



DO ŠKOLY PO VLASTNÝCH

Základná škola Pribinova 1, Zlaté Moravce

Apríl 2025

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.



1. Identifikácia školy

Základná škola Pribinova je situovaná na rovnomennej ulici v blízkosti mestského parku. Zo zvyšných troch strán je obkolesená rodinnou zástavbou. Zo severovýchodnej strany areál školy hraničí s frekventovanou cestou 1. mája, ktorá ústi na cesty druhej triedy č. 511 a č. 65, ktoré smerujú dopravu na rýchlostnú cestu R1 Nitra-Zvolen. Práve táto cesta a súvisiace priechody pre chodcov cez ňu ako aj okolie kruhového objazdu ako si ukážeme nižšie je z pohľadu rodičov, ale aj samotných žiakov identifikovaná ako nebezpečná v dôsledku intenzity dopravy.

Na samotnej Pribinovej ulici sa v ranných hodinách pred školou vytvára pás aut stojacich na voľnobehu čo prispieva k znečisťovaniu ovzdušia a k vzniku potenciálnych nebezpečných situácií pre peších a cyklistov. Práve bezpečnosť býva jedným z hlavných dôvodov pri rozhodovaní rodičov, či odviezť dieťa do školy autom. Touto voľbou však rodičia prispievajú k prehušťovaniu dopravy pri školách, čo vedie k hustejšej premávke a problém sa len zhoršuje.

Mesto Zlaté Moravce má rozlohu 27,154 km² a 12 491 obyvateľov. Vzdialenosť obývaných častí od školy je do 1,9 km. Teda mesto má ideálnu veľkosť pre využívanie chôdze alebo cyklistickej dopravy. Na druhej strane chýba infraštruktúra, ktorá by tento druh mobility podporovala. Keby sa škole, rodičom podarilo motivovať žiakov k pohybu malo by pre nich pozitívne vplyva najmä čo sa týka dopadov na zdravie, sociálne prežívanie a podobne. Bezpečnejšie ulice pre peších a cyklistov by znamenali väčšiu dôveru rodičov k voľbe tohto druhu dopravy do školy. Teda jedná sa o problém spojených nádob.

Obrázok 1 ZŠ Pribinova 1 ZM



Obrázok 2 Ranná premávka pred ZŠ ZM



2. Aktivita

Dotazník

Súčasťou aktivity Do školy po vlastných je dotazníkový prieskum spolu s terénnou ohliadkou okolia školy. Ešte pred našou návštevou boli škole odoslané dotazníkové formuláre, ktoré boli určené žiakom, rodičom ale aj zamestnancom školy. Dotazníky pozostávali z otázok zameraných na najčastejší spôsob dochádzania do školy/práce, ale aj pocity ako respondenti vnímajú situáciu v okolí školy.

V rámci nášho zisťovania za pomoci pedagogických pracovníkov boli distribuované dotazníky pre žiakov, rodičov a zamestnancov školy, ktorých cieľom bolo zistiť aký spôsob dopravy do školy preferujú ako vnímajú bezpečnosť na cestách a chodníkoch, cyklocestách a aké sú ich preferencie pre voľbu dopravného prostriedku na cestu do školy. Nižšie ročníky vyplnili dotazník v papierovej podobe a starší žiaci, rodičia a zamestnanci odpovedali vyplnením elektronického formulára. Dotazníky boli vyplnené v období 11.04.-23.5.2025. V rámci nášho zisťovania sa nám podarilo získať odozvu od 148 žiakov, 69 rodičov a 11 zamestnancov, z celkovej počtu 412 žiakov a 36 zamestnancov.

Prednášky

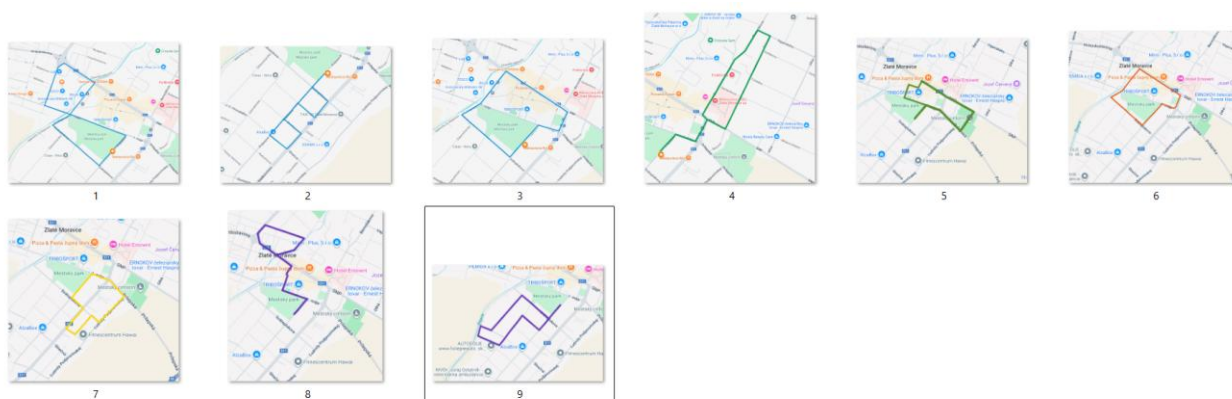
Ako ďalšou aktivitou boli hodinové prednášky zamerané na ovzdušie a mobilitu. Prednášky boli odprezentované žiakom 1. stupňa, konkrétne 2., 3., a 4.. ročníku a prebiehali počas 3 dní, v každý deň s iným ročníkom.

Terénny prieskum

Po krátkom zoznámení sa so žiakmi 1. stupňa a odprezentovaní informácií a zaujímavostí o kvalite ovzdušia sme pokračovali s terénnym prieskumom v širšom okolí školy. Ešte pred samotným výjazdom sme si pripravili mapy s vyznačenou trasou, kadiaľ pôjdeme, pripravených bolo 9 máp. Terénny prieskum sme si rozdelili do troch dní, každý deň bol realizovaný s inou triedou. Prvý deň sme mapovali s druhákmi, druhý deň so štvrtákmi a posledný tretí deň s tretiakmi.

Úlohou mapovania bolo si všímať chyby a nedostatky verejných komunikácií, so zreteľom na problematické miesta, také ktoré sa javia ako nebezpečné a sú v rozpore s podporou aktívnej formy prepravy ako pre peších ale aj pri jazde na bicykli, kolobežke a pod. Následne chyby sme si zapisovali a zdokumentovali.

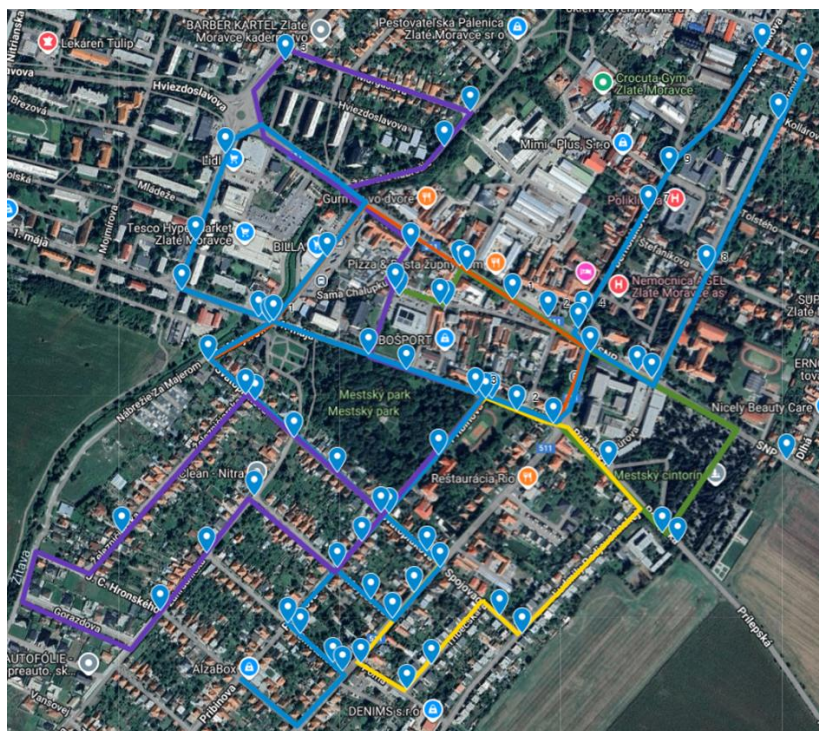
Obrázok 3 Predpripravené trasy terénneho mapovania



Obrázok 4 Terénny prieskum



Obrázok 5 Prejdené trasy spolu so zaznačenými chybami



Pocitová mapa

Ako podklad výslednej mapy sme použili izochróny, ktoré vyznačujú päť minútovú pešiu dostupnosť od školy. Celkovo boli vytvorené štyri izochróny s maximálnou vzdialenosťou zo školy dvadsať minút pešej chôdze. Následne sa pre lepšiu orientáciu rozdelili jednotlivé izochróny do kvadrantov, kde respondenti označili miesto z ktorého dochádzajú do školy. Mapa nám poukazuje aj na to, koľko respondentov dochádza z daného izochrónu do školy udržateľným spôsobom (peši, bicykel, kolobežka...).

Mapa obsahuje aj všetky zaznamenané chyby a nedostatky z terénneho prieskumu. Tieto identifikované nedostatky z terénu sme rozdelili do určitých skupín.

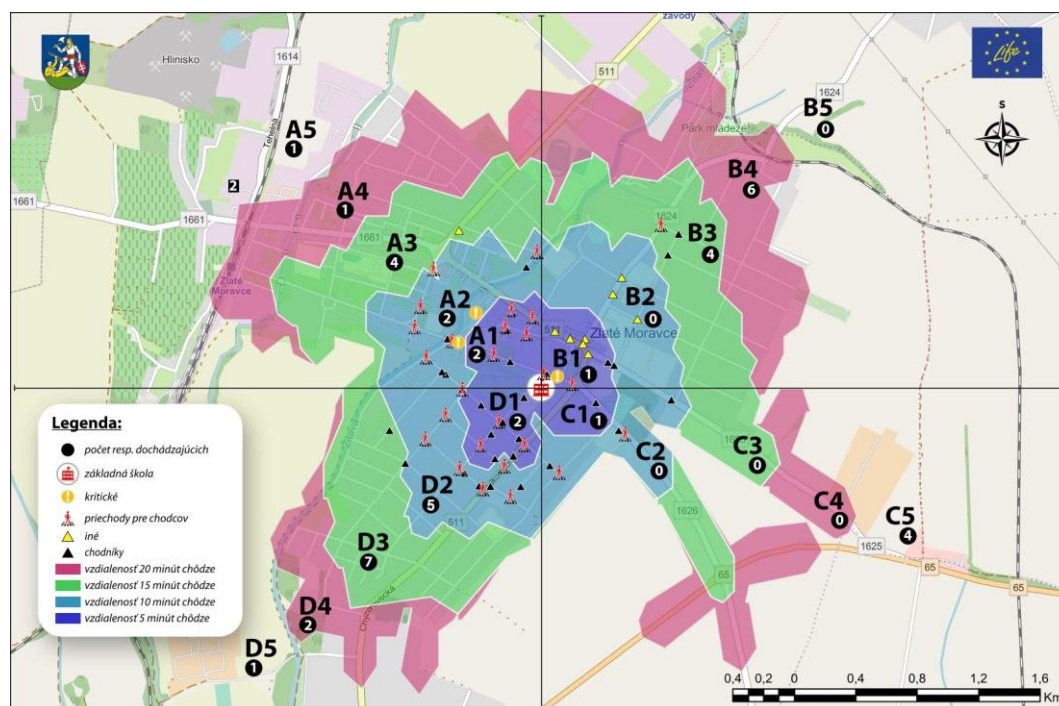
Prvou kategóriou sú chodníky. Celkovo sme si zapísali 30 chybných bodov spojených s chodníkmi. Žiaci upozorňovali najmä na rozbité chodníky, stĺpy verejného osvetlenia a vystupujúce (prepadnuté) poklopy verejnej kanalizácie, umiestnené presne uprostred chodníkov, okrem toho aj príliš vysoké obrubníky, ale aj na autá parkujúce na chodníku, ktoré obmedzovali ich pohyb. Žiaci si všimli aj to, že šírka chodníkov v mnohých prípadoch bola príliš úzka a neumožňovala bezpečný prechod.

Ako druhú kategóriu tvoria priechody pre chodcov. Zaznamenali sme 28 bodov v kategórii prechodov pre chodcov. Najčastejším problémom bola zlá viditeľnosť prechodu (vyblednuté značenie na vozovke), ale aj absencia prechodov na miestach, ktoré by si to vyžadovali (napr. ulica Janka Kráľa spájaná s ulicou Sama Chalupku).

Tretiu kategóriu sme nazvali „iné“. Do tejto skupiny sme zaradili, zničenú autobusovú zastávku, popadanú omietku z chátrajúcich budov, popadané konáre, zničený alebo chátrajúci mobiliár, všetky zistenie, ktoré žiaci vnímali ako ohrozujúce alebo navodzujúce obavu o svoju bezpečnosť.

Okrem týchto chýb sme si všimli nedostatky z vyššieho bezpečnostného hľadiska. Ako je napríklad aj veľmi frekventovaná ulica 1. mája o ktorej rozprávali aj žiaci. Tu okrem osobných automobilov, premáva aj nákladná doprava, ktorá u detí vyvoláva pocit ohrozenia. Táto ulica je využívanou trasou najmä deťmi, ktoré cestujú do školy prímestskou autobusovou dopravou, nakoľko spája autobusovú stanicu so školou. Potvrdilo sa nám to aj v dotazníkovom prieskume pre žiakov a rodičov, kde sa ulica 1. mája spomína až 24x v súvislosti s miestom v blízkosti školy, ktoré sa považuje za nebezpečné. Rovnako aj spomínaná autobusová stanica má určité bezpečnostné nedostatky, ako je zarastený a nepriechodný chodník vedúci k nástupištiam od ulice Sama Chalupku. Chodci sú tým pádom nútení vstupovať do vozovky aby sa dostali k jednotlivým nástupištiam. Zapísaním všetkých nadobudnutých chýb nám vznikla výsledná mapa.

Obrázok 6 Výsledná pocitová mapa



3. Závery a Návrhy Opatrení

Na základe našich získaných dát a ich analýzy ,navrhujem nasledovné opatrenia:

Okolie školy – Ul. Pribinova

Ulica Pribinova je v ranných hodinách začne exponovaná čo sa týka hustoty automobilovej dopravy. Neďaleko hl. vstupu do školy je parkovisko, ktoré je z časti vyhradené ako parkovisko pre zamestnancov mestského úradu a zvyšok je pre verejnosť. Prichádzajúce autá na ulici po naplnení kapacity nemajú kde zastaviť a tak sa tvoria kolóny a tým aj vzniká neprehľadná situácia.

Preto ako vhodné riešenie sa nám javí zriadiť :

1. **Školskú zónu** - V školskej zóne platí spoločné pravidlo, že vozidlá môžu jazdiť rýchlosťou maximálne 20 km/h. Pritom je vodič povinný dbať na zvýšenú ohľaduplnosť voči chodcom, ktorých nesmie ohroziť. V školskej zóne môžu motorové vozidlá stáť, ak neobmedzujú chodcov, zároveň však musia dodržiavať všetky štandardné pravidlá stáť (najmenej 5 m od prechodu pre chodcov, najmenej 5 m od rohu križovatky a pod.
2. **Kiss and ride** systém krátkodobého zastavenia automobilu na špeciálne vyznačenom mieste na vyloženie a naloženie cestujúcich. V kontexte udržateľnej mobility by mal systém K+R podporovať kombináciu individuálnej a verejnej dopravy, teda prechod ľudí z áut na ekologickejšie formy dopravy – napr. zóny K+R na vlakových a autobusových staniciach. Stretnúť sa s nimi dá aj v okolí škôl, nemocníc, kultúrnych centier atď. Treba však brať do úvahy že, tento spôsob má aj negatíva. Pri zavedení tohto spôsobu je potrebné
3. **Jednosmerka** - Manuál upokojujania dopravy (Záhradník a kol, 2023) uvádza: *“Zjednosmerním ulice získavame cenný verejný priestor (približne 3 metre šírky), ktorý vieme využiť na rozšírenie chodníka, vznik cyklopruhov, parkovacie miesta, alebo výsadbu verejnej zelene. Spôsob riešenia je rovnaký ako pri zužovaní pruhov – vieme to riešiť dočasnými lacnými zásahmi, ale aj komplexnými stavebnými úpravami. Získavame verejný priestor na širší chodník, cyklopruhy, zeleň kombinuje sa s neoznačenými križovatkami s prednosťou sprava, čo má vplyv na redukcii rýchlosti na križovaniach vodičom sa predlžuje cesta—to sa dá chápať aj ako výhoda, ak kvôli tomu človek zvolí iný druh transportu, ktorým cesta trvá kratšie”*
4. **Park and stride** - teda zaparkuj a prejdí sa (ak sa dá). Keď už musíme uprednostniť jazdu autom, snažme sa v záujme zlepšovania kvality ovzdušia brať ohľad na verejný priestor a ľudí v ňom. Zaparkujme ďalej od miest so zvýšenou intenzitou osobnej automobilovej dopravy a prejdime sa – pomôžeme znížiť emisie v citlivých oblastiach, vytvoriť bezpečný priestor pre chodcov, podporiť zdravý pohyb. V tomto opatrení je teda potrebné vytvorenie (vyznačenie) záchytného parkoviska v dosahu školy.

Mestský park

Z dotazníkového prieskum jasne vyplynulo, že mestský park predstavuje pre žiakov ohrozenie a namiesto toho aby ho využívali na cestu do školy, hľadajú spôsob ako sa mu vyhnúť. Navrhujeme zvýšiť frekvenciu hliadok mestskej polície, resp. použitie monitorovacieho systému s nepretržitým záznamom a pod. Z pohľadu pešej a cyklo dopravy má park zaujímavý potenciál, ktorý by sa dal využiť v prospech celého mesta nielen školy.

Školský areál

Areál školy disponuje nateraz dostatočným počtom cyklostojanov, keďže veľa žiakov nevyužíva bicykel alebo kolobežku na cestu do školy, skôr chodí pešo alebo verejnou dopravou resp. viac žiakov pricestuje automobilom s rodičmi. Za zmienku stojí však ich praktickosť a to, že v nepriaznivom počasí neposkytujú ochranu čo môže byť tiež demotivujúcim faktorom pre voľbu tohto módu dopravy. Štandardom dnes sú kryté a osvetlené cyklostojiská, ktoré umožňujú ľahšie a bezpečnejšie uzamknutie bicykla.

V areáli školy žiaci identifikovali niekoľko povrchových nerovností na chodníkoch ako aj poškodený kanalizačný poklop. Možným riešením je prestavba spojovacích chodníkov s použitím zámkovkej dlažby alebo použitím spevnených povrchov ako sú mlatové povrchy. Viac informácií o úpravách mestských priestorov a povrchov sa nachádza v [Manuáli verejných priestorov](#) z dielne Metropolitného inštitútu Bratislavy.

Ulica 1. mája

Ulica 1. mája ako sme uviedli vyššie je vnímaná ako veľmi hektická a nebezpečná. Preto odporúčame najmä v blízkosti napojenia na Ul. Pribinova jej:

- A. skľudnenie dopravy
- B. zníženie rýchlosti
- C. dopravné vankúše
- D. stavebné spomaľovacie prahy
- E. semafor na prechode z ulice 1. mája na Pribinovu
- F. vyvýšené priechody ako doplnok vyvýšených križovatiek
- G. iné prvky upokojujúce dopravu uvedené v Manuáli upokojujúce dopravu (Záhradník, a kol 2022)

Cyklodoprava

Budovanie bezpečnej cyklo infraštruktúry je dobrý nástroj na motivovanie vodičov presedlať na bicykel či motivovanie žiakov chodiť do školy samostatne. Dovolili by sme si ho preto zaradiť medzi opatrenia upokojujúce či redukovania individuálnej automobilovej dopravy. Samotné cyklokomunikácie sú samy o sebe aj nástrojom na spomalenie dopravy na uliciach, lebo vďaka ich výstavbe sa zužujú často veľmi štedré šírky jazdných pruhov. Zúženie vozovky má potom vplyv na obozretnosť vodičov a zároveň priechody pre chodcov sú vďaka tomu kratšie a bezpečnejšie (Záhradník a kol, 2022).

Pešia doprava

Pešibús je "mäkké" opatrenie, ktoré má motivovať deti chodiť pešo do školy s kamarátmi, pod dohľadom dospelých. Táto aktivita má za cieľ demonštrovať, že Zlaté Zámky nie sú také veľké mesto, ako sa z pohľadu pasažiera v aute môže zdať. Pešibús sa dá realizovať spolu s rodičmi a školou buďto pravidelne vo zvolenom dni (dňoch) počas školského týždňa, alebo v špeciálne dni ako je Európska týždeň mobility, Deň zeme, Deň mesta a pod.

Ďalším zaujímavým mäkkým opatrením podporujúcim aktívnu mobilitu aké sú uvádzané aj v niektorých školských plánoch udržateľnej mobility (Školský plán mobility Vráble, Cyklokoalícia, 2024) je napr. podpora malých odmien napr. na telesnej výchove žiaci nemusia behať behy, pokiaľ budú mať nazbierané body za bicyklovanie alebo chôdzu a môžu sa hrať, niektorú z ich obľúbených tímových hier a pod., alebo škola zorganizuje výlety na bicykloch do prírody, prípadne relevantnú exkurziu podľa preferencie žiakov. Obdobným podporným opatrením je vzdelávanie v oblasti zdravia a pohybu. Spýtať sa učiteľov, ako vedia pomôcť v dosahovaní cieľov na zlepšenie dochádzky detí formou aktívnej mobility. Napríklad na hodinách fyziky si zrátať energetický výdaj dieťaťa pri ceste do školy autom, na bicykli, pešo a pod.

Hromadná doprava

V predchádzajúcom texte sme identifikovali nefunkčný chodník vedúci k nástupišťam na autobusovej stanici. Rovnako by zatriktívnenie okolia stanice a zastávok prispelo k pozitívnemu vnímaniu hromadnej dopravy. Za dobré riešenie považujeme fungujúcu linku z obce Hostovce dopravujúcu žiakov priamo pred školu. Obdobným pozitívnym riešením by bolo zavedenie školského autobusu z iných častí mesta alebo priľahlých obcí, keďže viac ako polovica detí a rodičov býva a dochádza práve z týchto oblastí.