

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL



dopady opatření na:



kongesce



emise



hluk



záběr prostoru
ve městě

Popis opatření:

Bezpečné cesty do škol (z angl. SRTS – Safe Routes to School) vycházejí z podrobného průzkumu způsobu dopravy žáků a analýzy dopravní situace v okolí škol, navrhuje opatření, která zvyšují bezpečnost a podporují aktivní způsob dopravy. Klíčové je, že do zpracování podkladů i navrhování opatření se zapojují samotné děti a jejich rodiče. Žáci zpracovávají mapy svých cest do školy a ze školy a identifikují riziková místa. Z jejich shrnutí pak vychází dopravní projektant, který navrhuje úpravy vytipovaných rizikových míst. Návrhy projednává pracovní skupina složená ze zástupců školy, žáků a/nebo rodičů, politiků, úředníků, policie i dalších osob, které následně rozhodují o jejich realizaci. Cílem opatření je v první řadě zvýšit bezpečnost při cestách do školy, zapojit školu do dopravní výchovy a zvyšovat podíl aktivní dopravy. Iniciativa se inspirovala britským celostátním programem Safe routes to school¹. V USA tento program podporují grantové programy na úrovni jednotlivých států i z federální úrovně,² kde je dovážení dětí do školy v ranní dopravní špičce příčinou 10–14 % cest automobilem.

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Aktivitu obvykle iniciují rodiče nebo samotná škola. Impulsem může být využití nabídky podpory pro realizaci, případně rekonstrukce ulice či veřejného prostoru v okolí školy, ale často je důvodem zhoršený aktuální stav bezpečnosti dopravního provozu na cestách do škol (v okolí škol, ale i v určitých koridorech a čtvrtích).

Geografická či jiná specifika:

Opatření je vhodné zejména pro školy, které mají velkou spádovou oblast a do nichž dojíždějí děti z širšího okolí. Většinou pak trpí ranním dovážením dětí autem.

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Digitální ukazatele rychlosti vozidel
- * Automatické monitorování dodržování předepsané rychlosti

¹ <https://www.gov.uk/safe-walking-cycling-routes-school>

² <https://www.transportation.gov/mission/health/Safe-Routes-to-School-Programs>

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové

Samotné opatření znamená investici v řádu pouhých tisíců korun za práci dopravních odborníků, případně náklady na motivaci nebo menší opatření pro školy. Ovšem výsledkem je jednak návrh dopravních opatření, jednak plán další podpory aktivních způsobů dopravy, tedy chůze a jízdy na koloběžce nebo kole. O finanční náročnosti pak rozhoduje rozsah plánovaných úprav veřejného prostoru a rozsah doplňované infrastruktury. (Např. krytá stání pro kola, vymezení parkování K+R, bezpečnostní svíslé i vodorovné značení apod.) Případné rozsáhlejší úpravy ulic (semafony, zřizování cyklostezek nebo výsadby zeleně, vyvýšení ploch křižovatek, zpomalovací prahy, zúžení vozovky a rozšíření chodníků apod.) pak představují již finančně náročnější opatření.

Hlavní dopady opatření:

Toto opatření se zaměřuje na bezpečný přístup ke školám a dalším vzdělávacím zařízením a stimuluje k většímu využívání aktivních druhů dopravy, včetně dopravy veřejné. Zvyšuje bezpečnost všech účastníků dopravy, zejména ale chodců a cyklistů, snižuje počty nehod a k tomu zmírňuje jejich dopady. V neposlední řadě je významným příspěvkem ke kvalitní dopravní výchově a změně dopravního chování dětí i rodičů.



Dopady na modal split

Snižuje počty lidí dovážejících děti do školy autem, pomáhá zvyšovat aktivní druhy dopravy. Nárůst využívání aktivních druhů dopravy (pěší, cyklo apod.) díky BCŠ obvykle není velký, v některých zemích ani nekompenzuje trend rostoucího dovážení dětí autem do školy.



Dopady na životní prostředí

Opatření zvyšuje využívání aktivních druhů dopravy u dětí, tedy těch, které se dopravují do školy pěšky, na kole, koloběžce nebo MHD. Snižuje se počet dětí, které rodiče dovážejí do školy autem. Pokles automobilové dopravy v okolí školy snižuje imisní zatížení v ranní dopravní špičce i hlukovou zátěž.



Dopady na dopravní nehody

Studie (DiMaggio a Li, 2013) ukazuje, že během sledovaného období se roční míra zranění chodců snížila o 33 % u dětí školního věku (5 až 19 let) a o 14 % v ostatních věkových skupinách. Roční míra zranění chodců ve školním věku se v dobách souvisejících s vyučováním snížila o 44 % z 8,0 zranění na 10 000 obyvatel v období před intervencemi (2001–2008) na 4,4 zranění na 10 000 obyvatel v postintervenčním období (2009–2010).



Dopady na zdraví

Aktivní způsob dopravy do školy je označován jako významný zdroj fyzické aktivity dětí a mládeže. Dosud ale není jasná míra, jakou samotná aktivní doprava do školy ovlivňuje jejich zdravotní stav. Studie se většinou zabývají vlivem na hmotnost (Lubans a kol., 2011), ale jiné studie ukazují i benefity přetrvávající do dospělosti.



Sociální a ekonomické dopady

Stejně jako dopravní zklidňování a snižování podílu automobilové dopavy umožňují opatření vyvolaná BCŠ lepší využití a zlepšení uličního prostoru, zlepšení pobytové kvality a zlepšení sociálních interakcí. Důkazy naznačují, že opatření, která zlepšují infrastrukturu a posilují bezpečnost a snadnost využití aktivních způsobů dopavy do/ze škol, jsou z hlediska společnosti prospěšná, protože přinášejí i ekonomické výhody, které převyšují vynaložené náklady (Verugese a kol., 2021).



Dopady na dopravní zátěž, kongesce, dopravní proudy atd.

Opatření zvyšuje podíl aktivních druhů dopavy a snižuje podíl automobilové dopavy v okolí škol, zejména při ranní dopravní špičce.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Bezpečné cesty do škol vhodně doplňují opatření zaměřená na zvyšování bezpečnosti účastníků silničního provozu, zklidňování automobilové dopavy a podporu aktivních druhů dopavy. Stavební úpravy celé oblasti pak patří k těm nákladnějším. Konkrétně jde o opatření:

- * Školní plány mobility
- * Podpora cyklistické dopavy (cyklostezky a cyklopruhy, parkování pro cyklisty, přeprava jízdních kol v MHD nebo ostatní veřejné dopravě, infrastruktura pro cyklisty – zejm. generel cyklistické dopavy a další)
- * Podpora pěší dopavy (Kampaně Pěšky do školy, pěšibusy, generel pěší dopavy jako komplexnější řešení pěší dopavy ve městě, ale i konkrétní opatření, jako jsou pěší a obytné zóny, Zóny 30, úpravy přechodů pro chodce, zejména vyvýšené a vizuálně zabezpečené přechody, další vhodná místa pro přecházení, ve spojení s dopravním zklidňováním školní ulice, Město přátelské k dětem (projekty typu „child friendly city“) a další
- * Podpora veřejné dopavy (zaměření na zranitelné skupiny uživatelů – opatření pro bezpečnost a orientaci dětí)

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Situace ve světě:

Koncepce bezpečných cest do školy (BCŠ) začala v 70. letech 20. století v dánském Odense a vycházela z obav o bezpečnost dětí, které do školy chodí pěšky a jezdí na kole. Později se programy BCŠ začaly rozvíjet ve Velké Británii, Spojených státech a jinde.

Velká Británie:

Ve Velké Británii jsou zaváděny projekty bezpečných cest do škol, zejména prostřednictvím aktivních sdružení, jako je především Sustrans. Toto sdružení se už od r. 1977 zaměřuje na

podporu cyklistické a pěší dopravy (např. řídí rozvoj britské cyklistické sítě „National Cycle Network“). Pro bezpečné cesty cyklistů a pěších nabízí školám a zodpovědným úřadům přípravu dokumentů, studií proveditelnosti, experimenty (krátkodobé zavádění opatření), pomoc při participaci a projednávání, zhodnocení dopadu konkrétních projektů atd. Sustrans má svůj úspěšný program „Sustrans school streets“, na kterém od roku 2019 také spolupracuje se sdružením rodičů „Playing out“, kteří (jak už název vypovídá) usilují o to, aby si jejich děti měly kde v bezpečí hrát. První aktivita sdružení Playing se uskutečnila v roce 2009 v Bristolu: byla zaměřena na bezpečný uliční prostor pro hraní dětí a rychle se rozšířila v celonárodním kontextu do mnoha zón, kde žijí rodiny s dětmi. Úsilí obou sdružení se spojilo, protože opatření pro dopravní bezpečnost dětí jsou obdobná, ať už v blízkosti domova či v okolí škol. Aktuálně tato společná iniciativa dosáhla absolutního omezení automobilového provozu v okolí 40 škol a dopravního zklidnění mnoha lokalit. Kampaň byla zacílena na posílení cyklistické dopravy na cestách do škol pod názvem Big pedal a zároveň směřovala k vytvoření bezpečnějšího prostoru v okolí škol – School street. Získala značnou podporu veřejnosti, kdy 90 % dotazovaných rodičů a rezidentů souhlasí s dlouhodobým vyloučením automobilového provozu ze školních ulic, a tím posílení cyklistického a pěšího provozu (nejen) školních dětí.

Spojené státy:

V USA začala s pilotními programy BCŠ Bronx, čtvrt v New York City, a stát Florida. V srpnu 2000 financoval Kongres USA dva pilotní projekty BCŠ prostřednictvím Národního úřadu pro bezpečnost silničního provozu. Úspěch pilotních projektů vyvolal zájem o federálně financovaný národní program a několik států vyvinulo své vlastní programy.

Kongres pak vytvořil program podpory Federal-Aid Safe Routes to School Program v roce 2005 prostřednictvím komplexní dopravní legislativy, což nakonec vedlo k financování ve výši téměř 1 miliardy dolarů. Následná legislativa v oblasti dopravy, Moving Ahead for Progress in the 21st Century (MAP-21), byla schválena v roce 2012. Aktivity Bezpečné cesty do školy dnes mohou soutěžit o financování z nového programu s názvem Dopravní alternativy.

Situace v ČR

V ČR zpracovaly a upravily metodiku pro Bezpečné cesty do škol nejprve Pražské matky (dnes Pěšky městem). O rozšíření mimo hlavní město se zasloužila Nadace Partnerství. Výstupy z jednotlivých lokalit a jejich následný vývoj včetně příkladů dobré praxe a metodiky jsou dostupné z webové stránky Pěšky městem (<https://peskymestem.cz/projekt/bezpecne-cesty-do-skoly>).

Příklady dobré praxe:

Bezpečné cesty do škol se zpracovávaly např. u pražské školy V Remízku na Barrandově. Výstupy projektu zahrnují např. nový úložný prostor pro kola, úpravu vodorovného značení a instalaci dočasného dělicího ostrůvku na křižovatce Voskovcova x Wassermannova (2017), rozšíření přechodu pro chodce v ulici Voskovcova, rekonstrukci křižovatky U Akátů x V Remízku a rozsáhlé úpravy pěších cest přes ulici Wassermannova a v přilehlých obytných zónách. (Zdrojem i pro další místa a realizace jsou stránky Pěšky městem, zde konkrétně: <https://peskymestem.cz/skola/fzs-a-ms-barrandov-ii-v-remizku>).

Zajímavé internetové odkazy k opatření:

Sustrans – britské sdružení usilující o podporu cyklistické a pěší dopravy: <https://www.sustrans.org.uk>

Pedestrian and Bicycle Information Center (PBIC): http://guide.saferoutesinfo.org/introduction/history_of_srts.cfm

Výsledky zapojení škol a žáků v Praze, zpracované studie a realizovaná opatření jsou dostupné z webu Pěšky městem: <https://peskymestem.cz/projekt/bezpecne-cesty-do-skoly/zapojene-skoly>

Výstupy projektů podpořených Nadací Partnerství i jejich nabídka obcím, kterou poskytují prostřednictvím Partnerství, o.p.s., jsou k nalezení na stránkách <http://www.prostranstvi.cz/bcs>

Použitá literatura:

CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION. Office of the Associate Director for Policy and Strategy. *Safe Routes to School (SRTS)*. [Webová stránka. Navštíveno 12. 11. 2021.] Dostupné z: <https://www.cdc.gov/policy/hst/hi5/saferoutes/index.html>.

DIMAGGIO, CH.; LI, G. (2013). Effectiveness of a Safe Routes to School Program in Preventing School-Aged Pedestrian Injury. *Pediatrics*. 2013 Feb; 131(2): 290–296. Dostupné z: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3557410/>.

PARTNERSTVÍ, O. P. S. *Bezpečné cesty do školy*. [Webová stránka, kterou provozuje prostřednictvím Nadace Partnerství Partnerství, o. p. s. Navštíveno 12. 11. 2021.] Dostupné z: <https://eshop.nadacepartnerstvi.cz/Verejny-prostor-a-doprava/Bezpecne-cesty-do-skoly>, resp. <http://www.prostranstvi.cz/bcs.aspx>.

PEDESTRIAN AND BICYCLE INFORMATION CENTER (PBIC). *SRTS Guide. Safer Routes to School*. [Webová stránka. Navštíveno 20. 11. 2021.] Dostupné z: <http://guide.saferoutesinfo.org/>.

PĚŠKY MĚSTEM, Z. S. *Bezpečné cesty do školy*. [Webová stránka. Navštíveno 12. 11. 2021.] Dostupné z: <https://peskymestem.cz/projekt/bezpecne-cesty-do-skoly/>.

VERUGESE, J.; SAJAL, K. CH. A KOL. (2021). Economics of Interventions to Increase Active Travel to School: A Community Guide Systematic Review. *American Journal of Preventive Medicine*. 2021;60(1): e27–e40. Dostupné z: <https://www.thecommunityguide.org/sites/default/files/publications/pa-ajpm-ecrev-active-travel-school.pdf>.