



dopady opatření na:



kongesce



emise



hluk



dopravní
nehody

Popis opatření:

Školní plány mobility mají pomocí koordinace různých opatření posílit bezpečnost a udržitelnost cest dětí a studentů do/ze škol. Tyto plány (v anglofonním prostředí „School Travel Plan“) se zaměřují na snižování počtu žáků, které do školy dopravují rodiče autem. Příprava plánu je postavena na kvalitní analýze situace (konkrétní škola, dopravní problémy v okolí a cestou do školy, počty dětí a data, ze kterých částí města se žáci a studenti do školy přepravují) a především na zabezpečení koridorů nejvíce využívaných pro cesty do škol. Součástí je také zřízení a údržba doprovodné infrastruktury, jako jsou přístřešky a stojany pro jízdní kola v areálu školy apod.

Důležitý je aspekt managementu mobility, kdy jsou děti a rodiče vedeni k tomu, aby pro cesty do škol využívali alternativy k automobilové dopravě. Preferovány jsou cesty veřejnou, cyklistickou a pěší dopravou a jejich kombinace, případně sdílená mobilita (carsharing, spolujízda, či střídání rodin v doprovodu). Všechny možnosti je nutno projednat v pracovních skupinách, jejichž členy zpravidla bývají zástupci městského úřadu, vedení školy, učitelé, rodiče, samotné děti (aktivně se zapojují a jsou zjišťovány jejich potřeby a pocity z dopravního systému) nebo další místní obyvatelé a partneři. Následuje samotná realizace bezpečnostních a motivačních opatření. Školy pak pravidelně monitorují a vyhodnocují dopravní chování a bezpečnost dětí. Plán by měl být pravidelně revidován a aktualizován, aby byly informace a opatření i při měnící se situaci stále aktuální.

Plány a jejich realizace předcházejí nadměrnému používání automobilů pro cesty do školy, včetně jízd na odpolední kroužky a podobné cesty. Důležitá je zde nabídka alternativ, včetně doprovodu dítěte, a zvýšení bezpečnostních opatření.

Školní plány mobility mohou být v gesci městského úřadu nebo konkrétních škol. Dobrý model vzniká, když jejich zpracování koordinuje městský úřad (odborníky školství a dopravy) a konkrétní aktivity řídí samotné školy. Městský úřad na aktivity zpravidla finančně přispívá a řídí zavádění dopravních opatření v blízkosti škol (přechody, značení, zklidnění provozu, parkovací politika v blízkosti škol apod.) nebo v celém dopravním systému, dle potřeby dojíždějících žáků a studentů.

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Soukromý sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Žádná

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Speciální opatření v okolí škol – proměnlivé dopravní značení, semaforey, dopravní zklidnění v okolí škol
- * Informace v reálném čase o hromadné dopravě, multimodální plánování cest

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové

Středně finančně nákladné

Hlavní dopady opatření:

Toto opatření vede ve většině měst ke zlepšení bezpečnostní situace na cestách do škol, pomáhá zklidnit dopravní provoz a regulovat parkování v okolí škol. Má také pozitivní dopady na dopravní chování žáků a studentů. Děti se učí využívat prostředky MHD, jezdit na kole do školy nebo trasu do školy absolvují pěšky v doprovodu dospělé osoby. Ve výsledku mají školní plány mobility přínos pro celý dopravní systém, protože napomáhají redukci dopravních zácp v ranních a odpoledních špičkách a zlepšují bezpečnostní situaci.



Dopady na modal split

Opatření má pozitivní dopad na cesty do škol udržitelnými druhy dopravy: Příklady ukazují, že lze navýšit např. podíl cyklistické a pěší dopravy až o 7 % (Hinckson, 2011). Redukce využívání automobilů na dojížděku dětí do školy je častá, např. v britských základních školách, jako je Heath Hayes Academy, kde se podařilo během jednoho roku přesvědčit rodiče, aby děti přepravovali jiným druhem dopravy než autem, došlo ke snížení jízd automobily ze 60 % na 23 % (viz Zajímavé odkazy).



Dopady na životní prostředí

Méně cest automobilem = zdravější ovzduší a menší zábor prostoru pro jízdu a parkování aut, energetické úspory; např. díky výše uvedené redukci počtu cest automobilem (ZŠ Heath Hayes Academy) se podařilo snížit znečištění ovzduší v okolí školy o 25 % (viz Zajímavé odkazy). Školní plány mobility často přinášejí i zapojení škol a dětí do kampaně „Traffic Snake Game“. Od roku 2014 se do ní zapojilo 177 587 žáků z 1 192 škol v 19 zemích. Celoevropská úspora v tomto období dosáhla 2 458 853 kilometrů cest autem a 397 tun emisí CO₂.



Dopady na dopravní nehody

Méně cest automobilem = bezpečnější prostředí. Vedle udržitelnosti cest je hlavním cílem školních plánů mobility zajistit bezpečnost dětí na cestách do škol. V letech 2013–2017 se v ČR stalo okolo 2 000 nehod s účastí dětí do 15 let (Šustrová a kol., 2018), je tedy žádoucí tento počet snížit i pomocí zpracování školních plánů mobility s následným zavedením relevantních bezpečnostních opatření.



Dopady na zdraví:

Méně cest automobilem = zdravější ovzduší, přínos pro veřejné zdraví; děti se přepravují bezpečněji, jejich zdraví i zdraví dalších účastníků dopravního provozu je tak lépe chráněno.



Sociální a ekonomické dopady

Děti jsou více v kontaktu - např. cesty do škol v menších skupinkách s doprovodem dospělé osoby znamenají i menší náklady na cesty do škol a snížení externalit.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Školní plány mobility je vhodné koordinovat s **městským plánem udržitelné mobility**, což je koordinační dokument pro ekologičtější dopravu ve městě a okolí. Pod tuto gesci spadají i plány pro dojíždění do práce (**plány mobility firem a veřejných institucí**), kdy např. cesty do práce a spolujízda mohou být koordinovány se školním plánem mobility. **Bezpečnostní opatření, dopravní zklidňování a cílená nabídka alternativ** jsou nezbytným předpokladem pro úspěšnou realizaci školních plánů mobility. To vše je nutné doplnit o vhodnou **infrastrukturu na půdě školy** (např. přístřešky a stojany pro jízdní kola). Školní plán mobility a informace s ním spojené jsou pak komunikovány různě, mj. skrze **centra mobility**, ve kterých např. rodiny, jež se do města nově nastěhují, získají přehled o všech možnostech, jak svoje děti bezpečně a udržitelně přepravovat do vybrané školy. Realizaci plánu významně usnadní i **dopravní výchova** a její praktická část na dopravních hřištích nebo **kampaně** s ní spojené, viz níže.

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Plánování školní mobility má několikaletou praxi v evropských i amerických městech, česká města nejsou výjimkou. Magistráty pamatují na nutnost zabezpečení cest dětí do škol a čím dál častěji volí a realizují komplexní řešení. Menší projekty školních plánů mobility je dobré zaštitit plánem městské udržitelné mobility, protože i děti a jejich rodiče přispívají k naplňování cílů těchto „větších“ plánů, tj. co největšího počtu cest udržitelnými druhy dopravy na území města a v přilehlých oblastech.

Mnoho měst např. v rámci evropských projektů nebo ve zprávách o bezpečných cestách do škol deklaruje užitečnost opatření a potvrzuje nutnost kvalitního sběru dat a analýz ještě před zahájením projektů. Dobrá data pak umožňují kvalifikovaná rozhodnutí a srovnání stavu mobility žáků a studentů před/po realizaci.

Školy a úřady ve Velké Británii mají bohatou zkušenost se školními plány mobility zaměřenými zejména na změnu dopravního chování a doporučují následující strukturu školního plánu mobility (<https://www.modeshiftstars.org/about/travel-planning>):

Audit lokality – stávající a plánovaná dopravní spojení, dokumenty, plány a politika na podporu školní mobility

Dopravní průzkumy – formou konzultace s dětmi a rodiči (tuto fázi zahrnuje také kampaň „Traffic Snake Game“, viz níže) s dotazy na aktuální a preferovanou formu dojíždění a názory na stávající dopravní možnosti, zhodnocení situace v okolí školy a **stav opatření**

Souhrn dopravních problémů, které je nutno v rámci plánu řešit

Nastavení cílů, včetně indikátorů

Akční plán a monitorovací plán – s informacemi, za jakých podmínek bude plán považován za úspěšný

Pro rozhodování na vyšší úrovni a další podporu by měl být plán snadno uchopitelný i pro člověka, který danou lokalitu nezná.

Důležitým aspektem je **optimalizace tras** mezi zdrojovými a cílovými místy (domov – škola). Výběr a úpravy vytipovaných tras ulehčují rodičům rozhodování při volbě ekologičtějších druhů dopravy, zkracují cestovní čas a přinášejí energetické úspory. Pro plánování se doporučuje využití GPS mapování a GIS záznamů (Mora-Navarro a kol., 2018).

Situace v ČR:

V českých a moravských městech je docházka a dojíždění dětí do škol řešena spíše intuitivně, často ve spolupráci s městským úřadem (odbory dopravních agend, odbory školství) a s hlavním cílem – zajistit bezpečnost dětí v okolí škol i v průběhu cesty. Řada škol a městských úřadů iniciovala projekty tzv. „Bezpečných cest do škol“, které komplexně řeší bezpečnostní opatření na cestách do škol a v jejich blízkosti. Příkladem může být pražský program koordinovaný Pražskými matkami (dnes Pěšky městem, více na <https://www.prazskematky.cz/projekty/bezpecne-cesty-do-skoly/vyhlaseni-programu/>) nebo příklad olomouckého centra Semafor, které zajišťuje programy a kurzy dopravní výchovy s důrazem na výchovu k bezpečnému dopravnímu chování přímo v rodinách, více na: <https://centrum-semafor.cz/dopravni-vychova/pro-deti/>. Organizací, které tuto problematiku v ČR řeší, je mnohem více, uvedme např. ještě Nadaci Partnerství, která v rámci svého programu „Na zelenou“ poskytovala malé granty na téma bezpečných cest do škol, pomohla tak prohloubit komunikaci mezi školami a městy a doplnit vhodná opatření.

Celkově v ČR dopravní výchovu metodicky a koordinačně zastřešuje BESIP, oddělení Ministerstva dopravy ČR, viz <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Dopravni-vychova-deti/Zaci-zakladnich-skol/Metodika-dopravni-vychovy-pro-druziny-a-jina-mimos>.

V letech 2014–16 v České republice úspěšně proběhla za koordinace Centra dopravního výzkumu, v. v. i., kampaň „Oblékáme hada Edu“, která je českou formou známé evropské kampaně „Traffic Snake Game“, původně vytvořené v belgické Lovani. Cílem této kampaně je přivést děti a potažmo jejich rodiče k odpovědné volbě dopravního prostředku pro cesty do škol (sekundárně i pro cesty za jiným účelem). České školy se aktivně zapojily, v některých městech, jako např. v Českých Budějovicích, se za koordinace magistrátu plošně zapojily všechny základní školy. Kampaň je realizována hravou formou. Děti zaznamenávají pomocí nálepek s dopravními symboly, které lepí na plakátového hada, jak se daný den přepravily do školy. Během kampaně jsou děti motivovány ke změně dopravních návyků a používání MHD, jízdního kola či „pěškobusu“ (skupinky dětí v doprovodu proškolené dospělé osoby). Změny dopravního chování dětí jsou hodnoceny ještě tři týdny po ukončení kampaně. Do kampaně se mohou jednotlivé školy zapojit i v současnosti. Jakmile je škola připravena ke startu této hry, je potřeba si určit dva týdny ve školním roce, kdy bude kampaň probíhat. To může být v jakémkoliv období, ale velmi vhodné je období Evropského týdne mobility (16. až 22. září). Více na <https://www.trafficsnakegame.eu/czechrepublic/>.

Řízení mobility udržitelnými způsoby se týká také studentské komunity, zkušenosti má mj. německy mluvící škola v portugalském Portu. Měkká opatření (jako jsou spolujízda, využití záchytných parkovišť Park+Ride a systému Park & Stride¹, poskytování map s vyznačenými trasami do univerzitních budov, studentských kolejí apod.) se v tomto případě sice ukázala jako užitečná, ale méně využívaná z důvodu nedostatečného pokrytí území a nejasností při jejich zavádění. Poučením zůstává, že na realizaci opatření vyplývajících ze školních plánů mobility je nezbytné vyčlenit dostatek času a odpovídající (pravidelné) částky v rozpočtu na dopravu. Ukazuje se, že výraznější změny dopravního chování je vhodné měřit i v delším časovém horizontu a opatření by měla pokračovat i delší dobu po zpracování školního plánu mobility. Koordinace v rámci celého města a kvalitní komunikace jsou nezbytné, protože nízká informovanost nebo nejasnosti mohou výrazně zabránit využití opatření a žádoucím změnám dopravního chování (Teixeira a kol., 2019).

Příklady dobré praxe:



Zdroj: <https://www.montgomerycountymd.gov/DOT-PedSafety/SRTS/SignUp.html>

Zajímavým programem jsou anglické tzv. „Školní ulice“ („School Streets“) realizované v londýnském obvodu Hackney. Program cílí na přeměnu silniční a uliční sítě v blízkosti škol, aby je mohly děti jako chodci a cyklisté bez obav využívat denně před zahájením a po ukončení výuky (v určité konkrétní časy). To obnáší regulaci automobilového provozu před branami škol, kdy se dané ulice stávají přívětivějšími, bezpečnějšími a zdravějšími pro chůzi nebo jízdu na kole. Výjimku z omezení mají lidé žijící nebo pracující v okolí škol a prostor mohou samozřejmě používat i další chodci a cyklisté, nejen děti. V některých případech bývají tyto ulice uzavřeny pro veškerý provoz ve vyhrazených časech (přístup mají pouze vozy, jimž byla udělena výjimka). Jasným cílem je přivést co nejvíce dětí k používání jízdního kola a k chůzi a také snížit počet cest autem, ať už se jedná o dojížděku do školy nebo průjezd kolem školy. Tato restrikce také snižuje emise v okolí škol a zvyšuje dopravní bezpečnost v těchto ulicích.

Rada londýnské městské části Hackney připravila pro školy a další zájemce metodický kurs: „Příprava a realizace „Školních ulic“ („Developing and Implementing School Streets“). Kurs vyučuje, jak vybrat školu, co je potřeba ze strany školy zajistit, sledovat a jak vyhodnotit dopad projektu. Připraveny jsou také další metodické materiály, založené na zkušenostech realizátorů, učitelů, rodičů a dětí, viz manuál pro dopravní plánovače a školy a také sada dobré praxe – Kromě Hackney zde najdete příklady také z dalších londýnských čtvrtí Camden, Solihull a z Edinburghu. Více na: <http://schoolstreets.org.uk/resources/>. O časově omezených regulacích v okolí škol pojednává publikace School Streets: Timed traffic restrictions dostupná z: <https://www.modeshiftstars.org/schools-streets/>.



Zdroj: <https://drive.google.com/file/d/1UVVmMxxgFBIKSgE-h9sZn3s4sP7wKWmC/view>, str. 16

Další příklady najdeme i v jiných zemích, např. na Novém Zélandu mají města k dispozici metodickou pomoc na národní úrovni (příprava školních plánů mobility je koordinována s městskými úřady a dalšími partnery). Ve městě Auckland se do plánování mobility dětí a studentů aktivně zapojilo 33 základních škol (o počtu 130 až 688 žáků) s cílem odstranit dopravní zácpy v okolí škol a změnit dopravní chování dětí a rodičů. Jejich plány byly přizpůsobeny konkrétním podmínkám a ukázaly se jako efektivní (studie z roku 2006 na vzorku 13 tis. respondentů), protože přinesly změnu dopravního chování, kdy se o 5,9–6,8 % navýšil podíl cest na kole a pěšky oproti původním hodnotám před realizací plánů (Hinckson, 2011).

Zajímavé internetové odkazy:

<https://www.modeshiftstars.org/staysafegetactive/>

<https://www.modeshiftstars.org/stars-spotlight-heath-hayes-primary-academy-staffordshire/>

<https://www.brighton-hove.gov.uk/content/parking-and-travel/travel-transport-and-road-safety/school-travel-plans>

<https://www.trafficsnakegame.eu/czechrepublic/?news=vysledky-kampane-v-letech-2014-2017-infografika>

<https://www.trafficsnakegame.eu/czechrepublic/hra/jak-hra-funguje/>

<https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/chodec/bezpecna-cesta-do-skoly>

<https://www.nadacepartnerstvi.cz/Co-delame/Pomahame/Setrna-doprava>

<https://www.sustrans.org.uk/our-blog/projects/2019/uk-wide/sustrans-school-streets>

<http://schoolstreets.org.uk/how/> , resp. <http://schoolstreets.org.uk/resources/>

Použitá literatura:

HINCKSON, E. A.; BADLAND, H. M. (2011). School Travel Plans: Preliminary Evidence for Changing School-Related Travel Patterns in Elementary School Children. *American Journal of Health Promotion.*, 2011, 25(6), 368-371. DOI: 10.4278/ajhp.090706-ARB-217.

MODESHIFT STARS. (2018) *School Streets – Time traffic restrictions – Toolkit for professionals, 2018*. [Online.] [Navštíveno 11. 2. 2021.] Dostupné z: <https://www.modeshiftstars.org/schools-streets/>, resp. <https://drive.google.com/file/d/1UVVmMxxgFBIKSgE-h9sZn3s4sP7wKWmC/view>.

MORA NAVARRO, G.; FEMENIA-RIBERA, C.; MARTINEZ-LLARIO, J.; ANTEQUERA-TERROSO, E. (2018). Optimising urban routes as a factor to favour sustainable school transport. *Journal of Transport Geography.*, 2018, 72, 211–217. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2018.09.001.

ŠUSTROVÁ, T.; PAŘÍZKOVÁ, I.; VALENTOVÁ, V.; VYSKOČILOVÁ, A. (2018). *Metodika dopravní výchovy pro školní družiny a mimoškolní zařízení*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. 126 stran. Dostupné z: <https://www.detivdoprave.cz/metodika-dopravni-vychovy-pro-skolni-druziny-a-mimoskolni-zarizeni/>.

TEIXEIRA, J. F.; SILVA, C.; NEVES, J. V. (2019). School mobility management case study: German School of Oporto (Deutsche Schule zu Oporto). *Case Studies on Transport Policy*. 2019, 7, 13–21. DOI: 10.1016/J.CSTP.2018.11.002.