

Školský plán mobility



Názov: Školský plán mobility ZŠ J. A. Komenského v Seredi

Autor: Katarína Mičáková (Ministerstvo životného prostredia SR)

Spoluautori: Veronika Basta (MŽP SR), Marta Bejdáková (Trnavský samosprávny kraj), Daniela Pavúková (MŽP SR)

Rok vydania: 2026

Vydanie: prvé

Text neprešiel jazykovou korektúrou.

Dokument bol vypracovaný v rámci projektu Populair: www.populair.sk



Obsah

1. Úvod | 5

- 1.1 Kvalita ovzdušia a deti | 6
- 1.2 Vplyv automobilovej dopravy na okolie školy | 7
- 1.3 Školský plán mobility a jeho fungovanie | 7

2. Ako sme postupovali | 8

- 2.1 Základné informácie o škole | 9
- 2.2 Začiatok kampane „Do školy po vlastných“ | 10
- 2.3 Mapovanie ciest v okolí školy | 11
- 2.4 Dotazníkový prieskum | 13
- 2.5 Spolupráca s mestom | 14
- 2.6 Európsky týždeň mobility | 15
- 2.7 Dočasná školská ulica | 17

3. Hlavné zistenia | 19

- 3.1 Rizikové lokality a priestorové problémy v okolí školy | 19
- 3.2 Dopravné správanie a vnímanie účastníkov dopravy | 25
- 3.2.1 Vnímané potreby a návrhy riešení z pohľadu respondentov | 27

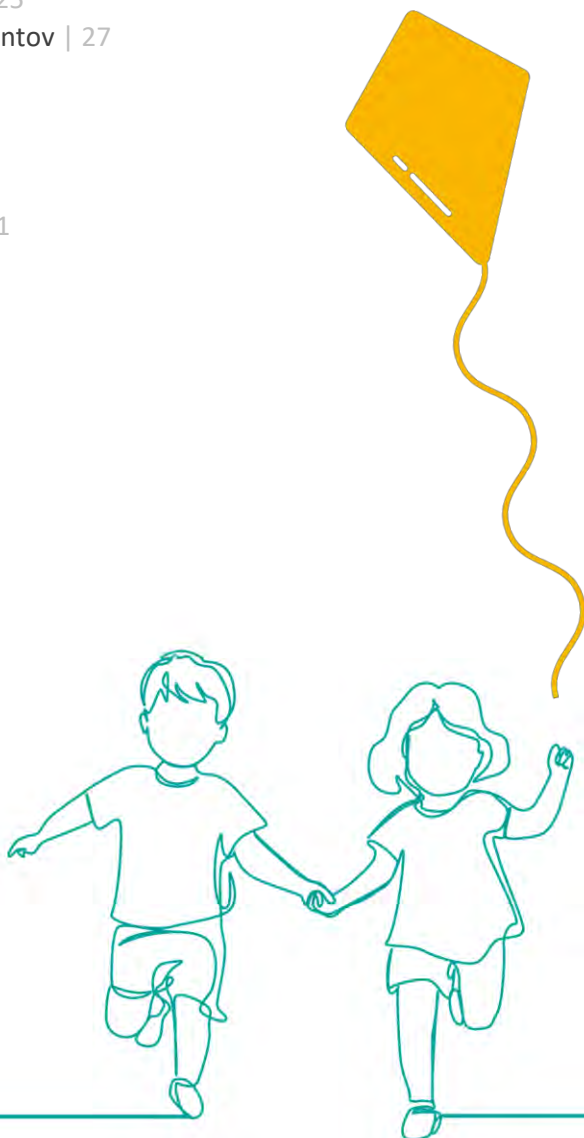
4. Návrh opatrení a akčný plán | 29

- 4.1 Riadenie a koordinácia | 30
- 4.2 Infraštruktúrne a dopravno-organizačné opatrenia | 31
- 4.3 Opatrenia na zmenu dopravného správania | 32
- 4.4 Vzdelávanie a zapojenie komunity | 33

5. Hodnotenie úspešnosti | 34

6. Záver | 35

- Užitočné odkazy | 36
- Použitá literatúra | 36
- Príloha Body na mape | 37
- Príloha Informačné materiály | 69



Zoznam použitých skratiek

ETM	Európsky týždeň mobility
EÚ	Európska únia
GDPR	všeobecné nariadenie o ochrane údajov
IAD	individuálna automobilová doprava
Populair	projekt LIFE IP – Zlepšenie kvality ovzdušia (Zlepšenie implementácie programov na zlepšenie kvality ovzdušia na Slovensku posilnením kapacít a kompetencií regionálnych a miestnych orgánov a podporou opatrení v oblasti kvality ovzdušia)
MHD	mestská hromadná doprava
MKO	manažéri kvality ovzdušia projektu Populair
MŠ	materská škola
MsP	Mestská polícia Sered'
MsÚ	Mestský úrad Sered'
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NO ₂	oxid dusičitý
OZ	občianske združenie
PM _{2,5}	prachové častice (do 2,5µm)
PM ₁₀	prachové častice (do 10µm)
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SR	Slovenská republika
ŠPM	školský plán mobility
WHO	Svetová zdravotnícka organizácia
ZŠ	Základná škola J. A. Komenského v Seredi

1. Úvod

Každé ráno sa pred Základnou školou J. A. Komenského v Seredi (ZŠ) opakuje rovnaká situácia. Desiatky áut, krátke zastavenia s bežiacim motorom, stres a deti, ktoré sa pohybujú medzi vozidlami. Tento obraz je známy mnohým rodičom aj obyvateľom okolia školy. Spôsob dochádzania do školy nie je len otázkou pohodlia alebo organizácie dopravy. Má priamy vplyv na bezpečnosť detí a zároveň na kvalitu ovzdušia, ktoré deti následne dýchajú. Práve v čase rannej špičky dochádza v bezprostrednom okolí školy k zvýšenej koncentrácii znečistenia ovzdušia. Mnohé trasy sú pritom veľmi krátke a dali by sa nahradiť chôdzou, jazdou na bicykli alebo spoločným odvozom viacerých detí. Každé auto, ktoré pred školou nezastaví, znamená bezpečnejšie prostredie a čistejší vzduch pre všetky deti.

Škola na túto situáciu reagovala zapojením sa do kampane „Do školy po vlastných“, ktorá je realizovaná v rámci projektu LIFE IP - Zlepšenie kvality ovzdušia (Populair). Práve spolupráca s Populair ukázala, že zmena je možná a bola zároveň impulzom pre ďalších miestnych aktérov podieľať sa na plánovaní jednotlivých krokov školskej mobility. Spolupráca školy, rodičov, mesta, mestského poslanca, mestskej polície, občianskeho združenia a komunity následne priniesla konkrétne výsledky, ktoré boli ocenené aj na národnej úrovni.

Cieľom školského plánu mobility, ktorý nadväzuje na skúsenosti z kampane, je pomenovať problémy a navrhnúť konkrétne riešenia, ktoré pomôžu znížiť počet áut pred školou, zlepšiť kvalitu ovzdušia a vytvoriť bezpečnejšie prostredie pre deti.

Zmena nezačína veľkými projektmi, ale každodennými rozhodnutiami.

Každý z nás môže prispieť k tomu, aby bola cesta do školy bezpečnejšia a zdravšia.

ZŠ J. A. Komenského v Seredi

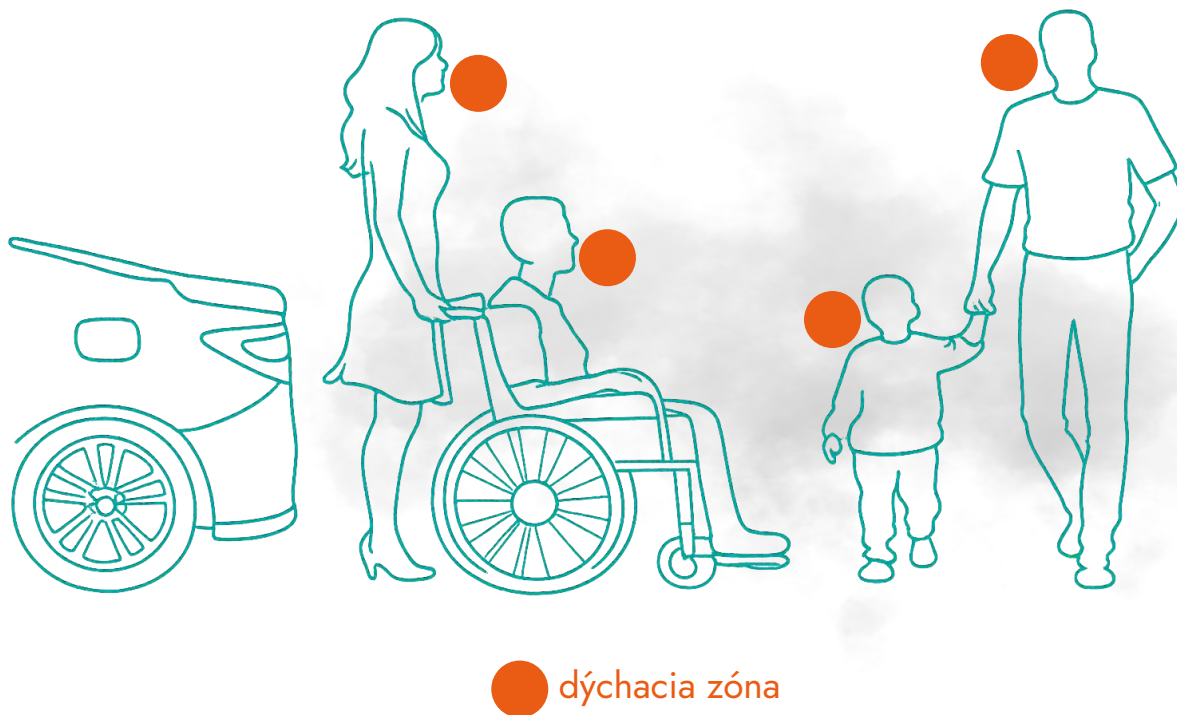


1.1 Kvalita ovzdušia a deti

Cesta do školy predstavuje každodennú rutinu s významným vplyvom na zdravie detí aj kvalitu prostredia, v ktorom vyrastajú. Spôsob dopravy, ktorý si zvolíme, má priamy vplyv nielen na pohybovú aktivitu detí, ale aj na kvalitu ovzdušia v okolí školy.

Deti patria medzi najcitlivejšie skupiny obyvateľstva z hľadiska vplyvu znečistenia ovzdušia na zdravie. Organizmus detí je vo vývine, vrátane pľúc a imunitného systému, pričom

v prepočte na kilogram hmotnosti prijímajú viac vzduchu ako dospelí. Zároveň častejšie dýchajú ústami, čím sa zvyšuje množstvo vdýchnutých škodlivín. Deti sú navyše nižšieho veku, a teda bližšie k zemi, kde bývajú koncentrácie niektorých znečisťujúcich látok najvyššie. V praxi to znamená, že dýchajú vzduch presne tam, kde je najviac znečistený, teda v miestach s najvyššou koncentráciou znečisťujúcich látok, najmä v blízkosti ciest a stojacich alebo pomaly sa pohybujúcich vozidiel.¹



● dýchacia zóna

Je vedecky preukázané, že znečistené ovzdušie má závažné dôsledky pre zdravie. Podľa údajov Európskej environmentálnej agentúry spôsobuje v členských a spolupracujúcich krajinách Európskej únie každoročne viac ako 1 200 predčasných úmrtí detí a mladých ľudí.²

Vystavenie znečistenému ovzdušiu predstavuje tzv. nedobrovoľnú expozíciu, keď si človek nemôže

vybrať, aký vzduch dýcha. Dospelý človek predýcha denne približne 20 m³ vzduchu, preto je obsah znečisťujúcich látok v dýchanom vzduchu zdravotne významný. Časť z vdýchnutých znečisťujúcich látok môže prenikáť až do pľúcnych alveol a následne do krvi, odkiaľ sa šíria do ďalších orgánov a pri dlhodobom pôsobení môžu narušiť ich funkciu.³

V prostredí školských zón je jedným z hlavných zdrojov znečisťovania ovzdušia najmä cestná doprava. Produkuje oxid dusičitý (NO₂) a prachové častice (PM_{2,5} a PM₁₀). Znečistenie ovzdušia v okolí škôl pritom nevzniká len zo spaľovania palív v automobiloch, ale aj z ďalších zdrojov, pričom kľúčovým faktorom je aj samotná intenzita dopravy v jej bezprostrednom okolí.¹ Paradoxom je, že deti v interiéri áut môžu byť vystavené vyšším koncentráciám znečistenia ako pri chôdzi alebo bicyklovaní.^{4,5} Deti sú pritom tejto záťaži vystavené každý deň, najmä v ranných hodinách

pred začiatkom vyučovania.¹ Zníženie počtu áut v okolí školy patrí medzi najúčinnnejšie opatrenia na zlepšenie kvality ovzdušia.¹ Zároveň podporuje prirodzený pohyb detí, ich samostatnosť a sociálne väzby. Deti, ktoré dochádzajú do školy pešo alebo na bicykli, majú lepšiu fyzickú kondíciu, vyššiu koncentráciu počas vyučovania a lepšiu orientáciu v dopravnom prostredí.⁴ O to dôležitejšie je vnímať kvalitu ovzdušia ako faktor, ktorý môžeme ovplyvniť aj každodennými rozhodnutiami, napríklad spôsobom dochádzania do školy.¹

1.2 Vplyv automobilovej dopravy na okolie školy

Automobilová doprava predstavuje bezpečnostné riziko, ktoré nesúvisí len s kolíziami, ale aj s kvalitou ovzdušia, keďže je významným zdrojom znečisťovania. Produkuje najmä oxid dusičitý (NO₂) a prachové častice (PM_{2,5} a PM₁₀), pričom prachové častice vznikajú pri všetkých typoch motorových vozidiel bez ohľadu na pohon. Ich zdrojom je nielen spaľovanie palív, ale aj oder pneumatík a brzdového obloženia, ako aj vírenie prachu usadeného na povrchu ciest (resuspenzia).⁶

V bezprostrednom okolí školy sa tieto emisie koncentrujú najmä v čase rannej špičky, keď vozidlá často stoja so zapnutým

motorom, opakovane sa rozbiehajú a zastavujú. Všetky tieto procesy prebiehajú priamo v dýchacej zóne detí, teda v priestore, kde sú koncentrácie znečisťujúcich látok najvyššie.

K zhoršeniu situácie prispieva aj hromadenie znečisťujúcich látok v kolóne vozidiel.⁷

Krátke cesty autom, často na veľmi malé vzdialenosti, sa v súčte prejavujú ako výrazná dopravná záťaž pred školou. Uvedené skutočnosti poukazujú na potrebu systematického riešenia dopravnej situácie v okolí školy, ktoré zohľadňuje nielen bezpečnosť, ale aj kvalitu ovzdušia a celkové prostredie pre deti.

1.3 Školský plán mobility

Školský plán mobility (ŠPM) je praktický nástroj, ktorý pomáha škole systematicky riešiť spôsob dochádzania do školy. Jeho cieľom je zlepšiť bezpečnosť v okolí školy, znížiť počet áut pred školou a prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia. ŠPM vychádza z reálnej situácie školy a navrhuje konkrétne opatrenia, ktoré podporujú aktívne formy dopravy, ako je chôdza, bicykel, kolobežka alebo verejná doprava. Zároveň pracuje so zapojením všetkých aktérov, najmä žiakov, ich rodičov, zamestnancov školy a mesta.

Súčasťou ŠPM sú rôzne aktivity, napríklad kampane, pešie skupiny detí, vzdelávacie aktivity alebo úpravy dopravného priestoru v okolí školy.

Ich cieľom je motivovať k zmene každodenných návykov a postupne znižovať závislosť od individuálnej automobilovej dopravy.

Dôležitou súčasťou ŠPM je jeho pravidelné vyhodnocovanie a aktualizácia. Opatrenia sa priebežne sledujú a prispôbujú tak, aby prinášali reálne a dlhodobé zlepšenie situácie.

Na Slovensku má ŠPM zatiaľ len obmedzený počet škôl, kým v susednej Českej republike sa tento nástroj využíva systematicky a vo väčšom rozsahu. Tento dokument preto ukazuje, že podobný prístup je možné úspešne uplatniť aj v našich podmienkach.

2. Ako sme postupovali

Na zlepšenie situácie v okolí škôl nestačia jednotlivé aktivity, ale je potrebný systematický prístup založený na dátach, spolupráci a dlhodobej motivácii. Práve takýto prístup prináša ŠPM. Jeho tvorba v rámci projektu Populair⁸ vychádza zo spolupráce so školami, ktoré majú záujem aktívne riešiť dochádzanie žiakov a kvalitu prostredia v ich okolí. Manažéri kvality ovzdušia pôsobiaci v jednotlivých regiónoch Slovenska poskytujú školám odbornú podporu, realizujú vzdelávacie aktivity a pomáhajú navrhovať konkrétne riešenia.

V roku 2024 bola vyhlásená pilotná kampaň „Do školy po vlastných“, do ktorej sa zapojilo osem škôl naprieč Slovenskom, vždy jedna za každý samosprávny kraj. Spolupráca prebiehala individuálne podľa potrieb konkrétnej školy, pričom spoločným cieľom bolo podporiť zmenu každodenných návykov dochádzania a znížiť závislosť od individuálnej automobilovej dopravy s cieľom prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia v okolí školy.



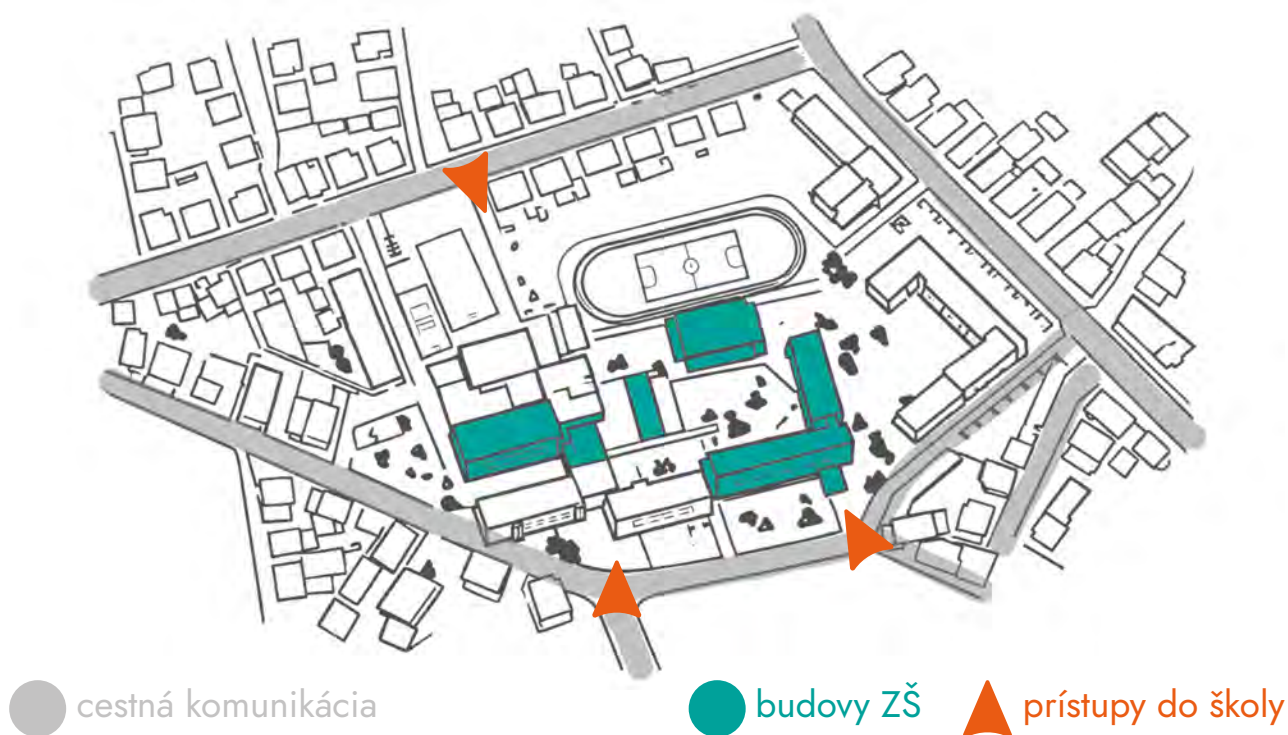
2.1 Základné informácie o škole

Základná škola J. A. Komenského v Seredi je situovaná v pokojnej časti mesta v blízkosti materskej školy, bytových a rodinných domov. Školu navštevuje približne 600 žiakov v 26 triedach a jej fungovanie zabezpečuje približne 80 pedagogických a nepedagogických zamestnancov.

Ide o jednu z väčších základných škôl v meste, čo sa priamo odráža aj v dopravnej záťaži v jej okolí, najmä v čase rannej špičky.⁹ Škola zabezpečuje výchovu a vzdelávanie na prvom a druhom stupni v súlade so štátnym vzdelávacím programom.

Zároveň patrí medzi školy zapojené do postupného zavádzania nového štátneho vzdelávacieho programu od septembra 2023 v rámci kurikulárnej reformy.

Výchovno-vzdelávací proces sa realizuje vo viacerých budovách a súčasťou areálu sú aj športové a voľnočasové plochy, ktoré využívajú žiaci počas vyučovania aj mimo neho. Rozsah areálu a počet žiakov zároveň zvyšujú nároky na bezpečné a organizované riešenie dopravy v jeho okolí.



Názov školy	Základná škola Jána Amosa Komenského
Webové sídlo školy	www.zskomsered.edupage.org
Adresa	Komenského 1227/8, 926 01 Sered'
E-mail	zskomsered@gmail.com
Telefón	+421 31 6270151, +421 31 6270140
Virtuálna prehliadka	google.com/maps/place/Základná+škola+Jana+Amosa+Komenského

2.2 Začiatok kampane „Do školy po vlastných“

Kampaň „Do školy po vlastných“ sa na ZŠ J. A. Komenského začala 4. júna 2024. Úvodné aktivity prebehli v ranných hodinách pred začiatkom vyučovania priamo pred hlavným vstupom do areálu školy. Bez predchádzajúcich zásahov boli súčasne realizované tri základné aktivity:

časozberné video, sčítanie dopravy a informatívne meranie kvality ovzdušia. Merania prebiehali v čase od 7:30 do 8:10, teda v období najvyššej dopravnej záťaže pred začiatkom vyučovania.

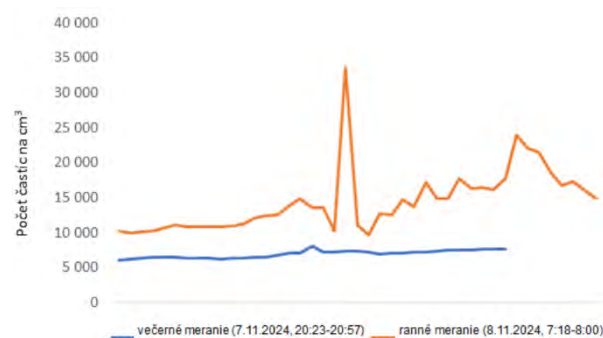
Počas 40 minút bolo pred hlavným vstupom do areálu školy zaznamenaných 159 osobných vozidiel, ktoré privádzali deti bezprostredne k vstupu do areálu. Situáciu dlhodobo rieši aj mestská polícia, ktorá v ranných hodinách osádza pred vstupnou bránou do areálu školy mobilné kužele s cieľom obmedziť vjazd vozidiel do priestoru pred školou. Napriek tomu zostáva dopravná situácia neprehľadná a riziková, najmä z dôvodu vysokej intenzity dopravy a absencie prvkov upokojenia dopravy.

Doplňujúce merania realizované v roku 2025 potvrdili vysokú dopravnú záťaž v okolí školy. V čase medzi 7:00 a 8:00 bolo v pracovných dňoch zaznamenaných v priemere viac ako 200 motorových vozidiel denne. Zároveň približne polovicu pohybu na Komenského ulici tvorili chodci a cyklisti.¹⁰

Informačné merania kvality ovzdušia v okolí školy poukázali na zvýšené koncentrácie prachových častíc (PM_{10} a $PM_{2,5}$) v ranných hodinách. Najvyššie namerané hodnoty dosiahli približne $35 \mu g \cdot m^{-3}$ pre PM_{10} a $10 \mu g \cdot m^{-3}$ pre $PM_{2,5}$. Výsledky merania boli ovplyvnené aktuálnymi meteorologickými podmienkami. Počas merania bolo polooblačno s teplotou okolo $16^\circ C$ a vyskytovalo sa mrholenie, ktoré prispieva k znižovaniu koncentrácií znečisťujúcich látok v ovzduší.

Doplňujúce merania ultrajemných prachových častíc (PM_1) boli realizované večer 7. novembra a ráno 8. novembra 2024 za účasti medzinárodného odborníka na kvalitu ovzdušia. Prachové častice veľmi malých veľkostí, vrátane ultrajemných častíc

(PM_1), predstavujú významné zdravotné riziko, keďže ich malý aerodynamický priemer umožňuje prenikanie hlboko do pľúc a následne cez pľúcne alveoly až do krvného obehu.¹¹ Merania prebiehali za inverzných podmienok, pri jasnom počasí a bezvetrí alebo len slabom vetre, čo prispieva k hromadeniu znečisťujúcich látok v ovzduší. Priemerná koncentrácia ultrajemných častíc dosiahla vo večerných hodinách približne 6 960 častíc na cm^3 , zatiaľ čo v ranných hodinách to bolo približne 14 480 častíc na cm^3 , čo predstavuje nárast takmer o 52 %. Tento rozdiel poukazuje na významný vplyv rannej dopravnej špičky na kvalitu ovzdušia v okolí ZŠ.¹²



Meranie ultrajemných častíc, večer a ráno

Tieto zistenia je potrebné vnímať aj v kontexte platných limitov kvality ovzdušia. Slovenská legislatíva, legislatíva EÚ a odporúčania WHO stanovujú limitné a odporúčané hodnoty koncentrácií znečisťujúcich látok v ovzduší na ochranu zdravia.

Na vyhodnotenie kvality ovzdušia podľa zákona č. 146/2023 Z. z. o ochrane ovzdušia a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o ochrane ovzdušia) je potrebné vykonávať merania, ktoré spĺňajú presne definované legislatívne požiadavky. Merania realizované pred školou mali preto informačno-osvetový charakter a slúžili najmä na identifikáciu problémov v území. Všetky merania slúžili ako podklad pre ďalšie kroky a jasne poukázali na potrebu systematického riešenia dopravy v okolí školy. Na ich základe sa uskutočnilo úvodné pracovné stretnutie s vedením školy, na ktorom bol predstavený projekt, kampaň a dohodnutý ďalší postup spolupráce.

2.3 Mapovanie ciest v okolí školy

S vedením školy bolo dohodnuté, že primárnou cieľovou skupinou kampane budú žiaci 1. stupňa. Pre každú triedu boli vyhradené dve vyučovacie hodiny, ktoré kombinovali teoretickú a praktickú časť. **Úvodom prebehla interaktívna prednáška**, počas ktorej sa žiaci oboznámili s témou kvality ovzdušia, jej vplyvom na zdravie a s tým, ako naše každodenné rozhodnutia ovplyvňujú prostredie v okolí školy.

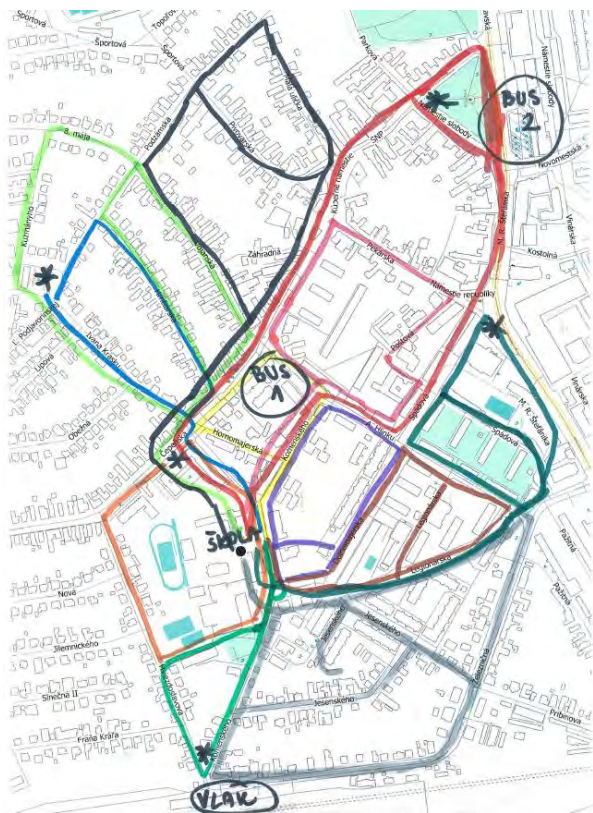
Diskusia sa zamerala aj na dopravné návyky a bezpečné správanie vo verejnom priestore. Súčasťou bolo aj sledovanie časozberného videa zhotoveného pred školou, ktoré zachytáva rannú dopravnú situáciu. V každej triede prebehla krátka anketa zameraná na spôsob dochádzania do školy. Výsledky ukázali, že žiaci majú záujem o aktívnejšie formy dopravy, avšak ich realizácia je podmienená bezpečnými podmienkami v okolí školy.



Prednáška so žiakmi I. stupňa



Prednáška so žiakmi I. stupňa



Plánované trasy mapovania bezpečných ciest do školy

Druhá časť bola praktická a prebiehala priamo v teréne. Žiaci v sprievode MKO a pedagógov mapovali trasy vedúce k škole, najmä v smere od zastávok verejnej dopravy a železničnej stanice. Trasy boli vopred naplánované s ohľadom na vek žiakov, pričom starší žiaci absolvovali dlhšie úseky. Každá trieda pracovala s mapou okolia školy vo formáte A3, do ktorej zaznamenávala problematické miesta.

Žiaci identifikovali prekážky ovplyvňujúce bezpečný pohyb, napríklad parkujúce vozidlá na chodníkoch, nedostatočne vyznačené priechody pre chodcov, vysoké obrubníky, chýbajúce prvky upokojenia dopravy či nadmernú rýchlosť vozidiel. Jednotlivé miesta boli označené v mape a následne slovne popísané. Vzhľadom na čiastočné prekrytie trás boli niektoré problémy identifikované opakovane, čo potvrdzuje ich významnosť.



Realizácia mapovania trasy v teréne so žiakmi I. stupňa



Súhrnná mapa s 53 problematickými miestami v okolí školy

Výstupom mapovania bolo 12 žiackych máp, ktoré boli spracované do jednej súhrnnej mapy. Počas piatich dní sa podarilo identifikovať celkovo **53 problematických miest v okolí školy**.

Stručný popis jednotlivých lokalít vrátane fotodokumentácie je uvedený v prílohe dokumentu a bude poskytnutý Mestu Sered' spolu s mapovým výstupom.

2.4 Dotazníkový prieskum

Dotazníkový prieskum bol realizovaný v júni 2024 prostredníctvom online formulárov distribuovaných cez komunikačný systém EduPage a webovú stránku školy. Pripravené boli tri varianty dotazníka: pre žiakov a žiačky, rodičov a zamestnancov školy. Do prieskumu sa zapojilo takmer 700 respondentov, konkrétne 406 žiakov a žiačok, 211 rodičov (rodičia boli vyzvaní, aby za jedno dieťa odpovedal iba jeden rodič) a 63 zamestnancov školy.

Cieľom dotazníka bolo získať prehľad o dopravných návykoch, vnímaní situácie pred školou, dôvodoch

voľby spôsobu dopravy a o opatreniach, ktoré by mohli zlepšiť aktuálny stav. Dotazníky obsahovali kombináciu uzavretých otázok s výberom z ponúkaných možností a otvorených otázok, ktoré umožnili respondentom podrobnejšie opísať svoje skúsenosti. Otvorené otázky boli zamerané najmä na identifikáciu rizikových miest v okolí školy a na návrhy opatrení na podporu udržateľnej mobility. Viaceré otázky boli formulované rovnako pre rôzne skupiny, aby bolo možné porovnať ich vnímanie. Zber dát prebiehal anonymne.

2.5 Spolupráca s mestom

Prvé stretnutie s vedením Mesta Sereď, ktoré je zriaďovateľom školy, sa uskutočnilo na začiatku letných prázdnin v roku 2024. Na základe dohody medzi manažérkami kvality ovzdušia a vedením školy bolo jeho cieľom predstaviť primátorovi a zástupcom samosprávy Mesta Sereď doteraz realizované aktivity a zároveň priblížiť plánované kroky v rámci kampane.

Zástupcom mesta bol predstavený aj návrh na dočasné uzatvorenie Komenského ulice pre automobilovú dopravu s cieľom vytvoriť bezpečnejší priestor pre deti počas Svetového dňa bez áut v rámci Európskeho týždňa mobility (ETM).

Po diskusii, vysvetlení súvislostí a poukázaní na konkrétne prekážky aktívneho dochádzania detí do školy vznikol návrh rozšíriť toto opatrenie na celý pracovný týždeň trvania kampane. Tento krok predstavoval posun od jednorazovej aktivity k systematickejšiemu prístupu.

Keďže uzatvorenie Komenského ulice malo vplyv aj na ďalšie inštitúcie v území, mesto následne zorganizovalo koordinačné stretnutie za účasti zástupcov dotknutých škôl a mestskej polície. Do procesu boli zapojené aj ďalšie vzdelávacie inštitúcie v okolí.

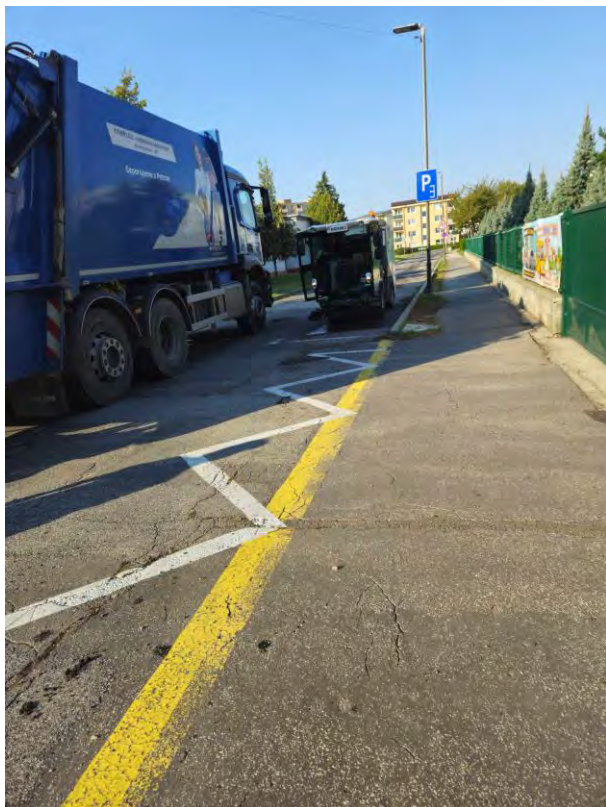
Spoločná diskusia viedla k dohode o dočasnom obmedzení vjazdu osobných vozidiel na Komenského ulicu počas Európskeho týždňa mobility a k premene tohto priestoru na školskú zónu.



Koordinačné stretnutie primátora, zapojených škôl, mestskej polície a MKO a odborná konzultácia s mestskou políciou

2.6 Európsky týždeň mobility

V nadväznosti na plánované aktivity počas ETM zohrávala dôležitú úlohu aktívna komunikácia so žiakmi, rodičmi a verejnosťou. Informovanie o plánovanej uzávere Komenského ulice a dočasných dopravných obmedzeniach zabezpečovalo mesto, mestská polícia, škola, občianske združenie Mám rád cyklistiku, lokálne médiá aj projekt Populair.

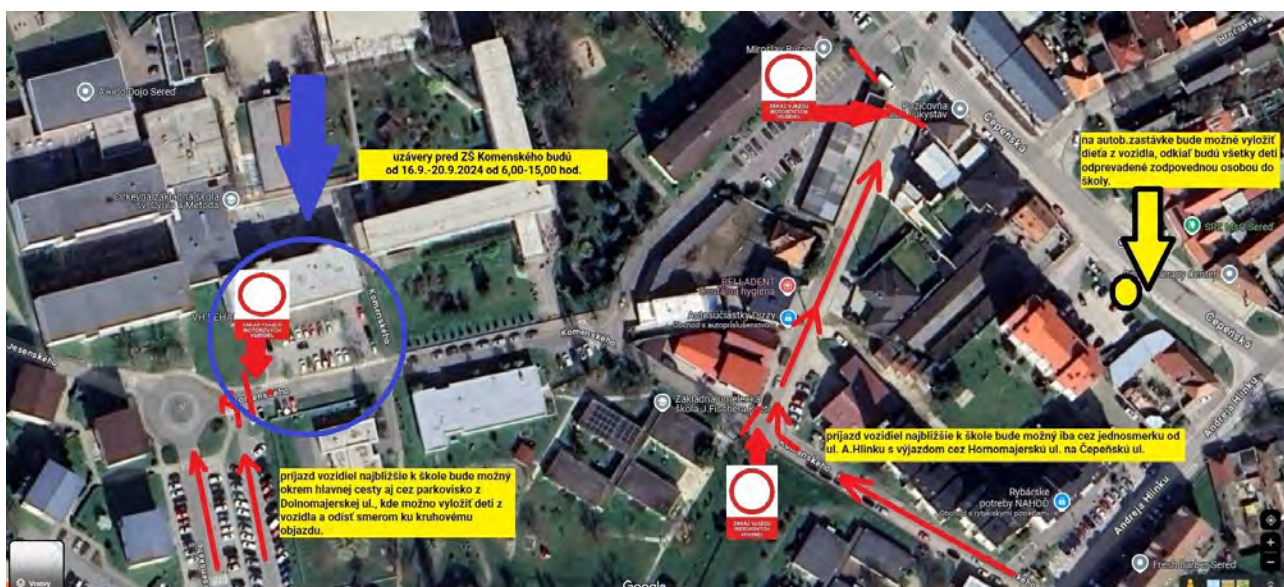


Čistenie komunikácie pred areálom ZŠ



Detské motívy na chodníku (OZ Mám rád cyklistiku)

Oznámenie uzávery prinieslo zmiešané reakcie verejnosti, najmä na sociálnych sieťach, kde sa objavili aj kritické názory. Dôležitou súčasťou prípravy preto bola systematická komunikácia, ktorá zahŕňala nielen zverejňovanie informácií, ale aj osobné diskusie s verejnosťou. Ich cieľom bolo vysvetliť dôvody a prínosy navrhovaného opatrenia. Komunikáciu podporilo aj zdieľanie grafík a videí, ktoré pomáhali priblížiť situáciu a zrozumiteľne vysvetliť zámer.



Plánovaná uzávierka Komenského ulice pri ZŠ s vyznačením voľných prejazdov (FB Mestská polícia Sered')

Prípravné a realizačné práce prebiehali v úzkej spolupráci viacerých aktérov. Mesto zabezpečilo opravu výtlkov pred školou a v jej areáli a zároveň bola vyčistená miestna komunikácia. Občianske združenie Mám rád cyklistiku využilo behaviorálne prvky a doplnilo priľahlý chodník o farebné detské motívy, ktoré mali podporiť záujem detí o aktívne formy dopravy.

Škola zároveň reagovala na potreby rodičov, ktorí sa ráno ponáhľajú do práce, a predstavila koncept pešibusu. Ten umožnil deťom dochádzať do školy organizovane v sprievode dospeléj osoby podľa vopred stanoveného harmonogramu. Rodičia mohli svoje deti odovzdať na vybraných zberných miestach, odkiaľ boli bezpečne sprevádzané do školy. Na základe dotazníkového prieskumu boli určené dve hlavné zastávky pešibusu, na Čepeňskej ulici a na Námestí slobody. Informácie o fungovaní pešibusu boli sprístupnené prostredníctvom informačného plagátu v online aj tlačenej podobe, ktorý bol umiestnený v škole, na mestskom úrade a na mestskej polícii. Plagát obsahoval prehľad trás, časov aj základné informácie o význame aktívneho dochádzania do školy.



Trasa pešibusu

ZŠ sa v termíne od 16. do 20. septembra 2024 zapojila do národnej kampane ETM, ktorá nadväzovala na DŠPV. Deti pri príchode do školy vítali nielen pútavo upravený chodník s farebnými motívami, ale aj nové informačné exteriérové plachty pri vstupe, ktoré zostali súčasťou priestoru aj v nasledujúcom období.

Pešibus začal premávať hneď v prvý deň kampane, keď bol vjazd automobilov na Komenského ulicu obmedzený, pričom fungoval počas celého týždňa.



Zastávka pešibusu

Každé dieťa, ktoré počas tohto týždňa prišlo do školy aktívnym spôsobom, teda inak ako autom, bolo odmenené odznakom, denníkom „Do školy po vlastných“ a pečiatkou. Do denníka si žiaci mohli zaznamenávať svoje dojmy, priebeh cesty, počasie či čas dochádzky. Aktívne zapojenie bolo zároveň motivované možnosťou získať drobné odmeny, ako napríklad ruksaky, knihy, zápisníky alebo fľaše.

Deti a ich rodičov neodradilo ani nepriaznivé počasie začiatkom týždňa, čo poukazuje na pozitívne prijatie tejto formy dochádzania. Súčasťou dokumentácie bol aj [časozberný videozáznam](#) z rannej dopravnej situácie.

2.7 Dočasná školská ulica

Iniciatíva dočasne uzatvoriť ulicu pred školou mala výrazný multiplikačný efekt. Novovzniknutý verejný priestor na Komenského ulici využili aj ďalšie školy a inštitúcie v okolí. Koncept pešibusu si počas tohto týždňa osvojila aj Cirkevná ZŠ sv. Cyrila a Metoda a Špeciálna základná škola. V spolupráci s mestskou políciou prebehli

preventívne aktivity zamerané na bezpečnosť dopravy, do ktorých sa zapojili viaceré školy. Deti z Materských škôl Komenského A a B využili vzniknutý priestor na pohybové aktivity a hry. Spoločnou aktivitou všetkých škôl bola výtvarná súťaž organizovaná mestom, ktorej výstupy boli vystavené v exteriéri a dotvárali atmosféru priestoru.



Novovzniknutý priestor na Komenského ulici

Záver týždňa predstavoval vyvrcholenie celého ETM. Žiaci zo ZŠ a okolitých škôl mali možnosť zažiť, ako môže vyzeráť bezpečná školská ulica v praxi. Pri príchode do školy ich vítala hudba a upravené verejné priestranstvo, ktoré bolo

prispôbené potrebám detí. Súčasťou programu bola aj spoločná aktivita, pri ktorej žiaci vytvorili živý nápis kampane, zdokumentovaný z vtáčej perspektívy. Tento moment symbolicky poukázal na význam spolupráce a zapojenia komunity.



Dočasná školská ulica vzbudila záujem médií



Európsky týždeň mobility na ZŠ J. A. Komenského

Vyučovanie v tento deň prebiehalo netradičnou formou. V exteriéri bolo pripravených viacero tematických stanovišť, kde sa žiaci prostredníctvom interaktívnych aktivít oboznamovali s témami ochrany životného prostredia, kvality ovzdušia, verejného priestoru a udržateľnej mobility. Do realizácie programu sa zapojili viaceré organizácie, ktoré zabezpečili

odborný obsah aj praktické aktivity. Podujatie zároveň prilákalo pozornosť verejnosti a médií, čím sa téma školskej mobility a bezpečného verejného priestoru dostala do širšieho povedomia. Skúsenosť s dočasnou školskou ulicou ukázala, že aj krátkodobé opatrenia môžu priniesť konkrétnu zmenu v správaní účastníkov dopravy a zároveň poukázať na potenciál trvalejších riešení.



Priestor na pohybové aktivity a hry

3. Hlavné zistenia

Hlavné zistenia vychádzajú z kombinácie terénneho mapovania, osobných obhliadok a dotazníkového prieskumu medzi žiakmi, rodičmi a zamestnancami školy. Na základe týchto vstupov

boli identifikované kľúčové problémy každodennej mobility. Zistenia sú tematicky usporiadané tak, aby poskytovali prehľad o hlavných oblastiach školskej mobility a ich vzájomných súvislostiach.

3.1 Dopravné správanie a súvisiace faktory

V tejto podkapitole sú analyzované vzorce dopravného správania pri dochádzaní do školy a faktory, ktoré ich ovplyvňujú. Zameriava sa najmä na spôsob dochádzania,

mieru samostatnosti a rozhodovanie o doprave. Zároveň dopĺňajú priestorovú analýzu a pomáhajú vysvetliť identifikované problémy.

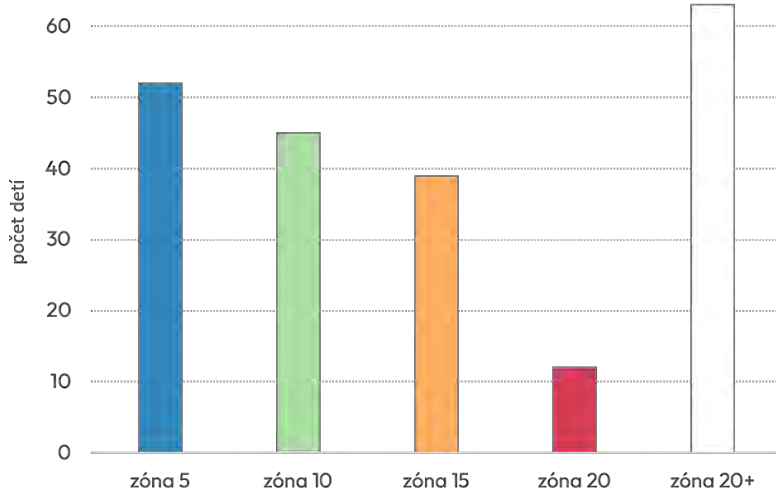
Odkiaľ deti prichádzajú do školy

Do prieskumu sa zapojili rodičia zo všetkých deviatich ročníkov, pričom najväčšie zastúpenie mali rodičia 1., 2. a 6. ročníka. Táto štruktúra je dôležitá, keďže dochádzkové návyky sa líšia podľa veku detí. Z dôvodu ochrany osobných údajov neboli zisťované presné adresy. Územie bolo preto rozdelené do zón podľa času pešej dostupnosti od školy (tzv. izochróny). Hoci najväčšiu jednotlivú

skupinu tvoria deti dochádzajúce zo vzdialenosti viac ako 20 minút chôdze (63 žiakov, takmer 30 %), viac ako 70 % detí býva celkovo v dochádzkovej vzdialenosti do 20 minút chôdze (v pásmach do 5, 10, 15 alebo 20 minút). Táto vzdialenosť je vo všeobecnosti vhodná na každodenné aktívne dochádzanie a predstavuje významný potenciál pre jeho posilnenie.

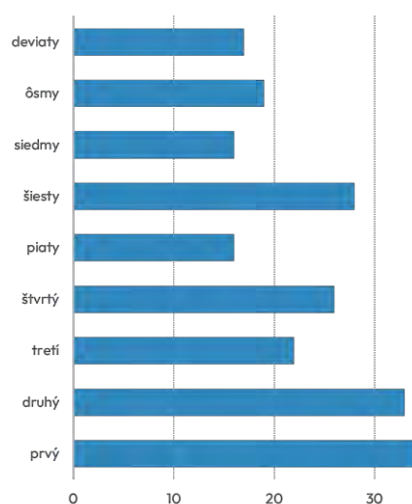


Rozdelenie zón podľa vzdialenosti bydliska od ZŠ (izochróny)



Graf č. 1 – Počet detí dochádzajúcich z jednotlivých zón

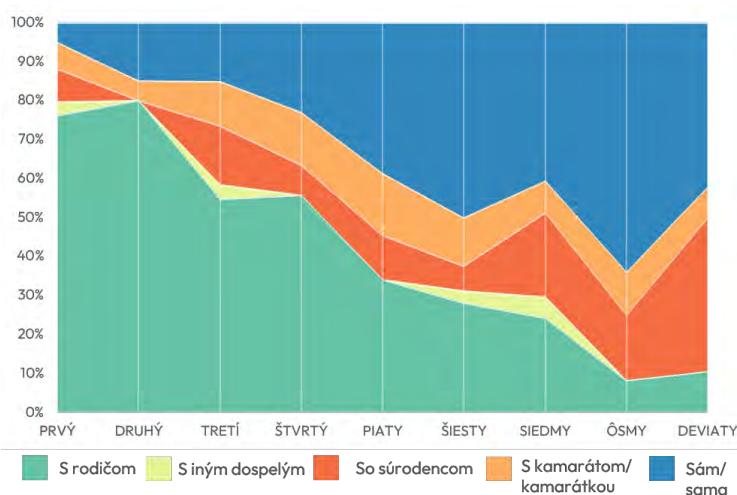
AKÝ ROČNÍK NAVŠTEVUJE VAŠE DIEŤA?



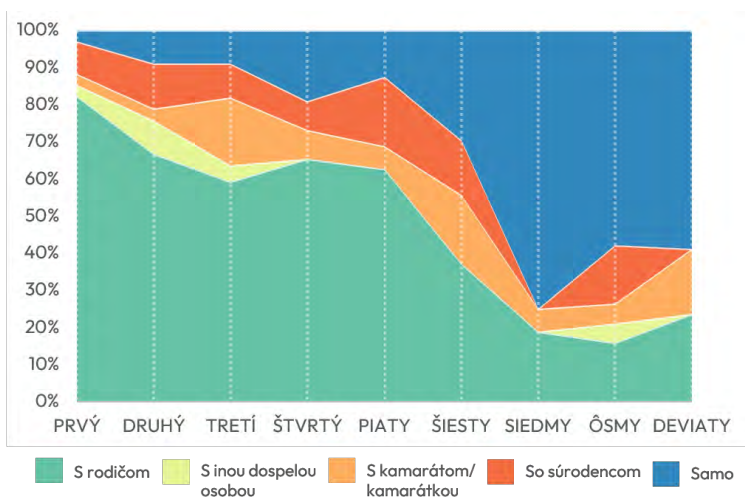
Graf č. 2 – Aký ročník navštevuje vaše dieťa?

Samostatnosť detí a sprievod pri dochádzaní do školy

Samostatnosť detí pri dochádzaní do školy sa s pribúdajúcim vekom postupne zvyšuje. Tento trend potvrdzujú odpovede rodičov (Graf č. 3) aj samotných žiakov (Graf č. 4). V 1. až 4. ročníku sú deti vo veľkej miere sprevádzané rodičmi, čo zodpovedá ich veku a potrebe dohľadu. Aj v 5. ročníku však viac ako 60 % detí prichádza do školy v sprievode dospelého, čo naznačuje pomalší prechod k samostatnej dochádzke. Od 6. ročníka sa situácia postupne mení a žiaci čoraz častejšie dochádzajú do školy s kamarátmi, so súrodencami alebo samostatne.



Graf č. 3 – S kým chodia vaše deti do školy?

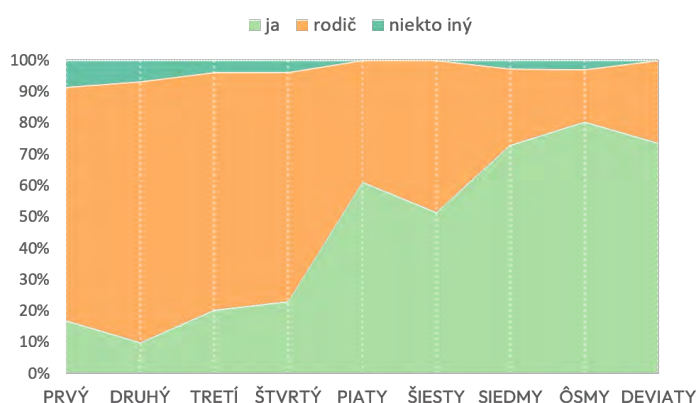


Graf č. 4 – S kým chodíš do školy?

V 7. až 9. ročníku už prevažuje samostatná dochádzka. Napriek tomu zostáva aj vo vyšších ročníkoch približne 20 % žiakov, ktorí sú do školy sprevádzaní rodičmi. Odpovede žiakov vo veľkej miere korešpondujú s odpoveďami rodičov, čo potvrdzuje konzistentnosť údajov naprieč skupinami respondentov.

Rozhodovanie o spôsobe dochádzania

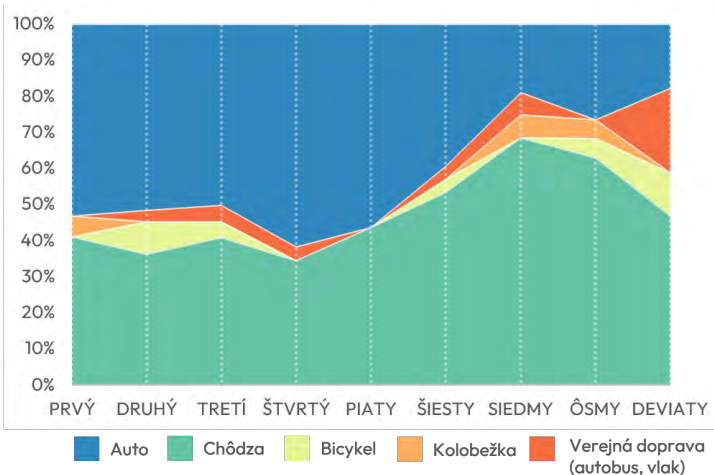
Pri mladších deťoch zohrávajú dominantnú úlohu rodičia. S pribúdajúcim vekom detí postupne získavajú väčší vplyv na rozhodovanie a zároveň rastie ich samostatnosť (Graf č. 5). Rozhodovanie rodičov je ovplyvnené najmä vnímaním bezpečnosti a komfortu, preto je kľúčové posilňovať ich dôveru v podmienky dochádzania. Pri starších žiakoch sa naopak zvyšuje význam ich vlastného rozhodovania a samostatnosti, pričom bezpečné prostredie zostáva základnou podmienkou pre ich samostatné dochádzanie.



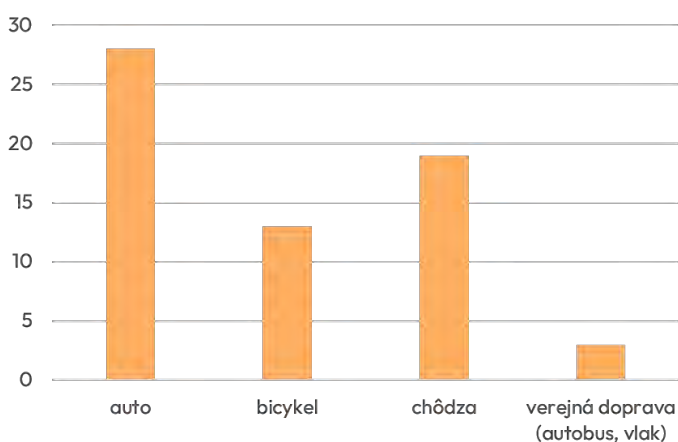
Graf č. 5 – Osoba, ktorá rozhoduje o spôsobe dochádzania do školy

Spôsoby dopravy žiakov a zamestnancov školy

Spôsob dopravy žiakov do školy sa výrazne líši podľa veku. Napriek mestskému charakteru školy a tomu, že väčšina žiakov pochádza zo Serede, takmer polovica detí dochádza do školy autom. S rastúcim vekom sa zvyšuje podiel aktívnej dopravy, pričom najčastejšou formou je chôdza. Tento trend súvisí so zvyšujúcou sa samostatnosťou detí. Bicykel a kolobežka sú zastúpené len minimálne, čo môže súvisieť aj s nedostatočnou kapacitou ich bezpečného parkovania či nedostatočnou infraštruktúrou. Verejnú dopravu využíva len menšia časť žiakov (Graf č. 6).



Graf č. 6 – Aký spôsob dopravy používajú vaše deti najčastejšie na ceste do školy?



Graf č. 7 – Najčastejší spôsob dochádzania zamestnancov do školy

U zamestnancov školy sa do dotazníkového prieskumu zapojilo 63 respondentov, pričom automobil využíva 28 z nich, nasleduje chôdza (19 zamestnancov) a bicykel (13 zamestnancov), pričom verejnú dopravu využívajú len 3 zamestnanci. Hoci chôdza a bicykel spolu predstavujú viac ako polovicu odpovedí, automobil má najvyšší podiel spomedzi jednotlivých spôsobov dopravy.

Pri pohľade na obe skupiny je zrejmé, že automobil predstavuje významný podiel v každodennom dochádzaní do školy. Zároveň však existuje priestor na posilnenie aktívnych foriem dopravy, najmä chôdze a cyklistiky.

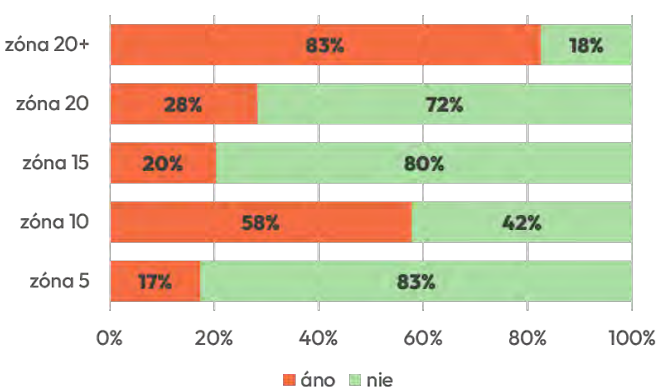
Automobil ako dominantný spôsob dochádzania

Aj keď veľká časť detí býva v relatívne krátkej vzdialenosti od školy, využívanie automobilu zostáva vysoké aj pri kratších dochádzkových vzdialenostiach. V najbližšej zóne (do 5 minút) dochádza autom 17 % detí, pričom v zóne do 10 minút už ide o viac než polovicu (58 %). Vo vzdialenostiach do 15 a 20 minút podiel automobilovej dopravy klesá na približne 20 %, resp. 28 %. Pri najväčších vzdialenostiach nad 20 minút dosahuje podiel až 83 %. Hoci ide o vysoký podiel, týka sa len malej skupiny (33 detí). Kľúčovým problémom preto nie je samotné dochádzanie z väčších vzdialeností, ale najmä vysoké využívanie automobilu aj pri krátkych vzdialenostiach, kde existuje reálny potenciál pre pešiu alebo inú aktívnu formu dopravy, najmä v zóne do 10 minút (Graf č. 8).

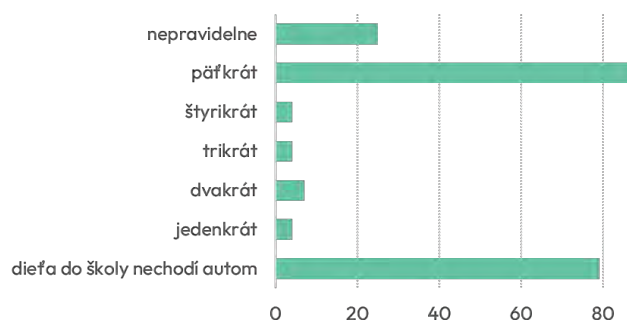
Z údajov (Graf č. 9) vyplýva, že ak dieťa dochádza do školy autom, ide vo väčšine prípadov o každodenný spôsob dopravy. Ide teda o stabilný dopravný návyk, ktorého dominantné postavenie súvisí s dôvodmi, ktoré rodičia a zamestnanci uvádzajú.

Dôvody využívania automobilu

Medzi najčastejšie uvádzané dôvody využívania automobilu pri dochádzaní do školy, na základe odpovedí z ponúkaných možností v dotazníku, patria vzdialenosť, nedostatok času, obavy o bezpečnosť a nepriaznivé počasie. V prípade rodičov je najčastejším dôvodom vzdialenosť (33 %), nasledovaná obavami o bezpečnosť (25 %),

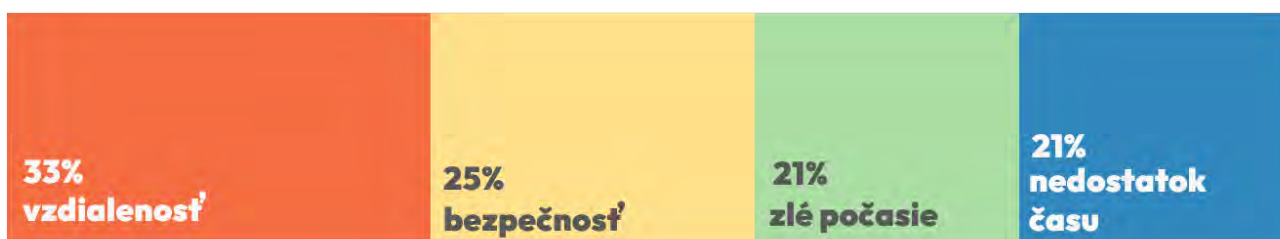


Graf č. 8 – Dieťa sa najčastejšie do školy dopravuje autom

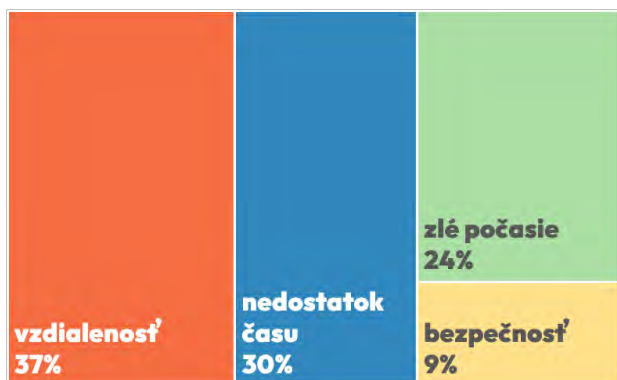


Graf č. 9 – Počet dní v týždni, kedy dieťa chodí do školy autom

nepriaznivým počasím (21 %) a nedostatkom času (21 %). U zamestnancov dominuje taktiež vzdialenosť (37 %), pričom významnú úlohu zohráva aj nedostatok času (30 %). Nepriaznivé počasie uvádza 24 % zamestnancov a obavy o bezpečnosť 9 %.



Graf č. 10 – Dôvody využívania automobilu (rodičia)



Graf č. 11 – Dôvody využívania automobilu (zamestnanci)

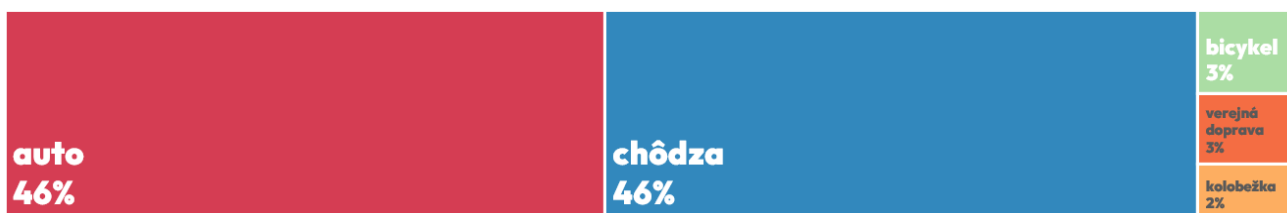
Pri porovnaní oboch skupín je zrejmé, že vzdialenosť predstavuje hlavný objektívny faktor využívania automobilu. Zároveň však zo zistení vyplýva, že rozhodovanie ovplyvňujú aj faktory ako bezpečnosť, čas a komfort, ktoré sú do určitej miery ovplyvniteľné. Vnímanie bezpečnosti sa medzi skupinami líši. Rodičia ju posudzujú z pohľadu svojich detí, zatiaľ čo zamestnanci z pohľadu vlastného pohybu v dopravnom prostredí, čo tieto odpovede robí len čiastočne porovnateľnými. V oboch prípadoch však ide o faktory súvisiace s kvalitou dopravného prostredia a organizáciou dopravy, ktoré je možné ovplyvniť vhodne nastavenými opatreniami.

Skutočný vs. želaný spôsob dopravy

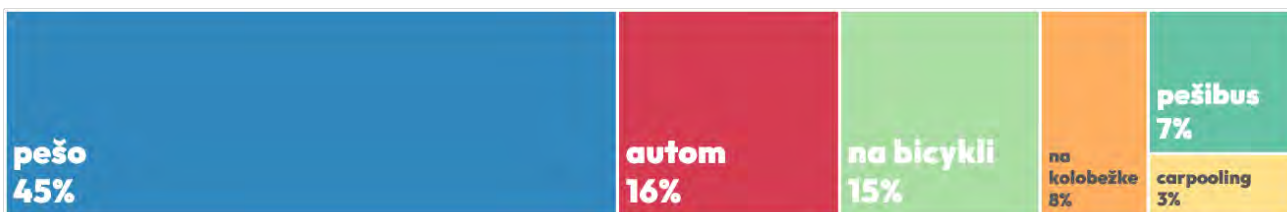
Porovnanie skutočného a želaného spôsobu dopravy ukazuje výrazný rozdiel medzi tým, ako deti do školy dochádzajú dnes a ako by si to želali rodičia a samotní žiaci.

Rodičia uvádzajú, že najčastejším spôsobom dopravy detí do školy je automobil (46 %) a rovnaký podiel detí dochádza pešo (Graf č.12).

Bicykel a kolobežka sa využívajú len minimálne, čo naznačuje, že tieto formy dopravy zatiaľ nie sú bežnou súčasťou dochádzky. Z hľadiska preferencií by si však rodičia želali výraznú zmenu (Graf č. 13). Najviac by uprednostnili chôdzu (45 %). Automobil by v ideálnom prípade využívalo už len 16 % rodičov. Objavuje sa aj podpora pešibusu (7 %) a spoločného vozenia detí (3 %).



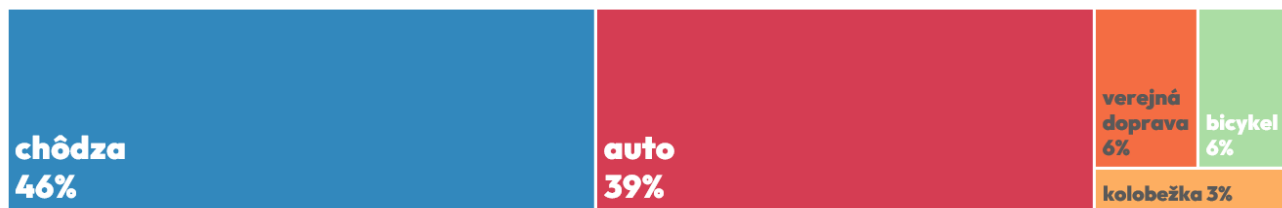
Graf č. 12 – Najčastejší spôsob dopravy detí do školy podľa rodičov



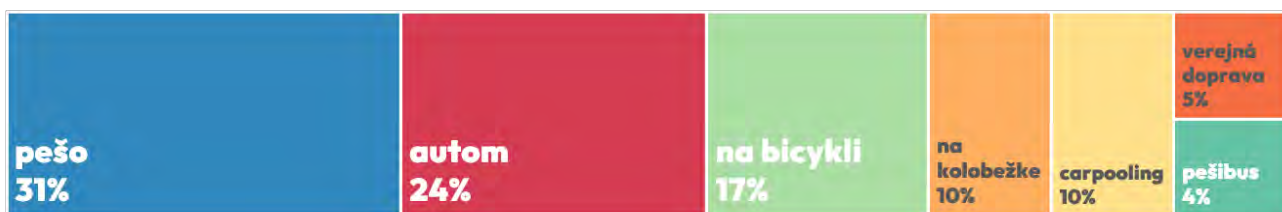
Graf č. 13 – Najčastejší želaný spôsob dopravy detí do školy podľa rodičov

Podobný rozdiel medzi skutočným a želaným stavom vyplýva aj z odpovedí samotných detí (Graf č. 14 a Graf č. 15). Najviac detí by chcelo chodiť do školy pešo (31 %), nasledované

automobilom (24 %) a bicyklom (17 %). Významný záujem je aj o kolobežku (10 %) a spoločné formy dopravy. Verejná doprava a pešibus sú zastúpené v menšej miere.



Graf č. 14 – Najčastejší spôsob dopravy detí do školy, odpovede detí

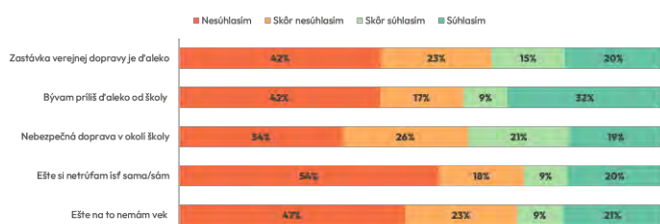


Graf č. 15 – Najčastejší želaný spôsob dopravy detí z ich pohľadu

Vnímané prekážky aktívneho dochádzania

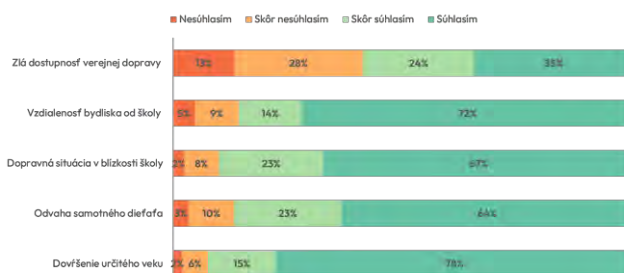
Pri hodnotení prekážok aktívneho dochádzania sa medzi rodičmi a deťmi ukazujú výrazné rozdiely. Deti (Graf č. 16) hodnotia situáciu optimistickejšie. Vo väčšej miere dôverujú svojim schopnostiam a síce vnímajú dopravnú bezpečnosť aj vzdialenosť ako potenciálne bariéry, pripisujú im však menší význam než rodičia. Rodičia (Graf č. 17) naopak vnímajú prekážky intenzívnejšie a najčastejšie

poukazujú na dopravnú situáciu, vek dieťaťa a jeho schopnosť samostatného pohybu. Tento rozdiel sa výrazne prejavuje aj v kvantitatívnych výsledkoch. Dopravnú bezpečnosť vníma ako problém až 90 % rodičov, zatiaľ čo u detí je to 40 %. Podobný rozdiel sa ukazuje aj pri samostatnosti, kde prekážku vníma 87 % rodičov a len 29 % detí.



Graf č. 16 – Prekážky pri dochádzaní do školy aktívnym spôsobom zo strany detí

Rodičia tak kladú väčší dôraz na bezpečnosť a kontrolu, zatiaľ čo deti prejavujú vyššiu mieru sebavedomia a otvorenosti voči aktívnym formám dopravy. Tento rozdiel poukazuje na významný



Graf č. 17 – Prekážky pri dochádzaní do školy aktívnym spôsobom zo strany rodičov

potenciál pre podporu udržateľnej mobility, ktorý je možné využiť najmä zlepšením bezpečnosti, kvality infraštruktúry a posilnením dôvery rodičov v samostatnosť detí.

3.2 Rizikové lokality a priestorové problémy na trasách do školy

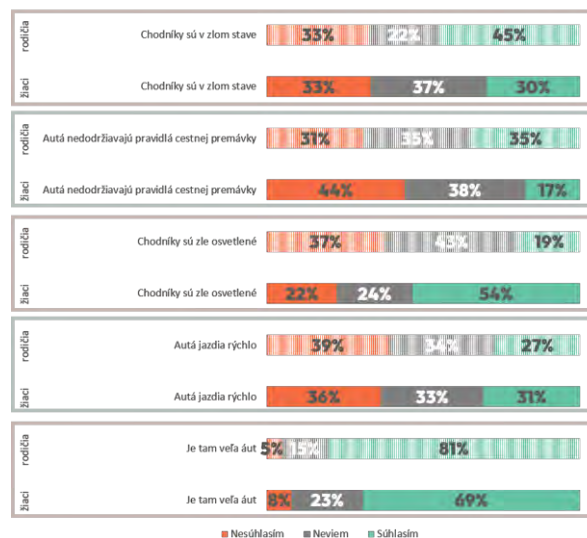
Ako rôzne skupiny vnímajú dopravnú situáciu v okolí školy

Otázka zameraná na vnímanie dopravnej situácie v okolí školy bola položená všetkým trom skupinám respondentov, t. j. rodičom, žiakom aj zamestnancom.

Ako najvýraznejší problém je vnímaný vysoký počet áut v okolí školy, čo uviedlo 81 % rodičov, 69 % detí a až 97 % zamestnancov. Tento výsledok poukazuje na výrazné dopravné zaťaženie, ktoré negatívne ovplyvňuje bezpečnosť aj kvalitu prostredia.

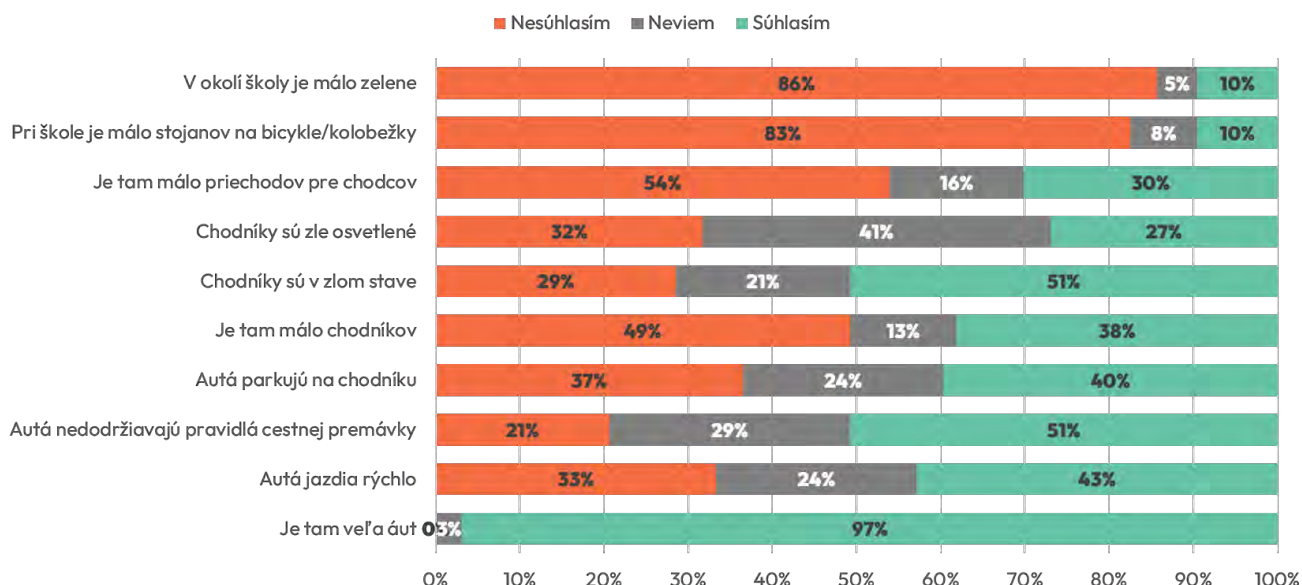
Rodičia a deti hodnotia situáciu veľmi podobne (Graf č. 18), pričom rodičia sú vo všeobecnosti o niečo kritickejší. Deti naopak citlivejšie vnímajú faktory, ktoré priamo ovplyvňujú ich pocit bezpečia, najmä osvetlenie a prehľadnosť priestoru.

Zamestnanci školy sú v niektorých témach ešte kritickejší než ostatné skupiny (Graf č. 19). Viac ako polovica z nich poukazuje na nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky (51 %) a takmer



Graf č. 18 – Vnímanie okolia školy rodičmi a žiakmi

polovica na rýchlu jazdu vozidiel a nevhodné parkovanie. Rozdiely medzi skupinami sa prejavujú nielen pri hodnotení dodržiavania pravidiel cestnej premávky ale aj stavu chodníkov (51 % zamestnanci, 45 % rodičia, 30 % deti). Naopak, pri osvetlení chodníkov sú zamestnanci menej kritickí než deti. Problém vníma 27 % zamestnancov, 17 % rodičov a až 54 % detí.



Graf č. 19 – Vnímanie okolia školy zamestnancami

Celkové výsledky ukazujú vysokú mieru zhody medzi jednotlivými skupinami pri identifikácii hlavných problémov, najmä v oblasti dopravného

zaťaženia. Tento súlad predstavuje dôležitý predpoklad pre prijatie a úspešnú realizáciu navrhovaných opatrení.

Na základe dotazníkového prieskumu boli identifikované najčastejšie sa opakujúce rizikové miesta v okolí školy. Lokality sú zoradené podľa frekvencie výskytu odpovedí respondentov. Zistenia vychádzajú zo subjektívneho vnímania

respondentov a zároveň vo vysokej miere korelujú s terénnym pozorovaním MKO. Zistenia sú zároveň potvrdené dopravnými meraniami realizovanými občianskym združením Mám rád cyklistiku.

1. Ulica Komenského pred areálom ZŠ

- V ranných hodinách dochádza k výraznej koncentrácii individuálnej automobilovej dopravy, ktorá vedie k neorganizovanému pohybu vozidiel, zastavovaniu priamo pri vstupe a vzniku kolíznych situácií s chodcami.
- Pri cúvaní vozidiel vodiči často nemajú dostatočný prehľad o pohybe detí, čím vznikajú rizikové situácie. Nevhodné parkovanie alebo zastavenie vozidiel pri vstupe do materskej aj základnej školy, či už na ceste alebo chodníku, znižuje priechodnosť priestoru a núti deti vstupovať do vozovky.
- Priechod pre chodcov medzi materskou školou a areálom ZŠ je nedostatočne čitateľný a bezpečný, pričom napojenie peších trás je nevyhovujúce. Lokalita zároveň nie je prispôbena pre cyklistov, abscentuje infraštruktúra aj vizuálne oddelenie pohybov jednotlivých účastníkov dopravy.
- Respondenti, vrátane zamestnancov školy, poukazujú na nízku mieru rešpektovania dopravných pravidiel zo strany vodičov. Žiaci túto lokalitu vnímajú ako neprehľadnú a nebezpečnú najmä z dôvodu veľkého množstva áut, rýchlej jazdy a neistoty pri pohybe pred školou.
- Dopravné sčítanie realizované v marci 2025 potvrdzuje vysokú dopravnú záťaž. V pracovných dňoch tu prejde približne 750 vozidiel denne, pričom približne 30 % denného objemu sa sústreďuje do rannej špičky medzi 7:00 a 8:00. Po rannej špičke nasleduje pokojnejšie obdobie asi do 13:00, pričom popoludňajší pohyb vozidiel je rozložený medzi 13:00 a 16:00.
- Peší a cyklisti tvoria približne polovicu všetkých pohybov v tomto území, čo poukazuje na vysoký potenciál pre rozvoj aktívnej mobility, ktorý je však v súčasnosti limitovaný identifikovanými bezpečnostnými bariérami.

2. Ulica Čepeňská a priľahlé križovatky

- Čepeňská ulica predstavuje významný dopravný ťah s vysokou intenzitou, čo výrazne znižuje pocit bezpečia detí pri dochádzaní do školy.
- Prechody pre chodcov sú vnímané ako rizikové najmä z dôvodu vysokej rýchlosti vozidiel a nedodržiavania prednosti chodcov. Kriticky sú hodnotené najmä križovatky Čepeňská – A. Hlinku a Čepeňská – Hornomajerská.
- Zamestnanci školy upozorňujú na bezohľadné správanie vodičov a potrebu zvýšenej regulácie dopravy.
- Žiaci túto lokalitu opisujú ako miesto, kde nie je isté, či vozidlá zastavia.

3. Kruhový objazd pri budove B smer ku ZŠ na ulici Komenského

- Problémom je znížená viditeľnosť priechodu pre chodcov spôsobená zeleňou.
- Vodiči nemajú dostatočný výhľad na chodcov, čo zvyšuje riziko kolízií. Situáciu zhoršuje pohyb vozidiel z parkovísk.

4. Zadný vstup do areálu školy od Hviezdoslavovej ulice

- Táto lokalita je využívaná ako alternatívny vstup do školy, avšak nie je prispôbena zvýšenému pohybu detí.
- Pohybuje sa tu ťažká nákladná doprava, čo predstavuje zvýšené riziko pre chodcov. Chýba priechod pre chodcov a abscentujú prvky na upokojenie dopravy.

Naprieč všetkými skupinami respondentov sa ako dominantný problém ukazuje vysoká intenzita automobilovej dopravy v okolí školy. Tento faktor je vnímaný nielen ako zdroj

dopravných komplikácií, ale predovšetkým ako významné bezpečnostné riziko, ktoré ovplyvňuje každodenné rozhodovanie o spôsobe dochádzania.

3.3 Vnímané potreby a návrhy riešení z pohľadu respondentov

Pri odpovediach žiakov na otázku, čo by im pomohlo chodiť do školy pešo, na bicykli, kolobežke alebo verejnou dopravou, sa ukazuje, že časť detí otázku nevnímala ako návrh opatrení, ale skôr ako opis svojho aktuálneho správania. Približne polovica odpovedí má formu „chodím pešo“, „nič, už chodím“ alebo len pomenovanie spôsobu dopravy. Z odpovedí sa zároveň opakujú tri hlavné témy: vzdialenosť, bezpečnosť dopravy a vplyv rodičov. Deti uvádzajú, že bývajú ďaleko alebo by im pomohlo bývať bližšie k škole. Bezpečnosť spájajú najmä s vysokým počtom áut a rýchlosťou dopravy (napr. „keby chodilo menej áut“ alebo „aby autá išli pomaly“).



Pri odpovediach rodičov na otázku, aké zmeny by ich dieťaťu uľahčili dochádzanie do školy sa ukazuje, že časť respondentov dokázala veľmi konkrétne pomenovať opatrenia, zatiaľ čo iní odpovedali všeobecnejšie alebo bez jasného návrhu. Tento rozdiel pravdepodobne súvisí s náročnosťou presne pomenovať konkrétne riešenia, hoci v iných častiach dotazníka rodičia naznačujú, že by si vedeli predstaviť zmenu spôsobu dochádzania. Z odpovedí sa črtá pomerne jasné poradie priorít. **Najvýraznejšie sa objavuje potreba riešiť dopravnú situáciu priamo pred školou. Rodičia najčastejšie navrhujú obmedzenie alebo zákaz vjazdu áut pred školskú bránu, vytvorenie pešej zóny alebo celkové upokojenie dopravy.** S tým súvisia aj požiadavky na zníženie rýchlosti, menší počet áut a odklon tranzitnej či nákladnej dopravy v okolí školy. **Druhou výraznou témou je verejná doprava.** Rodičia zdôrazňujú potrebu častejších spojov ráno aj po vyučovaní, lepšieho časovania a dostupnosti

Deti zároveň uvádzajú, že by chodili do školy samostatnejšie, keby im to rodičia dovolili, pričom sa objavuje aj sociálny rozmer dochádzky (pomohlo by im chodiť do školy s kamarátmi alebo so súrodencom). V menšej miere sa objavujú aj konkrétne praktické podnety, ako napríklad oprava bicykla, zabezpečenie zámku na kolobežku alebo zlepšenie stavu chodníkov. Odpovede tak poukazujú najmä na význam bezpečného dopravného prostredia, úlohu rodičov pri rozhodovaní a potenciál jednoduchých opatrení, ktoré môžu deťom uľahčiť aktívnu dochádzku do školy.

zastávok v blízkosti školy. Objavuje sa aj požiadavka na zavedenie školského autobusu, najmä pre deti dochádzajúce z okolitých obcí. Nasleduje téma podmienok pre peších a cyklistov. **Rodičia upozorňujú na potrebu budovania cyklotrás, ale aj na kvalitu chodníkov a priechodov,** pričom sa objavujú konkrétne upozornenia na chýbajúce alebo nevyhovujúce úseky. **Dôležitou oblasťou je aj dohľad nad dopravou a správaním vodičov.** Rodičia spomínajú potrebu prítomnosti mestskej polície pri priechodoch, dôslednejšej kontroly dodržiavania pravidiel a väčšej ohľaduplnosti vodičov. V menšej miere sa objavujú aj návrhy na podporu organizovaných foriem dochádzky, napríklad pešibusu, zabezpečenia stojísk na bicykle a kolobežky alebo dopravnej výchovy. Odpovede rodičov tak vytvárajú ucelený obraz o opatreniach, pričom dominujú témy bezpečnosti, organizácie dopravy a kvality verejného priestoru.

Pri odpovediach zamestnancov na otázku, čo by ich motivovalo dochádzať do práce pešo, na bicykli, kolobežke alebo verejnou dopravou, sa ukazuje, že časť z nich už tieto formy dopravy využíva a ďalšiu motiváciu nevníma ako potrebnú.

Z odpovedí ostatných zamestnancov vyplýva, že rozhodovanie výrazne ovplyvňuje najmä čas. Automobil vnímajú ako rýchlejší a praktickejší, najmä pri kombinácii pracovných a rodinných povinností. **S tým súvisí aj dostupnosť verejnej dopravy, ktorá je hodnotená ako nedostatočná**

najmä z hľadiska frekvencie spojov a ich časovania. Objavuje sa aj potreba lepších podmienok pre aktívnu dopravu, najmä z hľadiska bezpečnosti a kvality dopravného prostredia. V menšej miere sa spomínajú aj faktory ako počasie či celkový komfort dochádzky. Popri týchto bariérach sa objavujú aj návrhy na podporu zo strany zamestnávateľa. Zamestnanci uvádzajú drobné benefity, napríklad občerstvenie alebo malé odmeny, ktoré by mohli podporiť častejšie využívanie aktívnych foriem dopravy.

Odpovede všetkých skupín tak naznačujú, že bariéry aktívneho dochádzania sú pomerne jasne pomenované a v mnohých prípadoch aj riešiteľné.

4. Návrh opatrení a akčný plán

Akčný plán predstavuje súbor konkrétnych opatrení a aktivít na najbližšie obdobie, ktoré priamo vychádzajú z hlavných zistení a identifikovaných problémov v predchádzajúcej kapitole. Navrhované opatrenia reagujú najmä na dopravnú záťaž v okolí školy, neorganizované parkovanie, nedostatky v pešej infraštruktúre a bezpečnosti priechodov pre chodcov. Opatrenia majú rôzny charakter, od vzdelávacích, osvetových a výchovných aktivít až po dopravno-organizačné a infraštruktúrne zásahy, ktoré si vyžadujú úpravy verejného priestoru. Ich kombináciou je možné dosiahnuť relatívne rýchle a zároveň dlhodobu udržateľné výsledky.

Akčný plán je koncipovaný ako otvorený a flexibilný nástroj. Jednotlivé opatrenia budú priebežne vyhodnocované a aktualizované, pričom realizáciu a odpočet zabezpečuje ZŠ. Nové aktivity a iniciatívy, ktoré prispievajú k napĺňaniu cieľov plánu, budú priebežne dopĺňané.

Na základe kľúčových zistení, ako aj odporúčaní zástupcov projektu Populair, občianskeho združenia Mám rád cyklistiku/mestského poslanca a vlastných priorít ZŠ, bol zostavený súbor aktivít, ktoré ZŠ plánuje realizovať v oblasti udržateľnej mobility a zlepšenia kvality ovzdušia vo svojom okolí.

Niektoré z navrhovaných opatrení boli realizované už počas spracovania ŠPM, pričom ich zaradenie do akčného plánu umožňuje ich systematické pokračovanie a priebežné vyhodnocovanie. Navrhované opatrenia zároveň priamo nadväzujú na identifikované hlavné zistenia definované v kapitole 3, čím sa zabezpečuje ich vecná previazanosť a cielené riešenie najvýznamnejších bariér bezpečnosti a udržateľnej mobility v okolí ZŠ.

Pre lepšiu prehľadnosť je akčný plán spracovaný v nasledujúcej tabuľkovej forme.



4.1 Riadenie a koordinácia

Cieľ školy	Problém	Aktivita	Popis	Termín	Zodpovednosť	Očakávaný prínos
Zabezpečiť dlhodobú integráciu ŠPM do činnosti ZŠ	Absencia osoby, ktorá by systematicky koordinovala aktivity	Vymenovanie koordinátora/ky pre ŠPM	Koordinátor/ka bude zodpovedať za aktualizáciu a implementáciu ŠPM, vyhodnocovať úspešnosť realizovaných opatrení, koordinovať komunikáciu s vedením ZŠ, rodičmi, žiakmi, zriaďovateľom a partnermi, pripravovať kampane a vyhľadávať nové príležitosti	od 10/2025 priebežne	Riaditeľka ZŠ	Systematické riadenie a kontinuita realizácie ŠPM
Vyhodnocovať vplyvy realizovaných opatrení	Absencia aktuálnych dát o dopravnom správaní	Opakovanie dotazníkového prieskumu	Realizovať opakovaný dotazníkový prieskum medzi žiakmi, rodičmi a zamestnancami a porovnať výsledky s východiskovým stavom z roku 2024	2028 (po 4 rokoch)	ZŠ/ koordinátor/ka ŠPM	Získanie porovnateľných dát a vyhodnotenie účinnosti opatrení

4.2 Infraštruktúrne a dopravno-organizačné opatrenia

Cieľ školy	Problém	Aktivita	Popis	Termín	Zodpovednosť	Očakávaný prínos
Zvýšiť podiel aktívnej mobility žiakov (chôdza, bicykel, kolobežka alebo hromadná doprava) o 20 % do 4 rokov	Nekryté a nedostatočné stojiská pre bicykle	Zvýšiť počet miest pre bezpečné uzamknutie bicyklov	Doplnenie stojanov pri hlavnom vchode žiakov 1.stupňa a na ďalších miestach v areáli ZŠ s cieľom podporiť každodenné využívanie bicykla	od 10/2025, priebežne	Riaditeľka ZŠ	Zvýšenie počtu žiakov dochádzajúcich na bicykli
	Absencia stojísk pre kolobežky	Zabezpečiť stojiská pre kolobežky	Obstaranie a umiestnenie stojísk najmä pri hlavnom vchode pre žiakov 1. – 5. ročníka	od 10/2025, priebežne	Riaditeľka ZŠ/ OZ mám rád cyklistiku	Podpora využívania kolobežiek
	Nedostatok infraštruktúry pre zamestnancov	Zvýšiť kapacitu parkovania pre bicykle a kolobežky	Vytvorenie vyhradeného priestoru pre zamestnancov a doplnenie stojanov v areáli ZŠ	od 10/2025, priebežne	Riaditeľka ZŠ	Zvýšenie motivácie zamestnancov k aktívnej doprave
Znížiť podiel áut pred hlavným vchodom ZŠ v čase rannej a poobednej špičky	Parkovanie zamestnancov pred vstupom do ZŠ	Presun parkovania zamestnancov	Presun parkovania mimo hlavný vstup, komunikácia so zamestnancami, podpora udržateľných foriem dopravy	od 10/2025, priebežne	Riaditeľka ZŠ/ Zriaďovateľ ZŠ	Zníženie dopravnej záťaže pred ZŠ
	Vysoká kumulácia automobilovej dopravy	Zavedenie systému Park & Stride	Identifikácia vhodných parkovacích miest v okolí ZŠ a podpora dochádzky pešo z týchto bodov	2026 – 2027	Zriaďovateľ ZŠ/ Mestská polícia/ koordinátor/ka ŠPM	Zníženie počtu áut v bezprostrednom okolí ZŠ
Zvýšiť bezpečnosť dochádzania žiakov	Identifikované rizikové úseky v okolí ZŠ	Odstránenie kľúčových problémov v infraštruktúre	Úpravy priechodov pre chodcov, doplnenie spomaľovacích prvkov a zlepšenie prehľadnosti dopravného priestoru	2026 – 2027	Zriaďovateľ ZŠ	Zvýšenie bezpečnosti detí
	Rizikové správanie vodičov a neprehľadná situácia	Posilnenie dohľadu v okolí ZŠ	Zabezpečenie hliadok a sprievodu detí na najkritickejších úsekoch v spolupráci s mestskou políciou	od 10/2025, priebežne	Mestská polícia/ Zriaďovateľ ZŠ	Zníženie rizikových situácií
Zlepšiť kvalitu ovzdušia a sledovať vplyvy opatrení	Nedostatok lokálnych dát o kvalite ovzdušia	Realizácia informatívneho merania NO ₂	Realizovať meranie koncentrácií NO ₂ pomocou pasívnych vzorkovačov minimálne 2x (napr. v rôznych ročných obdobiach) a sledovať vývoj v čase	2026–2027, následne opakovane	ZŠ/ koordinátor/ka ŠPM/ Populair	Získanie dát pre hodnotenie vplyvov opatrení
Zabezpečiť systémové riešenie dopravy	Potreba komplexného riešenia dopravnej situácie	Vypracovanie dopravnej štúdie	Spracovanie dopravnej štúdie pre návrh úprav dopravného režimu (napr. Komenského ulica)	2026	Zriaďovateľ ZŠ/ Populair	Podklad pre dlhodobé riešenia

4.3 Opatrenia na zmenu dopravného správania

Cieľ školy	Problém	Aktivita	Popis	Termín	Zodpovednosť	Očakávaný prínos
Zvýšiť podiel aktívnej mobility žiakov o 20 % do 4 rokov	Vysoký podiel detí dochádzajúcich autom	Premávka Pešibusu	Organizovaný peší sprievod detí zo zberných miest podľa harmonogramu, možnosť rozšírenia o bicybus	ETM 09/2026 a každý ďalší rok	Koordinátor/ka ŠPM a riaditeľka ZŠ	Zníženie počtu áut a podpora aktívnej mobility
Znížiť podiel áut pred ZŠ	Vysoká dopravná záťaž	Upokojenie dopravy na Komenského ulici	Zníženie intenzity IAD na Komenského ulici prostredníctvom organizačných a regulačných opatrení	2026 – 2027	Zriaďovateľ ZŠ	Výrazné zlepšenie bezpečnosti a prostredia
Zvýšiť povedomie o udržateľnej mobilite	Nízka informovanosť	Zapojenie sa do ETM	Realizácia aktivít počas ETM a zapojenie ZŠ do národnej kampane	16. – 22.9. každoročne	Riaditeľka ZŠ/ koordinátor/ka ŠPM	Zvýšenie povedomia a zmena správania
Znížiť dopravnú záťaž	Vysoký počet áut	Deň bez áut	Organizácia dočasnej uzávery ulice a sprievodných aktivít pre žiakov	každoročne	Riaditeľka ZŠ/ koordinátor/ka ŠPM	Krátkodobé zníženie dopravy a osвета
Zvýšiť podiel aktívnej mobility zamestnancov o 20 % do 4 rokov	Preferencia automobilu	Zapojenie sa do kampane Do práce na bicykli	Zapojenie zamestnancov do kampane a podpora motivácie formou interných aktivít	každoročne	Koordinátor/ka ŠPM a riaditeľka ZŠ	Zmena dopravných návykov zamestnancov



4.4 Vzdelávanie a zapojenie komunity

Cieľ školy	Problém	Aktivita	Popis	Termín	Zodpovednosť	Očakávaný prínos
Zvýšiť dopravnú gramotnosť žiakov	Nízka znalosť dopravných pravidiel	Prednáška o pravidlách cestnej premávky	Organizovanie pravidelných prednášok pre žiakov o bezpečnosti a pravidlách v doprave	1-krát ročne	Koordinátor/ka ŠPM/ Mestská polícia	Zvýšenie bezpečnosti správania
Zvýšiť povedomie o kvalite ovzdušia	Nízka znalosť problematiky	Prednáška o ochrane ovzdušia	Vzdelávanie o zdrojoch znečistenia a vplyvoch na zdravie	1-krát ročne	Koordinátor/ka ŠPM	Zvýšenie environmentálneho povedomia
Aktivizovať žiakov	Nízka angažovanosť	Zriadenie enviroparlamentu	Zapojenie žiakov do aktivít a komunikácie tém mobility a životného prostredia	2026	Koordinátor/ka ŠPM	Zvýšenie participácie žiakov
Zapojenie rodičov	Nedostatočná podpora zo strany rodiny	Kampaň pre rodičov	Distribúcia materiálov, komunikácia a osвета na rodičovských združeniach	Minimálne 1-krát ročne	Koordinátor/ka ŠPM/ ZŠ	Zmena správania rodičov
Zvýšiť bezpečnosť dochádzania	Neznalosť bezpečných trás	Bezpečné cesty do školy	Vytvorenie detských máp bezpečných trás do ZŠ	2026	Koordinátor/ka ŠPM/ mesto	Bezpečnejší pohyb detí
Riešiť identifikované problémy	Existencia rizikových miest	Podnety na odstránenie problémov	Odovzdanie identifikovaných problémov zriaďovateľovi vrátane návrhov riešení	2026	ZŠ/ Populair	Postupné odstraňovanie bariér



5. Hodnotenie úspešnosti

Na zabezpečenie efektivity ŠPM je potrebné zaviesť monitorovací systém, ktorý umožní pravidelne sledovať a vyhodnocovať úspešnosť zavedených opatrení. Tento systém pomôže škole pochopiť, či realizované kroky vedú k želaným výsledkom, a zároveň umožní včas reagovať na prípadné problémy alebo neefektívne riešenia.

Škola určí koordinátora/koordinátorku ŠPM, ktorý/ktorá bude zodpovedný/á za pravidelný zber údajov, ich vyhodnocovanie a návrhy na prípadné úpravy plánu. Niektoré z uvedených nástrojov (napr. dotazníkový prieskum alebo meranie kvality ovzdušia) sú zároveň súčasťou

akčného plánu v kapitole 4, kde sú definované ako konkrétne aktivity. V tejto kapitole sú však využívané ako nástroje na hodnotenie úspešnosti realizovaných opatrení.

Úspešnosť realizovaných opatrení bude hodnotená porovnaním s východiskovým stavom z roku 2024, ktorý bol identifikovaný prostredníctvom dotazníkového prieskumu a dopravných meraní realizovaných v rámci úvodnej fázy kampane. Hodnotenú bude najmä zníženie podielu individuálnej automobilovej dopravy a zvýšenie podielu aktívnych foriem dopravy (chôdza, bicykel, kolobežka, verejná doprava).

Monitorovanie úspešnosti sa odporúča zabezpečiť nasledovne:

Sčítanie dopravy pred školou je vhodné vykonávať kontinuálne pomocou digitálneho sčítача dopravy, prípadne zabezpečiť fyzické sčítanie dopravy v dohodnutých termínoch a časoch. Pri sčítaní je potrebné rozlišovať jednotlivé módy dopravy (automobily, bicykle, kolobežky, chodci). Fyzické sčítanie môže vykonávať koordinátor/ka ŠPM v spolupráci so žiakmi vyšších ročníkov, ideálne v pravidelných intervaloch (napr. štvrťročne), aby bola zachytená situácia v rôznych ročných obdobiach. Získané údaje budú priebežne spracovávané a vyhodnocované, pričom výsledky budú každoročne porovnávané s predchádzajúcimi obdobiami. Cieľom je sledovať vývoj dopravného správania, najmä podiel žiakov dochádzajúcich pešo, na bicykli, kolobežke, verejnou dopravou alebo autom.

Škola bude v pravidelných intervaloch realizovať **dotazníkový prieskum medzi žiakmi, rodičmi a zamestnancami** zameraný na spôsob dochádzania, vnímanie bezpečnosti, spokojnosť s dopravným prostredím a návrhy na zlepšenie. Odporúča sa zachovať časť otázok z východiskového prieskumu z roku 2024, aby bolo

možné výsledky medziročne porovnávať. V prípade potreby je možné dotazník upraviť alebo doplniť o nové otázky reflektujúce aktuálnu situáciu. Kľúčový opakovaný prieskum sa odporúča realizovať približne po 4 rokoch (napr. v roku 2028), aby bolo možné komplexne vyhodnotiť dopady realizovaných opatrení.

Škola môže priebežne **sledovať výskyt dopravných incidentov** v okolí školy (napr. kolízie, nehody alebo nebezpečné situácie), prípadne spolupracovať s mestskou políciou pri získavaní týchto údajov. Pokles počtu incidentov môže byť jedným z indikátorov zlepšenia bezpečnosti dopravného prostredia.

Škola môže v spolupráci s odbornými organizáciami realizovať **informatívne meranie kvality ovzdušia**, zamerané najmä na koncentrácie NO₂ a prípadne prachových častíc PM, ktoré sú významne ovplyvnené dopravou. Merania je vhodné realizovať opakovane (napr. v rôznych ročných obdobiach), aby bolo možné sledovať vývoj kvality ovzdušia v čase. Získané údaje umožnia porovnať stav pred a po realizácii opatrení a vyhodnotiť ich environmentálny prínos.

6. Záver

V súčasnosti už nie je rozhodujúce, či sú vozidlá poháňané spaľovacím motorom, hybridným systémom alebo elektrinou. Všetky typy motorovej dopravy produkujú znečisťujúce látky, napríklad prachové častice z oderu pneumatík a brzdového obloženia či resuspenzie prachu z povrchu vozoviek. V prípade spaľovacích motorov k tomu prispievajú aj emisie výfukových plynov, ktoré majú negatívny vplyv na zdravie.

Menej známym faktom je, že deti môžu byť počas jazdy v automobile vystavené vyšším koncentráciám znečisťujúcich látok ako pri chôdzi alebo jazde na bicykli. Skutočnosť, že sa o tomto probléme hovorí menej, neznamená, že neexistuje.

Zmena pritom nemusí byť nevyhnutne finančne ani organizačne náročná a v mnohých prípadoch si nevyžaduje ani výrazné personálne či časové kapacity. Významný prínos môžu priniesť aj jednoduchšie opatrenie, ako je obmedzenie vjazdu automobilov na Komenského ulicu, lepšia organizácia parkovania alebo podpora aktívnych foriem dopravy. Rovnako dôležitá je osвета v oblasti udržateľnej mobility, ochrany zdravia a kvality životného prostredia.

Mesto Sereď ukazuje, že pozitívna zmena je možná aj bez rozsiahlych investícií. Kľúčovú úlohu zohráva najmä komunikácia, spolupráca medzi školou, samosprávou a ďalšími aktérmi, ako aj ochota jednotlivcov meniť svoje každodenné návyky.

Nikdy nie je neskoro začať.

Všetci sme súčasťou problému, ale zároveň aj súčasťou jeho riešenia.

Navrhované opatrenia predstavujú riešenia typu „win-win“, ktoré neprinášajú prínos len jednej skupine. Ich realizácia môže viesť k zlepšeniu kvality ovzdušia, zvýšeniu bezpečnosti v okolí školy, podpore verejnej dopravy a v dlhodobom horizonte aj k zlepšeniu zdravotného stavu detí.

Účasť ZŠ J. A. Komenského v kampani DŠPV, aktivity realizované počas ETM, ako aj uzatvorenie ulice Komenského pre individuálnu automobilovú dopravu poukázali na potrebu systematicky pracovať so získanými dátami a skúsenosťami.

Tie sa stali základom pre spracovanie tohto ŠPM. Otázkou zostáva, do akej miery sa podarí navrhované opatrenia realizovať a aký bude ich reálny vplyv. Bude možné v meste vytvoriť školskú zónu? Podarí sa zlepšiť kvalitu ovzdušia v okolí školy? Zvýši sa podiel detí dochádzajúcich do školy aktívnym spôsobom?

Odpovede na tieto otázky budú závisieť od spolupráce všetkých zúčastnených, od prístupu samosprávy, školy, rodičov aj samotných žiakov. **Isté však je, že zmena je možná.**



Užitočné odkazy

[Projekt Populair populair.sk](http://Projekt.Populair.populair.sk)

[Web aplikácia dnesdycham.sk](http://Web.aplikacia.dnesdycham.sk)

[Do školy po vlastných – metodická príručka \(Populair\)](#)

[Do školy po vlastných - leták \(Populair\)](#)

[Do školy po vlastných - plagát \(Populair\)](#)

[Do školy po vlastných – denník \(Populair\)](#)

[Do školy po vlastných – odznaky \(Populair\)](#)

[Chodíme zdravo do školy – banner \(Populair\)](#)

[Nechajme autá doma – banner \(Populair\)](#)

[Desatoro dochádzania do školy \(Populair\)](#)

[Ako zisťujeme, čo dýchame. Príručka pre školy. \(Populair\)](#)

[Ako zisťujeme, čo dýchame. Príručka pre školy - pracovné listy. \(Populair\)](#)

[Ovzdušie, doprava a deti. Metodická príručka pre školy \(Populair\)](#)

[Ovzdušie, doprava a deti. Metodická príručka – pracovné listy \(Populair\)](#)

[Metodická príručka - Bezpečné cesty do školy a školní plán mobility \(Pěšky městem\)](#)

Použitá literatúra

¹EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY. *Air pollution and children's health*

²EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY. *Air pollution levels across Europe still not safe, especially for children*

³MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Vplyv znečistenia ovzdušia na verejné zdravie*

⁴WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Air pollution and child health: prescribing clean air*

⁵VERAS, Mariana M., FARHAT, Sylvia C. L., SALDIVA, Paulo H. N. et al. *Beyond respiratory effects: Air pollution and the health of children and adolescents. Current Opinion in Pediatrics*

⁶EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY. *EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook*

⁷CEPTA. *Meranie znečistenia ovzdušia ultrajemnými časticami z dopravy*

⁸POPULAIR.

⁹MESTO SEREĎ. *Základná škola J. A. Komenského*

¹⁰MRC. *Monitorujeme dopravu už aj na Komenského ulici*

¹¹KWON, Hyouk-Soo, RYU, Min Hyung a CARLSTEN, Christopher. *Ultrafine particles: unique physicochemical properties relevant to health and disease. Experimental & Molecular Medicine*

¹²CEPTA. *V Dánsku dýchajú až 4-krát čistejší vzduch ako na Slovensku*

Príloha

Body na mape | 13

Identifikácia problémových bodov z pohľadu užívateľov priestoru

Identifikácia problémových bodov v riešenom území bola realizovaná na základe priameho pozorovania a skúseností detí, ich pedagogického sprievodu a manažérok kvality ovzdušia pre Trnavský kraj. Hodnotenie vychádza z každodenného pohybu a reálneho využívania územia, so zohľadnením rôznych skupín účastníkov dopravy, pričom osobitný dôraz bol kladený na bezpečnosť, orientáciu a komfort pešieho pohybu detí ako najzraniteľnejšej skupiny.

Mapovanie bolo zamerané najmä na bezprostredné okolie školy a na pešie trasy vedúce k zastávkam verejnej dopravy. Zohľadnené boli aj väzby na ďalšie

formy dopravy a celková dopravná situácia v území.

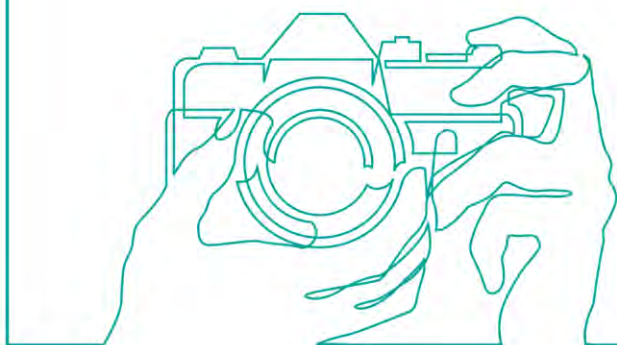
Zistenia sú spracované opisnou formou s využitím základnej technickej terminológie (napr. priechod pre chodcov, dopravné značenie, obrubník), avšak bez ambície nahrádzať odborný dopravnoinžiniersky posudok.

Cieľom tejto prílohy je identifikovať rizikové a problematické miesta tak, ako ich vnímajú samotní užívatelia priestoru, a vytvoriť podklad pre ďalšie spracovanie, najmä pre dopravnearchitektonickú štúdiu a návrh konkrétnych opatrení.

Fotodokumentácia bola vyhotovená v priebehu mapovania v júni 2024.

Medzičasom mohlo dôjsť k čiastočným úpravám alebo zmenám niektorých lokalít.

Fotografie bodov na mape č. 33, 34, 35, 39, 40, 46 a 49 sú prevzaté zo služby Google Maps.





1 Poškodený povrch chodníka v areáli ZŠ

Poškodený a nerovný povrch chodníka v areáli ZŠ pri hlavnej bráne s výskytom nerovností.



1 Degradovaný povrch komunikácie pred hlavným vstupom

Degradovaný povrch vozovky pred hlavnou bránou školy s výskytom nerovností a výtlkov.



1 Výmol'v priestore priechodu pre chodcov

Výmol'v priestore priechodu pre chodcov pred bránou školy.



2 Nevyhovujúci priechod pre chodcov

Priechod pre chodcov riešený s obojstranne vyvýšenými obrubníkmi bez bezbariérového zníženia a bez zvislého dopravného značenia.



2 Nevyhovujúci priechod pre chodcov

Priechod pre chodcov riešený s obojstranne vyvýšenými obrubníkmi bez bezbariérového zníženia a bez zvislého dopravného značenia.



3 Nevyhovujúci priechod pre chodcov na ulici Dolnomajerská

Priechod pre chodcov riešený s vyvýšeným obrubníkom bez bezbariérového zníženia a bez vodorovného a zvislého dopravného značenia. Na protiaľhlej strane chýba chodník.



3 Nevyhovujúci priechod pre chodcov na ulici Dolnomajerská

Priechod pre chodcov riešený s vyvýšeným obrubníkom bez bezbariérového zníženia a bez vodorovného a zvislého dopravného značenia. Na protiaľhlej strane chýba chodník.



4 Priechod pre chodcov so zvýšeným dopravným zaťažením

Priechod pre chodcov vybavený štandardným dopravným značením nachádzajúci sa v území s vysokou intenzitou dopravy a zvýšeným pohybom chodcov.



4 Chýbajúci priechod pre chodcov pri odbočení na parkovisko

Pri odbočení z ulice A. Hlinku na parkovisko na ulici Spádová absentuje priechod pre chodcov vrátane vodorovného a zvislého dopravného značenia.



5 Neúplné dopravné upokojenie priechodu

Priechod pre chodcov bez doplnenia spomaľovacieho prvku (dopravný vankúš) z jednej strany.



6 Nevyhovujúci priechod pre chodcov na ulici A. Hlinku

Priechod pre chodcov v úseku napojenia na ulicu Čepeňská bez zvislého dopravného značenia na jednej strane a bez hmatových prvkov.



6 Nevyhovujúci priechod pre chodcov na ulici A. Hlinku

Priechod pre chodcov v úseku napojenia na ulicu Čepeňská bez zvislého dopravného značenia na jednej strane a bez hmatových prvkov.



7 Nevýhovujúci priechod pre chodcov na ulici Čepeňská

Priechod pre chodcov riešený s vyvýšeným obrubníkom bez bezbariérového zníženia.



8 Stojan na bicykle so zníženou dostupnosťou

Stojan na bicykle umiestnený v zarastenej ploche zelene.



9 Nevýhovujúci priechod pre chodcov na ulici Hrnčiarska

Priechod pre chodcov bez zvislého dopravného značenia, s vyvýšeným obrubníkom bez bezbariérového zníženia a bez hmatových prvkov. Povrchy medzi vozovkou a chodníkom na seba nenadväzujú.



10 Priechody pre chodcov v križovatke ulíc Čepeňská — Ivana Krasku — Hornomajerská

Priechody pre chodcov v križovatke s vysokou intenzitou dopravy a pohybom nákladných vozidiel.



10 Priechody pre chodcov v križovatke ulíc Čepeňská – Ivana Krasku – Hornomajerská

Priechody pre chodcov v križovatke s vysokou intenzitou dopravy a pohybom nákladných vozidiel.



10 Priechody pre chodcov v križovatke ulíc Čepeňská – Ivana Krasku – Hornomajerská

Priechody pre chodcov v križovatke s vysokou intenzitou dopravy a pohybom nákladných vozidiel.



10 Priechody pre chodcov v križovatke ulíc Čepeňská – Ivana Krasku – Hornomajerská

Priechody pre chodcov v križovatke s vysokou intenzitou dopravy a pohybom nákladných vozidiel.



11 Dvojitý priechod pre chodcov s deliacim pásom

V križovatke ulíc Čepeňská a Hornomajerská sa nachádzajú dva na seba nadväzujúce priechody pre chodcov rozdelené deliacim pásom, pričom jeden z nich je dlhší. Chýba zvislé dopravné značenie.



12 Nevhodné umiestnenie a údržba stojanov na bicykle

Na mieste sa nachádzajú tri stojany na bicykle, pričom dva sú umiestnené v zarastenej ploche zelene. Tretí stojan je orientovaný kolmo na chodník a pri zaparkovaní bicykla zasahuje do jeho profilu.



12 Nevhodné umiestnenie a údržba stojanov na bicykle

Na mieste sa nachádzajú tri stojany na bicykle, pričom dva sú umiestnené v zarastenej ploche zelene. Tretí stojan je orientovaný kolmo na chodník a pri zaparkovaní bicykla zasahuje do jeho profilu.



12 Nevhodné umiestnenie a údržba stojanov na bicykle

Na mieste sa nachádzajú tri stojany na bicykle, pričom dva sú umiestnené v zarastenej ploche zelene. Tretí stojan je orientovaný kolmo na chodník a pri zaparkovaní bicykla zasahuje do jeho profilu.



13 Nevyhovujúci priechod pre chodcov z ulice A. Hlinku na ulicu Legionárska

Priechod pre chodcov riešený s vyvýšeným obrubníkom bez bezbariérového zníženia a bez zvislého dopravného značenia.



14 Nevyhovujúci priechod pre chodcov na ulici A. Hlinku a ulici Železničná

Priechod pre chodcov riešený s vyvýšeným obrubníkom bez bezbariérového zníženia a bez zvislého dopravného značenia.



14 Nevyhovujúci priechod pre chodcov na ulici A. Hlinku a ulici Železničná

Priechod pre chodcov riešený s vyvýšeným obrubníkom bez bezbariérového zníženia a bez zvislého dopravného značenia.



15 Nevýhovujúci priechod pre chodcov

Priechod pre chodcov bez bezbariérového riešenia (vyvýšené obrubníky) a bez zvislého dopravného značenia.



16 Chýbajúce zvislé dopravné značenie priechodu pre chodcov

Na odbočení z ulice Čepeňská na ulicu Hviezdoslavova chýba zvislé dopravné značenie priechodu pre chodcov.



16 Chýbajúce zvislé dopravné značenie priechodu pre chodcov

Na odbočení z ulice Čepeňská na ulicu Hviezdoslavova chýba zvislé dopravné značenie priechodu pre chodcov.



17 Prekážka v pešom ťahu

Na chodníku sa nachádza stĺp umiestnený v jeho strede, ktorý zužuje jeho priechodný profil.



18 Chýbajúce zvislé dopravné značenie priechodu pre chodcov

Na priechode pre chodcov z ulice Hviezdoslavova na ulicu Nová chýba zvislé dopravné značenie.



19 Chýbajúce zvislé dopravné značenie priechodu pre chodcov

Na priechode pre chodcov z ulice Hviezdoslavova na ulicu Jilemnického chýba zvislé dopravné značenie.



20 Nedostatočné dopravné upokojenie priechodu pre chodcov na ulici Hviezdoslavova

Na priechode pre chodcov chýba spomaľovací prvok (dopravný vankúš) z jednej strany.



21 Chýbajúci priechod pre chodcov cez ulicu Komenského

Na ulici Komenského chýba priechod pre chodcov prepájajúci cyklochodník a chodník na protiahlú stranu. Na opačnej strane nie je zabezpečené bezbariérové napojenie (vyvýšený obrubník).



21 Chýbajúci priechod pre chodcov cez ulicu Komenského

Na ulici Komenského chýba priechod pre chodcov prepájajúci cyklochodník a chodník na protifahlú stranu. Na opačnej strane nie je zabezpečené bezbariérové napojenie (vyvýšený obrubník).



22 Chýbajúci mobiliár a nedostatočné označenie zastávky MHD

Na zastávke oproti budove železničnej stanice chýba lavička a jednoznačné označenie zastávky. Prístrešok neposkytuje plné krytie.



23 Dopravná značka umiestnená v strede chodníka

Na chodníku je osadená dopravná značka v jeho strede, ktorá zužuje priechodný profil.



24 Chýbajúci chodník na ulici Hornomajerská

Na ulici Hornomajerská chýba chodník po celej dĺžke ulice.



25 Chýbajúce zvislé dopravné značenie priechodu pre chodcov

Priechod pre chodcov je vyznačený vodorovne, chýba zvislé dopravné značenie.



26 Znížený pocit bezpečia v priestore oddychovej zóny na Námestí republiky

Oddychová zóna je využívaná rôznymi skupinami obyvateľov, pričom dochádza k jej dlhodobému obsadzovaniu osobami zdržiavajúcimi sa v priestore.



27 Poškodený povrch bezbariérového chodníka

Na bezbariérovom chodníku (šikmá rampa) sa nachádza prepadnutá dlažba na viacerých miestach.



28 Chýbajúce zvislé dopravné značenie priechodu pre chodcov v križovatke ulíc Pivovarská a Čepeňská

Priechod pre chodcov nie je vybavený zvislým dopravným značením.



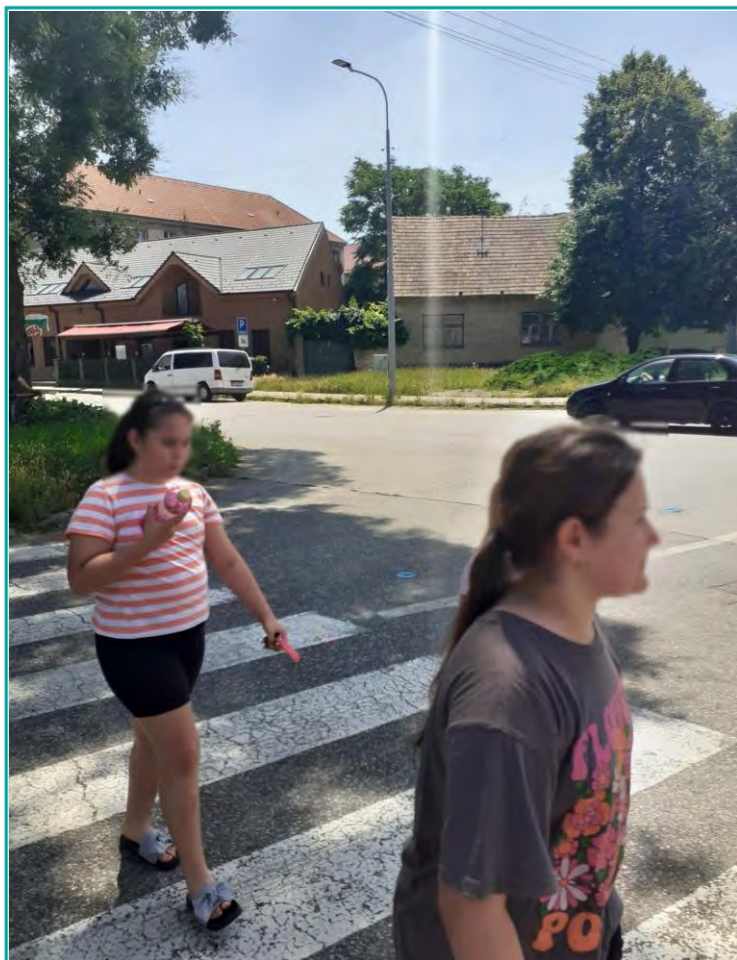
29 Parkovanie vozidiel na chodníku na ulici Vojanská

Na ulici dochádza k parkovaniu vozidiel na chodníku po celej dĺžke.



29 Parkovanie vozidiel na chodníku na ulici Vojanská

Na ulici dochádza k parkovaniu vozidiel na chodníku po celej dĺžke.



30 Chýbajúce zvislé dopravné značenie priechodu pre chodcov na napojení ulice Vojanská na ulicu Čepeňská

Na priechode pre chodcov chýba zvislé dopravné značenie.



31 Parkovanie vozidiel na chodníku na ulici Hrnčiarska

Na ulici dochádza k parkovaniu vozidiel na chodníku po celej dĺžke.



31 Parkovanie vozidiel na chodníku na ulici Hrnčiarska

Na ulici dochádza k parkovaniu vozidiel na chodníku po celej dĺžke.



31 Parkovanie vozidiel na chodníku na ulici Hrnčiarska

Na ulici dochádza k parkovaniu vozidiel na chodníku po celej dĺžke.



32 Chýbajúce vodorovné a zvislé dopravné značenie priechodu pre chodcov

Priechod pre chodcov nie je vybavený vodorovným ani zvislým dopravným značením.



33 Chýbajúce dopravné značenie a poškodený povrch chodníka

Na priechode pre chodcov chýba dopravné značenie a v priestore chodníka sa nachádza výmoľ.



34 Chýbajúci prístrešok a mobiliár na zastávke MHD

Autobusová zastávka nie je vybavená prístreškom ani lavičkou.



35 Prekážky na chodníku – elektrické stĺpiky

Na chodníku sú osadené tri elektrické stĺpiky, ktoré zužujú jeho priečny profil.



36 Nevyhovujúce pešie prepojenie v križovatke ulíc 8. mája - Podzámska

Ulica 8. mája je ukončená chodníkom, pričom na ulici Podzámska chýba chodník aj priechod pre chodcov v smere na ulicu Vojanská.



36 Nevyhovujúce pešie prepojenie v križovatke ulíc 8. mája - Podzámska

Ulica 8. mája je ukončená chodníkom, pričom na ulici Podzámska chýba chodník aj priechod pre chodcov v smere na ulicu Vojanská.



37 Nedostatočná šírka chodníkov a parkovanie vozidiel na ulici Vojanská

Chodníky sú miestami úzke a zároveň dochádza k parkovaniu vozidiel na chodníku.



38 Prekážka na chodníku a nevyhovujúci obrubník na ulici Vojanská

Na chodníku sa nachádza elektrický stĺp umiestnený v jeho strede a chodník je riešený s vyvýšeným obrubníkom bez bezbariérového zníženia.



39 Chýbajúci prístrešok a mobiliár na zastávke MHD pri železničnej stanici

Autobusová zastávka nie je vybavená prístreškom ani lavičkou.



40 Chýbajúce zvislé dopravné značenie priechodu pre chodcov

Na priechode pre chodcov zo Železničnej ulice smerom na ulicu Jesenského chýba zvislé dopravné značenie.



41 Prekážky a poškodený chodník na Železničnej ulici

Do chodníka zasahujú konáre stromu a povrch chodníka je miestami poškodený a zúžený.



42 Nevyhovujúci priechod pre chodcov a poškodený chodník

Priechod pre chodcov je riešený s vyvýšeným obrubníkom bez bezbariérového zníženia a bez zvislého dopravného značenia. Povrch chodníkov je poškodený.



43 Prekážky a nerovný povrch chodníka na ulici Komenského

Na chodníku sa nachádzajú dopravné značky v trase chodcov a povrch chodníka je lokálne nerovný.



43 Prekážky a nerovný povrch chodníka na ulici Komenského

Na chodníku sa nachádzajú dopravné značky v trase chodcov a povrch chodníka je lokálne nerovný.



44 Zúžený chodník v dôsledku parkovania a zelene na ulici A. Hlinku

Na chodníku dochádza k pozdĺžnemu parkovaniu vozidiel a zároveň do neho zasahuje zeleň.



44 Zúžený chodník v dôsledku parkovania a zelene na ulici A. Hlinku

Na chodníku dochádza k pozdĺžnemu parkovaniu vozidiel a zároveň do neho zasahuje zeleň.



45 Poškodený chodník na ulici Spádová

Chodník má výskyt výtlkov a vyvýšených obrubníkov.



46 Poškodený povrch priechodu pre chodcov na Námestí republiky

Priechod pre chodcov vedený cez parkovisko má lokálne prepadnutú dlažbu.



47 Parkovanie vozidiel na chodníku pri prevádzkach na ulici M. R. Štefánika / Námestie slobody

Na chodníku dochádza k parkovaniu vozidiel pred obchodnými prevádzkami.



48 Nedostatočné vybavenie a viditeľnosť priechodov na ulici M. R. Štefánika

Na viacerých priechodoch chýbajú hmatové prvky pre osoby so zrakovým postihnutím a časť priechodov nie je dostatočne viditeľná.



49 Nevhodné riešenie priechodu pre chodcov na svetelnej križovatke ulíc SNP – M. R. Štefánika

Zvislá dopravná značka „STOP“ je umiestnená až za priechodom pre chodcov a zvislé značenie priechodu je osadené vo väčšej vzdialenosti.



50 Prekážky na chodníku pred priechodom pre chodcov

Na chodníku pred priechodom sú osadené veľkorozmerné guľové prvky.



51 Nevyhovujúce pešie podmienky na ulici Poštová

Do chodníka zasahuje vysoká okrasná zeleň, chodník nemá ukončenie a chýba priechod pre chodcov na prepojenie s protiahlou stranou.



51 Nevyhovujúce pešie podmienky na ulici Poštová

Do chodníka zasahuje vysoká okrasná zeleň, chodník nemá ukončenie a chýba priechod pre chodcov na prepojenie s protiahlou stranou.



52 Prekážky na chodníku na ulici Poštová

Na chodníku sa nachádzajú zaparkované vozidlá a smetné nádoby.



53 Úzky chodník a parkovanie vozidiel na ulici Pekárska

Chodník je úzky a dochádza k parkovaniu vozidiel na chodníku.

Príloha

Informačné materiály | 15



Banner Chodíme zdravo do školy



Banner Nechajme autá doma



Denník Do školy po vlastných



Odznaky Do školy po vlastných

Spolufinancované Európskou úniou. Vyjadrené názory a stanoviská sú výlučne názormi autora/autorky/autorov a nemusia nevyhnutne odrážať názory Európskej únie alebo CINEA. Európska únia ani orgán poskytujúci grant za ne nenesú zodpovednosť.

Projekt je spolufinancovaný z prostriedkov štátneho rozpočtu SR prostredníctvom Ministerstva životného prostredia SR.



