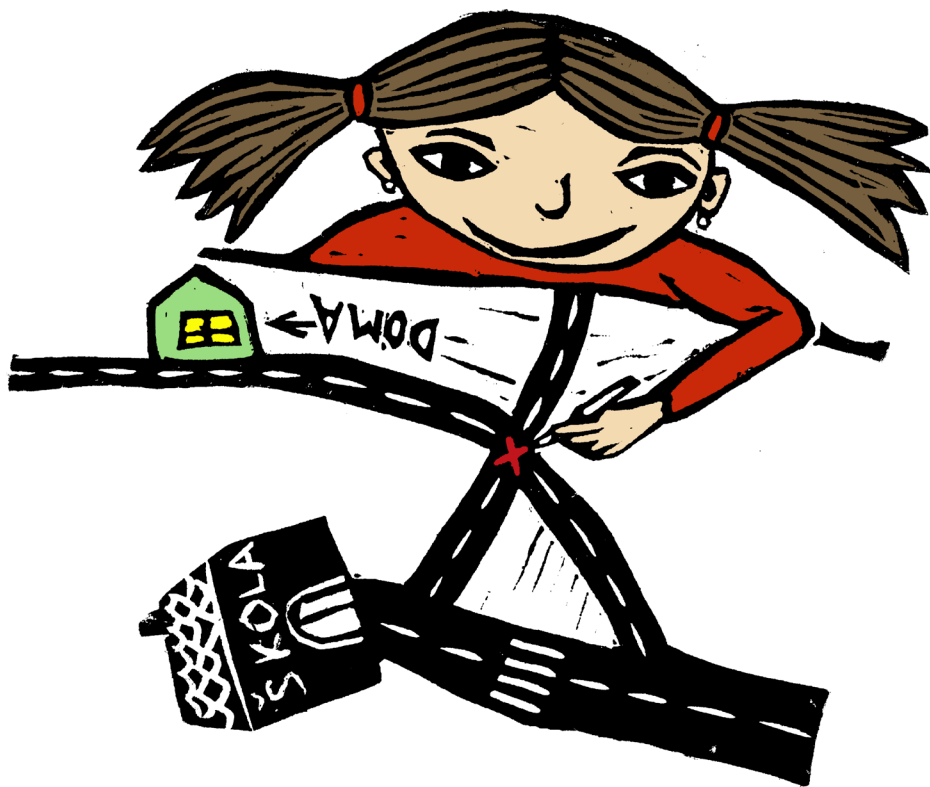


BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY



Projekt pro školy, děti a rodiče metodická příručka

Program Bezpečné cesty do školy podporuje hlavní město Praha.

OBSAH

Úvod	3
Bezpečné cesty do školy	6
Fáze projektu	7
Mapování, dotazníky, plány mobility	9
Zpracování dopravní studie	16
Sledování schvalovacího řízení a realizace	17
Příklady z praxe	19
Jak přežít v silničním provozu	23
Vhodná opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti	26
Užitečné odkazy a kontakty	34

Úvod

Z hlediska bezpečnosti silničního provozu patří chodci stále mezi nejohroženější účastníky, což potvrzují i pražské statistiky. Podle evropských statistik ČR v dopravní bezpečnosti stále více zaostává za jinými evropskými zeměmi a podle vyhodnocení Národní strategie bezpečnosti silničního provozu se ČR brzy zařadí mezi nejnebezpečnější země, pokud se tento trend nezmění. Loni dokonce narostl počet usmrcených chodců následkem dopravních nehod v Praze o 5 osob, tedy o 50 %. Skutečnost, že se děti mezi oběťmi fatálních nehod vyskytují jen zřídka, lze považovat za štěstí i důsledek toho, že rodiče své děti z obavy o jejich bezpečí samotné ven moc nepouštějí. Projekty Bezpečných cest do školy (BCŠ) mají přispět ke změně městského prostředí, které by dětem umožňovalo pohybovat se alespoň na pravidelných cestách do školy i domů samostatně a učit se tak odpovědnosti za své chování.

Silnice jsou nebezpečné

Silnice na celém světě představují pro děti nejnebezpečnější prostředí. Podle WHO (Světová zdravotnická organizace) je téměř polovina všech dětských úmrtí, k nimž dojde v důsledku úrazu, zaviněna dopravní nehodou.

Od vzniku samostatné České republiky do konce roku 2015 bylo na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 751 dětí, z čehož jen v roce 2015 bylo usmrceno 18 dětí, což je téměř jedna školní třída. Tisíce dalších jsou však více či méně vážně zraněny a potýkají se s dlouhodobými psychickými i fyzickými následky. Oběťmi dopravních nehod přitom nejsou jen zraněné děti, ale i jejich rodiny a blízcí. Děti se stávají oběťmi nehod zejména na místě spolujezdce v osobních automobilech. Nejvíce dětí-spolujezdců bylo v roce 2015 usmrceno vlivem nepřiměřené rychlosti (6 dětí) nebo nesprávného způsobu jízdy (6 dětí). Třetí nejpočetnější skupinou usmrcených dětí jsou chodci (4 děti). *(Zdroj: Děti – Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů, BESIP, 2016)*

Zdravotní, psychické a sociální následky motorismu

Znečištění ovzduší a vliv škodlivin na lidské zdraví

Dopravní úrazy a dlouhodobé pourazové stavy, kdy dítě i jeho okolí strádá, nejsou jediným důsledkem přebujelého motorismu. Znečištěné ovzduší, k němuž

do značné míry přispívá zejména silniční doprava, má podle WHO na svědomí dokonce více úmrtí než dopravní nehody. Děti pohybující se ve znečištěném ovzduší mají sníženou imunitu, trpí častěji nemocemi dýchacího ústrojí a jsou více ohroženy rakovinou. Ze znečišťujících toxických látek, jejichž zdrojem je doprava, jmenujme především velmi nebezpečné *mikročástice prachu*, *oxid dusičitý*, *polycyklické aromatické uhlovodíky*, *oxid uhelnatý* a *ozón*.

Intenzivní vystavení kombinaci těchto škodlivin může mít za následek sníženou vnímavost vůči virovým onemocněním, podráždění plic, zánět průdušek a zápal plic, otoky, zvýšený výskyt senné rýmy a vyšší citlivost na prach a pyly u astmatiků. Některé z těchto látek mohou mít i karcinogenní nebo mutagenní účinky a ovlivňovat růst plodu a vývin tkání u malých dětí. Vyvolávají ospalost a bolesti hlavy, velmi nepříznivý je také jejich vliv na naše vnímání, myšlení, reflexy.

Ve městech představují obzvláště závažnou hrozbu *mikročástice prachu*. Často jde o sloučeniny uhlíku, např. emise z dieselových motorů, jejich zdrojem jsou však i benzinové motory. Mikročástice prachu jsou samy o sobě karcinogenní a podílejí se na vzniku srdečních a oběhových nemocí. Zvyšují také nemocnost i úmrtnost na onemocnění dýchacích cest. V městských oblastech existuje silná souvislost mezi rozptýlenými částicemi a dětskou úmrtností.

Spalovací motory navíc vypouštějí do ovzduší i *oxid uhličitý* (CO_2), který sice neútočí na naše zdraví, působí však na změnu klimatu, která ohrožuje nejen lidstvo, ale i ekosystémy jako celek.

Mnoho rodičů, kteří vozí své děti denně autem ve snaze uchránit je cestování ve znečištěném prostředí města, neví, že *znečištění ovzduší uvnitř automobilu je dvakrát až třikrát větší než venku na silnici*.

Nedostatečný pohyb, obezita

Přehnaná motorizovanost má škodlivý vliv na náš životní styl a kondici. Méně se pohybujeme a jsme proto více náchylní k obezitě. Obezita přitom trápí zhruba 13 % českých dětí. Návyky z dětství předurčují náš budoucí životní styl a děti, které se málo pohybují, jsou mnohem častěji obézní i v dospělosti. U obézních dětí vzniká větší riziko, že onemocní cukrovkou nebo chorobami oběhového ústrojí a že budou snáze podléhat nemocem vůbec. Pro děti je dostatečný pohyb jednou ze základních podmínek zdravého fyzického, psychického a sociálního vývoje.

Sociální izolace, nesamostatnost a nezodpovědnost

Děti, které jsou často dopravovány autem, ztrácejí se svým okolím kontakt, nechápou ho a nemají k němu vztah. Mají menší možnost je poznat, sžít se s ním, oblíbit si ho a hůře také komunikují s lidmi, což má později negativní důsledky nejen

v osobním, ale i v občanském životě. Tyto děti také nemají dostatek podnětů, které by rozvíjely jejich psychiku, bývají apatické, špatně se soustředí. Nemají také mnoho příležitostí naučit se pravidlům bezpečného pohybu chodců. V okamžiku, kdy takové děti vstoupí samy na silnici, jsou vystaveny mnohem většímu riziku, že se stanou obětí dopravní nehody, než jejich vrstevníci, kteří jsou zvyklí ve svém okolí chodit nebo jezdit na kole. Nepřirozeně se také odsouvá věk, kdy se osamostatňují, což má neblahý vliv na jejich sebevědomí.

Děti v silničním provozu

Děti a mládež jsou v silničním provozu jednou z nejvíce zranitelných skupin. Základní odlišnost dítěte od dospělého v dopravním prostředí je dána především jeho velikostí a věkem. Malá výška zhoršuje (někdy zcela znemožňuje) rozhled. Nedostatek zkušeností daný věkem způsobuje špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla. Spontánnost dětí má zase za následek neadekvátní reakce a zbrklé chování.

Zahraniční výzkumy jednoznačně prokazují, že příčinou nehod dětí není ve valné většině případů neznalost pravidel silničního provozu, ale malá schopnost využívat je ve skutečné dopravní situaci. Proto je důležité věnovat vedle dopravní výchovy náležitou pozornost i úpravám dopravního prostředí všude tam, kde lze děti očekávat, což platí zejména pro okolí škol a dětských zařízení. Na této zásadě je například založena filozofie prevence dopravních nehod ve Švédsku, která je součástí tamní Víze Nula: Švédsko věnuje maximální pozornost úpravám dopravního prostředí tak, aby i v případě selhání dítěte-chodce nedošlo při střetu s vozidlem k újmě na jeho zdraví.



Děti mají mezi zaparkovanými auty špatný rozhled, ani řidiči je nevidí.

Bezpečné cesty do školy



Základní informace

Vznik projektu

Projekt Bezpečné cesty do školy je inspirován příklady z Velké Británie a čerpá ze zkušeností, které získala organizace Pražské matky na více než třiceti pražských základních školách. Projekt školu provede od představení dětem a jejich rodičům až ke konkrétním změnám dopravního prostředí v okolí školy.

Svou podstatou je projekt *bezpečnostní inspekci*. Bezpečnost zde přitom neposuzují pouze odborníci, ale i ti, kteří komunikace používají, v našem případě zejména děti.

Hlavním cílem projektu je předcházet nehodám, tedy dosáhnout na silnicích, kde se pohybují děti, takových úprav, které by minimalizovaly riziko dopravních nehod. Pokud k nehodám přece jen dojde, měly by mít co nejmírnější následky.

Větší bezpečnost na cestách do školy zároveň umožňuje rodičům nechat své děti volněji se pohybovat, což *zvyšuje počet žáků chodících do školy pěšky*. Omezování jízd autem snižuje i znečištění ovzduší a to má zase příznivý vliv na zdraví dětí. Příznivě na dětské zdraví působí chůze sama o sobě jakožto forma zdravého pohybu. V neposlední řadě projekt posiluje aktivní a účinnou dopravní výchovu a podněcuje zájem o věci veřejné.

Samotným *obsahem projektu* je připravit za účasti dětí, rodičů a pedagogů podklady pro takovou úpravu komunikace, která by vyhovovala potřebám dětí. Dospělý, ač odborník, nemívá totiž jasnou představu o tom, jak se dítě v dopravním provozu cítí a co jej znevýhodňuje a omezuje. Na tyto aktivity navazuje vytváření školních plánů mobility.

Pro jaké školy je projekt připraven

Projekt je možné uskutečnit na všech typech škol. Organizace Pražské matky program BCŠ realizuje v Praze, mimopražské školy se mohou obrátit na nadaci Partnerství a její program Na zelenou. Čím starší žáci jsou, tím samostatněji pracují a klesá význam spolupráce rodičů. Vzhledem k množství dětí, které školy navštěvují, však zůstává těžiště ve školách základních.

Fáze projektu

1. Rozhodnutí školy zúčastnit se projektu

Na počátku stojí rozhodnutí školy zúčastnit se projektu. Základem úspěšnosti celého projektu je aktivní zapojení školy a jejích žáků i rodičů, uskutečnění všech kroků v rámci metodiky projektu a vytrvalost školy v prosazování realizace navržených opatření. Do projektu se škola přihlásí na základě aktuální výzvy uveřejněné většinou počátkem kalendářního roku na www.prazskematky.cz.

2. Vytvoření pracovní skupiny

V pracovní skupině by měli být zástupci všech, kteří mají k dané problematice co říci. Pro její úspěšné fungování je zapotřebí získat podporu všech zúčastněných. Projekt je založen na dialogu a může být úspěšný pouze na základě vzájemné spolupráce. Pokud narazíte na problémy s komunikací, kontaktujte konzultanta projektu, viz níže.

Složení pracovní skupiny:

- **Zástupci dětí a rodičů** – reprezentují všechny, kdo mapují cesty, vyplňují dotazníky, navrhují řešení. Aktivní zapojení dětí je základem celého projektu. Čím více se jich zúčastní, tím větší je naděje na úspěch. Zapojte také aktivní rodiče. Samotného mapování by se měla zúčastnit celá škola.
- **Zástupce školy** – odpovídá za zpracování map a dotazníků.
- **Zástupci veřejné správy** – odpovídají za zlepšování životních podmínek, a tedy i za bezpečnost silnic, především pak samospráva (zastupitelstvo, rada, starostové), která rozhoduje o uvolňování prostředků z rozpočtu a koncepcích dopravy. Hlavní slovo při zavádění dopravních opatření na silnici, ať už organizačních nebo dopravně inženýrských, mají útvary státní správy (zejména odbory dopravy a rozvoje). Při uskutečňování konkrétních školních projektů se proto vyplatí nejdříve získat podporu starosty nebo radních. Kromě odborů dopravy, které komunikace spravují a vědí o plánech výstavby, přestavby a úprav nejvíce, je výhodné udržovat kontakt i s útvary rozvoje, odbory školství a životního prostředí, případně i se sociálním a zdravotním odborem.
- **Zástupci majitele komunikace** – investují do úprav komunikací, které vlastní. V Praze se jedná se o zástupce Magistrátu hl. m. města Prahy a příslušné městské části, a to jak o členy samosprávy (volení zástupci), tak i místní správy (úředníci).
- **Zástupci policie** (Městská policie, Policie ČR) – kontrolují a vymáhají předpisy, vyjadřují se k dopravním opatřením. Neopomenutelným účastníkem je především Dopravní inspektorát Policie ČR, který se vyjadřuje k jakýmkoli změnám na silnici. Významnou podporu (dozor u přechodů a kontrola dodržování bezpečnostních předpisů) může poskytnout i Městská policie.
- **Dopravní odborník** – zpracovává dopravní studii, poskytuje odborné zázemí.
- **Konzultant** – asistuje při organizaci a koordinaci, pomáhá kontaktovat úřady.

3. Úvodní setkání dětí, rodičů a dalších zúčastněných

Pro projekt je potřeba získat zejména rodiny s dětmi z okolí školy. Zorganizujte pro ně ve spolupráci s konzultantem setkání (například před třídními schůzkami), při němž rodiče stručně seznámíte s obsahem projektu, případně s nejčastějšími konfliktními situacemi a základními prvky dopravního zklidňování. Úvodního setkání by se měli zúčastnit všichni, kteří se na projektu budou podílet, tedy rodiče, starší žáci, zástupci městské části a policie a dopravní odborník.

4. Mapování cest a zpracování školní mapy, vyplňování dotazníků

Žáci obdrží dotazníky a mapky okolí školy. Do mapky zakreslí trasu, kudy obvykle chodí, vyznačí místa, kde se necítí bezpečně, a zdůvodní, proč považují označená místa za nebezpečná. Učitelé pak s dětmi vytvoří souhrnné mapy pro jednotlivé třídy a poté výslednou mapu pro celou školu. Takto lze poměrně detailně zmapovat okolí školy a získat přehled o nebezpečných místech i trasách, kudy děti chodí. Děti i rodiče také vyplní dotazník, ve kterém popíší své dopravní návyky a preference.

5. Pěší dny a jiné doprovodné akce

Program BCŠ si klade za cíl vzdělávat a motivovat jak děti, tak i jejich rodiče k volbě udržitelného způsobu dopravy. Zapojené školy se zavazují uspořádat tzv. pěší den, kdy vyzvou děti k tomu, aby dorazily do školy pěšky, na koloběžce nebo na kole. V rámci projektu je vhodné zařadit i další doprovodné aktivity, např. výtvarnou či literární soutěž, cyklojízdu, jízdu zručnosti, výlet na kole nebo zvelebení veřejného prostranství před školou.

6. Monitoring dopravy

Pod vedením dopravního odborníka děti monitorují dopravu a chování řidičů, chodců a dalších účastníků provozu přímo v terénu. Dopravní průzkum je nezastupitelným zdrojem dat pro podporu opatření navržených v dopravní studii, pro děti je cenným zdrojem poznatků o dopravě a jejich úskalích.

7. Zpracování dopravní studie

Získané výstupy poslouží jako podklad pro zpracování dopravní studie, která je základem pro jednání s veřejnou správou o realizaci navržených opatření.

8. Předání dopravní studie městské části

Dopravní studii schválenou celou pracovní skupinou předá škola městské části a následně zástupcům Magistrátu hl. m. Prahy, který je většinou i investorem realizací.

9. Vypracování školního plánu mobility

Výsledky žákovského průzkumu lze využít při zpracování školního plánu mobility, tj. dlouhodobější strategie školy zaměřené na bezpečnost a podporu ekologických způsobů dopravy do školy.

10. Sledování schvalovacího řízení a realizace návrhů

Návrhy obsažené v dopravní studii by měla městská část následně realizovat. Kontrolujte dodržování dohodnutých termínů a vyžadujte realizaci opatření.

Nezapomínejte pořizovat zápisy o veškerých jednáních pracovní skupiny včetně zahajovací schůzky a o jednotlivých krocích projektu.

Délka trvání projektu

Část projektu, která probíhá na škole, se dá zvládnout během šesti až devíti měsíců. Některá nestavební opatření vzešlá z mapování (změna značení, vyznačení či přemalování přechodu, osazení citybloky – betonovými zábranami, zúžení silnice v místě přechodu akustickými či optickými brzdami a příčnými pruhy, úprava vegetace, přesunutí kontejnerů na tříděný odpad apod.) bude možné realizovat v podstatě okamžitě. Proces schvalování náročnějších stavebních úprav, který vyžaduje zpracování projektové dokumentace, vyčlenění prostředků z rozpočtu a další schvalovací řízení, však může trvat i dva až tři roky. Tento fakt by vás ale neměl od dokončení projektu odradit, z výhod bezpečnějších ulic budete těžit i do budoucna.

Mapování, dotazníky, plány mobility

Jak připravit mapky okolí školy

Mapky okolí školy připravíte například ve spolupráci s odborem dopravy, který mívá podrobné mapy k dispozici, ale postačí i mapa stažená z internetu, a rozmnožíte je v dostatečném množství. Ideální počet mapek souhlasí s počtem žáků na škole. Rozdejte je na úvodním setkání ve škole. Vyplatí se uvést na mapce základní informace o projektu a návod jak ji vyplnit, protože setkání se nemusí zúčastnit všichni.

Pro mapování je třeba vybrat takový rozsah okolí školy, aby zahrnoval většinu míst, z nichž děti do školy docházejí. Dojíždějí-li děti z daleka, je potřebné zahrnout místa, kde vystupují z dopravních prostředků a odkud zbytek cesty docházejí pěšky.

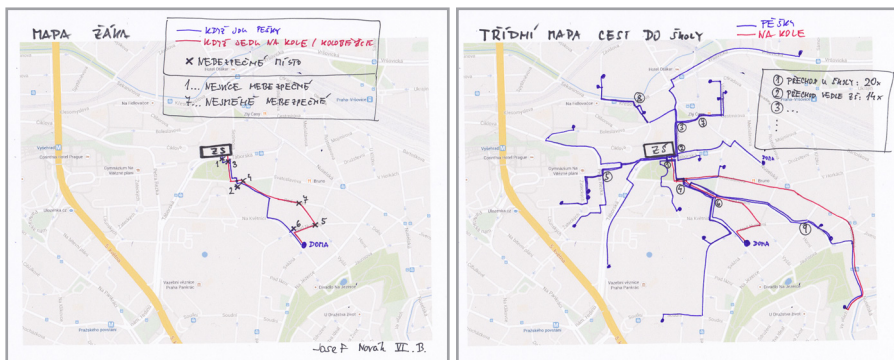
Jak mapky vyplnit

Mapování je velmi důležitou částí projektu a je potřeba mu věnovat dostatečnou pozornost. Doporučujeme, aby si učitelé a rodiče s dětmi o cestě povídali a vyptávali se jich, kde se necítí bezpečně a proč. Na takové otázky jsou schopné odpovídat i děti z první třídy a často otevrou dospělým nový pohled na věc. Pro malé děti je však mapování náročné a budou potřebovat pomoc rodičů nebo starších spolužáků. **Děti vyznačí na mapách trasu, kudy chodí do školy, a označí číslem místa, která ze svého pohledu považují za nebezpečná. Do volného místa pod**

mapkou připojí vysvětlení, z jakého důvodu jsou tato místa problematická. Je vhodné barevně odlišit cesty pěšky a cesty na kole nebo koloběžce.

Podepsané mapky děti odevzdají učitel, který je společně s nimi zpracuje do jednoho třídního dokumentu. K účasti dětí na projektu lze využít předmětů dopravní výchovy, ekologické výchovy, prvouky či sociální výchovy. Projektové vyučování umožňuje aktivněji zapojit děti, které projeví zájem na úkolu se podílet, a vytvořit z nich pracovní týmy. Mohou se tak naučit orientaci a práci s mapou a základům bezpečnosti a zklidňování silničního provozu. Při zpracování mapek je nutné uvádět, s jakou četností se problémy opakují – např. „špatný rozhled u přechodu vinou parkujících aut: 20x“.

Žáci i rodiče vyplní také dotazník, kde popíší způsob dopravy do školy nebo ze školy, jakým způsobem by se rádi dopravovali a co jim v tom případně brání. Je důležité, aby děti dotazník vyplnily samy za sebe, rodiče mají možnost se vyjádřit v dotazníku určeném pro ně. Vzory dotazníků jsou na www.prazskematky.cz, ale škola si je může upravit tak, aby odpovědi reagovaly na její specifické potřeby a problémy.



Příklad vyplněné žákovské a třídní mapy. Nezapomeňte na popis nebezpečných míst.

Jak vytvořit školní mapu

Obdobným způsobem se třídní mapky zpracují v jednu celkovou školní mapu, z níž vyjdou najevo hlavní trasy, kudy děti do školy chodí, a nejčastěji zmiňovaná místa, kde se cítí jako chodci ohroženi. Jednotlivé cesty se vyznačují čarou, tloušťka čáry pak naznačuje četnost používání cesty.

Vytvořte seznam označených nebezpečných míst včetně jejich popisu a seřadte je podle četnosti, s jakou je děti označovaly. Uvedte zdůvodnění, proč se na nich děti necítí bezpečně, a můžete připojit i případné návrhy na odstranění problémů (např. „špatný rozhled kvůli kontejnerům v těsné blízkosti přechodu, navrhujeme přemístění kontejnerů“).



Školní mapa ZŠ Barrandov

Tuto práci zvládne skupina starších dětí pod vedením pedagoga, např. v rámci projektového vyučování. Kromě zařazení projektu do výuky je možné děti zapojit v rámci dětského parlamentu nebo školní dětské rady. Zároveň je nezbytné projít s dětmi označená kritická místa přímo v terénu a pořídít fotodokumentaci.

Dopravní monitoring

Cílem monitoringu dopravy (dopravního průzkumu) je názorně a v reálném prostředí seznámit děti s tím, jaké má každodenní dojíždění do školy autem důsledky a rizika. Výsledky monitoringu zpracuje dopravní projektant a zahrne je jako podklad pro vypracování návrhu, jak situaci v okolí škol vylepšit ve prospěch chodců. Monitoring je též nezastupitelným zdrojem dat přímo z terénu, který nenahradí žádné dopravní statistiky. Je nezbytným podkladem pro vypracování dopravní studie, která zahrnutím těchto dat získá kvalitativně jiný rozměr.



Dopravní průzkum na ZŠ nám. Svobody (2012) a ZŠ Chvaly (2011)

Na základě výsledků mapování a dotazníkového šetření připraví dopravní projektant ve spolupráci se školou plán, jakým způsobem a kde budou děti v terénu monitorovat dopravu a chování řidičů, chodců a dalších účastníků provozu. Samotný monitoring proběhne v ranních a odpoledních špičkách, kdy děti chodí/jezdí do školy a ze školy.

Děti se v průběhu monitoringu vlastní zkušeností učí, jak funguje doprava na přeplněných ulicích, jak se chovají řidiči ve stresových situacích ranní dopravní špičky a jak zranitelní jsou chodci. Věříme, že přímá zkušenost s pozorováním dopravního chování (a četných přestupků) řidičů dětem pomůže k zodpovědnému a ohleduplnému dopravnímu chování v dospělosti.

Souhrnný výstup monitoringu mohou děti zpracovat do vizuálně atraktivní formy (např. letáčky, plakáty, transparenty) a využít jej k oslovení rodičů s výzvou ke změně dopravního chování – např. aby nezajížděli autem až ke škole, respektovali přednost na přechodech, byli ohleduplní při parkování.

Pěší dny na školách

Škola se zapojením do programu BCŠ zavazuje k uspořádání pěšího dne, kdy vyzve děti, aby přišly do školy pěšky či přijely na kole nebo koloběžce. Cílem pěšího dne je pěstovat zdravé dopravní návyky již od dětství, podpořit myšlenku udržitelné bezmotorové mobility a dodat dětem i rodičům odvahu k tomu, aby si vyzkoušeli dojet do školy pěšky nebo dojet na koloběžce. Mnozí z rodičů totiž vozí děti do školy třeba i dvě stě metrů. Při pěším dnu najednou zjistí, že bez auta to není zdaleka tak náročné, jak si mysleli, a možná zvolí tento druh dopravy i jindy. Pěší dny se pořádají v mnoha zemích na celém světě (Velká Británie, Austrálie, Kanada, USA).



Kdo přišel pěšky, dostal koláč. ZŠ Tusařova (2016)

Škola bude mít prostor vymyslet, jakým způsobem pěší den pojme (např. jako soutěž, která třída ujede nejvíce kilometrů, společnými silami „obejít zeměkouli“) a jak

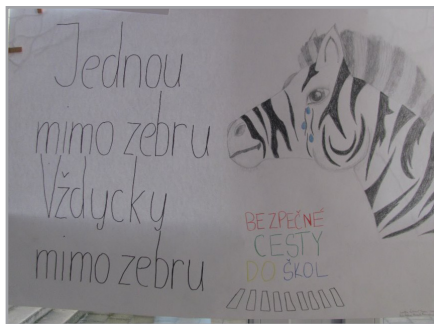
bude žáky motivovat k tomu, aby se zapojili (drobné odměny apod.). Vhodným termínem pro uspořádání pěšího dne je Evropský týden mobility, obzvláště Mezinárodní den bez aut (22. září). Nabízí se také květen, kdy probíhá celorepubliková kampaň Do práce na kole, ale pěší den je samozřejmě možné uspořádat kdykoliv.

Atraktivitu pěších dnů je možné zvýšit využitím moderních technologií a elektronických zařízení zaznamenávajících trasy absolvovaných cest nebo počet kroků (kroměry, aplikace v mobilních telefonech, sdílení trasy přes internet).

Kromě pěších dnů je dobré zorganizovat i další doprovodné akce. Téma udržitelné mobility je možné zařadit do výtvarné, literární či osobnostní výchovy. Dobrou zkušenost máme s uspořádáním cyklistického dne, jízdy zručnosti na kole či cyklistických výletů. Protože chodci i cyklisté musí být dobře vidět, můžete také uspořádat módní přehlídku s reflexními prvky. Doprovodné akce lze realizovat i v rámci školní družiny, kde na to bývá více času.



Koloběžkový výlet s paní starostkou, ZŠ Chvaly (2011)



Plakát s dopravní tematikou, ZŠ Hostivař (2016)

Opatření podporující trvale udržitelnou mobilitu

Podpora trvale udržitelné mobility úzce souvisí s kvalitou veřejného prostoru a infrastrukturou podporující chůzi či jízdu na kole. Pokud chceme děti motivovat k chůzi, je potřeba jim nabídnout atraktivní prostor, dostatek zeleně, možnost setrvat na příjemném místě před školou. Rodiče ocení před školou lavičku, kde mohou na děti čekat. Často se ukáže, že děti by rády jezdily do školy na kole nebo koloběžce, ale chybí jim možnost je ve škole bezpečně uložit.

Doporučujeme v rámci projektu realizovat nějaké opatření podporující udržitelnou dopravu (přístřešek pro kola, skříňky pro ukládání cyklistického vybavení, opatření podporující chůzi) nebo zušlechťující veřejný prostor v okolí školy (lavička, strom, pítko). Škola by přitom měla vycházet z průzkumů, které byly uskutečněny během projektu BCŠ (výsledky mapování, dotazníkových šetření a monitoringu dopravy). Může uspořádat FB hlasování, anketu, soutěž návrhů s „odbornou“ porotou apod.

Vypracování návrhů posiluje u dětí kompetence a dovednosti formulovat svůj názor, nalézt vhodné argumenty, sestavit přibližný rozpočet a svůj projekt prezentovat.

Schvalovací proces dopravních opatření navržených ve studii většinou trvá minimálně dva roky, často i déle. Ne vždy se podaří, aby se tytéž děti, které se účastnily mapování, průzkumů a monitoringu dočkaly také konkrétních zlepšení. Obzvláště proto, že ke spolupráci učitelé často vybírají děti z vyšších ročníků, které ze školy záhy odcházejí. Realizace drobného konkrétního opatření povzbudí aktivní zapojení dětí do realizace programu i odhodlání pustit se do podobné věci i v budoucnu. Program BCŠ vede žáky k zamyšlení nad veřejným prostorem, ve kterém se pohybují. Protože chceme podpořit myšlenku, že každý z nás má možnost ovlivnit veřejné dění a dosáhnout pozitivních změn, doporučujeme realizovat alespoň nějaký požadavek vzešlý z mapování a dotazníků v kratším časovém horizontu.



Přístřešek na kola, ZŠ Písnice (2011)



Sázení květin před školou, ZŠ Slivenec (2009)

Často se dá udělat velká změna s relativně malými náklady. Jelikož zřizovateli škol jsou městské části, doporučujeme se na ně obrátit s žádostí o realizaci podobných opatření. Pokud to bude přesahovat finanční možnosti městské části, je možné žádost směřovat také na Magistrát hl. m. Prahy.

Co je to školní plán mobility

Jako součást mapování doporučujeme uvést v mapce dotaz, jak se děti do školy dopravují, jak by se chtěly dopravovat nejraději a proč to není možné. Nejdříve zpracujte tyto informace z dotazníků do přehledné tabulky, abyste věděli, kolik dětí se dopravuje pěšky, na kole a autem a z jakého důvodu. Získáte tak základ pro plán mobility, jímž můžete v průběhu času způsob cestování dětí ovlivnit.

V dlouhodobém, několikaletém plánu si stanovte, jak chcete, aby se tyto proporce změnily směrem k pěší dopravě, jízdě na kole nebo užívání veřejné dopravy. Pravděpodobně se ukáže, že děti by rády jezdily do školy na kole, ale chybí jim cyklostezka. Nebo že je rodiče vozí kvůli bezpečnosti autem, ale chodily by raději pěšky.

Vytvořte si plán aktivit školy, kterými může přispět ke snížení počtu dětí dopravných do školy autem a k podpoře chůze či jízdy na kole. Po nějaké době, až se podaří některá místa lépe zabezpečit, udělejte průzkum znovu.

Dětem i rodičům je třeba vysvětlit, proč je důležité chodit pěšky nebo používat veřejnou dopravu, jaký vliv má menší závislost na autech na kvalitu ovzduší, zdraví i bezpečnost silničního provozu (pracovní skupina nebo rada školy tak může učinit např. před třídními schůzkami). Každému rodiči i dítěti by mělo být zřejmé, že čím méně aut na silnici, tím čistší vzduch, větší bezpečnost a zdravější děti.

Podrobnou příručku, která vás provede tvorbou školního plánu mobility, i příklady z jiných škol naleznete na www.prazskematky.cz.

Motivujte rodiče

Nezapomeňte motivovat rodiče prostřednictvím dětí a různých akcí, které je mohou získat pro projekt. Také výsledky dopravního průzkumu je dobré rodičům prezentovat a vysvětlit jim, proč je dobré, aby nezajížděli autem až před školu. Rodiče jsou ochotnější tuto informaci přijmout od dětí než od vedení školy. Doporučujeme proto, aby výsledky monitoringu nebo výzvu k parkování dále od školy zpracovaly děti a rodiče oslovily formou letákové kampaně nebo informace na nástěnkách.

Povídejte si s dětmi o tom, proč je rodiče vozí autem, vysvětlete jim, že chůze je bezpečnější. Nejvíce dětí totiž na silnicích zemře jako spolujezdců v autě (z celkového počtu 18 usmrčených dětí v roce 2015 zemřely 4 děti jako chodci a 12 jako spolujezdců v osobních automobilech).

Zapojte děti

Zapojování dětí do rozhodování o záležitostech, které se týkají jejich způsobu života, zvyšuje jejich odpovědnost za to, co dělají, pocit sounáležitosti s prostředím, v němž žijí, i rozvoj sebevědomí. Děti zároveň přinášejí do celého procesu originální a praktické nápady. Nenechávejte proto zpracování map jen na dospělých. Nezapomeňte s dětmi o nebezpečných místech diskutovat a nechte jejich názory a návrhy do třídní i konečné mapy zapracovat. Dejte jim prostor vyjednávat a diskutovat s ostatními – dospělými – členy pracovní skupiny. Nechte je vytvořit si vlastní logo projektu a umístěte ho ve vestibulu školy nebo na školní web. V rámci školního plánu mobility můžete zorganizovat s dětmi i další dotazníkové akce, např. ohledně jízdy na kole, a pokoušet se vyjednat s městskou částí bezpečné cyklostezky nebo uspořádat výtvarnou soutěž na téma udržitelné dopravy apod.



Zpracování dopravní studie

Předání školní mapy dopravnímu odborníkovi

Informace získané z mapování a dotazníkového šetření škola uspořádá do souhrnné prezentace, kterou žáci představí na setkání pracovní skupiny a předají dopravnímu odborníkovi jako podklad pro zpracování studie. V prezentaci je vhodné se věnovat jednotlivě každému z nebezpečných míst, vytvořit přehled o dopravním chování dětí, jejich preferencích i podnětech od rodičů. Předávání by se ideálně měli zúčastnit rodiče i děti, aby viděli výsledek zpracování jednotlivých mapek, přinejmenším však všichni členové pracovní skupiny. Důležité je, aby osoba nebo skupina, která školní mapu předává, mohla poskytnout doplňující informace.



Výsledky mapování a dotazníkového šetření prezentují děti. ZŠ U Parkánu (2015)

Co dopravní studie obsahuje

Dopravní studie by se měla věnovat přibližně pěti nejproblematičtějšími místům podle výsledků mapování a dotazníkového šetření, přičemž tyto výsledky jsou pro ni závazným východiskem. Musí respektovat cíl programu BCŠ, tedy podporu udržitelné mobility a samostatné dopravy dětí do školy. Jsou v ní navrhována taková opatření, která by měla kritická místa zabezpečit a zklidnit. Představuje ideový záměr s analýzou dopravní situace a s náskry řešení, které poslouží jako odborný návrh pro jednání s městskou částí a jako podklad pro projektovou dokumentaci, sama projektovou dokumentací není. Dopravní studie vychází z § 30 – Územní studie zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona. Jejím obsahem není sice zákonem předepsaný, ale podle zkušeností z dosavadních projektů by měla obsahovat minimálně popis současného stavu, intenzity automobilové dopravy, analýzu nehodovosti, popis problémových míst, výsledek mapování, navrhované úpravy, hrubý odhad nákladů realizace navrhovaných opatření a závěr.

Opatření, která jsou z hlediska zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti považována za vhodná, naleznete dále v příručce.

Kdo může dopravní studii vypracovat

Studii může vypracovat inženýrská projektová kancelář, je však možné využívat i služeb jiných odborných pracovišť. Práci lze zadat i doktorandům nebo diplomantům dopravních fakult. Dopravního odborníka je nutné vyhledat před zahájením školního projektu, aby se mohl účastnit pracovních schůzek od samého začátku. Koordinátor projektu nabídne škole vhodné kandidáty, s nimiž má navázanou spolupráci. Náklady na vypracování dopravní studie jsou součástí rozpočtu projektu.

Setkání pracovní skupiny před dopracováním studie

Ještě před dokončením studie musí proběhnout setkání pracovní skupiny, která projedná reálnost navrhovaných opatření a případně je upraví. Setkání by se měl vedle zástupců školy, rodičů a dětí zúčastnit i pracovník odboru dopravy, odboru rozvoje nebo jiný zástupce městské části a případně i majitele komunikace, který by měl úpravu financovat a který disponuje informacemi o připravovaných úpravách a stavbách a může tak zvýšit reálnou naději na uskutečnění navrhovaných opatření. Stejně tak je nanejvýš vhodná účast policisty – dopravního inspektora.

Sledování schvalovacího řízení a realizace

Předání dopravní studie městské části

Po dokončení studie se opět setká pracovní skupina, aby navrhovaná opatření schválila. Pak už zbývá jen předat studii zástupcům městské části a za účasti pracovní skupiny sledovat schvalovací řízení. Městská část musí studii ve schválené podobě a se stanovenými prioritami předat Magistrátu hl. m. Prahy ve formě žádosti o realizaci. Některá z navrhovaných opatření je možné realizovat z rozpočtu městské části. Kromě úředníků státní správy (odbor dopravy, správa majetku) by se měl předávání studie zúčastnit někdo ze zástupců samosprávy (radní, starosta), kteří spolurozhodují o uvolňování prostředků na úpravy veřejných prostor z rozpočtu městské části. Kromě členů pracovní skupiny doporučujeme k předání studie přizvat i ostatní žáky a případně rodiče a média (např. místní noviny). Je to dobrá příležitost k tomu, aby byli všichni, kdo se projektu účastnili, za svou práci oceněni a mohli se k jeho výsledkům vyjádřit.

Je potřeba dále sledovat proces schvalování dopravní studie na městské části i po předání žádosti k realizaci na Magistrát hl. města Prahy. Organizace Pražské matky o realizaci navržených opatření z rozpočtu města soustavně usiluje, je však potřeba, aby podněty k realizaci přicházely také od škol. Místa identifikovaná jako problematická a zpracovaná v dopravní studii doporučujeme umístit také jako občanské podněty na portál Chodci sobě (www.chodcisobe.cz).

Jak dlouho celý proces trvá

Je třeba počítat s tím, že projekt představuje běh na dlouhou trať a od mapování až ke konkrétním změnám na silnici může uběhnout hodně času. Jak jsme již uváděli, některá opatření lze uskutečnit okamžitě, proces schvalování náročnějších stavebních úprav však může trvat i několik let.

S faktem, že některých stavebních úprav se nedočkáte v témže roce, kdy cesty do školy mapujete, je třeba se smířit. Neměl by vás však od dokončení projektu odradit. Pro motivaci dětí doporučujeme zvážit realizaci méně nákladných opatření nebo drobných úprav z rozpočtu školy nebo městské části (viz oddíl Opatření podporující trvale udržitelnou mobilitu).

Nečekejte pasivně

V této fázi se potřebujete především obrnit trpělivostí. Nečekejte však pasivně a udržujte s městskou částí a majitelem komunikace kontakt, připomínejte se zastupitelům, radním a starostům oficiálními písemnými dotazy, zda byla již navrhovaná opatření přijata, kdy budou uvolněny prostředky na jejich realizaci a v jaké fázi je schvalovací řízení. Sledovat postup městské části a majitele komunikace mohou nejen zástupci školy, ale i rodiče, děti, dětská rada či parlament. Vytvořte si v rámci školního plánu mobility akční plán s vymezenými termíny a odpovědnostmi. Jasně oddělte opatření, která se dají uskutečnit hned, a ohlídejte si je. Vytrvejte až do viditelného výsledku. Pro podporu svého snažení neváhejte vyhledat své zastupitele.



I takto může vypadat školní mapa nebezpečných míst. ZŠ Chvaly (2011)

Příklady z praxe

Bezpečné cesty do školy v České republice

Program popisovaný v této brožuře má mnoho rovin. Pracuje s dětmi, učí je samostatnosti a odpovědnému přístupu k životnímu prostředí ve městě, posiluje komunikaci a vazby mezi školami, úřady a samosprávou a v neposlední řadě má viditelné výsledky – bezpečnější prostředí v okolí škol. Tento poslední výstup projektu není vidět hned, ale je velice důležité vytrvat až do jeho dosažení, protože má obrovský smysl – přináší prospěch těm, kteří chodí po ulicích pěšky nebo jezdí na kole, a děti vidí, že mohou měnit věci k lepšímu.

Projekt BCŠ proběhl na více než třiceti pražských školách a realizovalo se díky němu již přes 80 dopravních opatření. V této kapitole proto uvádíme některé příklady výsledků dosažených v rámci školních projektů. Podrobný popis realizovaných projektů naleznete na www.prazskematky.cz.



Rozsáhlá úprava prostoru před ZŠ Sázavská – rozšíření chodníku, zúžení silnice a její vychýlení ve směru dále od školy, schodovité nájezdové rampy, úprava přechodů a hrany parkovacích zálivů. Úprava získala v roce 2011 čestné uznání hodnotící komise v soutěži Nadace Partnerství Cesty měst (projekt v r. 2006, realizace 2009).



*Rekonstrukce křižovatky Rumunská x Londýnská
(ZŠ Londýnská, projekt v r. 2004, realizace 2006)*

*Rekonstrukce křižovatky Korunní x Šumavská
(ZŠ K. V. Raise, projekt v r. 2004, realizace 2007)*



*Rozsáhlá úprava přechodu přes Náchodskou ulici
(ZŠ Chvaly, projekt v r. 2011, realizace 2015)*

*Dělicí ostrůvek přes ul. Křížová (Speciální ZŠ pro žáky
se specifickými poruchami chování Zlichov, projekt
v r. 2007, realizace 2008)*





Rekonstrukce tramvajových zastávek u Národního divadla – stavební úpravy přechodů, vyčkávací ostrůvky (ZŠ sv. Vojtěch projekt v r. 2007, realizace 2011)

Stavební úpravy křižovatky Ostrovní x Voršilská – rozšíření nároží, zkrácení přechodů, zvednutí plochy křižovatky (ZŠ sv. Vojtěch projekt v r. 2007, realizace 2012)



Upravená křižovatka (kruhový objezd) ulic Novodvorská x Generála Šišky x Meteorologická (ZŠ Meteorologická projekt v r. 2007, realizace 2009)

Rozsáhlá rekonstrukce křižovatky Ondříčkova x Táboritřská (ZŠ Lupáčova, projekt v r. 2010, realizace 2015)



Bezpečné cesty do školy ve Velké Británii

Zdravé a bezpečné cestování do školy s důrazem na chůzi a jízdu na kole je jedním z kritérií, která vláda Spojeného království stanovila pro dosažení národního standardu *Zdravá škola*. Projekt poskytuje občanským programům možnost účastnit se skutečného rozhodování, nést odpovědnost a vést diskusi s nezávislými odborníky i místní komunitou. Metodický průvodce pro Zdravou školu nabízí k chůzi a k jízdě na kole žáky i učitele.

Studie, kterou provedla dopravní skupina na westminsterské universitě, ukázala, že na počátku tohoto století už uskutečnilo 44 % úřadů v Anglii a Walesu alespoň jeden projekt BCŠ a že zájem o tyto projekty roste. Účast na BCŠ byla na radnicích rozdělena mezi řadu odborů. Vláda aktivity podpořila např. vytvořením poradní skupiny pro BCŠ, poskytováním poradenských služeb, vydáním metodického průvodce, praktickým výcvikem školáků v bezpečném pěším pohybu a jízdě na kole přímo v terénu měst a obcí. Škola, která naplánuje své školní cesty, má možnost získat grant od státu ve výši 5 000 £ na realizaci projektu.

Více informací o BCŠ ve Velké Británii najdete na www.saferoutestoschools.org.uk.



Jak přežít v silničním provozu

Základní pravidla pro děti i dospělé

Desatero chodecké bezpečnosti

- Silnice, pokud je u ní chodník a pokud není obytnou zónou, není s výjimkou přecházení místem pro chůzi.
- Na silnici, kde chodník není, nesmím jít po straně ve směru vozidel.
- Pokud je ve vzdálenosti do 50 m přechod, vždy jej použiji; před vstupem do vozovky se rozhlédnu na obě strany, nevstupuji těsně před přijíždějící vozidlo.
- Ani na přechodu nevstoupím do vozovky bez rozhlédnutí a zbrkle; na přechodu pro chodce se semaforem nikdy nechodím na červenou; rozhlédnu se, i když jdu na zelenou.
- Nepřecházím mezi zaparkovanými vozidly.
- Bezpečné místo pro přecházení není na nepřehledném úseku silnice, např. za zatáčkou a tam, kde mám zakrytý výhled.
- Silnice či zábradlí u ní nejsou místem pro hry.
- Nedobíhám zbrkle tramvaj ani autobus, na cestu do školy si nechám vždy dostatek času, spěch vede k riskování.
- Na nástupním ostrůvku autobusu či tramvaje se nikdy s kamarády nepošťuchuji, když chci přejít na chodník, nikdy nevstoupím do vozovky bez rozhlédnutí.
- Tmavé nevýrazné oblečení není vhodné pro pohyb v silničním provozu, ale i pestré barvy je lepší doplnit reflexními materiály a odrazkami.

Dopravní výchova

Cílem této kapitoly je jen krátké seznámení s vybranými problémy dopravní výchovy. Od září 2013 dopravní výchova povinně vstoupila prostřednictvím školních vzdělávacích programů do výuky na všech základních školách v ČR, a to na prvním i druhém stupni. Metodické a výukové materiály jsou k dispozici na stránkách BESIP (www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova).

Správně vedená dopravní výchova musí děti naučit chovat se v dopravním prostředí tak, aby neohrožily své zdraví a svůj život, ale ani zdraví a život ostatních účastníků

silničního provozu. Musíme vzít na vědomí, že nikdy nebudou všechna místa na silnicích ani mimo ně zcela bezpečná. Děti se proto musí naučit čelit rizikům a možná nebezpečí předvídat. Hlavním cílem je naučit děti chovat se v dopravním prostředí bezpečně, a tím výrazně snížit počet dopravních nehod. Pokud se takto podaří vhodnou formou ovlivnit dítě, ponese si správné návyky dále do života a bude se chovat bezpečně i jako dospělý chodec či řidič.

Jak zajistit větší bezpečnost na silnici

K větší bezpečnosti dětí v silničním provozu přispívají tato opatření:

- úprava dopravního prostředí,
- postih neukázněných řidičů,
- dobrá legislativa,
- správně vedená dopravní výchova,
- vhodné oblečení (výrazné, spíše světlé, s využitím reflexních materiálů),
- používání dětských zádržných systémů (autosedaček),
- osvětové kampaně pro veřejnost,
- zapojení dětí do projektů na místní úrovni,
- dozor policie nebo dobrovolníků u přechodů pro chodce.

Základní konfliktní situace, do nichž se může dítě dostat

Konfliktní situace zaviněné řidiči

- parkování v těsné blízkosti přechodu,
- parkování na přechodu pro chodce,
- parkování na chodníku nutí chodce vstoupit do vozovky,
- nedání přednosti na vyznačeném přechodu (při souběžné jízdě vozidel ve dvou jízdnicích pruzích),
- nepřiměřená rychlost – představuje základní bezpečnostní riziko a je odpovědná za největší podíl smrtelných nehod. Při střetu chodce a vozidla v rychlosti



30 km/h umírá přibližně 5 % chodců, při rychlosti 50 km/h 45 % a při rychlosti 65 km/h umírá téměř 85 % chodců. Zvýšení nebo snížení rychlosti o 1 km/h přináší 3% zvýšení nebo snížení nehodové míry; toto číslo je vyšší pro území obce.

Konfliktní situace způsobené chybami v dopravním prostředí

- vzrostlá vegetace u přechodu,
- umístění přechodu za horizontem,
- zakryté nebo nečitelné svislé dopravní značení,
- bariéra na středním ostrůvku, která může zakrýt chodce,
- špatně odstraněné vodorovné značení na přechodu,
- zdrojem konfliktů může být někdy i dělená světelná signalizace (chodec vnímá zelenou na vzdálenějším přechodu a nevšimne si červené na úseku, který má přejít jako první).



Konfliktní situace zaviněné dětmi a adolescenty

- hra, sportování, sáňkování nebo nebezpečné chování v blízkosti vozovky,
- přecházení mimo vyznačený přechod,
- nedodržování pravidel silničního provozu při jízdě na kole,
- konfliktní chování způsobené dospělými jako průvodci dětí.



Vhodná opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

Prvky dopravního zklidňování

Střední dělicí ostrůvky (ochranné ostrůvky)



Vložením středního dělicího ostrůvku mezi dva protisměrné jízdní pruhy vznikne dělený přechod nabízející snazší a bezpečnější přecházení.

Vybavení přechodu ochranným ostrůvkem (resp. ostrůvky) může být za určitých okolností z hlediska bezpečnosti, kapacity přecházení i plynulosti provozu výhodnějším řešením než světelná signalizace. Takové

uspořádání stimuluje pozornost řidiče, je výhodné pro chodce a působí na snížení rychlosti jízdy. Tam, kde je žádoucí výrazné snížení rychlosti (z důvodu ochrany dětí), lze ostrůvky kombinovat se zpomalovacími prahy, případně zvýšenými plochami.

Výhody

Ochranné ostrůvky zlepšují bezpečnost přecházejících chodců a zvyšují kapacitu přecházení. Mezi jejich hlavní výhody patří:

- stimulace pozornosti řidiče a jeho ochoty umožnit chodci přecházení,
- rozdělení přecházení do dvou fází s chráněnou plochou uprostřed přechodu,
- menší psychická zátěž chodců (nemusí současně sledovat oba směry jízdy),
- snížení rychlosti dopravního proudu a jeho usměrnění,
- účinná podpora zákazu předjíždění na přechodech.

Nevýhody

- v některých případech je pro vytvoření ostrůvku nutné celkově rozšířit vozovku, resp. zasáhnout do obrubníků a odvodnění, což je nákladné,
- riziko skrytí dítěte uprostřed přechodu při užití nevhodného dopravního značení.

Vysazené chodníkové plochy

Obvykle jde o lokální rozšíření chodníku na úkor ploch pro motorovou dopravu – většinou parkovacího, výjimečně i jízdního pruhu. Vysazené chodníkové plochy svým provedením zkracují délku pro přecházení a opticky zvýrazňují místo přechodu.

Nejčastěji se používají na rozích křižovatek pro zkrácení přechodů a zlepšení vzájemného rozhledu chodce a řidiče. Užívají se však i na samostatných přechodech mimo křižovatky. Speciálním případem je užití na zastávkách tramvaje či autobusu (zastávkový mys).



Výhody

- zlepšení podmínek pro pohyb chodců,
- zabránění protiprávnímu parkování v oblasti křižovatek (posledních 5 m před hranicí křižovatky se vyplní chodníkem) a zajištění volnosti vjezdu do objektů,
- přerušování souvislých parkovacích pruhů a vznik místa pro vysazení stromů v uličním prostoru.

Nevýhody

- možné obavy ze složitější údržby komunikace (členitější průběh obrubníků),
- při vysazování stromů v parkovacích pruzích nutnost počítat s úklidem spadlého listí.

Zvýšené plochy



Zvýšené plochy snižují rychlost projíždějících vozidel. Působí především fyzicky (umělou změnou podmínek), ale rovněž opticky (barevné provedení, změna povrchu vozovky).

Toto opatření lze s úspěchem využít v místech s vysokou intenzitou pohybu chodců a všude tam, kde je vhodné razantněji motivovat řidiče ke snížení rychlosti (přechody pro

chodce, křižovatky apod.). Může být také použito v místech, kde je třeba zdůraznit změnu dopravního režimu (vjezd do obytné zóny nebo zóny Tempo 30 apod.)

Výhody

- umožnění bezbariérového pohybu pěších,
- vysoká účinnost, spolehlivé zajištění dodržování rychlostního limitu,
- zvýšení ohleduplnosti řidičů vůči chodcům,
- zlepšení estetického dojmu uličního prostoru.

Nevýhody

- nepopulární u řidičů, byť averze není tak silná jako u prefabrikovaných prahů.

Zóna Tempo 30 a obytná zóna

Plošné opatření Tempo 30 má chránit nejzranitelnější účastníky silničního provozu, ale též zmírňovat negativní vlivy motorové dopravy a zvyšovat kvalitu bydlení. Rychlost vozidel je omezena na 30 km/h, základem zklidnění je odstranění značek upravujících přednost a systematické zavedení přednosti zprava, což výrazně stimuluje pozornost řidičů. Obytná zóna je ještě radikálnější řešení, kdy řidič smí jet maximální rychlostí 20 km/h, chodci mohou užívat komunikaci v celé její šířce a hry dětí na komunikaci jsou dovoleny.



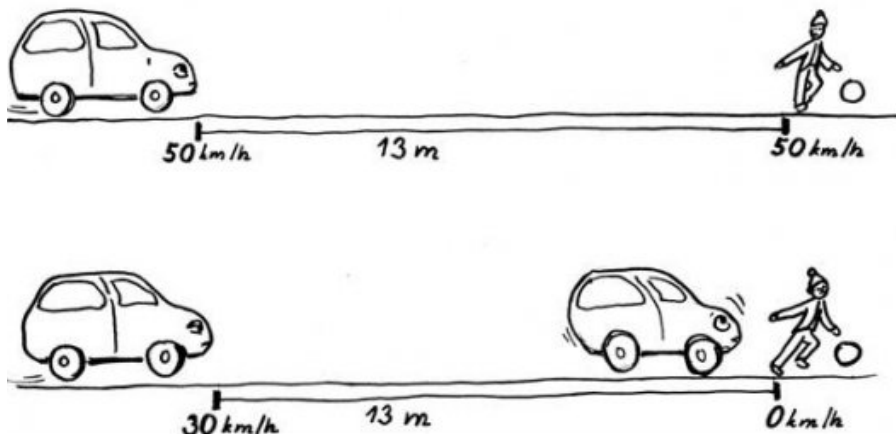
Výhody

Zóny 30 přinášejí řadu výhod, zejména bezpečnostních, při poměrně nízkých nákladech a technicky jednoduchém provedení. Na rozdíl od obytných zón se nepožaduje náročná rekonstrukce komunikací do jedné výškové úrovně, „tradiční“ členění ulic na vozovku a chodník zůstává zachováno. Doplnující stavební opatření jsou ovšem vítána a mohou podpořit účinnost zklidnění (střídané parkování, zvýšené plochy křižovatek, miniokružní křižovatky, prahy, apod.).

Hlavním argumentem pro zklidněné zóny je zvýšení bezpečnosti. Význam nižší rychlosti z hlediska možného odvrácení kolizní situace je nesmírný. Vážným argumentem pro je i zlepšení kvality bydlení a pobytové funkce, což přináší i finanční zhodnocení nemovitostí.

Nevýhody

Přednost zprava může znamenat nepohodlí pro vedení tras veřejné dopravy. V takových případech lze zvažovat výjimečné uplatnění principu hlavní/vedlejší a trasu veřejné dopravy upřednostnit. Problém může být i v obtížnějším projednávání s obcí, kde se toto opatření často setkává s nepochopením jak u komunálních politiků, tak i občanů.



Z rychlosti 30 km/h lze v kritické situaci (např. před náhle vběhnuvším dítětem) automobil zastavit na vzdálenost, na kterou při rychlosti 50 km/h řidič nestihne ani začít brzdit. (www.czrso.cz, obr.: Pavlína Skládaná)

Zahraniční zkušenosti

V Německu je v současné době v režimu Tempo 30 provozována rozhodující část obslužných komunikací ve městech (např. Berlín nebo Bonn mají v tomto režimu cca 70 % městské sítě komunikací, Hamburk cca 50 %). Dříve převládal názor, že komunikace nesmějí fyzicky umožnit vyšší rychlost, jinak úpravy nemají smysl. Dnes již není těžiště úsilí věnováno stavebním úpravám, ale propagaci zón Tempo 30 jako projevu moderního životního stylu. Stavební opatření však mohou i nadále hrát pozitivní doplňkovou úlohu (tvorba tzv. brány do zón Tempo 30, soustředění na konfliktní místa jako školky, školy, domovy důchodců, křižovatky).

Technická opatření

Přisvětlení přechodů

Účinnou možností, jak zvýšit bezpečnost chodců za snížené viditelnosti, je přisvětlení přechodů. Jedná se o zvýraznění exponovaných přechodů barvou, intenzitou a směrovým charakterem světla tak, že chodec je osvětlen ve směru jízdy vozidla a je ve velkém pozitivním kontrastu s tmavším pozadím. Přechod je tak zdůrazněn a nesplyvá s běžným uličním osvětlením. Světelný zdroj je vhodné umístit 1,5–2 m před vlastní přechod, aby byl chodec viditelný již ve chvíli, kdy se k přechodu přibližuje.

Informativní měřič rychlosti

Toto zařízení má výhradně preventivní charakter. Jde však o aktivní výchovný systém, který prokazatelně zvyšuje bezpečnost dopravního provozu. Každému projíždějícímu řidiči je na světelném panelu znázorněna jeho okamžitá rychlost a v případě překročení maximální povolené rychlosti je upozorněn blikajícím světlem oranžové barvy. Je prokázáno, že v takovém případě většina řidičů reaguje snížením rychlosti. Informativní měřiče rychlosti je vhodné umísťovat především před školami, nemocnicemi, domovy důchodců, místními vjezdy, obytnými zónami a všude tam, kde stav komunikace svádí řidiče k překročení povolené rychlosti.

Organizační opatření

Školní hlídky

Pro inspiraci uvádíme příklad z Německa, kde jsou školní hlídky podporovány a organizovány již od padesátých let minulého století.

Činnost školních hlídek

V Německu, kde bezpečné cesty do školy pomáhá každodenně zajišťovat více než 55 000 dobrovolníků, se školní hlídky staly spolehlivým prvkem dopravní bezpečnosti. V místech, kde byly přítomny, nedošlo v Německu za více než padesát let ani k jedné dopravní nehodě!

Úkolem hlídek složených ze starších žáků školy je usnadňovat mladším spolužákům bezpečnou cestu do i ze školy. Hlídky bývají přítomny v místech, která mohou být pro menší děti nebezpečná nebo nepřehledná, pomáhají spolužákům přecházet ulici a orientovat se v provozu. Nesmějí však zastavovat automobily ani postihovat prohřešky řidičů proti předpisům, případně jakýmkoliv jiným způsobem zasahovat do silničního provozu. Při překračování vozovky musí vyčkat na vhodný okamžik,

kdy je možno přejít bez rizika střetu s vozidlem. Svůj záměr dají jednoznačně najevo zvednutím výstražného terčíku a teprve potom převedou skupinku nebo jednotlivce přes ulici.

Kdo se může stát členem školní hlídky

Školní hlídky jsou dvoučlenné, účast v nich je dobrovolná. Podmínkou je dosažení věku 13 let a navštěvování minimálně sedmé třídy základní školy. Členové hlídek mohou být navrhováni učiteli, spolužáky nebo dalšími osobami, bezpodmínečně je však vyžadován souhlas rodičů.

Kandidát na člena školní hlídky absolvuje školení u dopravní policie a poté zde složí, na jejímž základě obdrží certifikát o způsobilosti a vybavení do terénu, k němuž patří oranžová vesta, výstražný terčík, oranžová kšiltovka a deník člena školní hlídky. Členové hlídek jsou během své činnosti pojištěni.

Po skončení aktivního členství (obvykle při ukončení školní docházky) obdrží člen hlídky oficiální děkovný list a malý dárek. Ukázalo se, že budoucí zaměstnavatelé velice pozitivně hodnotí členství ve školních hlídkách – svědčí totiž o zodpovědnosti, týmovém duchu a sociálních kompetencích.

Jak je zajištěna činnost školních hlídek

Na činnosti školních hlídek spolupracují tři instituce: škola, dopravní policie a DVW (Deutsche Verkehrswacht – celoněmecká nevládní organizace zabývající se bezpečností silničního provozu, její aktivity velmi zhruba odpovídají našemu BESIPu). Škola zajišťuje administrativní záležitosti (výběr členů, harmonogram nasazení hlídek, vytipování nebezpečných míst). Dopravní policie má na starosti vzdělání, výcvik a odborné vedení členů hlídek. DVW zajišťuje a financuje technické vybavení hlídek, pro školu tedy nevznikají v souvislosti s činností hlídek žádné náklady.

Pěšibusy a cyklobusy

Pěšibus je skupina dětí, kterou na pěší cestě do školy doprovázejí vždy dva rodiče nebo dobrovolníci – jeden vpředu jako „řidič“, druhý vzadu jako „průvodčí“. Děti mohou do pěšibusu přistupovat na „zastávkách“. Pěšibus jezdí po chodníku za deště i za sluníčka, během cesty si spolu děti povídají a nenásilně se přitom učí, jak se bezpečně pohybovat po ulicích. Doprovod pěšibusu ví, které děti mají kde „nastoupit“. Pokud děti na místo srazu nedorazí, doprovod okamžitě volá k nim domů.

Na podobném principu funguje pro starší děti „cyklobus“, s tím rozdílem, že „cestující“ jedou na kolech (nezaměňte prosím s turistickými autobusy přepravujícími jízdní kola, pro které se u nás vžil stejný pojem).

Aktivní bezpečnostní prvky

Retroreflexní materiály



Retroreflexními (odrazivými) materiály se rozumí materiály, které jsou schopny odrazet dopadající světlo až na vzdálenost 200 m. Pro tyto vlastnosti mají při zajištění bezpečnosti chodců a cyklistů v silničním provozu velké uplatnění (chodec je účastníkem dopravní nehody za snížené viditelnosti v 70 % případů a cyklista v 35 % případů).

Trh nabízí široký sortiment našivacích pásků pro nejrůznější oděvy, výstražné pásky na rukávy, zažehlovací fólie, samolepicí fólie určené k aplikaci na pevné podklady (přilby, jízdní kola, hole), výrobky s vetkaným reflexním proužkem (vodítka a obojky pro psy, ozdobné prvky batohů a brašen, lampasy pro sportovní oblečení) apod.

Příkladem použití retroreflexních materiálů jsou dětské vestičky. Obvykle jsou vyráběny z jasně zářivé žlutozelené síťoviny a mají reflexní pruhy. Při přesunu skupiny dětí stačí, když má vestičku pouze některé z dětí na začátku a na konci celé skupiny. Řidič již z dálky vidí, že se blíží ke skupince dětí, může včas reagovat a přizpůsobit rychlost jízdy.

Bezpečnostní výbava jízdního kola

K základní výbavě každého jízdního kola patří zejména:

- přední bílá odrazka,
- zadní červená odrazka,
- oranžové odrazky na pedálech a v paprscích kol,
- za snížené viditelnosti rovněž světlomet – bílé světlo vpředu a stálé nebo blikající červené světlo vzadu.

Důležitým ochranným prvkem je také cyklistická helma. Výsledky odborných studií prokázaly, že cyklisté, kteří nosí přilbu, podstupují devatenáctkrát menší riziko úmrtí než ti, kteří ji nepoužívají. Díky helmě lze předejít 83 % fraktur lebky, 53 % zranění měkkých částí hlavy a 48 % poškození mozku. Bezpečnostní cyklistické přilby jsou zvláště důležité pro děti, protože ty utrpí většinu vážných úrazů hlavy následkem cyklistických nehod.

Podpora cyklistické dopravy

Je známo, že děti nesmírně rády jezdí na kole. Jízdní kolo je zároveň formou hry, nástrojem nezávislosti a prostředkem k rozvoji psychomotorických a fyzických dovedností. Děti mladší 10 let sice podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu) smějí jet po silnici pouze pod dohledem osoby starší 15 let, na chodníku, cyklistické stezce a v obytné či pěší zóně se však mohou pohybovat bez doprovodu. Tuto skutečnost je třeba vzít v úvahu při budování a úpravách chodníků v blízkosti škol. Tím, že se v některé části obce sníží rychlost, objem automobilové dopravy i rozsah ploch vyhrazených pro parkování, rozšíří se možnost jezdit na kole, což dětem dodá odvahy začít dojíždět na různá místa v blízkém okolí i do školy.

Nejúčinnějším opatřením pro podporu cyklistiky je samozřejmě budování jízdních pruhů pro cyklisty na hlavních ulicích a výstavba cyklistických stezek, především v klidných částech města a na jeho okraji. Je ale třeba myslet i na zajištění bezpečného parkování kol (stojany, úschovny) a zlepšení podmínek po dojezdu do cílového místa (např. převlékárny, sprchy).



Školní cyklojízda, ZŠ Jionice (2011)

Užitečné odkazy a kontakty

Pražské matky – organizace Pražské matky usiluje o podporu udržitelné mobility, zlepšení stavu životního prostředí, zvýšení zájmu veřejnosti o tuto problematiku, a především o odpovědnější přístup občanů i veřejné správy k veřejnému prostoru ve městě. V poslední době se zabývá především bezpečností dopravy ve vztahu k dětem a chodcům vůbec. Je dlouholetým realizátorem projektu Bezpečné cesty do školy v Praze. www.prazskematky.cz

Magistrát hlavního města Prahy – Odbor rozvoje a financování dopravy – Magistrát v rámci programu zvyšování bezpečnosti a prevence dopravních nehod financuje program BCŠ i většinu opatření, která se podaří realizovat. www.praha.eu

Čistou stopou – projekt hlavního města Prahy na podporu udržitelné mobility. Na portále Čistou stopou jsou zveřejňovány zajímavé aktuality ze světa bezmotorové dopravy (např. o Evropském týdnu udržitelné mobility). www.cistoustopou.cz

Nadace Partnerství je nejvýznamnější českou nadací podporující projekty udržitelného rozvoje ve všech regionech České republiky. Během 16 let své existence podpořila formou nadačních příspěvků ve výši přes 188 milionů korun již 2 160 projektů nevládních neziskových organizací, škol, obecních úřadů i jednotlivců. Společně s pěti sesterskými nadacemi v Bulharsku, Maďarsku, Polsku, Rumunsku a na Slovensku je součástí asociace Environmental Partnership for Sustainable Development. www.nadacepartnerstvi.cz

Auto*mat – iniciativa Auto*mat se zaměřuje na redukci automobilové dopravy a podporu pěší, cyklistické a hromadné dopravy. Jde o iniciativu za bezpečnou, zdravou a živou Prahu. www.auto-mat.cz

Safe Routes to Schools – projekt neziskové organizace Sustrans ve Velké Británii, jehož cílem je umožnit dětem chodit do školy pěšky či jezdit na kole. www.safe-routestoschools.org.uk

Sustrans – nezisková organizace ve Velké Británii, která usiluje o bezpečné, zdravé a trvale udržitelné cestování. www.sustrans.org.uk



BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY

Projekt pro školy, děti a rodiče – metodická příručka

Autoři publikace:

Jarmila Johnová, Petra Lukešová a Blanka Klimešová – Bezpečné cesty do školy

Petr Šmíd – Vhodná opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

Jaroslav Hořín – Úvod, Jak přežít v silničním provozu

Odborná spolupráce: Eva Rychlíková a Michaela Valentová

Fotografie: archiv Pražských matek

Ilustrace: Petra Cífková

© Pražské matky, 2017

Illustrations © Petra Cífková, 2008