují, že by před školou uvítali lavičky, vedení škol se tomu nicméně brání z obavy před nepořádkem a výskytem nežádoucích sociálních jevů. Děti by uvítaly více zeleně a zábavní nebo herní prvky.

Automobilový provoz u školy vnímá jako nepříjemný 43 % dětí.



Rodiče by uvítali u škol bezpečnější cesty pro pěší i větší zklidnění automobilové dopravy, 73 % rodičů postrádá možnost bezpečného uložení koloběžky nebo kola.

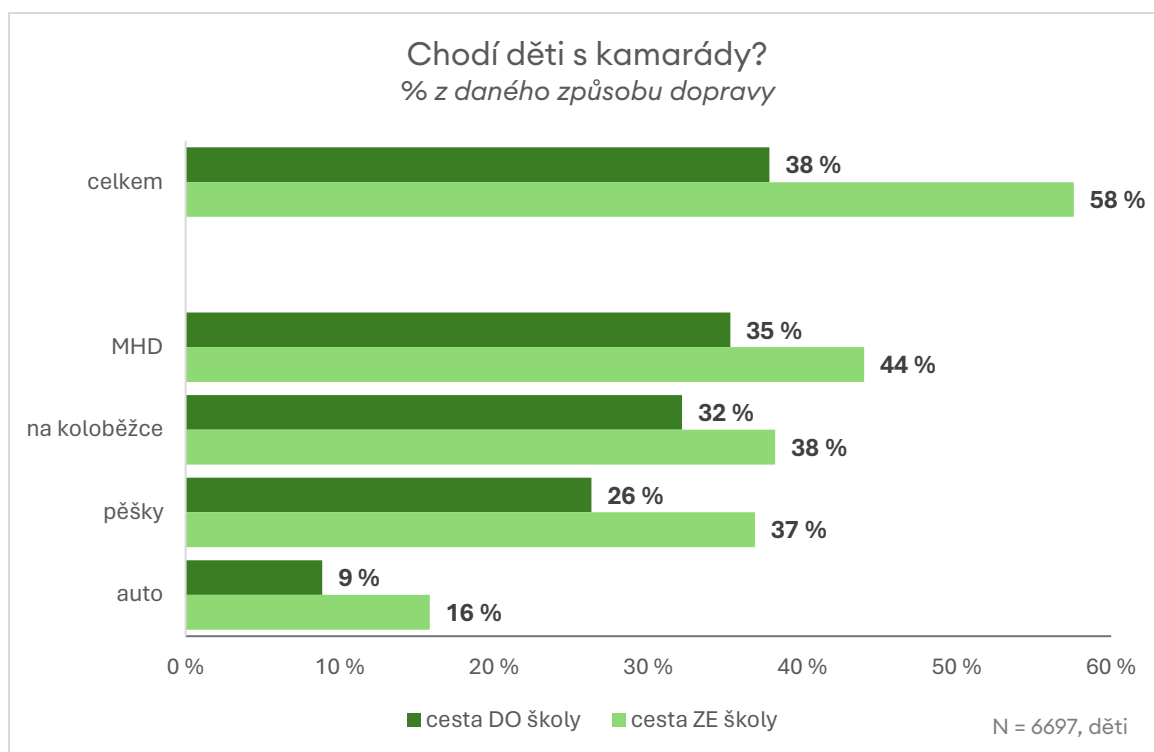


### **Cesta do školy s kamarády**

Cesta do školy není jen fyzické přemístění dítěte z domova do školy. Ranní cesta může být příležitost k pravidelnému přirozenému pohybu, který dětem pomáhá se ve škole lépe soustředit. Cesta do školy může děti naučit mnoha důležitým dovednostem a kompetencím: hlídat si čas, chovat se zodpovědně, poznat místo, kde žijí a vytvořit si k němu vztah. Důležitým momentem je i prvek socializace, sdílení cesty do školy nebo ze školy s kamarády a spolužáky.

S kamarádem děti chodí častěji odpoledne než ráno. Ze školy chodí s kamarády 4 z 10 dětí, které využívají veřejnou dopravu, koloběžku, nebo které jdou pěšky. Při cestě autem má kamaráda jen každé šesté dítě.



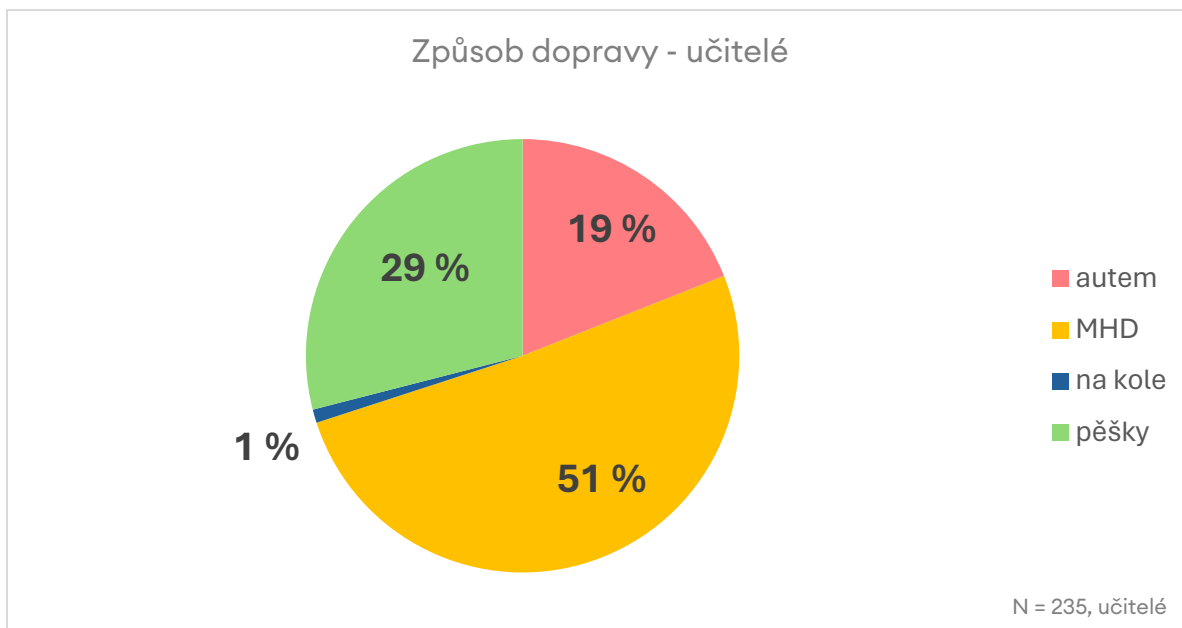


### Učitelé a zaměstnanci škol

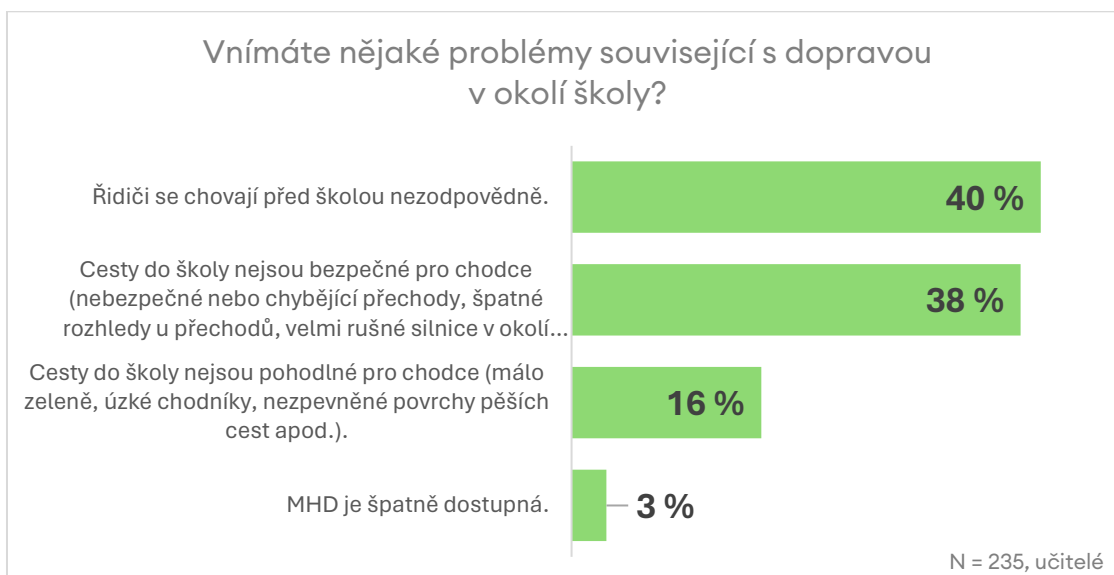
Dotazník pro učitele a zaměstnance školy jsme zařadili jako součást průzkumu od roku 2020. Zaměstnanci školy tvoří významnou složku při posuzování dopravních opatření u škol a jejich potřeby a podněty by neměly být opomíjeny. Vedení škol se snaží učitelům i dalším zaměstnancům jako benefit nabídnout možnost parkování. Zaměstnanci školy jsou ale zároveň skupinou řidičů, pro kterou je nejnázší stanovit jasná pravidla, jako je například příjezd mimo ranní špičku apod. Učitelé jsou zároveň pro děti vzory, a pokud škola vyžaduje nějaké chování od rodičů, měla by platit stejná pravidla i pro učitele.

Dotazník pro učitele si klade za cíl získat informace nejen o způsobu dopravy samotných učitelů, ale také o jejich názoru na roli školy při výchově dětí k udržitelné mobilitě a o způsobu komunikace s dětmi a/nebo s rodiči o každodenní dopravě. Zjištění z dotazníku mohou školy využít při sestavování školních plánů mobility.

Učitelé a zaměstnanci školy to už většinou nemají do školy tak blízko jako děti, přesto 29 % z nich chodí do školy pěšky. Polovina učitelů (51 %) využívá k cestě do školy veřejnou dopravu, 19 % jezdí autem. Veřejnou dopravu před autem učitelé upřednostňují především z finančních důvodů, částečně i kvůli problémům s parkováním. Naopak u dopravy autem oceňují flexibilitu a rychlost.



Učitelé posuzují dopravu u škol nejen z pohledu vlastních cest do práce, ale také jako doprovod velkých dětských skupin. Cestování s větší skupinou dětí má svá specifika, vyžaduje například delší čas pro překonání komunikace nebo větší prostor na chodnicích či zastávkách MHD. Až 40 % učitelů si myslí, že řidiči se u škol nechovají zodpovědně, 38 % si myslí, že pěší cesty nejsou dostatečně bezpečné. K MHD většinou učitelé nemají výhrady.

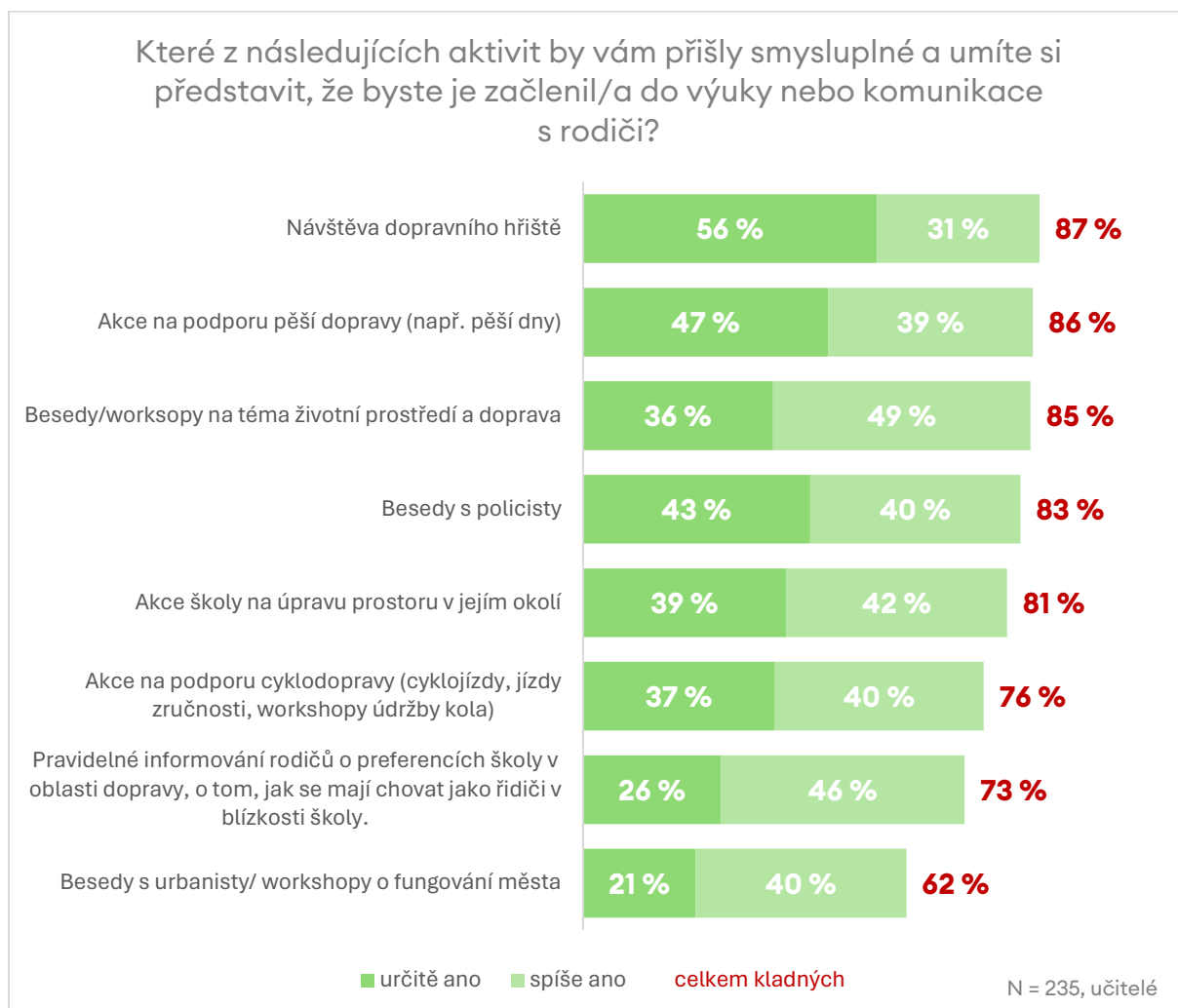


Využití cyklodopravy u učitelů a zaměstnanců škol odpovídá celopražskému průměru, pohybuje se okolo 1 %, Učitelé by však na kole rádi jezdili častěji, jako preferovaný způsob dopravy kolo uvedlo 21 % z nich. Překážkou je často velká vzdálenost, ale také obava z jízdy na kole po městě.

Přitom 47 % učitelů by uvítalo zlepšení podmínek pro dopravu na kole nebo koloběžce, ať už pro sebe nebo pro děti. Zmiňují především bezpečnou infrastrukturu (cyklostezky), stojany na kola a koloběžky, ale také možnost se ve škole osprchovat.

Naprostá většina učitelů souhlasí s tím, že škola hraje při výchově k zodpovědnému dopravnímu chování důležitou roli, zmiňují nicméně nezbytnou spolupráci rodiny i celé společnosti. Ve vzdělávacím plánu se dopravní výchova objevuje na prvním stupni ZŠ nejčastěji v hodinách prvouky nebo vlastivědy, na druhém stupni v rámci občanské výchovy (nebo podobných předmětů), případně na třídnických hodinách. Téma bývá také zařazováno do tělesné výchovy nebo výuky jazyků.

Při otázce na možné aktivity školy pedagogové vybírali z předem sestavené nabídky. Vycházeli jsme při ní jednak z běžné praxe škol, ale pokusili jsme se navrhnout i takové aktivity, se kterými se ve školách běžně nesetkáváme. Všechny navržené aktivity měly ze strany pedagogů nadpoloviční podporu. Nejvíce učitelů si umí představit návštěvu dopravního hřiště, což je již nyní pravidelná akce většiny škol. Z hlediska motivace a osvěty je zajímavější zařazení akcí na podporu pěší dopravy, jako jsou například pěší dny, které se jeví jako smysluplné 86 % pedagogů.



## 4 KVANTITATIVNÍ DOTAZNÍKOVÝ VÝZKUM – celá ČR

### Metodologie

Sběr probíhal oslovením respondentů přes sociální sítě, přes kontakty organizace **Pěšky městem**, přes školy zapojené do kampaně **Pěšky do školy** a dále pak samosběrem mezi rodiči. Rodiče dotazník vyplnili vždy za to nejmladší dítě v rodině, které chodí na základní školu. Jako incentivu jsme použili soutěž o koloběžku.

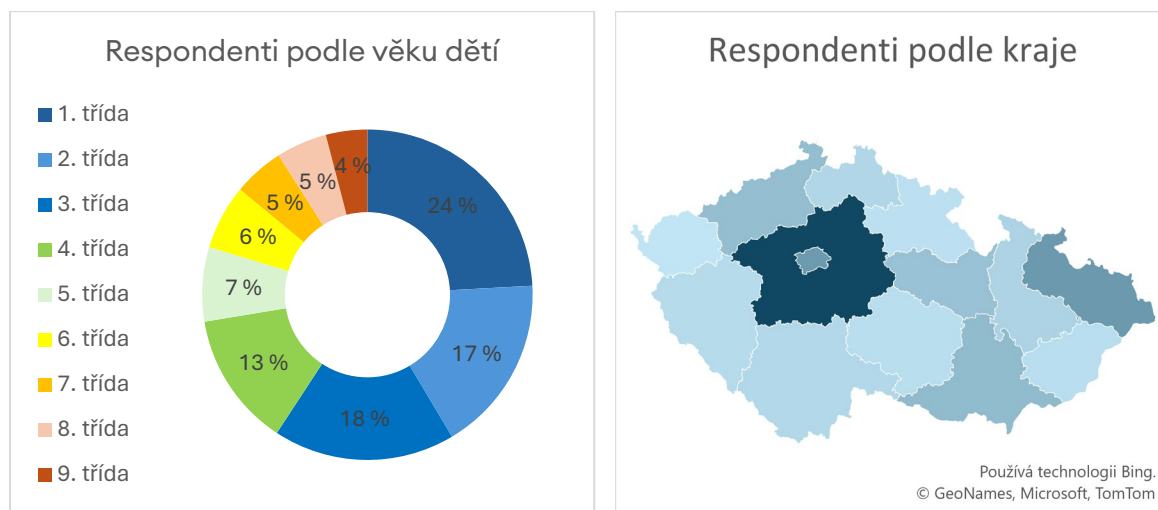
Datum sběru: 2. 9. až 3. 10. 2022

Dotazník dostupný na platformě Tendaro (Behavio)

Celkem odpovědělo: 1 749 rodičů

Dotazník ochotněji vyplňovali rodiče mladších dětí na základních školách, 80 % rodičů vyplnilo dotazník za děti, které chodí na první stupeň (1. až 5. třída), přičemž 40 % rodičů mělo děti v první a druhé třídě. Děti v mladším školním věku jsou z hlediska dopravy rizikovější skupinou, mají méně zkušeností a rodiče se častěji obávají i jejich bezpečí. Proto jsme také v zadání rodiče vyzvali k vyplnění dotazníku za nejmladší dítě v rodině, což se pravděpodobně promítlo do věkové skladby dětí, za něž máme data k dispozici.

Nejvíce respondentů bylo za Středočeského kraje, hl. m. Prahy a Moravskoslezského kraje.



## Autem, na kole nebo pěšky?

Děti do školy většinou nemají moc daleko. **Více než polovina dětí bydlí do 1 km od školy**, dvě třetiny dětí bydlí do 2 km. Dál než 5 km od školy bydlí každé desáté dítě.<sup>1</sup>



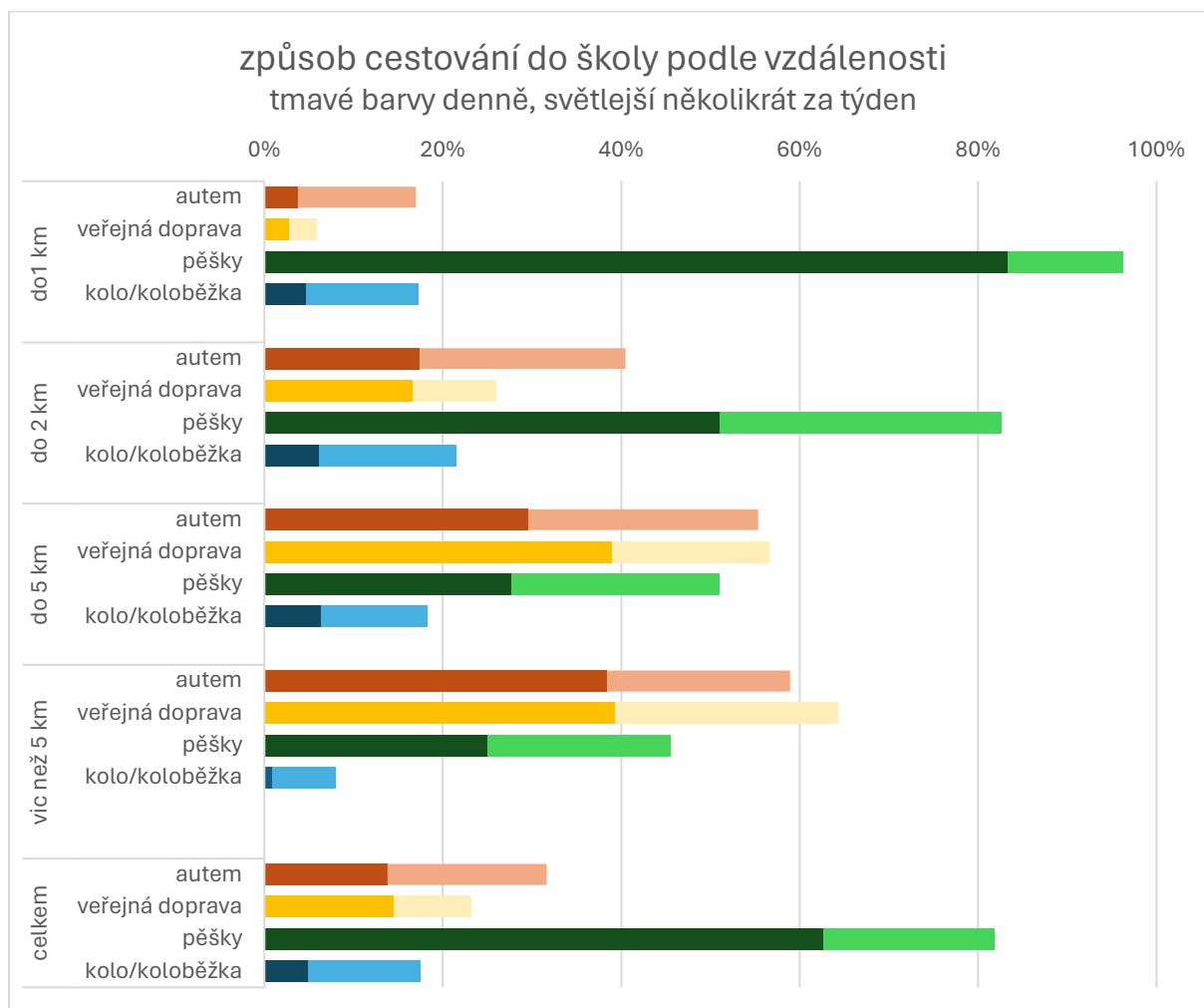
Nejčastějším způsobem při cestě do školy je pěší doprava. **Pěšky** chodí do školy denně nebo alespoň několikrát za týden 82 % dětí. Se vzdáleností tento podíl logicky klesá ve prospěch auta či veřejné dopravy, ale i některé děti, které to mají do školy daleko, chodí pěšky.

**Veřejnou dopravu** využívá téměř čtvrtina dětí. Ti, kdo bydlí u školy do 1 km, veřejnou dopravou nejezdí skoro vůbec (94 %), děti ze vzdálenosti větší než 2 km jezdí do školy častěji veřejnou dopravou než s rodiči autem (57 % dětí bydlících do 5 km a 65 % z těch, které bydlí více než 5 km od školy).

Necelá třetina (32 %) se alespoň několikrát za týden dopravuje do školy **autem**. S vzrůstající vzdáleností tento podíl narůstá. U dětí, které bydlí více než 5 km od školy, tento podíl činí téměř 60 % (39 % denně, 21 % několikrát za týden). Autem nicméně cestují i děti, které bydlí u škol blízko – 17 % dětí jezdí autem méně než 1 km, ze vzdálenosti do 2 km dojíždí autem 40 % dětí.

<sup>1</sup> Dostupnost základních škol je také zobrazena na mapovém výstupu v Kap. 6. Jeden ze závěrů této analýzy je, že „Dostupnost ZŠ v Česku se ukázala být jako regionálně silně diferenciovanou a prostorově viditelně shlukovou (...) V zásadě můžeme Česko rozdělit na dobře dostupný sever Čech, Moravu a Slezsko a na hůře dostupné střední, západní a jižní Čechy.“ Jen v sedmi regionech obcí s rozšířenou působností (Votice, Český Brod, Nepomuk, Horažďovice, Blovice, Pacov, Konice) má méně než 50 % dětí dostupnou školu do 15 minut chůze.

**Kolo či koloběžka** je nejoblíbenější u dětí, které bydlí do 2 km od školy. Cyklodoprava do škol však není příliš běžná, 83 % žáků kolo či koloběžku nevyužívá vůbec, nebo jen výjimečně.

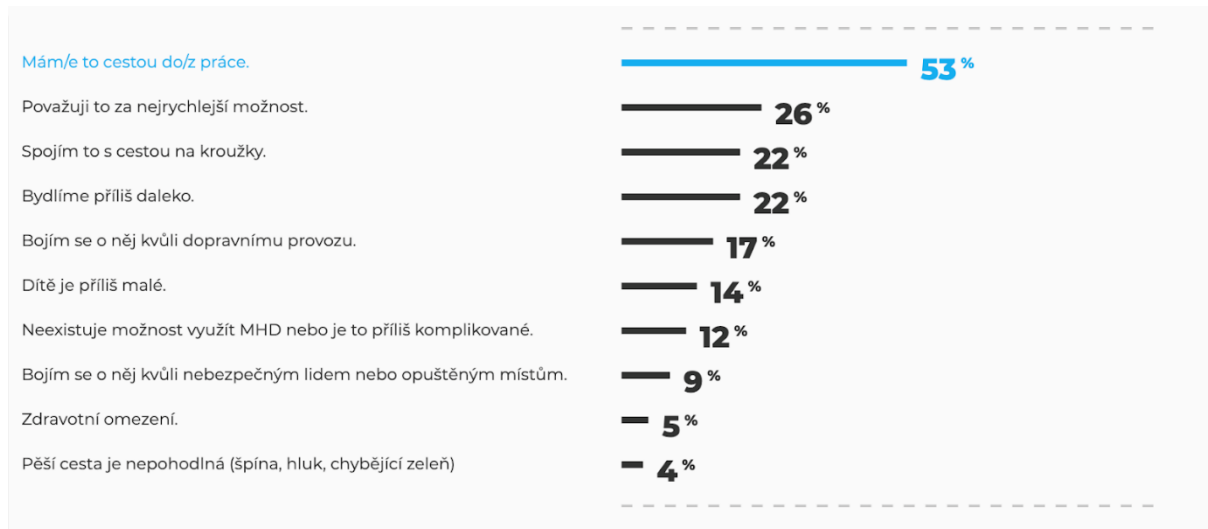


### Jak často se se vaše dítě dopravuje do školy tímto způsobem?

	denně	několikrát za týden	výjimečně nebo vůbec
autem	13,79 %	17,86 %	68,35 %
veřejnou dopravou	14,50 %	8,66 %	76,83 %
pěšky	62,69 %	19,19 %	18,13 %
na kole/koloběžce	4,86 %	12,56 %	82,58 %

## Důvody k cestě autem

Nejčastějším důvodem použití auta (53 % odpovědí) je společná cesta s rodiči do práce. Pro čtvrtinu respondentů hraje roli rychlost a úspora času, pětina rodičů cestu do školy spojí s dopravou dítěte na zájmové kroužky. Velká vzdálenost, obavy o bezpečí dětí nebo chybějící spojení veřejnou dopravou nepatřily k dominantním důvodům k cestě do školy autem.



## Přání a potřeby rodičů

Jako podnět ke zlepšení rodiče nejčastěji uváděli absenci stojanů na kola nebo koloběžky, necelá třetina rodičů (31 %) by uvítala, kdyby u škol byla možnost bezpečného uložení kol a koloběžek. Možnost bezpečně odložit kolo či koloběžku je přitom důležitá, pokud chceme děti v tomto způsobu dopravy podpořit („*hodně pomohla nova kolárna*“). Více než čtvrtina rodičů by chtěla bezpečnější pěší cesty. Rodiče si umí představit i omezení automobilové dopravy – 23 % z nich by uvítalo sníženou rychlost, 16 % by bylo pro zákaz vjezdu ke škole v ranních hodinách. Krátkodobé parkování (K + R) postrádá 19 % rodičů.



## Doprovázení dětí

Vzhledem k tomu, že mezi respondenty převažovali rodiče mladších dětí, ukázala se poměrně velká potřeba doprovodu, 40 % respondentů uvedlo, že děti doprovází do školy i ze školy. Čím mladší je dítě, tím častěji je rodiče doprovázejí: prvňáčky doprovází 85 % rodičů, ve druhé třídě je to polovina rodičů a ve třetí třídě už jen třetina rodičů doprovází své děti.

### **Doprovází dítě na cestě do školy a ze školy někdo dospělý (rodič, prarodič, jiný dospělý)?**

celou cestu do školy i ze školy	39,39 %
jen část cesty	16,01 %
dítě chodí samo	44,60 %

Pro polovinu rodičů je důvod společné cesty do školy nebezpečná dopravní situace. Jako další důvody respondenti uváděli například příliš nízký věk dítěte nebo využití společné cesty. Rodiče často vyjadřovali i pozitivní efekt společně tráveného času.

*Máme čas si v klidu popovídat.*

*Dcera by to zvládla, ale ráda se ráno projdu.*

*Ještě je malý, a také protože si spolu popovídáme.*

*Rádi si spolu povídáme a trénujeme logopedii.*

*Dělá mi to radost.*

Z odpovědí je nicméně zřejmé, že rodiče mají obavy děti pouštět samotné nebo že se jim snaží cestu ulehčovat:

*Nejsem připravena je pustit samotné.*

*Dnešní doba strachu.*

*Strmý kopec, má pak problém vynést aktovku.*

*Ráno doprovázím obě děti a nosím jim těžké aktovky.*

### **Co vede rodiče k tomu, že má dítě na cestě do nebo ze školy dospělý doprovod**

Na cestě jsou nebezpečné dopravní situace (velký provoz, složité křižovatky atp.).	54,49 %
Na cestě by se dítě mohlo setkat s nebezpečnými nebo nepříjemnými lidmi.	22,29 %
Taková cesta by byla pro mé dítě příliš složitá nebo dlouhá.	17,44 %
Jiné důvody	32,30 %



## Další názory rodičů

Respondenti zmiňují nebezpečnou dopravní situaci, a to jak na cestách, kudy děti musí procházet, tak přímo před školou.

*Kdyby byla cesta do školy bezpečná, moje dcery by ji rádi využívaly, pohyb milují. Jít nebo jet po frekventované silnici není ani zdraví prospěšné ani bezpečné. Jezdí tedy MHD, na zastávku a ze zastávky samozřejmě pěšky.*

*Byla bych ráda, kdyby rodiče dětí, kteří vozí děti do školy autem, dávali přednost dětem-chodcům na přechodu. Často odvezou své ratolesti až před školu a pak nemyslí na ostatní děti!*

*Velmi nebezpečné přecházení přes náměstí, chybí přechody, zvláště pro děti.*

*Moc bych si přála bezpečnější cestu na kole, jako jsou cyklopruhy atp.*

*Nepřehledné úseky v zatáčkách a mnohdy zběsilá jízda řidičů je zásadní nebezpečí pro malé děti.*

Podmínky pro pěší dopravu někdy nejsou pro děti příznivé:

*Není chodník, dokonce ani na části hlavní silnice.*

*Chybí dostavět podstatný kus spojovací cesty.*

*Chodníky pro pěší, zejména pro děti (ze směru, kterým přicházíme) nenavazují, chybí.*

*Nemáme chodník ani cyklistickou stezku, aby mohlo dítě jet na kole.*

*Více cyklostezek.*

Ne vždy mají děti k dispozici vyhovující spojení veřejnou dopravou:

*Dcera by jezdila MHD, pokud by po letech byla PID ochotna odpoledne spoje posunout o cca 6 minut, aby nemusela další hodinu čekat.*

*Dcera buď nebude chodit na obědy, ale stihne autobus nebo bude chodit na obědy, ale musím pro ni jezdit.*

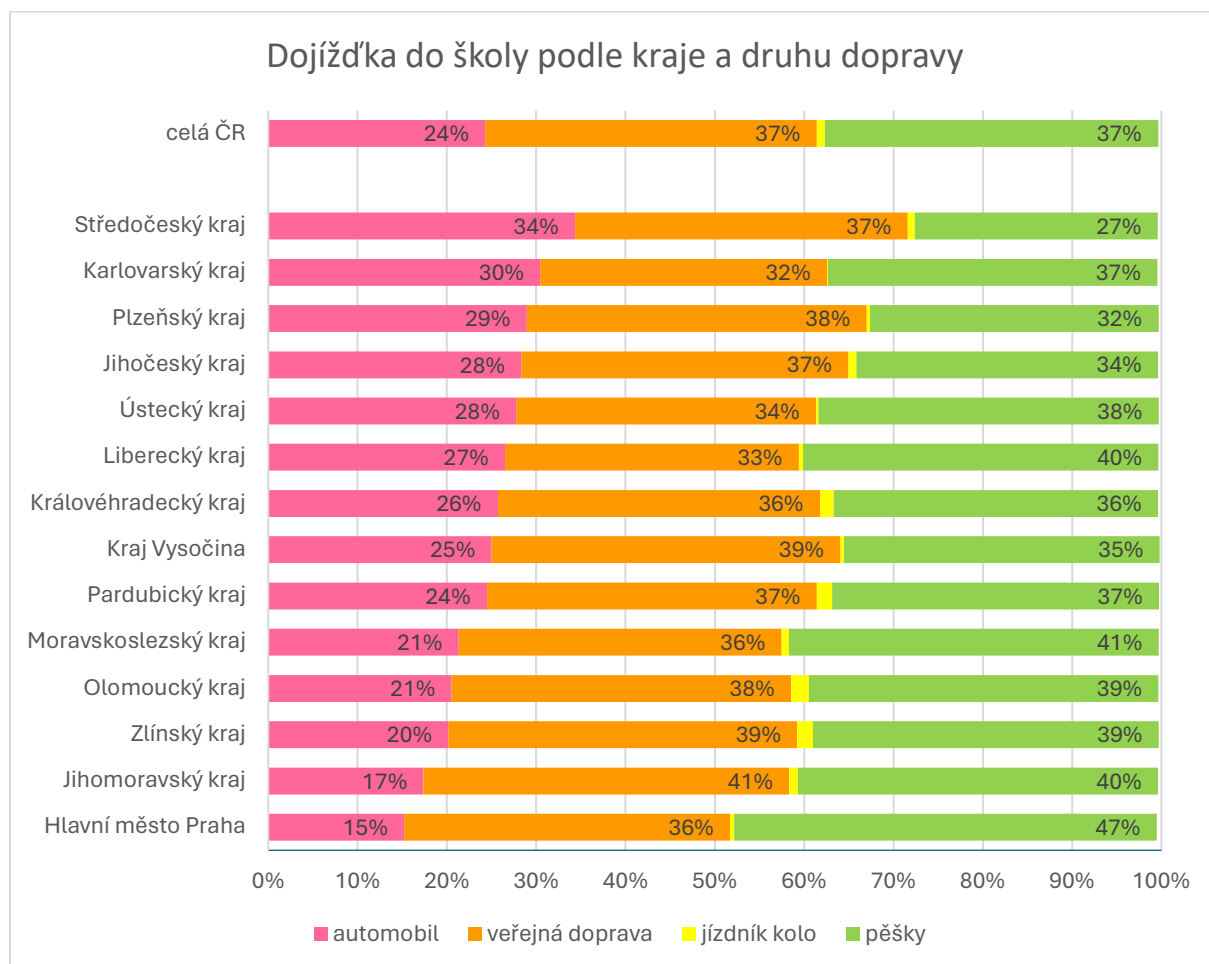
*Školní autobus nekoresponduje s rozvrhem.*

Cesta autem je mnoha případech jediná možnost:

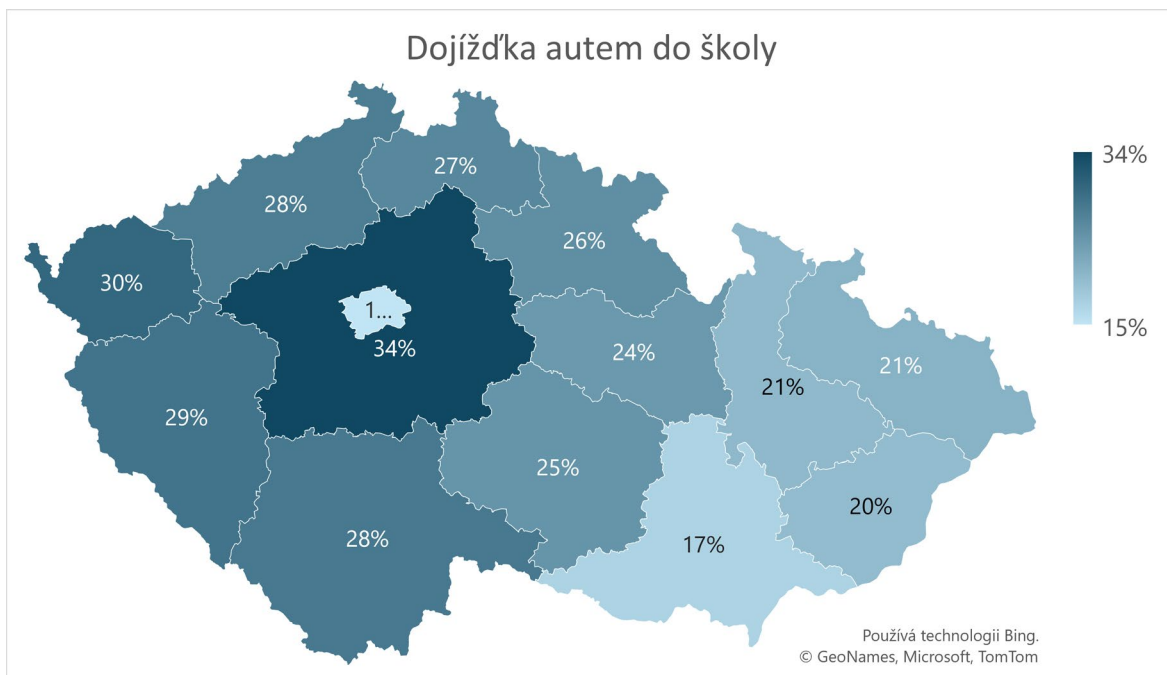
*S dcerou jsme vždy jezdily na kole nebo busem. Syna však vozím do školky 15 km, kam není žádné spojení, tak nyní musím jezdit autem :((*

## 5 STATISTICKÉ SHRNU TÍ PODLE SČÍTÁNÍ DOMŮ, LIDU A BYTŮ 2021

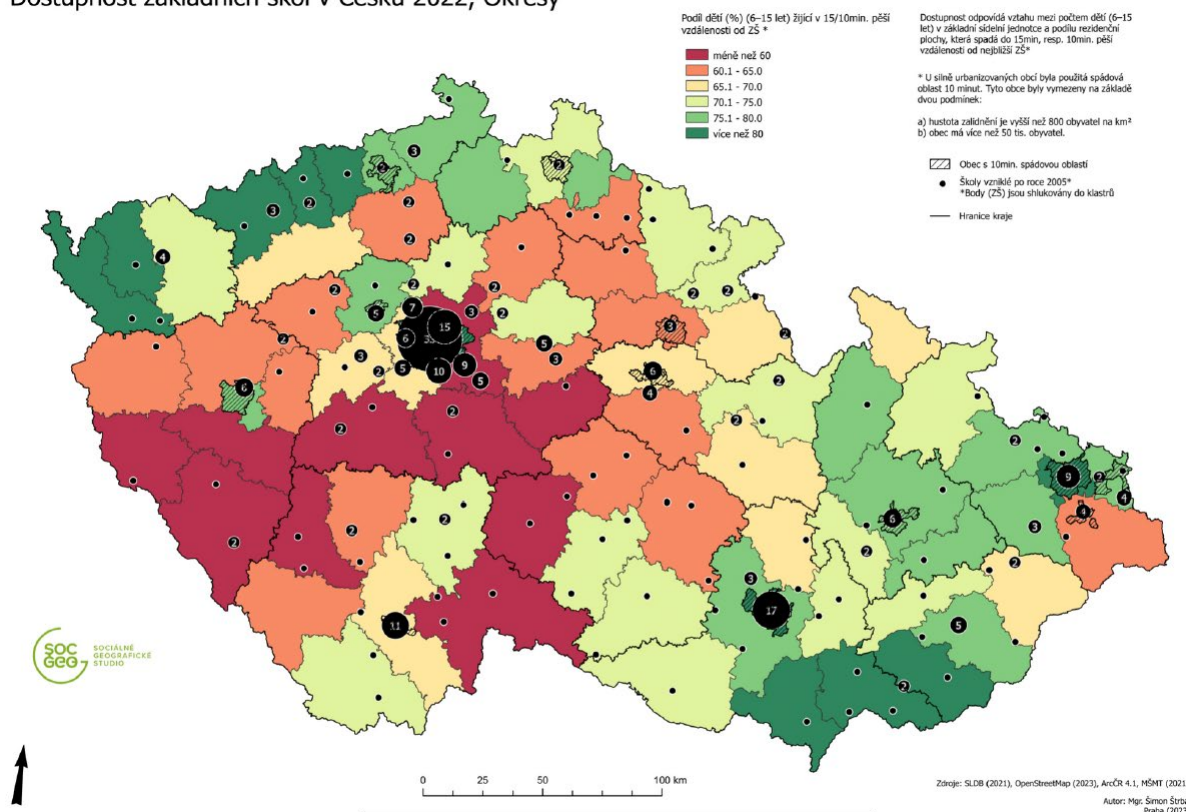
Na základě dat ze **Sčítání domů, lidu a bytů** (SDLB 2021) jsme sestavili přehled o dojížděcích do školy podle jednotlivých krajů ČR. Přehled vychází z otázky na dojížděčku do školy, přičemž jsme ze souboru vybrali jen respondenty ve věku 6 až 15 let. Na rozdíl od předchozích dat jsou údaje ze SDLB řazené podle obvyklého místa trvalého pobytu dětí. Údaje z dotazníkových průzkumů naproti tomu shrnují dojíždění podle školy. Tím si vysvětlujeme velmi nízký podíl dojíždějících v hl. m. Praze – údaj totiž vypovídá o tom, kolik dětí s obvyklým místem pobytu v Praze dojíždí autem a nezahrnuje děti a žáky s obvyklým pobytem mimo hl. m. Prahu, kteří do Prahy dojíždějí. Typicky se jedná o děti ze Středočeského kraje, který má nejvyšší podíl dětí dojíždějících autem a zároveň velmi vysoký podíl dojíždějících za vzděláním do jiného kraje (21 %, zatímco v ostatních krajích tento ukazatel nepřesahuje 12 %).



Nejvyšší podíl dovážení do školy autem se ukazuje ve Středočeském kraji (34 %). Naproti tomu nízký podíl dovážení a hodně pěších cest do školy je ve všech moravských krajích. Tato zjištění zajímavě korelují s mapou dostupnosti škol – s jistou mírou zjednodušení lze říci, že regiony s dobrou dostupností škol (vysokým podílem dětí, které mají školu do 15 min chůze) jsou častěji regiony s nízkým počtem dětí dovážených autem.



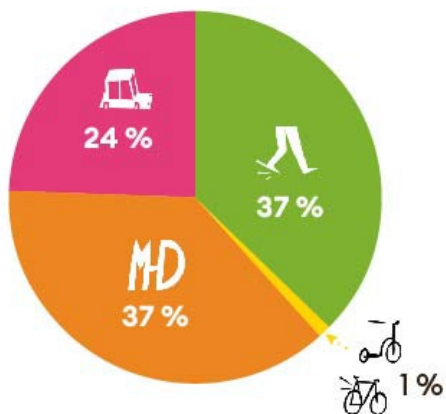
### Dostupnost základních škol v Česku 2022, Okresy



Mapa dostupnosti podle okresů: mapa zobrazuje podíl dětí (6-15 let), které bydlí do 15 min. chůze od ZŠ (neznamená, že děti opravdu do této ZŠ chodí), škála je od červených okresů s méně než 60 % dětí po tmavě zelené, kde žije více než 80 % dětí do 15 min. chůze od nejbližší ZŠ. U silně urbanizovaných oblastí (města) byla posuzovaná doba zkrácena na 10 min. Blíže viz Sociálně-geografické mapové výstupy [zde](#).

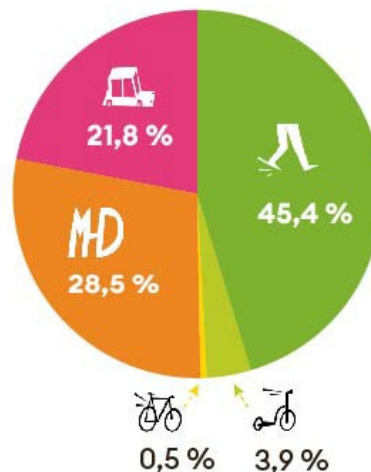
Ve velkých městech stoupá podíl pěších cest dětí do školy, děti také častěji využívají koloběžky. Srovnání máme pro města Praha, Hradec Králové a Olomouc. Ve všech třech městech podíl pěší dopravy do školy překročil 40 % a podíl dovážení autem klesá na méně než 25 % dětí. Podíl dětí cestujících na koloběžkách není možné s celostátním průměrem porovnat, neboť tato možnost ve formuláři SDLB nebyla.

### CESTY DO ŠKOLY CELÁ ČR



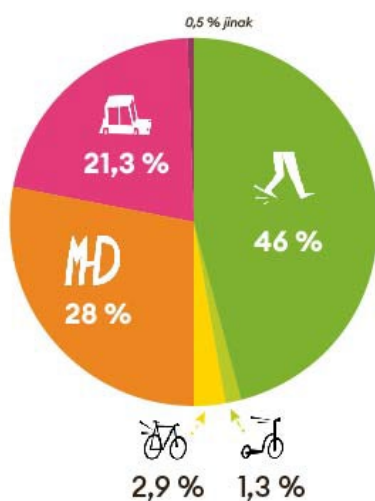
Zdroj: Sčítání lidu domů a bytů, CSÚ, 2021; N = 590 946

### PRAHA



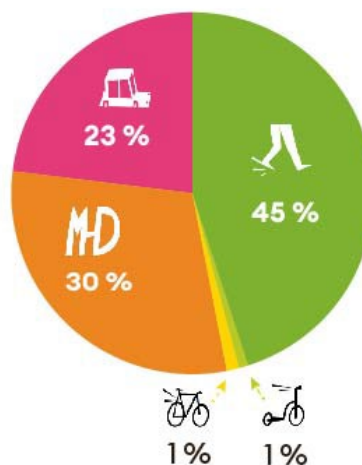
Zdroj: Pěšky městem – dotazníky BCS 2018–2023; N = 6636

### HRADEC KRÁLOVÉ (teplé měsíce)



Zdroj: Cesty do školy, Hradec Králové, 2023; N = 7933

### OLOMOUC



Zdroj: Bezpečná cesta do školy, Olomouc, 2019; N = 1593

## 6 SOCIÁLNĚ-GEOGRAFICKÝ VÝZKUM

Jedním ze záměrů výzkumu bylo ověřit, zda a v jaké míře jsou data, která máme k dispozici z kvantitativních průzkumů platná celorepublikově. Chtěli jsme nalézt faktory, jež ovlivňují rozhodování rodin o způsobu dopravy. Pro účely výzkumu jsme stanovili dva předpoklady, které mohou negativně ovlivňovat motivaci nebo možnost žáků či rodičů žáků základních škol k udržitelnému způsobu dopravy:

1. obava o bezpečí dětí na cestě do školy,
2. dostupnost školy v docházkové vzdálenosti.

Při sestavování výstupů jsme byli zároveň limitováni metodikou sociálně-geografického výzkumu a možnosti vizualizace dat v mapách. Rozhodli jsme se proto pro vizualizaci časové dosažitelnosti či dostupnosti nejbližší základní školy a dále pak bezpečnosti okolí základních škol v celé ČR. Pro účely výzkumu byla vytvořena geografická síť základních škol v ČR a propojení s databází dopravních nehod.

Dostupnost základní školy znamená, jaký je podíl dětí ve věku 6 až 15 let (v okresech a obcích s rozšířenou působností), pro něž je nejbližší základní škola dosažitelná pěšky do 15 minut. Analýza nepracovala s tím, zda děti do nejbližší školy reálně dochází. V obcích s vysokou mírou urbanizace (obce nad 50 tis. obyvatel s hustotou zalidnění více než 800 obyvatel na km<sup>2</sup>) byla tato hranice v souladu s metodikou IPR snížena na 10 minut.

Výstupy mapující bezpečnost okolí základních škol sledují oblast okolí základní školy (rádius 200 m) a počet dopravních nehod v této oblasti v letech 2016–2022. Mapové výstupy pak sledují buď absolutní počty dopravních nehod blízko základních škol, nebo relativní podíl těchto nehod na celkovém počtu dopravních nehod v okrese. Za dopravní nehodu se přitom považuje taková událost, kterou šetřila policie.

**Počet dopravních nehod v konkrétní lokalitě by neměl být jediným faktorem při posuzování celkové bezpečnosti cesty do školy. Opatření pro zvýšení bezpečnosti obzvláště zranitelných účastníků dopravního provozu, k nimž žáci základních škol bezpochyby patří, by vždy mělo mít preventivní charakter, posuzovat možná rizika a snažit se předcházet nehodám ještě dříve, než se stanou.**

Na základě srovnání mapových výstupů a statistiky způsobu dopravy dětí do škol na základě SLDB 2021 (viz Kap. 5) se zdá, že úvodní předpoklady mohou být relevantní. Obzvláště patrné to je u moravských krajů. Kde se ukázala dobrá dostupnost škol, nízká míra nehodovosti (průměrné i relativní) a zároveň je zde nejmenší podíl dětí dovážených do škol autem. Naopak vyšší míra dovážení dětí do školy autem koreluje se zhoršenou dostupností škol v Plzeňském, Jihočeském a Středočeském kraji. Vyšší míru dovážení dětí autem lze sledovat také v Karlovarském a ústeckém kraji, kde se sice dostupnost jeví dobrá, ale podíl dopravních nehod je ve srovnání s ostatními kraji spíše vyšší.

Výstupy sociálně-geografické analýzy vnímáme především jako podklad pro města a obce v územně plánovacím procesu a při rozhodování jak o úpravách dopravní infrastruktury, tak při zvažování o kapacitě sítě základních škol. Výstupy je potřeba vnímat v kontextu celorepublikového měřítka. V konkrétních případech je potřeba se

vždy zaměřit na místní situaci a blíže se věnovat důvodům, které mají vliv na zobrazované hodnoty. Analýzu je možné zhotovit i ve větším detailu, který ukáže situaci blíže a poskytne lepší vodítko.

### **Analýza dostupnosti škol**

Dostupnost ZŠ v Česku se ukázala být jako regionálně silně diferenciovanou a prostorově viditelně shlukovou, jak mimo jiné potvrzuje také mapy hot-spot analýzy. V zásadě můžeme Česko rozdělit na dobře dostupný sever Čech, Moravu a Slezsko a na hůře dostupné střední, západní a jižní Čechy. Vzorec je patrný zejména na úrovni okresů. V případě obcí s rozšířenou působností můžeme pak pozorovat výjimky v podobě městských regionů s metropolitními funkcemi jako například Plzeň (78,85 %), Pardubice (72,45 %), Jihlava (73,39 %) či regionů v metropolitním zázemí Prahy jako je Kladno (83,01 %), Lysá nad Labem (86,43 %) či Neratovice (79,37 %). I v rámci dobře dostupné Moravy lze naopak identifikovat některé výjimky s horšími statistikami. Mezi tyto ORP patří například Konice (40,94 %), Bučovice (58,36 %) či okres Frýdek-Místek (66,18 %).

### **Analýza dopravní bezpečnosti škol**

Mapy dopravní bezpečnosti byly zpracovány ze dvou hledisek. První ukazují **průměrnou bezpečnost škol**, tedy informaci o počtu dopravních nehod, které připadají na jednu ZŠ. Ukazatel tedy popisuje obecnou úroveň bezpečnosti základních škol a jejich blízkého okolí a povaha tohoto ukazatele nám zároveň umožňuje srovnávat regiony napříč Českem. Druhý přístup, zobrazující **relativní bezpečnost škol** počet nehod v blízkosti školy vztahuje celkovému počtu nehod v okrese a poskytuje tak lepší představu o relativním riziku dopravní nehody v blízkosti ZŠ v zastavěném území daného okresu. Výsledky vypovídají především o vhodnosti lokalizace základních škol uvnitř intravilánu, o bezpečnosti městského prostředí či o schopnosti místních orgánů zajistit dopravní bezpečnost v bezprostřední blízkosti základních škol.

Mapové výstupy i bližší komentář k nim jsou dostupné [zde](#).

## 7 FOKUSNÍ SKUPINA S RODIČI

Fokusní skupinu jsme uspořádali za účelem upřesnění a ověření poznatků z kvalitativních šetření. Jednalo se o úvodní výzkumnou sondu, hlubší pochopení bude nutno doplnit dalšími šetřeními. Formát fokusní skupiny umožňuje všeobecná zjištění z dotazníkového průzkumu ověřit více do hloubky, zjistit, zda respondenti chápou význam odpovědí a nabízených možností stejně a zda nedochází k misinterpretaci.

Fokusní skupinu jsme sestavovali s ohledem na pestrý respondentský vzorek podle místa bydliště (kraj i sídelní struktura), věku dětí i preferovaného způsobu dopravy. Fokusní skupina probíhala on-line.

Scénář fokusní skupiny se zaměřoval na tato témata:

- důvody a motivace pro výběr způsobu dopravy dětí do školy,
- potřeby z hlediska bezpečného a efektivního dopravování do školy,
- bariéry, které rodiny mají vzhledem k jednotlivým způsobům dopravování,
- doporučení k projektovým výstupům.

Hlavní zjištění z fokusní skupiny:

- Při rozhodování o způsobu dopravy dětí hraje hlavní roli **efektivita**: úspora času, výhodnost společné cesty apod.
- Primárním faktorem pro **samostatnou cestu** dítěte do školy je jeho věk.
- Rozhodnutí rodiče pustit dítě samotné pozitivně ovlivňuje doprovod sourozence nebo kamaráda a bezpečná cesta, obzvláště pak dozor strážníka nebo jiné dospělé osoby na nejfrekventovanějších přechodech.
- Při dopravě pěšky rodiče vnímají **zdravotní benefity pro děti**.
- Hlavní bariérou pro pěší dopravu do školy je nevhodná dopravní situace a nadměrný automobilový provoz.
- Bariéry pro cestu na kole jsou především **v nedostatečné cyklistické infrastruktuře** – chybějící cyklostezky, absence stojanů. Cesta na kole je méně běžná a děti obtížně hledají společníka, který by s nimi jezdil.
- Rodiče negativně vnímají nebezpečné úseky cesty do školy, nevědí, na koho se obrátit nebo jak postupovat při snaze o nápravu.
- Rodiče vnímají dopravní provoz před školami jako ohrožující a uvítali by lepší pravidla i infrastrukturu pro bezpečný provoz pro automobilovou i neautomobilovou dopravu.
- Rodiče by uvítali větší důraz na návaznost spojů veřejné dopravy na provoz školy. Výrazná bariéra pro použití veřejné dopravy je nutnost přestupování.
- Rodiče by uvítali:
  - návod, jak postupovat při jednání s úřady o bezpečnějším uspořádání dopravy;
  - návody pro efektivní výchovu k bezpečnému chování, a to dětí i rodičů; jako vhodný formát byly zmíněny především videonávody.

## 8 TYPOLOGIE ŠKOL PODLE SÍDELNÍHO TYPU

Pro potřeby navazujícího výzkumu, především s ohledem na plánové případové studie, byla vytvořena typologie škol podle sídelní struktury, ve které se nacházejí. Vycházeli jsme z předpokladu, že typ zástavby a urbánní struktura budou mít vliv na způsob cestování do školy, a to jak z důvodu samotného uspořádání dopravní infrastruktury a nabídky různých typů dopravy, tak i vzhledem k převažující socio-ekonomické skladbě obyvatelstva.

Pro typologii jsme vycházeli v několika parametřích:

- a) sídelní struktura – sídliště, suburbie, vesnická struktura, zahradní město / vilová čtvrť;
- b) dostupnost a pestrost nabídky MHD/VD;
- c) předpokládaná spádovost;
- d) exkluzivita školy (výběrové nebo specificky zaměřené školy, kam jezdí děti z větší vzdálenosti).

### Typ 1: „klasická vesnice“

- ZŠ je na vesnici umístěná v původní zástavbě, jiná ZŠ v obci není;
- obec je vzdálená od větších měst, neexistují příměstské spoje, jen autobusové linky a/nebo vlak;
- ZŠ je malá škola rodinného typu, malotřídka;
- v obci je úzce provázaná komunita s rodiči.

### Typ 2: „moderní satelit“

- ZŠ je v obci nebo vzdálené městské části (v případě Prahy např. MČ 22 - Uhřetěves);
- obec je v blízkosti velkých měst (krajských), ze kterých jezdí lidé zpravidla za prací do blízkého velkého města;
- ZŠ je v nově postavené moderní budově, kde se hodně pozornosti věnuje dostatečné kapacitě parkoviště, ale často se zapomíná na pěší nebo cyklistické propojení;
- nová školní budova často bývá mimo centrum obce, za silnicí, a je špatně dostupná nebo se využívá stará, kapacitně nevyhovující budova, stavěná pro násobně menší počet žáků, různě dostavovaná, v několika objektech, často nenavazující na hlavní oblast bydlení;
- velké dopravní zatížení lokality (obyvatelé dojíždějí za prací);
- příměstské spoje navazují na blízká velká města i další autobusové/vlakové spoje do okolí.

### Typ 3: „klasické velké sídliště“

- ZŠ je na velkém sídlišti velkých (krajských) měst, ve vzdálenějším centru/na okraji;
- ZŠ je v budově z druhé poloviny 20. stol.;



- sídliště netvoří moderní novostavby, ale jsou to klasická socialistická sídliště (typu Jižní město v Praze), kde jsou velké nevyužité plochy zeleně nebo neudržovaná veřejná prostranství, odpuzující podchody, často dělnické ubytovny;
- v sídlišti nejsou parkovací zóny, ale často extrémní obsazenost parkovacích míst;
- MHD je v blízkosti školy, ale jen autobus.

#### **Typ 4: „velkoměstská”**

- ZŠ je v širším centru velkého města (krajského) ve starší zástavbě;
- ZŠ je ve starší, historické budově, památkově chráněná lokalita;
- v místě jsou parkovací zóny, ale nedostatek jiného parkování;
- dobrá dostupnost MHD v blízkosti školy – více typů najednou (metro, tramvaj, autobus, trolejbus apod.).

#### **Typ 5: „v centru”**

- ZŠ je v centru velkého města (krajského);
- ZŠ je ve starší, historické budově, památkově chráněná lokalita; oproti předchozímu typu je komplikovanější dostupnost autem – složité parkování i vlastní dostupnost v ranních i odpoledních špičkách, což často snižuje počet dětí dovážených autem;
- MHD je v blízkosti školy, v podstatě všechny druhy, které město nabízí;

#### **Typ 6 “středněměstská”**

- ZŠ je ve středně velkém městě (ne v krajském, v rozmezí 15 000–60 000 obyvatel);
- ZŠ je v zrekonstruované budově, při rekonstrukci proběhly úpravy z hlediska bezpečného dopravování do školy (nové přechody, retardéry, aj.) nebo byla doplněna infrastruktura (např. stojany na kola apod.);
- MHD je v dosahu, ale může být i jen jedna autobusová linka.

#### **Typ 7: „maloměstská”**

- ZŠ na malém městě (do 15 000 obyvatel);
- ZŠ je na dobře dostupném místě, ne příliš v centru;
- obec je bez MHD, ale je dostupná veřejná doprava z okolních menších obcí;
- kolem školy bývá dostatek volného prostoru.

#### **Typ 8: „speciální”**

- ZŠ je určena pro žáky se speciálními potřebami (někdy se pojí i s omezenou mobilitou), které se promítají do způsobu dopravování;
- jsou zvýšené nároky na jinou než veřejnou dopravu přímo ke škole;
- žáci dojíždějí z větší vzdálenosti, často je větší podíl dětí dovážených autem