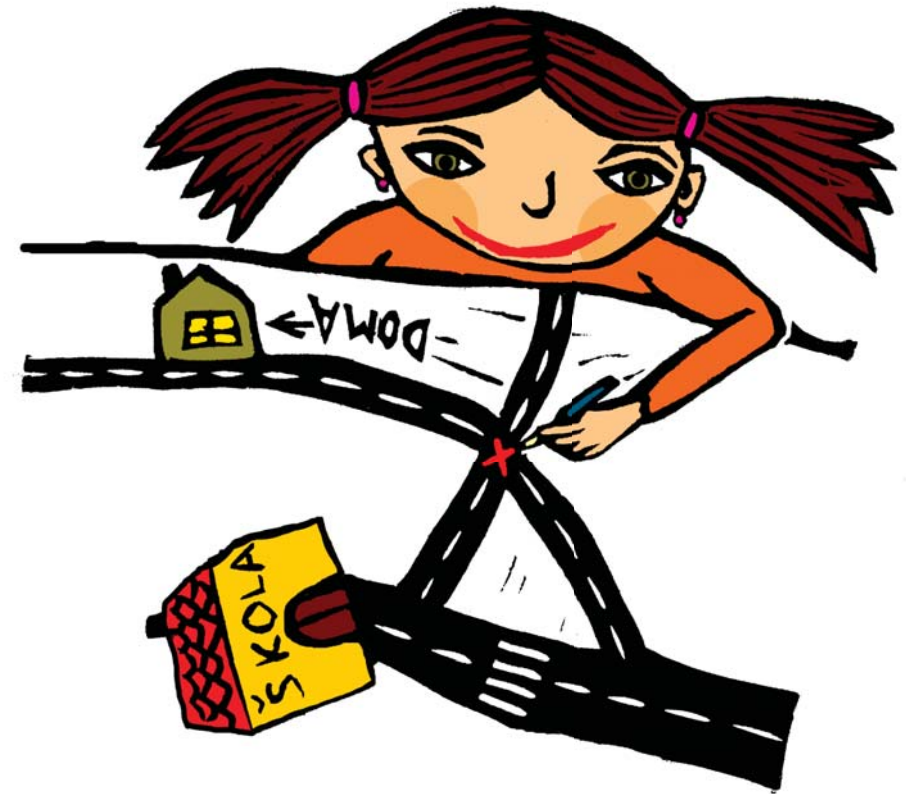


# Bezpečné cesty do školy



Tato příručka byla vydána ve spolupráci s Nadací Partnerství.



Projekt Bezpečných cest do školy mne oslovil především reálnou možností ovlivnit výchovu a jednání nejmladších generací. Těch, které jsou silničním provozem denně nejvíce ohroženy. Projekt naučí děti rozpoznávat nebezpečí v dopravě a také by měl výrazněji ovlivnit chování samotných řidičů a celkově dopravní prostředí ve městě. Aktivní přístup k omezení rizik silničního provozu je totiž tou nejefektivnější cestou ke zvyšování jeho bezpečnosti. Od Bezpečných cest si slibuji znatelné zklidnění dopravní situace v okolí škol a v té souvislosti také snížení dalších nežádoucích doprovodných efektů – hluku, emisí, prašnosti. Především ale toho nejpodstatnějšího, omezení úrazů a všech neštěstí spojených s dopravními nehodami. Pro to vše mi bylo ctí nad projektem převzít záštitu.

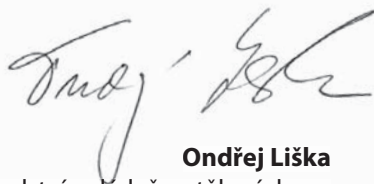
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rudolf Blažek'.

**Rudolf Blažek**

1. náměstek primátora hlavního města Prahy



Projekty Bezpečných cest do školy mají mou plnou podporu. Jednak dále zvyšují motivaci dětí a mladých lidí pohybovat se po městě pěšky nebo na kole. Už dnes totiž dává spousta mladých přednost tomuto jednoduchému, přirozenému a levnému způsobu dopravy. Naším úkolem však zůstává vytvořit jim k tomu lepší podmínky. Navíc už se dnes ví, že cesty pěšky či na kole pozitivně ovlivňují také koncentraci a sociabilitu dětí, a tím pádem zprostředkovaně i jejich výsledky ve škole. Nemluvě o tom, že přispívají k rozvíjení aktivního přístupu k životu.



**Ondřej Liška**  
ministr školství, mládeže a tělovýchovy



Projekt Bezpečné cesty do školy zasluhuje mou plnou podporu, neboť zapojuje veřejnost od nejútlejšího věku do bezpečného chování v dopravním provozu za použití nejmodernějších zkušeností a metodik. Výchova dětí a mládeže už od školního věku a za účasti odborného vedení vykazuje vysokou míru účinnosti.

Projekt Bezpečné cesty do školy má za úkol zvýšit počet dětí, které se dopravují bezpečně do školy pěšky nebo na kole, což je k životnímu prostředí nejšetrnější a pro psychické i fyzické zdraví člověka nejprínosnější. Aktivity v rámci těchto projektů zároveň zasvěcují děti do širších souvislostí automobilové dopravy, bezpečnosti a kvality životního prostředí a učí aktivnímu a odpovědnému přístupu k životu a zdraví jednotlivce i společnosti. Projekt je proto také velmi hodnotný jako účinná forma výchovy k ohleduplnosti k životnímu prostředí.



**Martin Bursík**  
místopředseda vlády a ministr životního prostředí

# OBSAH

<b>Úvod</b> .....	<b>8</b>
<b>Silnice jsou nebezpečné</b> .....	<b>8</b>
Statistiky nehod v ČR .....	8
Mezinárodní porovnání nehodovosti .....	9
<b>Zdravotní, psychické a sociální následky motorismu</b> .....	<b>9</b>
Znečištění ovzduší a vliv škodlivin v ovzduší na lidské zdraví .....	9
Nedostatečný pohyb, obezita .....	10
Sociální izolace, nesamostatnost a nezodpovědnost .....	10
<b>Děti v silničním provozu</b> .....	<b>11</b>
Specifika dětí v silničním provozu .....	11
Mezinárodní právní rámec .....	12
Dokumenty k prevenci dopravních úrazů v ČR .....	12
<b>Bezpečné cesty do školy</b> .....	<b>13</b>
<b>Základní informace</b> .....	<b>13</b>
Vznik projektu .....	13
Pro jaké školy je projekt připraven .....	13
<b>Fáze projektu</b> .....	<b>14</b>
Délka trvání projektu .....	16
<b>Mapování, dotazníky, plány mobility</b> .....	<b>17</b>
Jak připravit mapky okolí školy .....	17
Jaký rozsah mapky zvolit .....	17
Jak mapky vyplnit .....	17
Jak mapky a dotazníky zpracovat .....	18
Jak vytvořit školní mapu .....	18
Co je to školní plán mobility .....	19
Motivujte rodiče .....	20
Zapojte děti .....	20
<b>Zpracování dopravní studie</b> .....	<b>21</b>
Předání školní mapy dopravnímu odborníkovi .....	21
Co dopravní studie obsahuje .....	21
Kdo může dopravní studii vypracovat .....	21
Náklady na studii a jak je uhradit .....	22
Setkání pracovní skupiny před dopracováním studie .....	22
Předání dopravní studie obci .....	22
<b>Sledování schvalovacího řízení a realizace</b> .....	<b>23</b>
Schvalovací řízení a jednání o rozpočtu .....	23
Jak dlouho celý proces trvá .....	23
Nečekejte pasivně .....	23

<b>Možnosti financování školních projektů bezpečných cest</b> .....	<b>24</b>
<b>Bezpečné cesty do školy v Praze – program hlavního města Prahy</b> .....	<b>24</b>
<b>Na zelenou - grantový a asistenční program Nadace Partnerství</b> .....	<b>25</b>
<b>Příklady z praxe</b> .....	<b>26</b>
<b>Bezpečné cesty do školy v České republice</b> .....	<b>26</b>
<b>Bezpečné cesty do škol ve Velké Británii</b> .....	<b>28</b>
<b>Jak přežít v silničním provozu</b> .....	<b>29</b>
<b>Základní pravidla pro děti i dospělé</b> .....	<b>29</b>
Desatero chodecké bezpečnosti .....	29
Dopravní výchova .....	29
Jak zajistit větší bezpečnost na silnici .....	31
<b>Základní konfliktní situace, do nichž se může dítě dostat</b> .....	<b>31</b>
Konfliktní situace zaviněné řidiči .....	31
Konfliktní situace způsobené chybami v dopravním prostředí .....	32
Konfliktní situace zaviněné dětmi a adolescenty .....	32
<b>Vhodná opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti</b> .....	<b>33</b>
<b>Prvky dopravního zklidňování</b> .....	<b>33</b>
Střední dělicí ostrůvky (ochranné ostrůvky) .....	33
Zvýšené plochy .....	34
Vysazené chodníkové plochy .....	35
Zóna Tempo 30 .....	36
<b>Technická opatření</b> .....	<b>38</b>
Průsvětlení přechodů .....	38
Informativní měřič rychlosti .....	38
<b>Organizační opatření</b> .....	<b>39</b>
Školní hlídky .....	39
Pěšíbusy a cyklobusy .....	40
<b>Aktivní bezpečnostní prvky</b> .....	<b>41</b>
Retroreflexní materiály .....	41
Bezpečnostní výbava jízdního kola .....	41
<b>Podpora cyklistické dopravy</b> .....	<b>42</b>
<b>Užitečné odkazy a kontakty</b> .....	<b>43</b>

# Úvod

Nevídaně prudký rozvoj motorismu v České republice po roce 1989 se odráží negativně nejen na stavu životního prostředí, ale také na bezpečnosti silničního provozu a zejména na podmínkách pro nejšetrnější a nejzdravější způsoby přepravy. Přestože například v Praze se 23% všech vnitroměstských cest vykoná pěšky, chůzi ani jízdu na kole mnozí nepovažují za plnohodnotný druh dopravy. To znevýhodňuje zejména děti, mladistvé a starší nebo nemocné spoluobčany, pro něž chůze představuje jediný způsob samostatného a nezávislého pohybu.

Tato příručka si proto klade za cíl ukázat, jak takovou diskriminaci postupně odstraňovat, a nabízí způsoby, jimiž je možné zabezpečit a zpříjemnit zejména každodenní cesty dětí do školy, ať už pěšky, nebo na kole. Naleznete v ní jednoduchý návod, který by vám měl pomoci absolvovat cestu od prvního setkání s dětmi a rodiči až po vybudování konkrétních dopravních opatření v okolí školy, několik příkladů z České republiky i zahraničí a přehled možných dopravních úprav, které je vhodné ke zvýšení bezpečnosti v okolí školy použít.

## Silnice jsou nebezpečné

### Statistiky nehod v ČR

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.

V České republice zemřelo na silnicích za posledních 11 let 452 dětí – to přestavuje téměř 20 školních tříd – zejména na místě spolujezdce v osobních automobilech. 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.

Nejvíce dětí sice umírá v ČR mimo obec jako spolujezdci (v průměru 20 dětí ročně), silnice uvnitř obcí jsou však místy, kde děti v roli chodců nejčastěji utrpí újmu na zdraví (ročně téměř 3000 dětí) nebo na následky dopravní nehody zemřou. Téměř 80% dětí chodců umírá v obci. Za největší počet usmrčených přitom nese odpovědnost nepřiměřená rychlost a nesprávný způsob jízdy řidičů. Nejčastější příčinou těžkých zranění je nedání přednosti.

### Mezinárodní porovnání nehodovosti

Česká republika si v oblasti bezpečnosti dětí v silničním provozu nevede právě nejlépe. Na českých silnicích umírá ročně téměř dvakrát tolik dětí než v ostatních evropských státech. Ve Velké Británii zemře v důsledku dopravní nehody v přepočtu na 100 000 dětí 1.5, ve Švédsku 1.9, v SRN 1.8, v Polsku 2.4 a v České republice 3.2 dětí (počítáno pro věkovou kategorii do 15ti let). Celosvětově jsou podle WHO dopravní nehody hlavní příčinou úmrtí mladých lidí ve věku 5–25 let, druhou nejčastější příčinou úmrtí dětí ve věku 10–14 let a třetí nejčastější příčinou úmrtí dětí ve věku 5–9 let. (Zdroj: *International Road Traffic Accident Database, average (průměr) 1999 - 2003*)

## Zdravotní, psychické a sociální následky motorismu

### Znečištění ovzduší a vliv škodlivin na lidské zdraví

Dopravní úrazy a dlouhodobé pórakové 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<sub>2</sub>)*, který sice neútočí na naše zdraví, působí však na změnu klimatu, která ohrožuje nejen lidstvo, ale 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 2 – 3x 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. Počet českých dětí trpících obezitou v posledních letech rychle narůstá a v současné době jí trpí již okolo 13 % 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 dopravovány do školy autem, ztrácejí se svým okolím kontakt, nechápou ho a nemají k němu vztah. Mají menší možnost své okolí poznat, sít se s ním, oblíbit si ho a hůře také komunikují s lidmi, což má později negativní důsledky nejen v osobním, ale i v občanském ži-

votě. 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 odsouává věk, kdy se osamostatňují, což má neblahý vliv na jejich sebevědomí.



## Děti v silničním provozu

### Specifika dětí 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 švédské Vize Nula (Švédsko věnuje maximální pozornost úpravám dopravní-



Obrázek ukazuje pohled do vozovky ve výši očí cca sedmiletého dítěte.

ho prostředí tak, aby i v případě selhání dítěte-chodce nedošlo při střetu s vozidlem k újmě na jeho zdraví).

### Mezinárodní právní rámec

Bezpečnosti silničního provozu se pak věnují další mezinárodní dokumenty, jejichž smyslem a cílem je zajistit právní rámec, který by v členských zemích umožňoval vymáhat bezpečnost a pomáhal tak minimalizovat rizika silničního provozu.

Mezi nejdůležitější z nich patří:

- Úmluva OSN o právech dítěte
- Úmluva o silničním provozu OSN
- Sjednocená rezoluce OSN o silničním provozu
- Závěrečná zpráva OECD - Keeping Children Safe in Traffic (Zajistit dětem bezpečí v dopravním provozu)

### Dokumenty k prevenci dopravních úrazů v ČR

Národní strategie BESIP si klade za cíl do roku 2010 snížit počet usmrtných v důsledku dopravních nehod o 50 % oproti roku 2002. Z hlediska projektu Bezpečné cesty do školy patří mezi priority:

- zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu
- realizace programu Bezpečné cesty do školy v celostátním měřítku
- zvýšení právního povědomí chodců a cyklistů jakožto účastníků silničního provozu
- zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, do identifikace rizikových míst
- zvýšení intenzity zapojení dalších subjektů do systému prevence nehod na pozemních komunikacích
- podporování vybraných projektů nestátních institucí ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu formou grantů

# Bezpečné cesty do školy



## Základní informace

### Vznik projektu

Projekt Bezpečné cesty do školy je inspirován příklady z Velké Británie a čerpá ze zkušeností, které získalo občanské sdružení Pražské matky na více než dvaceti pražských základních školách. Na jejich základě vznikl spoluprací o.s. Pražské matky, Nadace Partnerství a o.s. Oživení ucelený celorepublikový projekt, který má školu provést cestou od prvního setkání s dětmi a jejich rodiči 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 nim přece jen dojde, měly by mít pokud možno co nejmírnější následky.

Větší bezpečnost na cestách do školy zároveň umožňuje rodičům nechat své děti volněji se pohybovat, což *zvýšuje počet žáků chodících do školy pěšky*. Omezování jízd autem snižuje i znečištění ovzduší, a to má zase příznivý vliv na zdraví dětí. Stejně příznivě na jejich zdraví působí chůze 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. 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. Nic ale nebrání tomu, aby projekt realizovalo i jiné zařízení pro děti (např. mateřské centrum či umělecká škola).

## Fáze projektu

Konkrétní školní projekt obsahuje následující fáze:

### 1. Rozhodnutí školy zúčastnit se projektu

Na počátku stojí rozhodnutí školy zúčastnit se projektu. Aktivní zapojení školy a jejích žáků, uskutečnění všech kroků v rámci metodiky projektu a vytrvalost školy v prosazování realizace navržených opatření je základem úspěšnosti celého projektu.

### 2. Kontaktování konzultanta, veřejné správy, policie a dopravního odborníka

V České republice existuje síť akreditovaných konzultantů, kteří jsou vyškoleni pro tento projekt. Jejich úkolem je pomáhat školám při realizaci projektu, koordinaci jeho fází a kontaktování úřadů. Seznam konzultantů, stejně jako dopravních odborníků, kteří zpracovávají dopravní studie vzešlé z mapování, je umístěn na webových stránkách Pražských matek a Nadace Partnerství. Poradte se s konzultantem, vyberte si dopravního odborníka a kontaktujte pak zástupce policie a veřejné správy (odbor dopravy a samosprávu). Informujte je o rozhodnutí školy zúčastnit se projektu, projekt jim představte a dohodněte se na společném postupu a vytvoření pracovní skupiny.

### 3. 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.



### Složení pracovní skupiny:

- Zástupci dětí a rodičů – reprezentují všechny, kdo mapují cesty, vyplňují dotazníky, navrhuji 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 v obci, 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 odbory rozvoje). Při uskutečňování konkrétních školních projektů se proto vyplatí nejdříve získat podporu starosty, primátora 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.
- 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 (dohled u přechodů a kontrola dodržování bezpečnostních předpisů) může poskytnout i Městská policie.
- Dopravní odborník – zpracovává dopravní studii, poskytuje odborné zázemí.
- Autorizovaný konzultant – radí a asistuje při organizaci a koordinaci, pomáhá kontaktovat úřady.

### 4. 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 do-



pravního zklidňování. Úvodního setkání by se měli zúčastnit všichni, kteří se na projektu budou podílet, tedy rodiče, starší žáci, zástupci obce a policie a dopravní odborník.

### 5. Mapování cest a zpracování školní mapy

V této fázi obdrží žáci dotazníky a mapky okolí školy. Zakreslí do mapky trasu své obvyklé cesty do školy, vyznačí místa, kde se necítí bezpečně, a vyplní dotazník, ve kterém také zdůvodní, proč jsou označená místa 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.

### 6. Zpracování dopravní studie

Získané výstupy poslouží jako podklad pro zpracování dopravní studie bezpečných cest. Ta je základem pro jednání s veřejnou správou o realizaci navržených opatření vedoucích ke zvýšení dopravní bezpečnosti. Podrobnější informace o zpracování dopravní studie uvádíme níže.

### 7. Předání dopravní studie obci

Dopravní studii schválenou celou pracovní skupinou je zapotřebí předat k realizaci obci a zástupcům kraje, který je ve většině případů investorem.

### 8. Vypracování školního plánu mobility

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

### 9. Sledování schvalovacího řízení a realizace návrhů

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

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

### Délka trvání projektu

Při prvním setkání pracovní skupiny si stanovte plán aktivit s přibližnými termíny a odpovědnostmi. Část projektu, která probíhá na škole, se dá

zvládnout během šesti až devíti měsíců a některá opatření vzešlá z mapování (změna značení, vyznačení či přemalování přechodu, osazení cesty bloky – 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 má k dispozici podrobné mapy (k tomuto účelu 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.

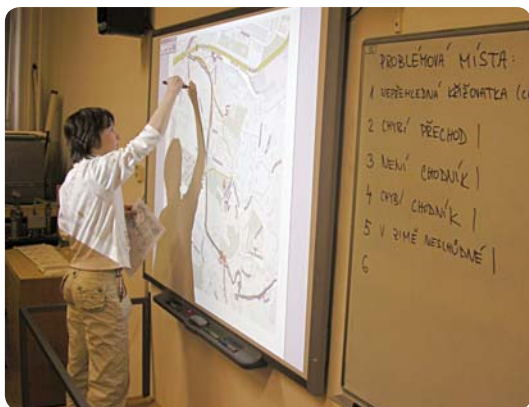
### Jaký rozsah mapky zvolit

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 děti vystupují z dopravních prostředků a odkud zbytek cesty docházejí pěšky.

### Jak mapky vyplnit

Děti s rodiči 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 je toto místo problematické, a případně navrhnou nápravu. Vyplňují-li se mapky doma, doporučujeme, aby si rodiče s dětmi o cestě po-





Práce s mapou u interaktivní tabule – ZŠ Na Perštýně, Liberec (program Na zelenou, Nadace Partnerství, 2007)

vidali a vyptávali se jich, kde se necítí bezpečně a proč. Na takové otázky jsou schopné odpovídat i děti z první třídy a často otevřou dospělým nový pohled.

### Jak mapky a dotazníky zpracovat

Podepsané mapky děti odevzdají učitel, který je s dětmi zpracuje do jednoho třídního dokumentu. K účasti dětí na projektu lze využít předmětů dopravní výchovy, ekologické výchovy, prvouky či sociální výchovy. Projektové vyučování

vání 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 zkliďňování silničního provozu. Při zpracování mapek je nutné uvádět, s jakou četností se problémy opakují – např. „špatný rozhled u přechodu vinou parkujících aut: 20x“.

Prosím napiš své jméno a třídu: Klára Chroustovicová OUP, 3

Odpověz a popiš krátce a výstižně!

1. Jak se dopravuješ do školy a proč a jak by ses chtěla dopravovat a co ti v tom brání?  
 2. Kdy jsi jela do školy autem a kdy pěšky, a jak se cítíš?  
 3. Co vzbuzuje pocit nebezpečí při cestě do školy?  
 4. Kde se cítíš bezpečně při přecházení komunikace?

Označ červené číselky a zakroužkuj na mapě pro tebe nebezpečná místa! V dalším pořadí tyto místa popiš a navrhní způsob řešení (jakým způsobem provést změnu, vedoucí k bezpečnosti chodců a cyklistů).

- Chybí chodník u přechodu
- Chybí přechod pro chodce
- / -
- Neskladná umístění v odstavci

Vyplněný dotazník – Odborné učiliště a Praktická škola Chroustovice (program Na zelenou, Nadace Partnerství, 2007)

### 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. Vytvořte seznam označených nebezpečných míst včetně jejich popisu a seřadte je podle

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

Bezpečné cesty do školy – hlavní trasy – za celou školu

Problémová místa + četnost:

1. Nepřehledná křižovatka, chybí přechod 41x
2. Chybí přechod a část chodníku 59x
3. Příliš úzký chodník i vozovka, v zimě mantinely 45x
4. Chybí chodník (cesta vymletá vodou) 71x
5. V zimě neschůdné, chybí chodník 41x
6. Chybí přechod, parkující auta 70x
7. Nepřehledná zatáčka, velká rychlost aut 31x
8. Chybí přechod u kolejí 35x
9. Nepřehledné místo, velká rychlost aut 8x
10. Chybí část chodníku + přechod u hřiště 61x
11. Řidiči nerespektují přechod 20x
12. Chybí chodník – Gollova ul. 17x
13. Chybí chodník u otočky 11x
14. Chci chodit parkem 6x
15. Úzký chodník Klíperova ul. 1x
16. U Černého Dolu – chybí chodník 5x



Mapa s nebezpečnými místy – ZŠ Na Perštýně, Liberec (program Na zelenou, Nadace Partnerství, 2007)

Na kole chtějí jezdit: 43x, Pěšky - 90x, MHD - 46x, Auto - 28x

### 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

ti autem, ale chodily by raději pěšky. Vytvořte si plán aktivit školy, kterými chce přispět ke snížení počtu dětí dopravovaných do školy autem a naopak 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.

### Motivujte rodiče

Nezapomeňte motivovat rodiče prostřednictvím dětí a různých akcí, které je mohou získat pro projekt. Zorganizujte např. peší týden, během výuky se věnujte znečištění ovzduší dopravou apod. Povídejte si s dětmi o tom, proč je rodiče vozí autem, vysvětlíte jim, že chůze je bezpečnější. Nejvíce dětí totiž na silnicích zemře jako spolujezdců v autech (z celkového počtu 24 usmrcených dětí v roce 2007 zemřely 4 děti jako chodci, 4 děti jako cyklisté a 16 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 obcí bezpečné cyklostezky, nebo uspořádat výtvarnou soutěž na téma udržitelné dopravy apod.



## Zpracování dopravní studie

### Předání školní mapy dopravnímu odborníkovi

Poté co je zpracována školní mapa, předejte ji dopravnímu odborníkovi jako podklad pro zpracování studie. Předávání by se 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. Nezapomeňte upřesnit harmonogram činností včetně termínu zpracování studie, abyste mohli napláňovat jednání s obcí.

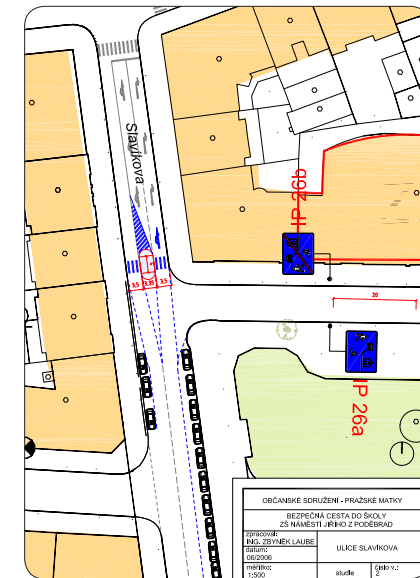
### Co dopravní studie obsahuje

Ve studii jsou navrhována opatření, která by měla kritická místa zabezpečit a zklidnit. Představují jakýsi ideový záměr s analýzou dopravní situace a s nákresem řešení, které poslouží jako odborný návrh pro jednání s obcí a jako podklad pro projektovou dokumentaci. Dopravní studie vychází z § 30 - Územní studie zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona. Její obsah 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.

Škola by měla se zpracovatelem dopravní studie sepsat smlouvu, v níž bude uveden i obsah studie a datum, do něhož má být zpracována a odevzdána škole.

### Kdo může dopravní studii vypracovat

Studii může vypracovat inženýrská projektová kancelář, je však možné využívat i služeb jiných odborných pracovišť. Práci lze zadat např. i doktorandům nebo diplomantům dopravních fakult. Dopravního odborníka doporučujeme vyhledat před zahájením školního projektu, aby se mohl účastnit pracovních schůzek od samého začátku.



Dopravní studie – ZŠ Jiřího z Poděbrad, Praha 3 (projekt Bezpečné cesty do školy, Pražské matky ve spolupráci s MHMP, 2006)

### Náklady na studii a jak je uhradit

Pro tuto část projektu již potřebujete finanční zabezpečení – počítejte s částkou minimálně 30 000 až 50 000 Kč (řešení jednoho problematického místa ve studii stojí přibližně 10 000 Kč, je proto dobré s projektantem předem dohodnout minimální počet řešených míst). O zpracování dopravní studie sepište smlouvu! Finanční podporu pro školní projekt můžete získat v rámci některého z grantových projektů či jiných programů v ČR nebo můžete požádat o podporu u soukromé firmy ve vašem regionu (viz kapitola Možnosti financování školních projektů Bezpečných cest). Než se do projektu pustíte, rozhodně potřebujete vědět, že tuto částku máte k dispozici. Dopravní studii může na své náklady zpracovat i obec, ztrácíte však možnost vybrat si takové pracoviště, které by splňovalo vaši představu o možnostech zklidňování a zabezpečování cest a které je na obci nezávislé a nezaujaté.

### 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 mělo tedy vedle zástupců školy, rodičů a dětí zúčastnit i pracovník odboru dopravy, odboru rozvoje nebo jiný zástupce obce a případně i majitele komunikace, který by měl úpravu komunikace 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.

### Předání dopravní studie obci

Po dokončení studie se opět setká pracovní skupina a projedná realizaci navrhovaných opatření. V některých případech můžete tyto dva poslední kroky sloučit v jeden, záleží na zvyklostech obce. Pak už zbývá jen předat studii zástupcům obce a majiteli komunikace a za účasti pracovní skupiny sledovat schvalovací řízení a proces sestavování a schvalování rozpočtu obce. Kromě úředníků státní správy (odbor dopravy, správa majetku města) by se měl předávání studie zúčastnit někdo z důležitých zástupců samosprávy (radní, starosta), který o uvolňování prostředků na úpravy veřejných prostor z rozpočtu obce spolurozhoduje. Kromě členů pracovní skupiny doporučujeme k předání studie přizvat i ostatní žáky a případně rodiče a média (např. místní noviny). Je to dob-

rá příležitost k tomu, aby byli všichni, kdo se projektu účastnili, za svou práci oceněni a mohli se k jeho výsledkům vyjádřit.

## Sledování schvalovacího řízení a realizace

### Schvalovací řízení a jednání o rozpočtu

Dále už jen probíhá schvalovací řízení v rámci obce a rozhodovací proces o uvolnění prostředků na navržená opatření. Zatímco však schvalovací řízení ovlivní občan jen nepřímo (například jako člen dopravní komise), k jednání o rozpočtu na zasedání zastupitelstva má právo přímo se vyjádřit každý. Není proto od věci, aby se zástupce školy jednání zastupitelstva o rozpočtu zúčastnil a vystoupil na něm.

### 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 dva až tři roky.

S faktem, že některých stavebních úprav se nedočkáte v témže roce, kdy cesty do školy mapujete, je třeba se smířit. Nemělo by vás však od dokončení projektu odradit.

### Nečekejte pasivně

V této fázi se potřebujete především obrnit trpělivostí. Nečekejte však pasivně a neustále udržujte s obcí 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 obce a majitele komunikace mohou nejen zástupci či rada školy, ale i rodiče, děti, dětská rada či parlament. Vytvořte si v pracovní skupině – nejlépe již po zpracování školní mapy – jakýsi 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.

# Možnosti financování školních projektů bezpečných cest

## Bezpečné cesty do školy – program hlavního města Prahy

Jedná se o program podporující vyšší bezpečnost (nejen) dětí na cestě do školy. Program bude vyhlašován vždy na kalendářní rok. Probíhá ve spolupráci hlavního města Prahy s občanskými sdruženími Pražské Matky a Oživení.

Cílem programu je:

- zvýšení dopravní bezpečnosti v okolí škol
- zapojení škol a žáků do vyhledání nebezpečných lokalit v jejich okolí
- výchova žáků k bezpečnému pohybu v ulicích
- podpora ekologicky šetrné dopravy
- zvýšení zájmu žáků i rodičů o dění v okolí škol
- snížení dopravní zátěže v okolí škol

Do programu se mohou zapojit školy nacházející se na území hlavního města Prahy. Při realizaci školních projektů v rámci tohoto programu musí školy dodržovat jednotnou metodiku uvedenou v této brožuře. Škola, která se zapojí do programu, má nárok na pokrytí nákladů na činnost pedagogického pracovníka (do výše 5 000 Kč), autorizovaného konzultanta (do výše 15 000 Kč), spotřební materiál (do výše 5 000 Kč), vypracování dopravní studie (dle rozsahu do výše až 50 000 Kč) a příspěvek na trvalé opatření k podpoře udržitelné mobility do výše 45 000 Kč. Program je financován hlavním městem Prahou. Přihlášky do programu bude přijímat koordinátor – o.s. Pražské matky. Termín pro podání přihlášek a podrobnosti budou zveřejněny na stránkách <http://magistrat.praha-mesto.cz> a [www.prazskematky.cz](http://www.prazskematky.cz). V případě velkého zájmu o účast v programu vybere účastníky z došlých přihlášek pracovní skupina BESIP při odboru dopravy MHMP.

## Na zelenou – grantový a asistenční program Nadace Partnerství

Pro podporu školních projektů bezpečných cest z celé ČR připravila Nadace Partnerství grantový a asistenční program Na zelenou. O grant v programu mohou žádat školy, školská zařízení a obecně prospěšné společnosti pracující s dětmi. Žádost o grant nemohou předkládat jednotlivci, obce ani sdružení obcí, nadace a nadační fondy, organizační složky státu, politické strany atd.

Cíle grantového programu:

- zvýšení dopravní bezpečnosti dětí na cestě do školy
- podpora udržitelné dopravy a zdravého životního stylu
- zvýšení povědomí žáků a rodičů o pravidlech dopravního chování
- zvýšení zájmu žáků i rodičů o věci veřejné
- zlepšení životního prostředí v okolí škol

Školní projekty musí dodržovat tuto metodiku, finanční příspěvek ve výši 50 až 100 tisíc korun lze čerpat na zpracování dopravní inženýrské studie, na vedení projektu ve škole a na financování odborného konzultanta. Škola může v rámci projektu sama navrhnout a uskutečnit celou řadu drobných opatření podporujících bezpečnou, zdravou a udržitelnou mobilitu (přístřešky či stojany na kola, organizace pěšibusů apod.) – na tato opatření lze použít grantové finanční prostředky. Grantová výzva bývá obvykle vyhlašována začátkem kalendářního roku, generálním partnerem programu Na zelenou je finanční skupina AXA.

Více informací o grantovém programu Nadace Partnerství včetně podrobných návodů pro žadatele naleznete na internetových stránkách [www.nadacepartnerstvi.cz/nazelenou](http://www.nadacepartnerstvi.cz/nazelenou).

# Příklady z praxe

## Bezpečné cesty do školy v České republice

Projekt 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.

V této kapitole proto uvádíme příklady výsledků dosažených v rámci školních projektů bezpečných cest realizovaných v minulých letech na českých školách.



Zřízení přechodu se světelnou signalizací na nám. Míru, Praha 2 – Vinohrady, Lauderovy školy, Belgická ul. (projekt Bezpečné cesty do školy, Pražské matky ve spolupráci s MHMP, 2004, realizace 2004)



Přístřešek na kola – Odborné učiliště a Praktická škola Chroustovice (program Na zelenou, Nadace Partnerství, 2007)



Rekonstrukce křižovatky Korunní x Šumavská, Praha 2 – Vinohrady – LŠU Ilji Hurníka, dříve ZŠ K. V. Raise (projekt Bezpečné cesty do školy, Pražské matky ve spolupráci s MHMP, 2004, realizace 2007)



Rekonstrukce křižovatky Rumunská x Londýnská, Praha 2 – Vinohrady – ZŠ Londýnská (projekt Bezpečné cesty do školy, Pražské matky ve spolupráci s MHMP, 2004, realizace 2006)



Dělicí ostrůvek přes ul. Křížová, Praha 5 – Zlíchov – Speciální ZŠ pro žáky se specifickými poruchami chování (projekt Bezpečné cesty do školy, Pražské matky a Oživení ve spolupráci s MHMP, 2007, realizace 2008)



Opticko-akustické brzdy a příčné prahy, zúžení vozovky v místě přechodu přes Olbrachtovu ul., Praha 4 – ZŠ Poláčkova (projekt Bezpečné cesty do školy, Pražské matky ve spolupráci s MHMP, 2004, realizace 2004)

## 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 nabádá 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 Bezpečných cest do škol a že zájem o tyto projekty roste. Činnost na Bezpečných cestách do škol byla na radnicích rozdělena mezi řadu odborů. Vláda aktivity podpořila např. vytvořením poradní skupiny pro Bezpečné cesty do škol, 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 Bezpečných cestách ve Velké Británii najdete na stránkách [www.saferoutestoschools.org.uk](http://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 příjíždějící 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 metodikou dopravní výchovy *Bezpečná cesta do školy*. Podrobnější informace naleznete v publikaci,

kteřou měla kařždá základní škola na přelomu roku 2006/2007 obdrřzet od regionálních pracovníků BESIP. Metodika je také voln dostupn na stránkách [www.nadacepartnerstvi.cz/docs/doprava/bcnds\\_metodika.pdf](http://www.nadacepartnerstvi.cz/docs/doprava/bcnds_metodika.pdf).

Sprvn veden dopravn výchova musí děti naučit chovat se v dopravním prostředí tak, aby neohrozily sv zdrav a svůj život, ale ani zdrav a život ostatních uastnk silničního provozu. Musíme vzít na vdom, ře nikdy nebudou vřechna msta na silnicích ani mimo n zcela bezpen. Děti se proto musí naučit čelit rizikům a mořzn nebezpečí předvídat. A právě tmto směrem je zaměřena metodika výukového programu Bezpen cesta do školy.

Vychází z *Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání*, čerpá z něj inspiraci a navazuje na jeho priority, cíle a kompetence. Vyuřzv přitom nejcinnř výukovou metodu – učení vlastn zkuřenost. Ta je zalořena na analýze přm zkuřenosti říká a na seznamování se s relnm prostředím v relnm čase, nikoli na zprostředkovan informaci a pozntcch. Dává tak dětem mnohem vřší řanci orientovat se v komplikovanm dopravním prostředí.

Hlavním cílem této dopravn výchovy je naučit děti chovat se v dopravním prostředí bezpen a tm vrazn snřit počet dopravních nehod. Pokud se takto podaří vhodnou formou ovlivnit dt, ponese si sprvn návyky dále do života a bude se chovat bezpen i jako dospl chodec či řidič.

Takto veden dopravn výchova dává nařim dětem reálnou řanci předcházet nehodám. Zlepř se jejich ostrařitost, zdrav a kondice. Zlepř se postaven školy, protože db na zdrav a bezpečí dt. Propojenm projektu Bezpen cesty do školy popsaneho v této brořuře s téměř stejnojmennou metodikou dopravn výchovy si škola zajist bezpenř dopravn prostředí a zlepřn životního prostředí ve svém okolí. Ulice v okolí školy budou v rann řpice bezpenř, tiřř a přjemnř. Škola d říkám přleřitost zúčastnit se procesu rozhodování a stát se občanem, kter se zajímá o sv okolí. Předevřm se vřak říci naučí věřit si života svého i života ostatních.

Je třeba si uvědomit, ře za bezpen pohyb dítěte v silničním provozu odpovdj v první řadě jeho rodiče, kter mají také na dt největř vliv. Škola míře dítěti poskytnout v rámci dopravn výchovy základní zkuřenosti, rodiče vřak musí vřdy jít svm chováním příkladem.

## Jak zajist vřř bezpečnost na silnici

K vřř bezpečnosti dt v silničním provozu lze přispět mnoha způsobu, mezi něj patří:

- pravy dopravního prostředí
- postih neukázněných řidičů
- dobr legislativa
- sprvn veden výchova
- vhodn obleen (vrazn barevn a spáře svtl, s vyuřitm reflexních materiálů)
- pouřzvn dtřskch zdrřnch systémů (autosedaček)
- osvtov kampan pro veřejnost
- zapojení dt do projektů na mstn úrovni
- dozor policie nebo dobrovolníků u přechodů pro chodce

## Základní konfliktní situace, do nichř se míře dt dostat

### Konfliktní situace zavinn řidič

- parkování v tsn blízkosti přechodu
- parkování na přechodu pro chodce
- parkování na chodníku nutící chodce vstoupit do vozovky
- nedání přednosti na vyznaenm přechodu (při soubřn jízdě vozidel ve dvou jízdních pruzich)
- nepřimřen rychlost – představuje základní bezpečnostní riziko a je odpovdn za největř podl 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

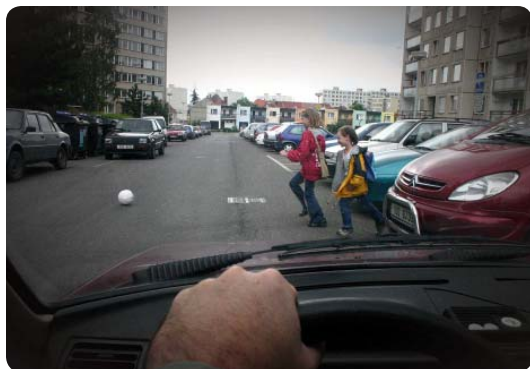
- vzrostlá vegetace u přechodu
- vchod do školy nezabezpečený zábradlím
- zakryté nebo nečitelné svislé dopravní značení



- bariéra na středním ostrůvku, která může zakrýt chodce
- špatně odstraněné vodorovné značení na přechodu
- nevhodné umístění přechodu za horizontem
- zdrojem konfliktů může být někdy i dělená světelná signalizace (chodec vnímá signál volno na vzdálenějším přechodu a ne všimne si signálu stůj 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)

##### Charakteristika prvku

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

##### Použití

Vybavení přechodu ochranným ostrůvkem (resp. ostrůvky) může být za určitých okolností z hlediska bezpečnosti, kapacity přecházení i plynulosti provozu výhodnějším řešením než zřízení světelné signalizace na přechodu. V místech s malou frekvencí přecházení (tj. méně než 50 osob za hodinu) může být vhodné zřizovat místa pro přecházení, tedy ochranný ostrůvek bez vyznačení přechodu pro chodce. V tomto případě chodec sice nemá přednost před projíždějícím vozidlem, výhoda děleného a tím i snazšího přecházení však zůstává zachována. Ochranné ostrůvky mohou být používány jak jednotlivě, tak i ve skupinách. V mezikřižovatkových úsecích je možné ostrůvky s výhodou aplikovat i v krátkých rozestupech (cca 100m). 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.



Prostějov

## 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 a vytvoření chráněné plochy 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
- výrazné zmenšení nároků na rozhled chodce doprava (o dráhu vozidla ujetou za dobu, za kterou chodec dojde z okraje vozovky na ostrůvek)

## Nevýhody

- v některých případech nutnost rozšíření vozovky, resp. zásah do obrubníků a odvodnění, což je nákladné
- při užití nevhodného dopravního majáčku riziko skrytí dítěte uprostřed přechodu

## Pořizovací náklady

Podle situace desítky až stovky tisíc.

## Opора v technických předpisech

ČSN 73 6110, TP 145, TP 132



Sternberk na Moravě

## Zvýšené plochy

### Charakteristika prvku

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

### Použití

Toto opatření lze s úspěchem využít v místech s vysokou intenzitou pohybu chodců a všude tam, kde je vhodné ra-

zantněji 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 (obvykle 20 km/h)
- zvýšení ohleduplnosti řidičů vůči chodcům
- zlepšení estetického dojmu uličního prostoru

## Nevýhody

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

## Pořizovací náklady

Od sedmi set tisíc dle rozsahu, milionové částky nejsou výjimkou.

## Opора v technických předpisech

ČSN 73 6110, TP 85, TP 132, TP 145

## Vysazené chodníkové plochy

### Charakteristika prvku

Obvykle jde o lokální rozšíření chodníku na úkor ploch pro motorovou dopravu – většinou parkovacího, výjimečně i jízdního pruhu.

### Použití

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

## Výhody

Vysazené chodníkové plochy vedle zlepšení podmínek pro pohyb chodců dobře poslouží i k zabránění protiprávnímu parkování v oblasti křižovatek (posledních 5 m před hranicí křižovatky se vyplní chodníkem) či k zajištění



Praha 8 - Karlín

volnosti vjezdu do objektů. Vysazené chodníkové plochy malých rozměrů také přerušují souvislé parkovací pruhy a do nich vysazené stromy pak vytvářejí v uličním prostoru aleje. Tato opatření jednak chrání parkující vozidla, jednak vysazenou vysokou zelení oživují městský interiér.

### Nevýhody

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

### Požizovací náklady

Jsou-li tyto prvky součástí rekonstrukce celé komunikace, nemusí znamenat žádné náklady navíc, spíše naopak – plocha chodníku je levnější než plocha vozovky. Jsou-li prováděny dodatečně, pohybují se v nákladu okolo sto tisíc za jedno nároží.

### Opora v technických předpisech

ČSN 73 6110, TP 145, TP 132

## Zóna Tempo 30

### Charakteristika prvku

Plošné opatření Tempo 30 je projevem aplikace nové dopravní politiky, která má chránit nejzranitelnější účastníky silničního provozu, ale též zmírňovat negativní vlivy dopravy a zvyšovat kvalitu bydlení. Je-li v oblasti plošného zklidnění Tempo 30 škola, má toto opatření blahodárný vliv na bezpečnost dětí v jejím okolí.

### Použití

Princip je jednoduchý (a běžně užívaný ve většině měst západní Evropy): rychlost 50 km/h je v obci povolena pouze na hlavních (sběrných) místních komunikacích, které slouží i dálkovým dopravním vztahům, zatímco na komunikacích, které zajišťují především plošnou dopravní obsluhu a přístup k pozemkům a nemovitostem (obytné čtvrti), se zavede omezení na 30 km/h (je třeba přiměřeně zohlednit případné nároky MHD). V centrálních, dopravně zklidněných oblastech měst, kde je velký provoz chodců a převládá pobytová funkce, je možné stanovit rychlostní omezení i na méně než 30 km/h.

### Výhody

Hlavním argumentem pro zavádění zón Tempo 30 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. Vzhledem k minimální potřebě stavebních úprav komunikací jde navíc o řešení velmi levné. Základem zklidnění je odstranění značek upravujících přednost a systematické zavedení přednosti zprava.

### 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 (plošné zklidňování je v Evropě sice velmi rozšířené a populární, v ČR je však teprve na začátku).

### Požizovací náklady

Záleží na způsobu pojetí – velkorysejší provedení se stavebními úpravami je nákladnější. Jednodušší provedení jen pomocí vyznačení vjezdů a bran do zóny a odstranění značek upravujících přednost je levné.

### Zahraniční zkušenosti

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

### Legislativní opora a technické předpisy

ČSN 73 6110, vyhl. č. 30/2001 Sb.



Brno – Židenice



## Technická opatření

### Prisvětlení přechodů



Účinnou možností, jak zvýšit bezpečnost chodců za snížené viditelnosti, je prisvětlení 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. Z vedeného vyplývá, že musí být zajištěn kontrast, správné umístění a správný úhel osvětlení přechodu a chodců. Proto je nezbytné svěřit realizaci odborné firmě.

### 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 okamžitě 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

### Pořizovací náklady

Nejlevnější zařízení se dá pořídít zhruba za 70 000 Kč včetně DPH.

## 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 k ani 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 – nejprve teoretické (dopravní předpisy), pak i praktické přímo v terénu, v místech budoucího nasazení. Poté složí u dopravní policie zkoušku, 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. V průběhu času se ukázalo, 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 metrů. 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 našívacích pásek 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, mají dva reflexní pruhy a z jedné strany reflexní nápis DĚTI. Vyrábějí se v jedné standardní velikosti. Podle zkušeností řady států západní Evropy, kde je užívání takovýchto reflexních vest zcela běžné, stačí, když má vestičku pouze některé z dětí na začátku a na konci celé skupiny. Každý řidič již z dálky vidí, že se blíží ke skupince dětí, a může tak 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 světlo – bílé světlo vpředu a stále nebo blikající červené světlo vzadu

## 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 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.



Praha 8 – Karlín, Pobřežní ulice

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).

## Užitečné odkazy a kontakty

**Pražské matky, o.s.** – Pražské matky jsou občanské sdružení, které usiluje o zlepšení stavu životního prostředí, zvýšení zájmu veřejnosti o tuto problematiku a především o odpovědnější přístup občanů i veřejné správy. 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](http://www.prazskematky.cz)

**Oživení, o.s.** - Oživení je občanské sdružení, které se dlouhodobě věnuje propagaci a podpoře dopravy šetrné k životnímu prostředí. Jeho aktivity jsou zaměřeny na ožívování městského prostředí vytvářením podmínek pro cyklistiku a chůzi. Zabývá se též systematickým odhalováním střetu zájmů a korupce ve veřejné správě a zvyšováním transparentnosti veřejného sektoru. Vizí sdružení je fungující a sebevědomá občanská společnost naplňující principy udržitelného způsobu života. [www.oziveni.cz](http://www.oziveni.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 2160 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](http://www.nadacepartnerstvi.cz)

**CDV** – Centrum dopravního výzkumu je veřejnou výzkumnou institucí a jedinou dopravní vědecko-výzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy. [www.cdv.cz](http://www.cdv.cz)

**BESIP, projekt Bezpečná obec** – projekt oddělení Ministerstva dopravy BESIP, jehož cílem je napomoci komplexně řešit problematiku bezpečnosti silničního provozu ve městech a obcích. [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)







## BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY

Projekt pro školy, děti a rodiče  
metodická příručka

Autoři publikace:

Jarmila Johnová a Petra Lukešová – 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

Redakce: Petra Lukešová

Jazykové korektury: Eva Šuchmanová

Fotografie: archiv o.s. Pražské matky a Oživení, archiv Nadace Partnerství

Ilustrace: Petra Cífková

Grafická úprava: Pavel Křivka, [www.krivka.net](http://www.krivka.net)

Tisk: Integraf, s.r.o.

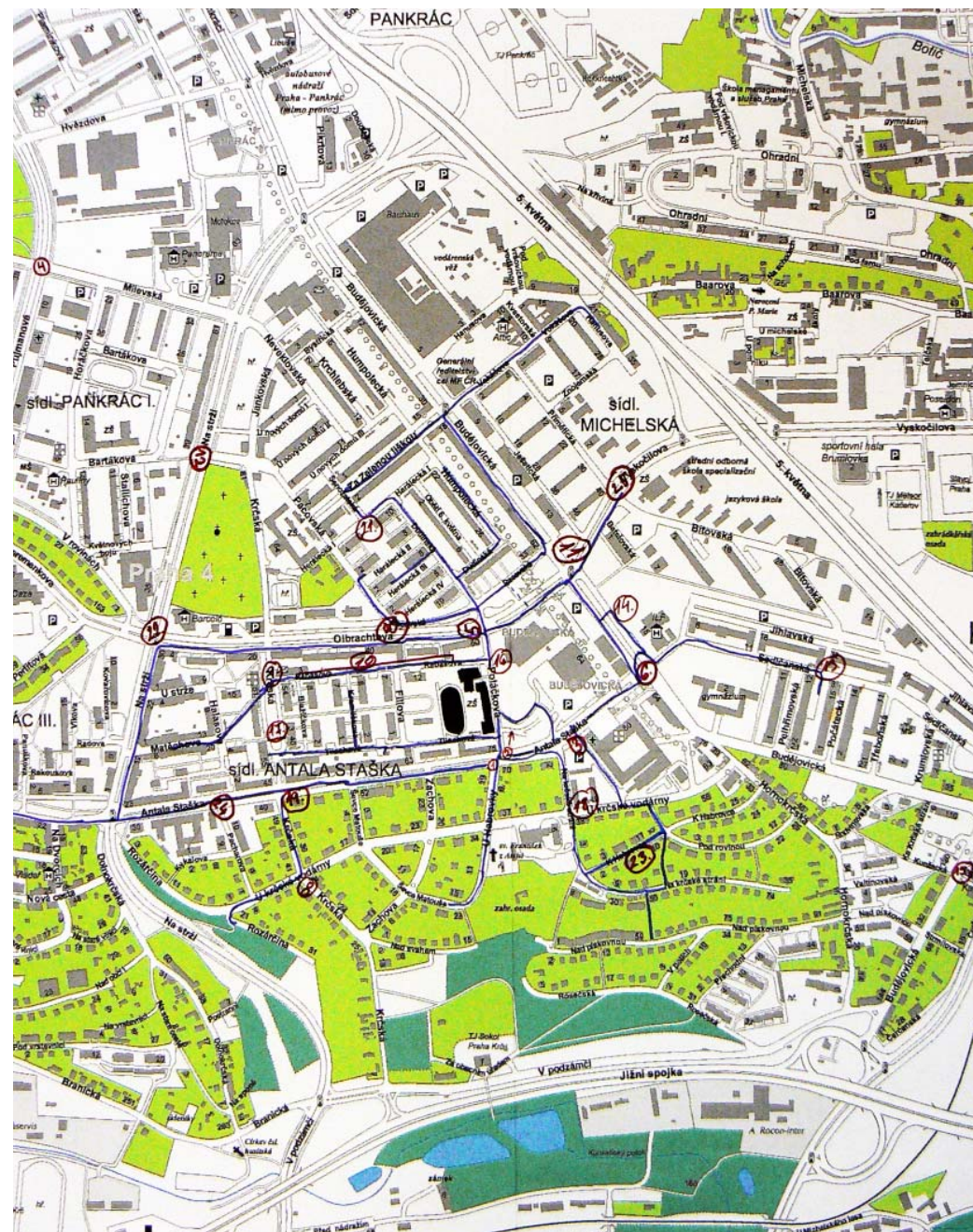
Vydala občanská sdružení Oživení a Pražské matky v rámci projektu  
„Město pro pěší“ ve spolupráci s Nadací Partnerství.

Vydání: první 2008

© Oživení, o.s., Pražské matky, o.s., 2008

Illustrations © Petra Cífková, 2008

ISBN 978-80-254-3359-1



Školní mapa – ZŠ Poláčkova, Praha 4 (Bezpečné cesty do školy, 2004)