

# DĚTI NA CESTÁCH

## BEZPEČNĚ PO MĚSTĚ



Informace pro zástupce měst a obcí

## **Děti na cestách. Bezpečně po městě**

Překlad z anglického originálu „Kids on the Move“ (Office for Official Publications of the European Communities, 2002).

kontakt: env-pubs@cec.eu.int, <http://www.europa.eu.int>

Koordinátor: C. Bochu DG Environment

© European Communities, 2002

Reprodukce je povolena s uvedením zdroje na základě dohody s EU - LP-026-CS ze dne 8. 1. 2004 (2003-COP-443)

Fotografie z EU jsou převzaty z nabídky na: <http://www.europa.eu.int> a z dalších zdrojů uvedených přímo v textu

Fotografie na 2. a 3. straně obálky a na str. 7, 27-28, 30-31, 37 a 48-49 v textu jsou z archivu OVV MŽP.

Poděkování autorkám a autorům obrázků, které MŽP obdrželo do soutěže „Moje město, moje ulice bez aut“ v roce 2001: obálka, titl. list – Ivona Večerková, Kristýna Pokorná ze ZŠ Hlaváčova (Brno-Obřany), a titl. listy kapitol – Jiří Lacina, Praha 5.

Další obrázky: Veronika Plachá, Julie Havlíková, Tomáš Hoření, František Vinkler, Magda Lukačovičová, Antonín Bervic, ZŠ Poláčkova, Praha 4-Krč; Romana Kolářová, ZŠ Řevnice; Simona Košťálová, ZŠ Jiráskovy sady, Příbram; Katka Kynčlová, ZŠ Dolní Štěpánice, Jilemnice; Natalie Merksbauerová, Praha 5; Jan Valuščík, Zuzana Heczková, Kateřina Horváthová, Michal Somič, Masarykova ZŠ, Bohumín; Lucie Poslední, Zruč-Senec.

Zvláštní poděkování Jirkovi Lacinovi za veselé obrázky.

Český překlad: European Communities 2003

Aktualizace textu a české dodatky: MŽP

Odpovědná redaktorka: Eva Veverková, OVV MŽP

Spolupráce: Mgr. Lenka Jeníčková (ICEU), Mgr. Jakub Kašpar, RNDr. Helena Knappová a RNDr. Jiří Bendl, CSc. (MŽP)

© Ministerstvo životního prostředí 2003

ISBN 80-7212-269-X



## SLOVO ÚVODEM

Ať již jste komunálním politikem, učitelem, ředitelem školy, rodičem, či zkrátka pouze cítíte zodpovědnost za změny životního prostředí ve svém okolí nebo vám leží na srdci volný a bezpečný pohyb a zdraví devadesáti milionů dětí po celé Evropě, je tato publikace určena právě vám.

Žijeme pod stejnou oblohou, dýcháme stejný vzduch a pijeme stejnou vodu jako naše děti. Důsledky znečištění vzduchu, který dýcháme, a vody, kterou pijeme, trpí děti stejně tak jako dospělí. Děti ale nejsou „malí dospělí“. Důsledky zhoršování životního prostředí na ně zvláště ve městech více dopadají, a za dlouhodobě neudržitelný rozvoj tak děti platí vyšší cenu. Děti však nejsou pouze nevinnými oběťmi současné situace. Mají do značné míry nevyužitý potenciál pro vytváření lepšího a zdravějšího životního prostředí. Z osobní zkušenosti mohu potvrdit, že děti mohou při ochraně životního prostředí sehrát významnou roli. Přestože bylo vydáno a podepsáno mnoho mezinárodních prohlášení a úmluv, děti a mládež se obvykle plánování a rozhodování aktivně neúčastní. Mají minimální možnost ovlivnit přítomnost či utvářet budoucnost. Jinými slovy, my dospělí máme nesmírnou zodpovědnost, a musíme tento problém začít vážně řešit. Tato publikace obsahuje několik praktických příkladů z městských úřadů a ze škol, které pod-



nikly některé kroky, aby se lépe obeznámily s mobilitou dětí a potřebami životního prostředí, a také aby zastavily současný vývoj, jehož důsledkem je stále se snižující počet dětí, které do školy jezdí na kole nebo docházejí pěšky. Pevně doufám, že vám budou tyto příklady k užitku.

Tato příručka upozorňuje na jednu iniciativu, kterou jsem zahájila před několika lety ve spolupráci s mnoha dalšími subjekty: je to Evropský den bez aut, který dne 22. září probíhá ve stovkách malých i velkých měst po celé Evropě. Tento den se také děti mohou zapojit do diskuse o tom, jak čelit důsledkům jednoho z nejrizikovějších faktorů současného života – dopravy. Děti si Evropský den bez aut oblíbily, protože mohou – byť jen na jeden den – okusit svobodu volného pohybu po městě, aniž by jim byla neustále v patách nebezpečná automobilová doprava.

Věřím, že musíme vytvořit prostředí, které bude vůči dětem přátelské. Děti jsou budoucími ochránci životního prostředí. Právě ony budou zítra činit rozhodnutí. To, co je dobré pro naše děti, je dobré i pro společnost a pro celou naši planetu.

**Margot Wallströmová,  
evropská komisařka  
pro životní prostředí**

## Obsah



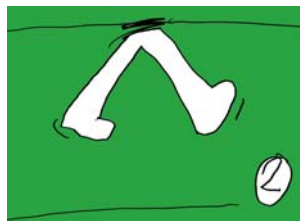
### **Děti a mládež v prostředí města (9)**

Stojí za to si připomenout, že většina dětí a mládeže žije „ve městě“. Tam si při hledání osobního naplnění mohou vybírat

z bohatých a rozmanitých možností, které města nabízejí a které mají na dosah.

Přesto se často zdá, že naše obce a města byla projektována bez ohledu na děti a mládež. Veřejné prostory a dopravní prostředky navržené zdravými dospělými přinejlepším pro jiné zdravé dospělé opomíjejí potřeby dětí, stejně jako potřeby postižených nebo starších obyvatel, rodin s malými dětmi, atd. Nezávislost dětí je tím ohrožena a na jejich vývoj a tělesnou i duševní pohodu to má vážný dopad.

Zhoršování životního prostředí obzvláště naléhavě pocítujeme ve městech. Vážným problémem pro Evropany je jak znečištění vzduchu, tak nadměrný hluk. V dnešní době již chápeme, že děti zkrátka nejsou „malí dospělí“ a že citlivěji reagují na důsledky znečištění životního prostředí v porovnání s dospělými. Místní úřady by měly začít podnikat kroky k ozdravení životního prostředí.



### **Co s tím můžeme dělat? (21)**

Jak to změnit s ohledem na děti? Nedostali jsme se do slepé uličky?

Je prostředí, které bude fungovat na principu „DĚTEM VSTUP POVOLEN“, vůbec možné? Ve skutečnosti mají vedoucí činitelé a místní zastupitelé k dispozici celou škálu možností i bezpočet nástrojů.

Přirozeně nám především leží na srdci cesta dětí do školy. Navržená řešení v tomto případě usnadňuje to, že se jedná o každodenní cestu, při které se velký počet dětí dopravuje určitým směrem k nějakému cíli. Předkládáme vám koncepční schéma, které vám pomůže lépe se orientovat. V praxi také existuje velké množství úspěšných příkladů.

Neměli bychom však přehlížet skutečnost, že většina cest, které děti a mládež podnikají, není spojena se školou (mimoškolní činnost, sport, koníčky, návštěvy, hry apod.).



## Několik příkladů (39)

Případy, na něž poukazujeme v této kapitole, ukazují, jak na mnoha místech místní samospráva věnuje maximální pozornost potřebám dětí a mládeže. Možností je celá řada: od zapojení mládeže do územního plánování a projektování různých zařízení, až po pozitivní diskriminaci dětí a mládeže! Dopravní podniky mohou pomocí internetu děti přesvědčovat, že jezdit tramvají či autobusem je „moderní“, nebo mohou pořádat školení, ve kterých se děti budou učit městskou dopravu využívat co nejlépe! Místní policie může některé čtvrti přeměnit na cvičné okruhy a motoristé zde poslouží jako „pokusní králíci“! Pokud nakonec dojde inspirace, stačí obrátit se na děti samotné...



## Zdroje (51)

Existuje mnoho sdružení (obcí a měst, občanů apod.) pečujících o práva dítěte, které vám mohou podat pomocnou ruku.

V této kapitole najdete též odkazy na velké množství publikací, CD-ROM a internetových stránek, kde najdete argumenty a nápady potřebné k zajištění efektivního a rychlého postupu při zajišťování udržitelného rozvoje ve své obci či svém městě.



# Úvod

## Jaká práva mají naše děti?

Jakou důležitost podle vás přikládají místní úřady budování dětských hřišť ve srovnání s výstavbou parkovišť a s dopravními službami? Kde zůstávají práva dětí na svobodu pohybu a přístup na místa, kde žijí svůj společenský a kulturní život, získávají vědomosti a fyzickou zdatnost? Existuje něco jako právo dítěte na nezávislou mobilitu\*? A jakou má toto právo váhu oproti požadavkům dospělých, kteří nejraději jezdí všude autem (často za jakoukoli cenu)?

Některé věci se rozumí samy sebou: všichni si uvědomujeme svou povinnost chránit děti před špatným zacházením, sexuálním zneužíváním a ekonomickým vykořisťováním. Považujeme přirozeně za nezbytné hájit mravní, duševní a fyzickou integritu dítěte proti jedincům, kteří jsou „schopni“ mu ublížit. Nikdo také nepochybuje, že by děti měly mít zaručené například právo na vzdělání. Úmluva o právech dítěte OSN, jež byla přijata v roce 1989, představuje konkrétní důkaz toho, že o základních právech dítěte existuje všeobecná shoda. Právo na mobilitu však mezi ně bohužel dosud nepatří.

Základní práva dětí jsou tedy dána, jak si pak ale máme vysvětlit „moc“ uplatňovanou světem dospělých, jejímž prostřednictvím dospělí bezohledně prosazují své vlastní priority a požadavky na úkor představ a dokonce i zdraví a prospěchu dětí?

\*volný a svobodný pohyb

Ministr životního prostředí Libor Ambrozek předává v Kroměříži v rámci Evropského týdne mobility 2003 kolo jednomu z účastníků akce „Na kolo jen s přilbou“.



V jednu osudnou sobotu roku 1997 se ve Velké Británii vydal osmiletý chlapec jménem Darren na kole navštívit kamaráda a stal se obětí dopravní nehody. Bylo potřeba tlaku celostátní kampaně uspořádané aktivisty, kteří se snažili pomoci rodičům zlomeným touto tragédií, aby se pojišťovna konečně přestala snažit u soudu uplatnit „práva motoristy“.

Jaká práva? Právo domnívat se, že šlo o zanedbání ze strany rodičů, neboť „tak malému dítěti“ lehkomyšlně dovolili pohybovat se samotnému po městě, navíc na kole a bez přilby. To tedy znamená, že nebudeme-li dost ostražití, bude se vina připisovat rodičům – kompromitujícím a moralizujícím způsobem – protože dítěti nezajistili doprovod, dovolili mu použít „neadekvátní“ dopravní prostředek a nevybavili je ochrannou výstrojí. Naproti tomu nepozornost či „roztržitost“ motoristy a nedostatek cest vhodných pro cyklisty či opatření ke snížení povolené rychlosti se přecházejí mlčením: prostředí už jiné nebude a děti mají jednoduše smůlu. Podle této logiky by brzy museli všichni chodci nosit přilby a všichni cyklisté by museli být nabalení v ochranných skafandrech.

Jak je na tom právě vaše město? Kolik dětí se každoročně stává obětí dopravních nehod? Kolik dětí nemá možnost volně se pohybovat nebo si hrát?



# DĚTI A MLÁDEŽ V MĚSTSKÉM PROSTŘEDÍ



V zemích Evropské unie žije 70 – 80 % obyvatelstva ve městech. A tak podle toho, zda se dané městské prostředí projektovalo s ohledem na ně, či nikoli, v průměru 70 – 80 % dětí a mládeže ve městech buď najde nebo nenajde vhodné podmínky ke správnému vývoji.

Malá i velká města jsou pro zdárný vývoj dětí vhodná (samozřejmě vedle pobytu v přírodě), protože právě v nich se nachází větší intitučie a služby, které se starají o uspokojování jejich potřeb. Na druhé straně se mohou města k dětem a mládeži chovat macešsky tím, že veřejná prostranství a dopravní prostředky jsou velkou měrou přizpůsobeny potřebám dospělých a potřebám automobilů, a tím ovšem omezují potřeby dětí a mládeže.

## Naléhavé otázky

Děti a adolescenti do věku osmnácti let představují pouhých 21 % obyvatelstva Evropské unie, přičemž hodnoty v rámci jednotlivých států se pohybují mezi 15 - 24 %. Zahrneme-li do této skupiny mládež do věku, kdy opouští školy, což je zhruba věk, kdy lze nejdříve získat řidičský průkaz, můžeme z toho vyvodit - aniž bychom brali v úvahu tu část dospělé populace, která nejedí autem – že mobilita\* pětiny obyvatelstva Evropy je zcela závislá na pěší chůzi, jízdních kolech či veřejné dopravě, případně na automobilu rodičů.

*\* Mobilita čili pohyblivost (z latinského „mobilis“ = pohyblivý) je jedním z nejdůležitějších znaků struktury moderní společnosti. Moci se „volně pohybovat“ je navíc znakem svobody – a je proto základním požadavkem lidí v zemi, která se označuje jako svobodná.*



Obecně lze říci, že návyky, které si mládež a děti vytvoří v raném věku, si obvykle s sebou nesou do dospělosti. Jestliže se naučí považovat za samozřejmost, že se pohybují po městě především v automobilu rodičů, nebo uvykli prostředí, které automobilu dává přednost, potom v budoucnu již jako dospělí občané budou mít přirozenou tendenci považovat automobil za svůj „záchytný bod“.

Přesto není pochyb, že právo dětí na volný a bezpečný pohyb je problémem. Lidé se po městě pohybují proto, aby se dostali na různá místa,

**„Mládež, to je pětina obyvatelstva, která se pohybuje po městě pěšky, na kole, veřejnou dopravou nebo spoléhá na rodičovskou ‚taxislužbu‘.“**



šli nakupovat, zapojili se do občanských aktivit, žili společensky, nebo aby se mohli věnovat vzdělávacím, intelektuálním, profesním nebo uměleckým zájmům, sportovním a fyzickým aktivitám, apod.

U mladých lidí je právo na volný přístup do města důležité pro rozvoj jejich samostatnosti a odpovědného postoje. Jestliže z nich jednou mají vyrůst dospělí lidé, kteří budou oporou své země, musí mít již teď zaručen správný vývoj ve všech směrech.

Děti a mladí lidé se často musejí vyrovnávat s městským prostředím, které nebere na jejich přepravní potřeby dostatečný ohled. Ve městech, kde je množství a výběr aktivit největší, omezuje nezávislý přístup k nim dopravní politika diktovaná potřebami, návyky a prostředky dospělých, především těch, kteří se přepravují autem.

## Děti a mládež na cestách

Patnáct až dvacet procent cest podnikají děti a mladí lidé ve věku mezi 5 a 18 lety. Toto procento přibližně odpovídá podílu této věkové skupiny v celkové populaci.

Ve všední den má sedm podniknutých cest z deseti nějakou spojitost se školou. Započítáme-li víkendy a prázdniny, ukazuje se, že cesty spojené se školou jsou víceméně stejně časté jako cesty rekreační (za předpokladu, že dvě ze tří dětí se věnují mimoškolním aktivitám) nebo cesty „soukromé“ (lékařské prohlídky, návštěvy rodiny a přátel, apod.), tj. 4 cesty z 10 mají spojitost se školou.

Stále častěji podnikají tyto cesty s dětmi dospělí – děti buď doprovázejí nebo je vozí autem. Například ve Velké Británii dnes pouze jedno dítě z 9 ve věku 5 až 10 let chodí do školy bez doprovodu, oproti době před necelými deseti lety kdy to bylo jedno dítě z pěti.

## Cesta do školy

*Průzkum provedený městem York, jehož se zúčastnilo 15 500 školáků (66 % celkového počtu školáků), přinesla mnoho zajímavých odhalení.*

*34 % žáků základních škol vozí někdo do školy autem, ale jen 15 % to oceňuje. Celkem 40 % z nich by rádo jezdilo do školy na kole, ale ve skutečnosti jich tak do školy jezdí pouhá tři procenta. 15 % středoškoláků vozí někdo do školy autem. Postoje těchto mladých lidí jsou ovlivněny názory dospělých, a tak téměř 20 % z nich by zvolilo automobil jako svůj hlavní dopravní prostředek kvůli pohodlí a jednoduchosti řešení. Na druhé straně, zatímco 8,5 % nyní jezdí na kole, používání tohoto dopravního prostředku by se mohlo zvýšit až na 15 %.*

*Na otázku, co jim na jejich cestě do školy nejvíc vadí, téměř 60 % žáků základních škol odpovědělo, že je znepokojuje především fakt, že na silnicích je příliš hustý provoz, že auta jezdí příliš rychle a že se bojí, že se jim přihodí dopravní nehoda. 48 % středoškoláků uvedlo, že na silnicích je příliš hustý provoz, čímž naznačili, že oni také považují při cestě do školy osobní auta za hlavní problém.*

Podle údajů britského ministerstva dopravy, místní samosprávy a regionů Velké Británie tvoří téměř 20 % provozu v ranní špičce auta s dětmi, které jejich rodiče odvázejí do školy.

V Lucembursku zjistili, že 9,5 % cest podniknutých dospělými (lidmi ve věku 18 a více let) padá na vrub „odvážení dětí do školy a zpět“. Nemůže být pochyb o tom, že tři čtvrtiny těchto cest podnikají dospělí ve věku od 25 do 44 let, tj. osoby v rodičovském věku, takže jednoznačně vozí své děti.



## OBČANY ZNEKLIDŇUJE STAV ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Evropané se domnívají, že ochrana životního prostředí by se měla zajišťovat především na úrovni obce. 29 % občanů Evropy považuje za prioritní činnost na úrovni místní samosprávy, 22 % činnost na úrovni celostátní, 10 % činnost na úrovni regionální, 7 % na evropské a 24 % na mezinárodní úrovni.

Mezi lety 1995 a 1999 však došlo k poklesu důvěry části evropské populace ve schopnost veřejných úřadů účinně jednat ve věci ochrany životního prostředí. Občané států Evropské unie, obzvláště ti, kteří žijí ve městech, zároveň vyjadřují rostoucí znepokojení nad stavem svého životního prostředí a jeho budoucího vývoje.

Lidé mají největší obavu z objemu automobilové dopravy a z kvality ovzduší – obojí souvisí s prostředím města. Obava z nadměrného hluku je na pátém místě, hned za problémy s odpadem a škodami způsobenými venkovské krajíně (Eurostat).

Kvalita ovzduší, která v roce 1995 na seznamu obav Evropanů obsadila „až“ páté místo, poskočila v roce 1999 už na místo první.

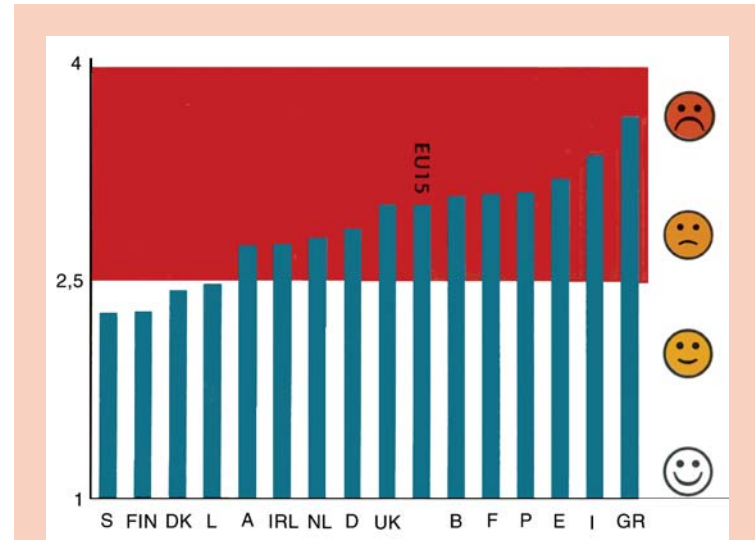
\* V ČR probíhá ve 30 městech od r. 1994 monitoring Hygienické služby resortu zdravotnictví. Ten sleduje a hodnotí rizikové faktory, které mají vliv na zdraví člověka a které souvisejí se stavem životního prostředí.

Zhruba v polovině sledovaných míst došlo k poklesu koncentrací polévatého prachu. Roční limit byl překročen pouze v Praze a na některých místech Moravskoslezského kraje.

Znečištění ovzduší oxidy dusíku - ve většině měst vykázalo významný nárůst, tak jak stoupá zátěž ze stále se zvyšujícího automobilového provozu.

**Zdroj: Zpráva o stavu životního prostředí ČR za rok 2002.**

\* *Informace z ČR jsou v celé publikaci podloženy barvou kapitoly.*



Graf 1. 1  
Problémy spojené se životem ve městě

### Zneklidňují vás problémy spojené se životem ve městě?

Na tuto otázku bylo možno odpovědět čtyřmi různými způsoby, přičemž neutrální odpověď měla hodnotu 2,5 a odpovídala tvrzení „zneklidňují, ale pouze mírně“. Lze říci, že obyvatelé všech členských států jsou si existence problému přinejmenším dobře vědomi a že jsou velice zvědaví, jak se k němu postaví veřejní činitelé.

Zkratky: S (Švédsko), FIN (Finsko), DK (Dánsko), L (Lucembursko), A (Rakousko), IRL (Irsko), ND (Nizozemsko), D (Německo), UK (Velká Británie), B (Belgie), F (Francie), P (Portugalsko), E ( Španělsko), I (Itálie), GR (Řecko)

Zdroj: Eurobarometer 1999 (51.1)



## DĚTI V OHROŽENÍ

U Evropanů je starost o vlastní zdraví na druhém místě (66 % odpovědí) hned po strachu z násilí (79 % odpovědí). Na seznamu jedenácti položek je životní prostředí na pátém místě (45 % odpovědí).

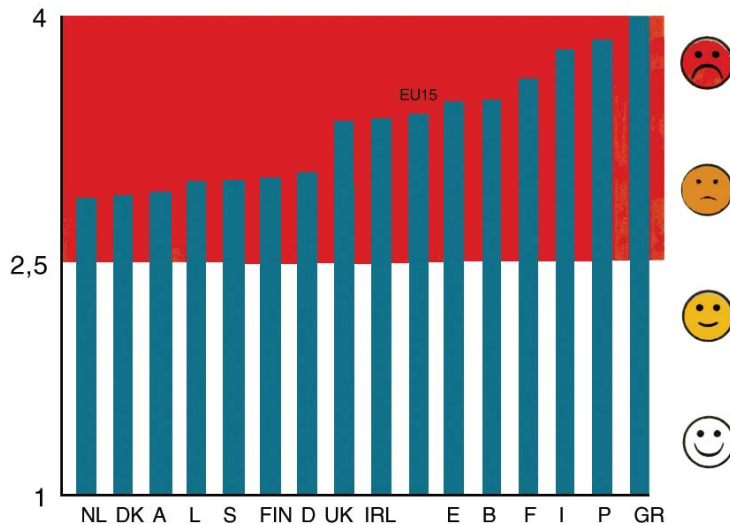
Lidé již dnes vědí, že znečištěné ovzduší vážně ohrožuje jejich zdraví, a také stále stoupající hladina hluku (a to nejen v centrech měst) stále více nebezpečně působí na naše zdraví a duševní i tělesnou pohodu.

Víme, že děti jsou na znečištění větší citlivější než dospělí a že musí dýchat čistý vzduch, protože se jejich tělo stále ještě vyvíjí. Proto právě s ohledem na děti vnímají Evropané obecné problémy spojené se zdravím ještě naléhavěji.

V dnešní době lze těžko cokoli namítat proti tvrzení, že znečištěné ovzduší škodí zdraví, a tak se veřejnost staví, byť v některých oblastech zdráhavě, za opatření na všeobecnou ochranu zdraví, i v případě, že tato opatření nevyhnutelně vyžadují změny cestovních návyků.



„Začlenění každodenního cvičení do životního stylu dětí je nejlepší cestou k tomu, aby tento prospěšný návyk u dětí přetrval až do dospělosti.“



Graf 1. 2  
Znečištění ovzduší

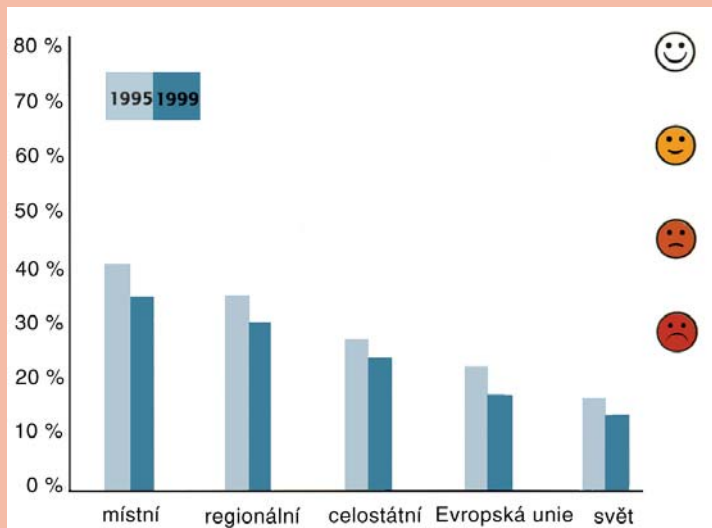
### Zneklidňuje vás míra znečištění ovzduší?

Na tuto otázku bylo možno odpovědět čtyřmi různými způsoby, přičemž neutrální odpověď měla hodnotu 2,5 a odpovídala tvrzení „zneklidňuje, ale jen trochu“. Lze říci, že obyvatelé všech členských států jsou si existence problému velice dobře vědomi a očekávají, že veřejní činitelé budou konkrétně jednat a navrhovat řešení.

Zdroj: Eurobarometer 1999 (51.1)



## „Obezita trápí zhruba 13 procent českých dětí (ČTK)“



**Graf 1. 3**  
**Mohlo by to být lepší**

### **Přijímají veřejní činitelé účinná opatření na ochranu životního prostředí?**

Na žádné z uvedených úrovní nepovažují občané jednání veřejných činitelů při ochraně životního prostředí za účinné. Rostoucí obavy Evropanů odráží větší míra nespokojenosti s jednáním veřejných činitelů mezi lety 1995 a 1999.

Zdroj: Eurobarometer 1999 (51.1)

Vedou k tomu i závažné ekonomické důvody: studie vypracovaná ve Švýcarsku odborem dopravy a energie ministerstva životního prostředí ukazuje, že znečištění ovzduší osobními auty způsobuje zdravotní problémy, jejichž léčba stojí 83 eur na jednoho obyvatele za rok. Tyto údaje potvrzují dlouhodobé studie prováděné ve Spojených státech (pod názvem Nepřímé náklady na dopravu – „The External Costs of Transport“) a jsou to čísla spíše střízlivá, nezahrnují například náklady na léčbu rakoviny. Americká studie z roku 1989 za to ukazuje, že existuje vzájemný vztah mezi hustotou automobilového provozu a četností výskytu rakoviny u dětí. (Riziko onemocnění leukemií je u dítěte třikrát větší, žije-li v místě, kudy projede každý den více než 10 tisíc vozidel, oproti místu, kudy projede denně pouze 100 vozidel. Údaj převzat z publikace *Gesundheitsrisiko Auto*).

### **Onemocnění dětí**

Větší pokroky na poli vědeckého výzkumu zvyšují naše obavy o zdraví. Konkrétněji v oblasti mobility postupně objevujeme mnohé problémy, které mohou ohrozit zdravý vývoj dětí.

Ve Spojených státech dnes obezita postihuje čtvrtinu dětí ve věku 6 až 17 let, což je 1,5 krát více než v šedesátých letech. Podobný trend lze najít i v Evropě, kde každé dvě děti z deseti trpí nadváhou.

U dětí souvisí obezita spíše s nedostatkem pohybu než se stravovacími návyky. Obézní děti mají (z krátkodobého hlediska) vážné potíže s psychosociální integrací, z dlouhodobého hlediska obezita v dětství vede nejen k obezitě v dospělosti, ale také k mnoha vážným onemocněním (kardiovaskulární onemocnění, hormonální nerovnováha, potíže s klouby apod.)



Kromě obezity samotné trpí mnohé obézní děti špatným tělesným vývojem, který lze přičíst nedostatku pohybu. To může mít vážné důsledky pro jejich fyzický stav a sebehodnocení.

I když ve škole má tělocvik většina dětí, jejich přístup ke cvičení může souviset s cestovními návyky vytvořenými v dětství. Dnes už není sporu o tom, že začlenění cvičení mezi běžné každodenní činnosti v průběhu dětství je nejlepší způsob, jak zajistit dostatek každodenního cvičení v dospělém věku. Jinými slovy, současný sklon převážet děti všude autem je v přímém rozporu s podporou zdravého životního stylu.

## Respirační potíže

Děti často převážené automobily jsou vystaveny extrémně vysokým hodnotám znečištění, které jsou uvnitř vozu. Tyto hodnoty převyšují koncentrace přítomné v okolním ovzduší, kde jsou škodliviny zředěné (v porovnání s autem) ve mnohem větším objemu vzduchu, který se také daleko rychleji očisťuje.

Studie srovnávající míru znečištění, kterou trpí dospělí, ukazují, že cyklisté a chodci, i tehdy, když vdechují větší množství vzduchu v důsledku fyzické námahy vydané při velmi svižném pohybu, vdechují celkově méně výfukových plynů. Nejsou také vystaveni emisím, jež vycházejí přímo z motoru (nikoli z výfuku) a hromadí se uvnitř vozu. Jsou v lepší tělesné kondici a jsou odolnější i vůči respiračním onemocněním.

Každodenní cvičení, například pěší chůze nebo jízdy na kole na cestě do školy, by mohlo blahodárně působit na stále rostoucí počet dětí trpících respiračními potížemi (ty jsou dávány do přímé souvislosti se znečištěním ovzduší, způsobeným dopravou).

„Zdravé životní prostředí není privilegiem, ale je základním lidským právem. Ale skutečnost je často jiná. Mnoho Evropanů, především dětí, trpí nemocemi, způsobenými znečištěním životního prostředí.“

Komisařka Margot Wallströmová při zveřejnění Strategie pro zdraví a životní prostředí dne 11. června 2003

Nejpřirozenějším druhem pohybu je obyčejná chůze. Mnoho lidí se ale vzdává i té. Tři z deseti Čechů jezdí do práce autem, či jim cesta pěšky netrvá ani čtvrt hodiny. Přitom míra tělesné aktivity je pro udržení zdraví zcela klíčová (Lidové noviny, 14.4.2003).

Podle Evropské agentury pro životní prostředí je šedesát tisíc úmrtí ročně spojeno se znečištěním ovzduší. Nejvíce přitom stoupá počet onemocnění dětí, astma, alergií, ale i rakoviny. Nejohroženější jsou lidé z nejbohatších zemí, ze států s rozvinutým průmyslem a dopravou, především pak děti, protože jejich orgány se vyvíjejí a dopad na ně je trvalý. Proto komisařka Margot Wallströmová vyhlásila v červnu 2003 (ve spolupráci s komisaři pro zdraví a ochranu spotřebitelů a pro výzkum) novou strategii, nazvanou „Evropská strategie pro životní prostředí a zdraví“, která bude zkoumat vztah mezi zdravotními problémy a životním prostředím a pomůže řešit současnou situaci především s ohledem na děti.

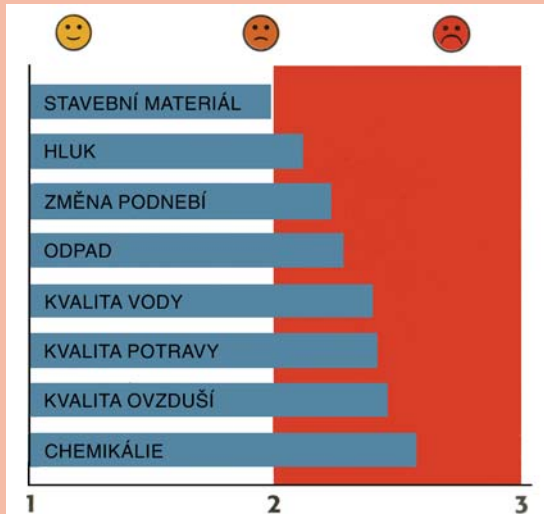
Zdroj:

<http://www.health.fgov.be/WHI3/krant/krantarch2003/kranttekstjuly3/030714r04eu.htm>

Ministerstvo životního prostředí ČR se podílí na programu českého Akčního plánu pro zdraví a životní prostředí a aktivně se zapojilo také do příprav návrhů materiálů pro 4. konferenci ministrů životního prostředí EU v Budapešti v červnu 2004 (str. 55). Zde by měl být schválen Akční plán pro první etapu Evropské strategie pro životní prostředí a zdraví (2004-2010).

Informace: <http://www.euro.who.int>

„Národní kampaň proti astmatu ve Velké Británii nabádá astmatiky, aby vytvářeli tlak na své zastupitele a nutili je podnikat kroky ke zkvalitnění čistoty ovzduší a k ochraně jejich zdraví.“



**Graf 1. 4**  
Riziko poškození zdraví

Do jaké míry věříte, že by následující jevy mohly v budoucnu negativně působit na vaše zdraví?

Na tuto otázku bylo možno odpovědět třemi různými způsoby, přičemž neutrální odpověď měla hodnotu 2 a odpovídala tvrzení „mírně“. Obyvatele Evropy znepokojuje riziko zhoršování kvality ovzduší téměř stejně jako rizika spojená s chemickým znečištěním a krizemi, které v poslední době opakovaně postihly zemědělství a oblast výživy.

Zdroj: Eurobarometer 1999 (51.1)

**Tabulka 1. 1**  
Nejvyšší průměrné koncentrace škodlivin vdechnuté cyklisty a motoristy v průběhu jedné hodiny na stejném úseku ve stejnou dobu

	Cyklisté ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Motoristé ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
Oxid uhelnatý (CO)	2 670	6 730
Oxid dusičitý ( $\text{NO}_2$ )	156	277
Benzen	23	138
Toluen	72	373
Xylen	46	193

**Zdroj:** Vystavení cyklistů, motoristů a chodců škodlivinám spojeným s dopravou, Van Wijnen/Verhoeff/Henk/Van Bruggen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67; 187-193) Tato studie naznačuje, že jsou motoristé vystaveni vysokým stupňům znečištění. I když počítáme s větší tělesnou námahou cyklisty, který vdechuje v průměru dva- až třikrát více vzduchu než motorista, vychází cyklista ze srovnání jako vítěz, obzvláště když si fyzickou aktivitou posiluje odolnost vůči následkům znečištění.

Podle Světové zdravotnické organizace (WHO) znečištěné ovzduší způsobuje 25 miliónů onemocnění dolních cest dýchacích u dětí v celé Evropě. Oxid dusičitý ( $\text{NO}_2$ ) u dětí zvyšuje výskyt kašle a nemoci dýchacích cest, ozón ( $\text{O}_3$ ) snižuje kapacitu plic, zvláště u mládeže a u dětí. Mikroskopické částice snižují kapacitu plic a jsou přímo spojeny s nárůstem respiračních onemocnění, jako jsou bronchitida a astma. Posledně zmíněné onemocnění postihuje přibližně 20 % adolescentů, a studie provedená ve Velké Británii ukazuje, že se jeho výskyt od roku 1974 do roku 1986 prakticky zdvojnásobil. Mezi lety 1971 a 1991 se počet dospělých Britů, kteří navštívili lékaře s potížemi spojenými s astmatem, ztrojnásobil.



## Duševní vývoj a rovnováha

Duševní zdraví je velmi důležité. Mnoho dětí a mládeže trpí nej-různějšími citovými a duševními poruchami (úzkost, deprese apod.), které mohou – neléčeny – být cestou k užívání drog. Jednou z hlavních předností fyzického cvičení je, že bojuje proti výskytu a rozvinutí takových poruch. Různé studie ukázaly, že cvičení někdy může mít účinky, které obstojí v konkurenci psychoterapeutické léčby (Tělesná aktivita a behaviorální medicína, James F. Sallis, Neville Owen, Sage Publications, 1999). To lze vysvětlit tak, že tělesná aktivita ovlivňuje naše sebehodnocení, sebeúctu a pocit, že jsme něčeho dosáhli, což jsou vesměs faktory ovlivňující jak úspěch ve škole, tak na druhé straně rozvoj protispolečenského chování.

## Děti na cestách do školy či jinam

Skutečnost, že děti někdo, ať už do školy nebo kamkoliv jinam, vozí autem, má vážný dopad na jejich psychomotorický vývoj:

- ❑ Děti zůstávají závislé na svých rodičích, a proto je pro ně těžší naučit se samostatnosti, a zároveň se tak snižuje jejich přizpůsobivost novým situacím.
- ❑ Děti nemají příležitost ke společenskému vyžití (pravidelný kontakt s jinými dětmi, dostatek času navázat s nimi citový vztah, pravidelný kontakt s rodiči jiných dětí a dospělými na cestě do školy, objevování okolí, apod.). To má negativní vliv na jejich psychosociální vývoj.
- ❑ Natěsnané v autě se děti stávají apatickými a ztrácejí živost a bdělost. To se negativně odráží především na jejich školních výsled-

„Nelze již nadále tolerovat, že naše děti musí za letního smogu zůstat doma, zatímco auta si z garáží klidně vyrážejí ven.“

Ekin Deligöz, člen Bundestagu

cích. Nedostatek cvičení ovlivňuje náladu a schopnost se soustředit, což dokládají výsledky výzkumu pracovní výkonnosti osob dojíždějících autem na jedné straně a osob dojíždějících na kole na straně druhé. Ministerstvo dopravy, místní samosprávy a regionů Velké Británie financuje výzkum spojitosti mezi kognitivními dovednostmi a druhem používaného dopravního prostředku. V autě děti spoluprožívají stres, který pociťuje řidič, velmi malé děti jsou navíc vystavovány podnětům, které jsou pro ně příliš náhlé: to, že je nedokážou zpracovat dost rychle, je může frustrovat a znervóznit a možná také připravit o důvěru ve vlastní schopnosti.

## Kde si hrát venku

I předtím, než dítě dosáhne školního věku, kdy bude nutno se zabývat otázkou, jak dítě každý den do školy dopravit, může být psychologický a psychosociální vývoj dítěte vážně narušen prostředím, kterému dominuje osobní automobil.

Hloubková studie skupiny pětiletých dětí z Curychu (Švýcarsko) dokazuje, že děti, které si mohou hrát na ulici, si hrají mnohem déle a „lépe“ než děti, které jsou drženy doma, nebo dokonce i na zahradě, a mohou jít ven pouze v doprovodu dospělé osoby.

Průzkum dokládá, že určujícím faktorem při rozhodování, zda je dítěti povoleno hrát si venku nebo ne, není osobnost rodičů ani povaha jejich vztahu k dítěti (zdali je přehnaně ochranný, či ne). Hlavním faktorem je spíše nebezpečí plynoucí z provozu na silnici.

V prostředí, kde jsou tato nebezpečí eliminována (v daném místě je například omezena povolená rychlost a jsou přijata opatření na zmírnění objemu dopravy, nebo tam jsou chodníky dostatečně velké



na to, aby si na nich děti mohly hrát), mají děti možnost plně využít výhod fyzického a psychosociálního cvičení, které jim hra přináší. Děti si vytvářejí vztahy, navazují přátelství, učí se řešit konflikty apod. právě prostřednictvím hry – jejich nejoblíbenější a nejdůležitější činnosti.

Díky tomu, že si děti hrají venku, se jejich rodiče mezi sebou poznávají a vzájemně se podporují. Curyšská studie ukazuje, že děti, které si hrají na ulici, mají širší okruh kamarádů a že zároveň jejich rodiče poznávají více lidí. Zdůrazňuje, že určujícím faktorem je právě samotný fakt hraní si na ulici a že sociologické proměnné a povaha dětí a rodičů se k tomuto aspektu nevztahují.

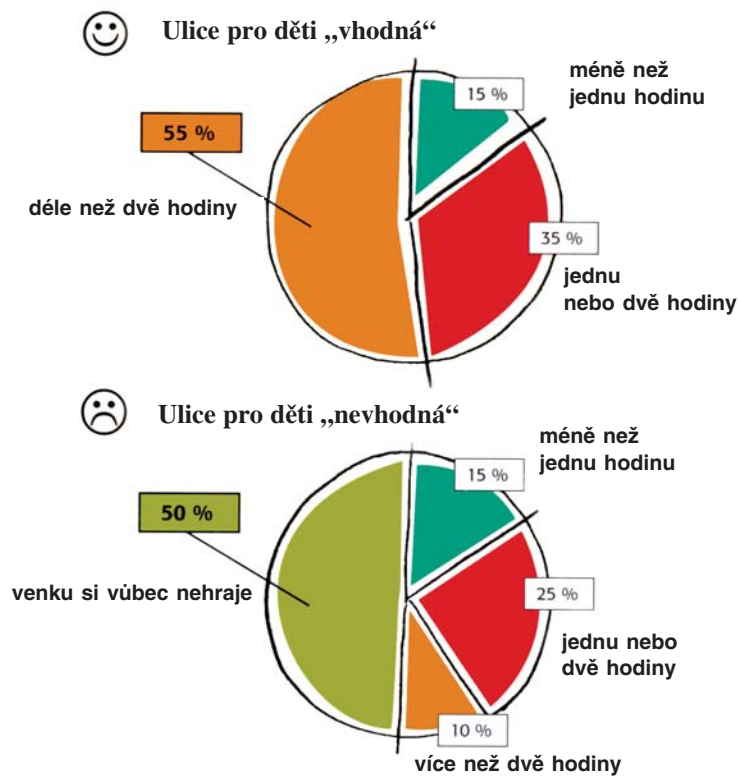
Hlubková studie skupiny pětiletých dětí v Curychu je zaměřena na omezení, kterými trpí děti žijící na rušné ulici, jejíž provoz obtěžuje a ohrožuje děti, které si tam hrají viz Národní výzkumný program, Města a doprava č. 70, Lebensräume für Kinder (Životní prostor pro děti) – str. 58.

Graf 1. 5 ukazuje podíl pětiletých dětí, které si pravidelně hrají venku jednu hodinu, jednu až dvě hodiny, nebo déle než dvě hodiny, bez ohledu na to, zda je někdo doprovází. Z celkového počtu dětí, které bydlí na rušné ulici, si 50 % venku nehraje nikdy. Na druhé straně 50 % dětí žijících v klidné ulici si v blízkém okolí pravidelně hraje déle než dvě hodiny. Nerovnost mezi těmito dvěma skupinami ukazuje, že nelze počítat s tím, že rodiče budou mít čas dítě doprovázet (u zmíněných 50 % případů dětí, které ven vůbec nechodí), i tehdy, je-li rodič k dispozici, může dítě venku doprovázet pouze po omezenou dobu (pouze v 10 % případů přesáhne doba, kterou dítě stráví



**Graf 1. 5**

Četnost, podle níž si děti (s doprovodem nebo bez) pravidelně hrají jednu hodinu, jednu až dvě hodiny, nebo déle než dvě hodiny, v blízkém okolí svého domova.

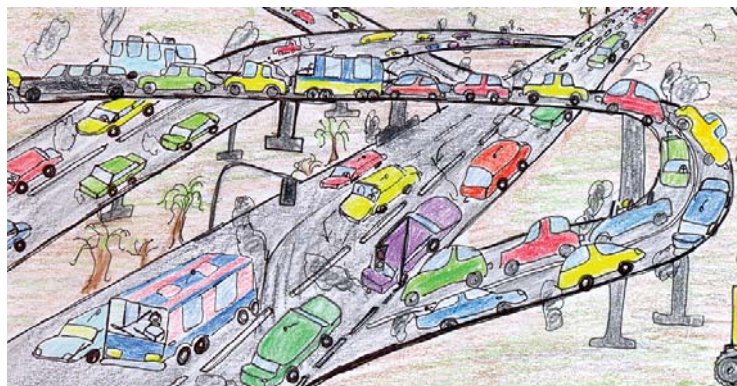




hrou venku, dvě hodiny). Zvyšování počtu hřišť nebude tedy ke kompenzaci nadvlády automobilové dopravy na ulicích stačit. Navíc existuje jasná souvislost mezi četností a délkou trvání hry venku ve vztahu k typu ulice na jedné straně a na straně druhé četností interakcí utvářejících sociální dovednosti (hraní si ve velkých skupinách, návštěvy jiných dětí, poznávání a rozhovory s jinými dospělými, podléhání autoritě jiných dospělých při různých činnostech); naopak existence „silných“ společenských interakcí nezávisí na obvyklých vysvětlujících proměnných (etnický původ, pohlaví, společenskoprofesionální kategorie, pracující rodiče). A konečně, bylo zjištěno, že rodiče dětí, které chodí ven nejméně, mají nejméně kontaktů s jinými rodiči, takže pak nemají koho oslovit, pokud potřebují třeba pohlídat dítě v rámci sousedské výpomoci. V tomto případě je zde také souvislost s typem ulice, a nikoli s jinými obvyklými proměnnými.

## Hluk jako druh znečištění

Odhaduje se, že přibližně 80 milionů občanů Evropské unie je ve svých domovech vystaveno hluku přesahujícímu 65 dB, tedy nepříjemně vysoké hladině hlučnosti, která představuje možné riziko pro zdraví. 170 milionů občanů je vystaveno takovým hladinám hluku, které člověka evidentně obtěžují (Europe's Environment, the Dobris Assessment and the Green Paper of the European Commission of 1996). Částečně je tento hluk způsoben provozem na silnicích. Například v Nizozemí obtěžuje hluk ze silnic celých 27 % obyvatel, a existuje riziko, že tento podíl ještě poroste spolu s růstem provozu, který lze předpokládat, pokud se současné trendy do roku 2030 nezmění. (Inter-Noise 2001, Nijland, RIVM). Průzkum provedený ve



městě Hygge ve Švédsku ukázal, že hluk je podle učitelů a školáků druhým nejdůležitějším ekologickým problémem.

Hluk působí negativně na děti a mládež. Je prokázáno, že vystavení chronickému hluku zpomaluje tempo, kterým se děti učí číst (Inter-Noise 2001, Hygge). Hluk způsobuje poruchy spánku, což následně ovlivňuje školní výsledky. Hluk ve třídě negativně působí na soustředění a ústní komunikaci. Několik studií ukázalo, že hluk, kterým děti trpí doma, jim zvyšuje krevní tlak (ovšem důsledky nebyly ještě do hloubky prozkoumány) a u adolescentů vystavených agresivnímu ruchu, stále přítomnému v pozadí, se mohou vyvinout poruchy chování.

Snížení rychlosti a dopravního ruchu má významný vliv na kvalitu hlučného prostředí, neboť hlučení dopravy je hlavním typem znečištění hlukem, které způsobují vozidla ve městech.

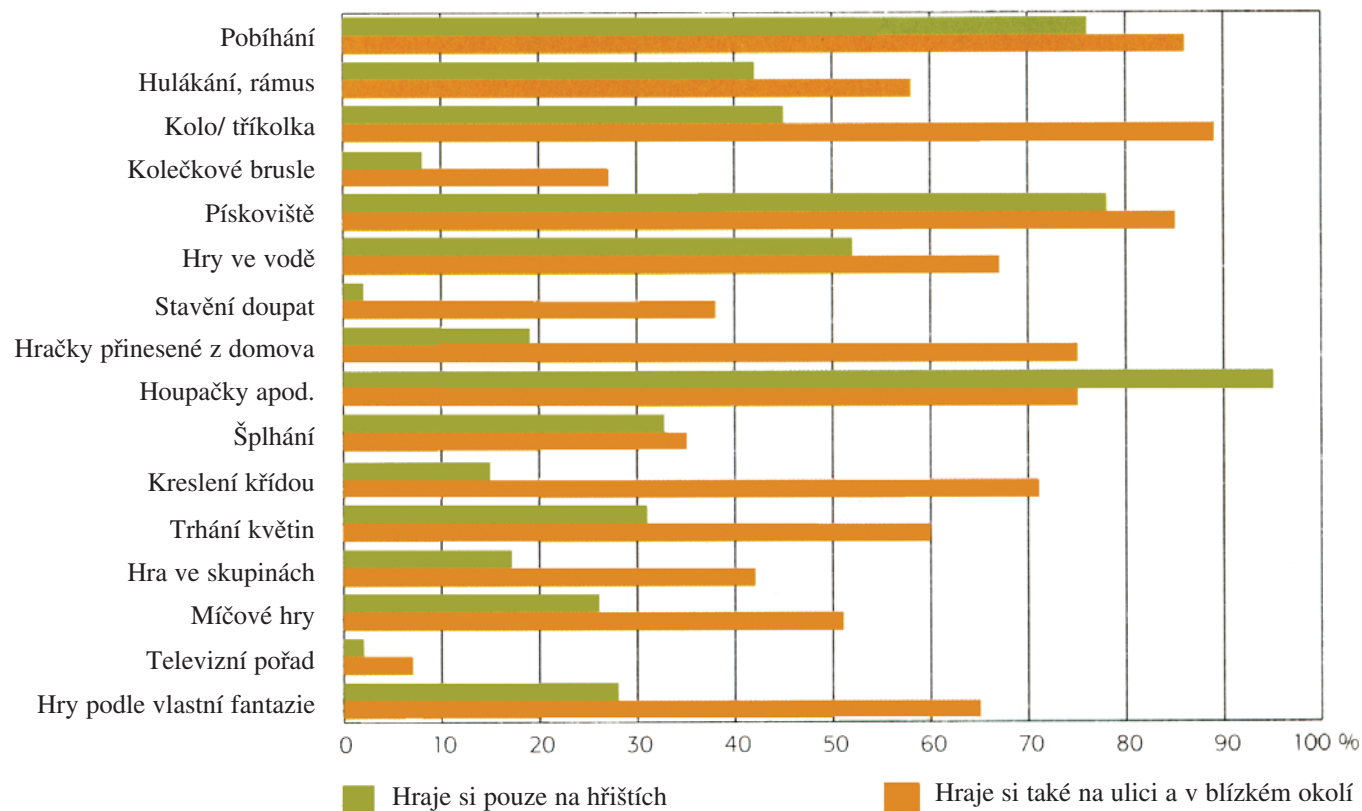
Graf 1. 6. ukazuje druhy činností nebo her, kterým se typicky věnují děti, které normálně chodí výhradně na hřiště, a druhy činností nebo her, kterým se typicky věnují děti, které jsou také zvyklé hrát si na ulici. Zkušenosti dětí patřících do druhé skupiny jsou evidentně různorodější a bohatší.

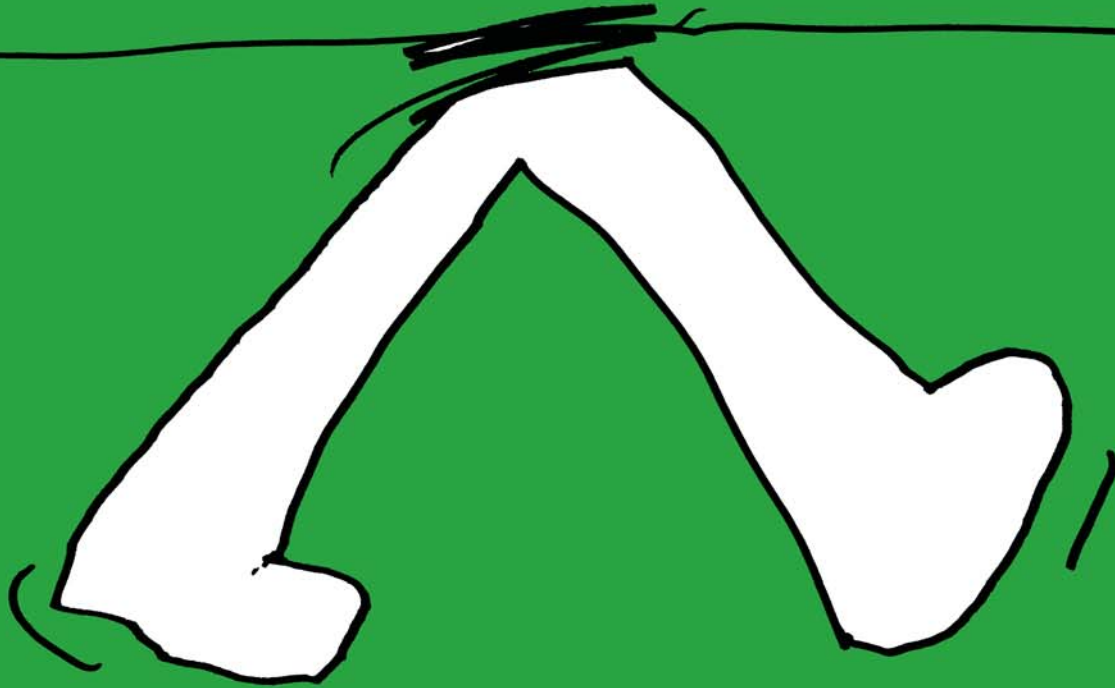


**Graf 1. 6**

**Hry curyšských dětí mladších 5 let**

Různé druhy her a aktivit, tak jak je uvedly děti, které jsou zvyklé si hrát na hřištích a také na ulici.





## CO S TÍM MŮŽEME DĚLAT?

To, co bylo uvedeno v předchozí kapitole, ukazuje nejen, jaký význam má městské prostředí coby životní prostor dětí a mládeže, ale také jak toto prostředí z hlediska organizace mobility vyhovuje či nevyhovuje jejich potřebám. Mladí lidé sami vědí, co omezuje jejich samostatnost a co ohrožuje jejich zdraví. Nadvláda aut ve městě ovlivňuje i samotný základ jejich psychosociálního vývoje, tedy možnost hrát si.

Tento nevyhovující stav měst z hlediska potřeb dětí a mládeže není nezvratný a město nemusí nezbytně být prostředím pro dítě nepřátelským. Zdaleka ne! Existuje bezpočet příkladů malých i velkých měst, jejichž obyvatelé – ať už jsou to mladí lidé, dospělí nebo senioři – mají dostatek prostoru (za podmínek lidsky i ekonomicky přijatelných). V těchto městech ovšem automobil přestal mít přednost před volným a bezpečným pohybem obyvatel po městě (viz kapitola 3 a 4).

Ve Velké Británii se za pouhých několik let, kdy programy probíhaly (1995/96 a 2000/01), podíl školáků ve věku 6 až 11 let, které rodiče převážejí osobními automobily, snížil z 37 na 36 %, zatímco podíl dětí ve věkové skupině 11-16 klesl z 21 na 19 %.

Zlepšení, která lze provést v oblasti školní dopravy, jistě najdou podporu v médiích. Přístup k mobilitě a životnímu prostředí, který bere ohled na děti a mládež, bude obtížné napadnout. Přestanou stížnosti od dětí a rodičů a jen málo nátlakových skupin bude mít to srdce útočit na politiku, která se snaží bránit práva dětí.

Na následujících stránkách je za pomoci schémat objasněn koncept opatření k podpoře mobility založené na principu „dětem vstup povolen“. Zároveň tam najdete přehled toho, co lze prostřednictvím dopravní politiky dělat, aby se dětem a mládeži dostalo, co jim náleží, pokud jde o jejich mobilitu a jejich zdárný vývoj v prostředí měst.



V programu přetváření měst pro potřeby dětí si každý najde své oblíbené téma a své vlastní priority.

Podnět k zamyšlení vám snad v příštích kapitolách poskytne také soubor příkladů z měst, jejichž vynalézavost v této oblasti ovlivnila také těsná spolupráce s dětmi. To dokazuje, že účast dětí a mládeže v projektu je zárukou úspěchu jak v praktické rovině, tak na úrovni médií.

Koncepce státní politiky pro oblast dětí a mládeže do roku 2007 je dána Usnesením vlády České republiky ze dne 7.dubna 2003 č. 343. Jednou z oblastí, kterou se KSP zabývá, je – mládež a volný čas, mobilita mládeže.

[http://www.msmt.cz/Files/HTM/Koncepce\\_ml.htm](http://www.msmt.cz/Files/HTM/Koncepce_ml.htm)



## Koncepce programu mobility založené na principu „dětem vstup povolen“

### 1 ZÁKLADNÍ ROZHODNUTÍ

1. **Uznání existence problému na politické úrovni:** mobilita dětí je faktor ovlivňující kvalitu života dětí i dospělých, a tedy faktor, který bude určovat atraktivitu a konkurenceschopnost vašeho města.

→ Vaše rozhodnutí by mělo vzbudit ohlas v médiích a ve všech lidech, kteří mají o vývoj dětí a společnosti zájem, ale mělo by být i pojítkem napříč politickým spektrem.

2. **Politická angažovanost:** vaše město si může určit základní cíle (snížení počtu obětí dopravních nehod o polovinu; podpora takových dopravních prostředků používaných na cestě do školy, které jsou pro děti prospěšné), může vstoupit do spolku či sítě angažovaných měst.

→ Sepsání těchto počátečních obecných opatření poskytne rámec pro přípravu a usnadnění konkrétních kroků.

### 2 RÁMCOVÁ OPATŘENÍ

3. **Legitimizace opatření:** chceme-li zajistit to, že dané problémy budou správně vnímány, a dále chceme-li zvolit tu nejlepší taktiku a strategii ve smyslu stanovených cílů, je nejlépe provést průzkum žáků všech škol, zaměřený na mobilitu dětí nejen na cestě do školy (která je důvodem 40 % všech podniknutých cest), ale také u cest podniknutých z jiných důvodů.

→ Rozsáhlý průzkum osloví zároveň tři cílové skupiny veřejnosti: děti, vzdělávací instituce a rodiče. I sám o sobě je tento průzkum krokem zvyšujícím povědomí o problému, a navíc se v jeho průběhu

vytváří „zásobárna dobré vůle“, z níž je možno čerpat, když hledáme zastánce naší věci.

4. **Struktura:** k zajištění dlouhodobé koordinace různých opatření se zdá výhodné jmenovat zodpovědnou osobu (nebo dokonce vytvořit tým ve formě sekretariátu), a také vytvořit fórum, v rámci kterého se budou všichni aktéři pravidelně scházet.

→ Tyto struktury, ačkoli vypadají zpočátku dost těžkopádně, jsou nejlepší cestou, jak využít všechno úsilí, které může přispět k podpoře rozsáhlého, dlouhodobého projektu.

**Měření účinků:** hodnocení je žádoucí nástroj k účinnému monitorování dosažených výsledků (viz například projekt týkající se indikátorů udržitelného rozvoje) nebo úprav, které je třeba v daném projektu učinit.

→ Program hodnocení může sloužit jako podnět k zaručení větší účasti v programu, a to díky jistému duchu soutěživosti, který se může mezi mladými lidmi vytvořit.

### 3 KONKRÉTNÍ AKCE

5. **Plánování a projektování města jako celku:** zavedení zvláštních opatření v přímé blízkosti škol, zavedení zvláštních opatření v přílehlém okolí (zóny s maximální povolenou rychlostí 30 km/h, zákaz parazitní průjezdní dopravy, úprava infrastruktury na větších silnicích).

→ Tento přístup je prospěšný pro několik cílových skupin zároveň (bezpečnost dětí a dospělých, kvalita života všech místních obyvatel, zlepšení dostupnosti obchodů a podniků v blízkém okolí apod.)



. a) **Uspořádání meziškolní soutěže** (např. na téma „Plán mobility“ pro žáky nebo pro učitele, apod.)

→ Uspořádání soutěže dá práci, ale také povzbudí druhé, aby váš příklad následovali. A navíc vždycky zvítězí někdo z vašeho města!

6. b) **Účast na již probíhajících akcích** (např. Evropský den bez aut připadající na 22. září, nebo akce „Do školy po svých“ konaná na začátku října, dny bezpečnosti silničního provozu apod.).

→ Do již probíhajících akcí se lze obvykle poměrně snadno zapojit a je možno získat jak finanční zdroje, tak podporu, prospěch ze zkušeností druhých a nakonec každá taková akce má i mediální ohlas.

6. c) **Pořádání nových - alternativních akcí** (např. organizování hromadných jízd dětí do školy na kole, apod.)

→ Tyto cílené místní akce jsou velice účinné a mohou posloužit i jako tzv. „zásobárna dobré vůle“. Jejich pořádáním získáme zkušenosti, které lze v budoucnu využít.

6. d) **Účast v již probíhajících soutěžích** (témata: cesta do školy, škola a životní prostředí, apod.)

→ Tato účast nevyžaduje moc úsilí (příklad – podpořit školu, která se chystá účastnit celostátní soutěže).



## Koncepční obsah programu mobility

*Když chystáme nový program mobility, neměli bychom se pustit do akce bez předchozí přípravy. Jinak můžeme brzy zjistit, že jsme se vydali na neznámé pole, pro které nemáme stanovená pravidla ani náhradní řešení.*

*Nemusíme hned od začátku mít připraven vysoce strukturovaný program, který je plně rozvinutý na všech úrovních. Často se stává, že jediné, co máme k dispozici, jsou zdroje a dostatek vůle ke spuštění jedné akce a k ruce máme jen dobrovolníky. Tím, že podnikneme několik základních kroků a připravíme půdu pro další vývoj, můžeme programu mobility napomoci, už tím, že mu zajistíme politický a strukturální rámec.*

*Vezměme si například experiment „Pěšibus“ (viz str. 47). Aktivistům zodpovědným za přípravu akce pomůže, když návrh této akce bude předložen radě příslušného městského obvodu, a když se na radnici najde úředník, který si bude přát být s úspěchem projektu spojován. Doporučení a podpora takové aktivity může otevřít mnohé dveře a mnohé myslí, a zároveň poslouží jako známka uznání, které dobrovolným pořadatelům dodá sílu do další práce.*

*Tak trocha dobrovolného úsilí může pomoci vytvořit rámec pro přípravu většího projektu, a dodá mu na významu. A naopak účast v soutěži nebo na již probíhajících akcích právě takové výhody spojené s předem vytvořeným „rámcem“ poskytnete.*



**Tabulka 2. 1**

**Vyskytne-li se v řízení dopravy konflikt mezi potřebami cyklistů/chodců/veřejné dopravy a potřebami motoristů, která skupina by měla být upřednostněna?**

	+ cyklisté	+ chodci	+veřejná doprava
Belgie	77,8	86,7	74,3
Dánsko	86,0	87,0	78,6
Německo	72,1	81,1	85,1
Řecko	71,5	85,4	85,7
Španělsko	66,3	88,9	90,5
Francie	69,2	81,2	75,8
Irsko	68,3	75,4	67,0
Itálie	78,4	89,5	89,5
Lucembursko	71,1	82,1	84,8
Nizozemsko	86,6	85,5	84,9
Portugalsko	54,8	86,4	90,1
Velká Británie	75,0	86,8	82,6
Evropa (12)	73,1	85,1	83,8

**Zdroj: Eurobarometer 1991**

(nezahrnuje Rakousko, Finsko, Švédsko)

#### **Hlavní iniciativy pro řešení problémů spojených s dopravou**

Přibližně 24 % Evropanů dosud věří, že k vyřešení problémů s dopravou je třeba vybudovat další silniční infrastrukturu. Na druhé straně stejný podíl Evropanů si myslí, že by na parkování v centrech měst měla být uvalena tvrdá omezení a 42 % se domnívá, že automobilová doprava jako taková by měla být přísně omezena. O to větší důvod je tedy vyhovět hlasitým požadavkům na podporu tří alternativ automobilové dopravy: **veřejné dopravy, pěší chůze a jízdního kola.**

**Tabulka 2. 2**

**Který z následujících přístupů by podle vás nejučinněji vyřešil ekologické problémy spojené s dopravou v městských oblastech?**

⇒ Zlepšení veřejné dopravy	68,3%
⇒ Vybudování nových zón pro pěší	45,7%
⇒ Radikální omezení automobilové dopravy	42,2%
⇒ Vybudování dalších stezek pro cyklisty	32,0%
⇒ Omezení možnosti parkování aut v centru města	24,1%
⇒ Vybudování nových hlavních silničních tepen v městských oblastech	23,8%

\* V Londýně se od 17. února 2003 vybírá mýtné za vjezd do centra (tzv. „Congestion charge“). Svým rozsahem se jedná o nejrozsáhlejší program omezení automobilové dopravy na světě.

Řidiči se přizpůsobili. Někdo nechal svůj automobil v garáži a používá městskou dopravu, někdo změnil od základů styl života a chodí do školy pěšky. Na mnoha místech v Londýně je možno si zapůjčit dvoumístné elektromobily, skútry na elektrický pohon a v neposlední řadě i klasická kola.

Asi nejdéle a s největšími úspěchy funguje program placeného vjezdu do centra města v jihoasijském Singapuru. Řidiči zde platí již od roku 1975. O efektivnosti systému svědčí to, že od roku 1975 do roku 1992 klesl objem dopravy v Singapuru o polovinu.

V Evropě je systém mýtného nejrozšířenější v Norsku. Řidiči platí za vjezd do všech tří největších měst – Osla, Bergenu a Trondheimu. Také radnice v Římě nedávno omezila vjezd do historického centra města. Opatření se kladně projevilo ve snížení objemu dopravy o 25 %.

**Zdroj: <http://www.ekolist.cz>**

*\* Nové informace z EU jsou v celé publikaci podloženy barvou kapitoly.*



## MĚSTSKÉ PROSTŘEDÍ ZALOŽENÉ NA PRINCIPU „DĚTEM VSTUP POVOLEN“

Město, které bere na děti ohled, je městem, které uspokojuje touhu svých občanů po náležitě ochraně zdraví a kvalitě života. Některé místní úřady již jdou příkladem a povolují rozvoj dopravní infrastruktury pouze tam, kde nezasahuje do práva občanů na čisté životní prostředí.

V mnoha případech rodiče očekávají spíše taková opatření, která umožní jejich dětem hrát si venku, ale nevolají po těch, která by umožnila dětem samotným cestovat po městě, obzvláště do školy. Abychom našli účinnější způsob řešení ekologických problémů ve městech, musíme navrhnout kombinaci stimulačních opatření a restriktivních opatření – takřkajíc koníka pobídnout nebo mu přitáhnout uzdu.

Nejlepší je proto navrhnout program postupného zavádění některých opatření, např.: zesílením policejních kontrol podporovat v občanech větší úctu k cestám pro pěší a cyklisty a k veřejné dopravě; zlepšit prostředí města snížením počtu parkovišť nebo rozšířením pěších zón (třebas jen ve dne) v určitých ulicích, které jsou uspořádány do sítě; zrychlit veřejnou dopravu omezením jízdních pruhů pro automobily a vybudovat zóny pouze pro veřejnou dopravu; přispět k lepšímu fungování rotačních parkovacích systémů v nákupních areálech zavedením systému parkovného apod.

Velkou péčí bude přirozeně potřeba věnovat komunikaci s veřejností. I když je dnes už zřejmé a vyplývá to také z průzkumů veřejného mínění: že mezi opatření, na která občané opravdu čekají a o které stojí, patří především ta, která se týkají zlepšení veřejné dopravy, vybudování cest pro cyklisty a omezení automobilové dopravy.

**Tabulka 2. 3**  
Jak hodnotíte činnost veřejných činitelů na poli řízení dopravy?

	Uspokojivá	Příliš nakloněná automobilům	Příliš odmítavá k automobilům
Belgie	21,5	53,0	25,5
Dánsko	44,9	35,4	19,7
Německo	22,5	49,3	28,1
Řecko	21,9	54,3	23,8
Španělsko	28,4	50,6	21,0
Francie	32,5	47,1	17,7
Irsko	36,2	48,3	15,5
Itálie	16,0	56,7	27,3
Lucembursko	33,2	48,0	18,8
Nizozemsko	30,2	43,7	26,1
Portugalsko	36,3	46,2	17,5
Velká Británie	29,7	49,4	20,9
Evropa (12)	26,9	49,5	23,6

### Snížení rychlosti

Automobily jsou pro naše děti mnohem větší hrozbou než všichni pachatelé násilných činů dohromady. Na každou oběť násilného činu připadají tři děti usmrčené na silnicích. V zemích OECD je 41 % úmrtí dětí způsobeno dopravními nehodami; ve dvou případech ze tří bylo dítě cyklista nebo chodec a v jednom případě ze tří spolucestující v autě. Počet dětí, jež se staly obětí násilného činu, dosahuje 14 %.

Vážnost zranění a riziko usmrcení prudce vzrůstá s rychlostí nárazu. Ve městech a čtvrtích s maximální povolenou rychlostí 30 km/h (s výjimkou hlavních tahů) se snížil počet nehod a také počet zá-



važných zranění chodců a cyklistů o 20 až 80 %. Zdá se tedy, že některá opatření, např. snížení rychlosti pro automobily, jsou přínosnější než jiná, např. zavedení povinnosti pro cyklisty nosit přilbu.

Nelze tvrdit, že přínos pro bezpečnost plynoucí ze snížení povolené rychlosti je v rozporu s „potřebami“ automobilové dopravy: Snížení povolené rychlosti samo o sobě nemá žádný vliv na dostupnost různých míst a má pouze minimální vliv na průměrnou rychlost jízdy.

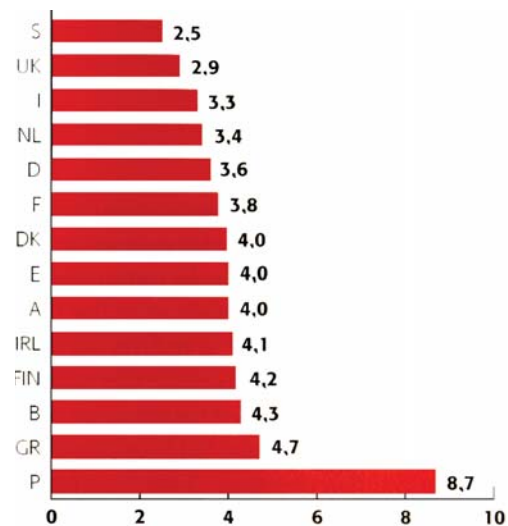
V případech, kdy je ve městech dopravní provoz zastaven nebo zpomalen, je často potřeba zavádět různé úpravy parkování, instalovat semaforey, měnit přednosti v jízdě apod.

V rakouském Grazu, kde přijali princip „město s povolenou rychlostí 30 km/h“ (s výjimkou hlavních silnic, kde je povolena rychlost 50 km/h), se prokázalo, že na místních silnicích s rychlostí snižovou na 30 km/h se jízda, která běžně trvá v průměru 15 minut, prodlouží sotva o jednu minutu. Tento argument se tedy použil při informační kampani, která předcházela všeobecnému zavedení omezení rychlosti na 30 km/h (změna proběhla během jediné noci v předvečer zahájení školního roku). V Grazu se nedosáhlo omezení rychlosti na 30 km/h za pomoci nákladných instalací – tedy s výjimkou dopravních značek a značení – ale prostřednictvím radarových kontrol podpořených veřejnou informační kampaní.

Ukázalo se, že snížení rychlosti a opatření na zmírnění provozu mají kladný vliv na místní obchodování a centra měst: rezidenty to vede k tomu, aby nakupovali v blízkosti svých domovů. Nákupy, odesláni dopisu, vyzvednutí opraveného přístroje z místní opravy, to jsou typické pochůzky, kterými lze v prostředí, které poskytuje ochranu, pověřit děti – a jsou to zároveň úkoly, které pomáhají dodávat dítěti pocit zodpovědnosti a sebevědomí.

**Graf 2. 1**  
**Děti ve věku 1-14 let usmrcené při dopravních nehodách v Evropské unii**

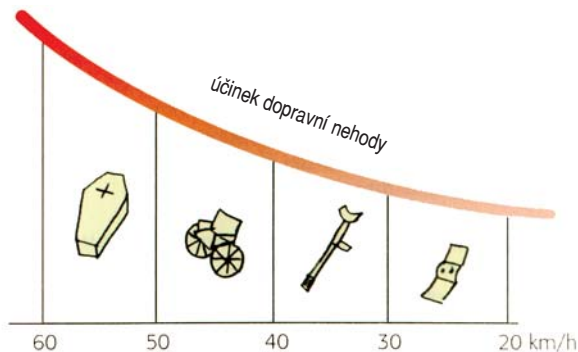
(Počet usmrcených dětí /100 000/rok)



**Zdroj:** Počet smrtelně zraněných dětí ve vyspělých zemích, (UNICEF)

Dopravní nehody jsou hlavní příčinou úmrtí dětí. Na každé tři děti usmrcené při dopravní nehodě (a jedno z těchto tří dětí zemře jako spolujezdec v autě) připadá jedno dítě, které se stalo obětí násilí. Mezi cyklisty a chodci, kteří zahynou, je převážná většina chlapců. To, že děti vozí rodiče autem, situaci zlepšuje jen zdánlivě, protože to narušuje kvalitu dětského života (ztráta samostatnosti, vliv na tělesné a duševní zdraví). Je třeba radikálně přezkoumat dopravní a bezpečnostní politiku.

**Graf 2. 2**  
**Souvislost mezi rychlostí a vážností dopravních nehod**



Rychlost nárazu je exponenciálně spojena s riziky pro oběť. Snížení rychlosti je nejlepší způsob, jak zajistit bezpečnost.

## Snížení objemu dopravy

Omezení dopravy znamená především její přesměrování na určité hlavní tahy a zákaz projíždění automobilů obytnými nebo citlivými zónami, např. centry měst nebo okolím škol.

Uzavírky silnic nebo uspořádání dopravy do uzavřeného okruhu zvyšují bezpečnost dětí, které někam cestují nebo si jen hrají. Automobilový provoz se může omezit prakticky pouze na místní dopravu, což vede ke snížení objemu a rychlosti provozu.

Objem dopravy by se měl nejraději omezit ve velkém měřítku jako součást celkového dopravního plánu. Lze se ale nejprve zaměřit pouze na konkrétní lokality. Příjezdové cesty do školy by mohly být ráno



**Parkoviště mopedů v centru Florencie**



a večer uzavřeny, aby se tak zabránilo dopravní zácpě způsobené automobily rodičů (s případným vyhrazením čekacích zón v přílehlých ulicích), nebo by v těchto ranních a večerních hodinách mohl být nařízen pouze jednosměrný provoz. Bylo by také možné vykázat dopravu z ulic, a dokonce i z hlavních tahů (jako jsou např. náspové silnice v Paříži) v určité denní době, v určitých dnech, nebo dokonce v určitých obdobích roku (letní školní prázdniny), a umožnit tak dětem hrát si na ulicích v blízkém okolí nebo jezdit na kole, chodit na procházky či jezdit na kolečkových bruslích po celém městě.

## Mládež a mopedy

*Obzvláště v jižních zemích jsou motorizované dvoukolky běžným dopravním prostředkem pro mládež starší 14 let. Mládež je oceňuje a mohou být ideálním řešením, protože jsou levnější než automobil a pro delší vzdálenosti vhodnější než jízdní kolo.*

*Mopedy, a zvláště pak ty, které jsou vybaveny dvoutaktním motorem, jsou však hlučné a znečišťují prostředí (mikroskopické částice, benzen, těžké organické sloučeniny).*

*Motorizovaná dvoukolová vozidla jsou navíc mnohem nebezpečnější než jízdní kola, jak potvrzují statistiky ve všech zkoumaných zemích. V Itálii, kde se mopedy používají nejčastěji, zavinili řidiči mopedů v roce 2000 celkem 45 000 dopravních nehod, při nichž bylo 45 000 osob zraněno (z toho 43 % byli lidé mladší 20 let) a 574 osob usmrčeno (z toho 30 % byli lidé mladší 20 let).*

*Je to způsobeno zejména rychlostí, které tento dopravní prostředek dosahuje, a skutečností, že se na něm může jezdit bez absolvování klasické řidičské zkoušky.*



## Sítě vybudované s ohledem na děti

### Veřejná doprava

K tomu, aby rodiče s dětmi, děti cestující samostatně nebo mládež získali zájem o veřejnou dopravu, lze učinit mnohé.

Tak např. začít používat nízkopodlažní autobusy a tramvaje a vybudovat také vhodné nástupní ostrůvky pro snadný nástup dětí nebo rodičů s kočárky. Taková vozidla vyhovují i potřebám mnoha dalších skupin obyvatel s potížemi (staří lidé, lidé s pohybovými potížemi, lidé nesoucí těžká břemena, nemocní, zrakově postižení, těhotné ženy, lidé s těžkými břemeny, apod.) Stejně argumenty platí i pro dostupnost podzemních či vyvýšených stanic (výtahy, eskalátory, schodiště s plošinami pro kočárky apod.). To, co přispívá k pohodlí a pohodě cestujících, prospívá i dětem (zastřešené zastávky, náležité osvětlení, krátké intervaly, snížení přeplněnosti vozidel, úložné prostory, ostraha apod.) Vedle těchto technických požadavků by se neměla přehlížet důležitost komunikace.

Děti a rodiče s dětmi potřebují cítit, že je o ně zájem, že jsou vítáni a že se na jejich potřeby bere ohled.

Komunikace může nabývat nejrůznějších podob. Nejjednodušší je např. vylepování jízdních řádů veřejné dopravy ve školách. V dopravních prostředcích je prostor pro reklamní spoty zaměřené na mladé zákaznický, mohou zde viset pobídky, aby cestující brali ohled na děti samotné nebo na děti cestující s rodiči.

Je především nezbytné podniknout kroky k zajištění minimální ceny jízdného pro děti, ty by mohly cestovat zdarma, alespoň do dosažení věku, kdy už mohou cestovat bez doprovodu. Stojí také za úvahu, zda



Nové nízkopodlažní autobusy v Kroměříži

by cestování zdarma nemohlo být rozšířeno na děti až do dosažení středoškolského věku, tedy do věku 14 nebo 15 let, což

je věk, kdy děti začínají navštěvovat školy v jiných městských čtvrtích, a musejí proto používat časové jízdenky; toto opatření by se dotklo i velmi důležitých cest za mimoškolními činnostmi. Vláda regionu hlavního města Bruselu například právě podobné rozhodnutí přijala.

### Cesty pro pěší, životní prostor a herní areály

Chůze je pro každého z nás základním prostředkem, jak se někam dostat. Mnoho lidí po městě chodí pěšky, protože zjistili, že běžné denní pochůzky vyřídí nejrychleji ve svém blízkém okolí. Pěší chůze tvoří obvykle 25 až 35 % veškerého pohybu v městském prostředí, a to v závislosti na velikosti města a na tom, jak významnou roli v něm sehraává jízdní kolo.

Děti se také po městě pohybují každodenně, protože navštěvují místa, která jsou obvykle velmi těsně spjata se strukturou města (především vzdělávací, sportovní a kulturní instituce), přičemž nejvíce času stráví ve své čtvrti, kde bydlí i jejich spolužáci a kamarádi a kde jsou obchody, kam je rodiče mohou posílat něco obstarat.

Pokusíme-li se podívat na město z pohledu dítěte, může nám to otevřít oči: skutečně potřebujeme situaci posoudit z hlediska dítěte. Teprve pak se nám ukáže, že naše města jsou plná nástrah, nastrožených na naše vlastní děti, a porozumíme, proč je potřeba zamyslet se nad následujícími opatřeními: zákaz parkování několik

Abychom si lépe uvědomili, jak vypadá ulice očima dítěte, je třeba pokleknout na kolena. Když jste stěží metr vysokí, vaše zorné pole je úplně jiné: viditelnosti nesmí nic bránit (například zákazem parkování v zóně minimálně do pěti metrů před přechodem pro chodce).

metrů před přechodem pro chodce; vybudování dopravních ostrůvků umožňujících dvoufázové přecházení silnice; zavedení samoobslužných semaforů na náročných křižovatkách s tím, že čas, určený pro bezpečný přechod, je stanoven s ohledem na přecházející děti; rozšíření chodníků nejen u křižovatek, ale také na rušných místech, jako jsou např. autobusové zastávky; zarovnání úrovně chodníků a silnice na každém přechodu (nejen pro matky s kočárky, ale i pro děti, které jedou po chodníku na jízdním kole); odstranění značení pro automobilovou dopravu z chodníků; vybudování pohodlných a bezpečných cest pro chodce na obou stranách ulice, i v případech, že v místě probíhá práce na silnici; zajištění kvalitní povrchové úpravy silnic, jejich pravidelné údržby a odstraňování nerovností, ve kterých se mohou tvořit kaluže; instalace zábran parkování a vjezdu zásobovacích vozidel, pokud to nelze zajistit jinak apod.

Slouží-li chodníky jako cesty pro pěší, potom zároveň platí, že slouží jako místa ke hraní a společenskému kontaktu. Je šířka chodníků úměrná šířce dané ulice? Spojují jednotlivé ulice rozsáhlé obytné zóny nebo malá veřejná prostranství? Byly podniknuty patřičné kroky ke snížení povolené rychlosti, aby si děti mohly hrát na silnici, tedy např. bez nebezpečí jezdit na kole?

Neměli bychom zapomínat ani na kolečkové brusle nebo i skateboardy či koloběžky, které jsou něčím mezi dopravním prostředkem a aktivitou pro volný čas. In-line kolečkové brusle jsou mezi dětmi a mládeží velice oblíbeny a přitom někdy zjišťujeme, že na ně pravidla silničního provozu vůbec neberou zřetel, nebo že dopravní podniky odmítají osoby na bruslích do svých vozidel vpouštět! Přitom jakmile se zlepší povrchová úprava chodníků a upraví se cyklistické stezky, in-linové kolečkové brusle se mohou stát velmi účinným



Názorné foto auta v poměru k dítěti ve věku 5 až 6 let

dopravním prostředkem na krátké a středně dlouhé vzdálenosti, kterému někteří lidé dají přednost i před jízdním kolem.

## Cyklostezky a školení pro cyklisty

Děti nesmírně rády jezdí a hrají si na kole. Jízdní kolo je zároveň forma hry, nástroj nezávislosti a prostředek k rozvoji psychomotorických a fyzických dovedností.

Pravidla silničního provozu obvykle dětem povolují jezdit na kole po chodníku, a to až do dosažení určitého věku, do kterého děti nemohou bez doprovodu rodičů jezdit po silnici. To se musí vzít v úvahu při budování chodníků na místech v blízkosti škol nebo sportovišť a rekreačních areálů.

Tím, že se v určité čtvrti města sníží rychlost a objem dopravy i rozsah parkovacího prostoru na veřejných prostranstvích, rozšíří se možnost jezdit na kole, což dětem dodá odvahy začít na kole dojíždět na různá místa v blízkém okolí.

V mnoha městech jízdu na kole samozřejmě povolují a významně podporují jak budováním jízdních pruhů pro cyklisty na hlavních



Jízdní kola v Kodani si může zapůjčit každý, dospělý i dítě

ulicích, tak výstavbou cyklistických stezek, především v klidných částech města a na jeho okraji. Tento přístup se uplatňuje například v Kolíně nad Rýnem, proslulou se stala v poslední době také Vídeň.

Mladí cyklisté jsou ze všech nejzranitelnější. Svými vlastnostmi se tato „vlčata“ řadí někam na půl cesty mezi dvě skupiny dospělých, které si můžeme pro názornost rozdělit na „zajíce“ a „želvy“. Mladí mají často energii a rychlost „zajíců“, ale silniční dovednosti (míra pozornosti, předvídavost, atd.) „želvy“, přitom však postrádají jejich uvážlivost a obezřetnost. Statistiky navíc ukazují, že většinu obětí nehod na kole tvoří chlapci, kteří jsou obecně rozržitější a častěji se předvádějí než děvčata. Výstroj a zařízení musí být tedy co nejvíce přizpůsobena „vlčatům“, obzvláště na cestách, kde velkou část cyklistů tvoří právě mládež.

Stejná pozornost, jaká se věnuje vybavení kol, se musí věnovat i správnému cyklistickému výcviku. Učit se jezdit na kole bezpečně, to je složité a nácvik trvá několik let. (viz str. 52).

Nejjednodušší cestou, jak takový výukový proces zorganizovat a udržet v chodu, je zorganizovat ho prostřednictvím školy.

Bezpečnost cyklistů závisí především na schopnosti zvládnout složité situace, které v dopravě nastávají, dále by dítě mělo jízdu zvládnout technicky a cítit se na kole bezpečně. Pocit bezpečí je důležitým faktorem: strach (stejně jako naprostá absence strachu) je špatný rádce, a vystrašený cyklista se nebude soustředit na jízdu, nepojede opatrně a nebude věnovat dostatečnou pozornost tomu, co se děje kolem něj. V Rakousku například tři čtvrtiny dětí ve věku 10 až 12 let skládají



Jízdní kolo je dopravní prostředek vhodný pro děvčata, neboť jim dodává pocit samostatnosti, svobody a bezpečí. Na silnicích se navíc děvčata chovají uvážlivěji než chlapci.



zkoušku pořádanou policií a 62 % z těchto dětí se cítí na silnici „docela bezpečně“. U ostatních dětí (těch, které zkouškou neprošly) se bezpečně cítí 52 %, ale toto číslo může obsahovat i určité množství přehnaně neohrožených cyklistů, kteří mají mylnou představu o skutečných rizicích jízdy na kole.

Bezpečnost cyklistů závisí také na dobré znalosti pravidel a na správném porozumění pravidlům o přednosti v jízdě. Průzkum provedený v Rakousku Technickou univerzitou ve Vídni a Institutem pro bezpečnost silničního provozu naznačuje, že přesně zde leží hlavní

## Obrácení priorit o 180 stupňů

*V Belgii nyní pravidla silničního provozu vyžadují, aby motoristé dali přednost chodcům, kteří naznačí svůj záměr přejít silnici na chráněném přechodu. V tomto smyslu je tedy na chodníku „plynulý provoz“, zatímco v minulosti měla tuto přednost silnice, a tedy automobilová doprava. Toto opatření je dále posíleno tím, že v případě nehody se v Belgii předpokládá, že zodpovědnost za smrt či jakékoli zranění chodce nebo cyklisty nese motorista.*

*Změna „nadvlády“ tradičně přiznávané automobilové dopravě se objevila také v několika dalších zemích, spolu s opětovným zavedením jednosměrného provozu pro motorová vozidla v místech, kde cyklisté mají povoleno jezdit oběma směry, a s nařízením povolené rychlosti 30 km/h. Tyto příklady odstraňování základních překážek jsou konkrétním vyjádřením zásadního obratu o 180 stupňů ve prospěch takzvaných „měkkých“ dopravních prostředků.*



V rámci Evropského dne bez aut 2003 se v Boskovicích zaměřili na boj proti úrazům dětí, zvláště chlapců.

zdroj nebezpečí, (to platí i u dospělých). Při výcviku je třeba dbát na to, aby si děti tato pravidla osvojily a uplatnily je v praxi. Tím se dostáváme k otázce silničního značení, které musí vždy jasně ukazovat pořadí přednosti. V tomto ohledu průzkum také naznačuje, že by bylo prospěšné přehodnotit předpisy (například bylo dokázáno, že informace uvedené na značení podél silnic, které ve Velké Británii ukazují přednost, jsou mnohem čitelnější než informace na signalizačních tabulích).

Je třeba zdůraznit, že po zvládnutí teorie jízdy na kole a nabytí patřičných technických znalostí je nutné, aby praktická výuka probíhala přímo na silnicích a nikoli na tréninkových okruzích. V Lucembursku se tato metoda uplatňuje již mnoho let.

Je ovšem zapotřebí vyškolené dostatečné množství instruktorů. V tomto ohledu stojí za zmínku Valonsko, kde byla před nedávnem otevřena Valonská škola pro instruktory jízdy na kole (Ecole Wallonne de moniteurs de vélo).

V Yorku (175 000 obyvatel) je jako instruktor na částečný úvazek zaměstnáno 12 lidí, což odpovídá nákladům na dvě místa instruktora na plný úvazek. Školení instruktorů trvá 5 až 6 týdnů. Během výcviku může mít jeden instruktor v doprovodu jednoho či dvou rodičů na starosti až šest dětí. Rodiče jsou ochotni platit za výcvik v řádu 15 eur na dítě, a to někdy v průběhu několika po sobě jdoucích let, tedy v případech, kdy je k plnému osvojení správných návyků nutné „opakování“. Před nedávnem začalo město York nabízet lekce také pro celé rodiny.

**Průzkum provedený mezi školáky v Yorku ukázal, že k více než 20 % nehod, které se staly na cestě do školy, došlo přímo před školou.**



## Ulice a místa ke hraní a schůzkám

Ulice se pro dopravu pravidelně uzavírají v určitých dnech, kdy je třeba poskytnout prostor např. pro trhy či pro konání festivalů apod. Proč by tedy nebylo možné silnice přechodně uzavírat o víkendech a prázdninách, a poskytnout tak dětem možnost si hrát venku? V některých případech je takové přechodné opatření dokonce zakotveno v pravidlech silničního provozu (Belgie).

Nebo ještě lépe, ve zvlášť „klidných“ čtvrtích převážně rezidenčního charakteru mohou být ulicích uplatněna opatření zmírňující provoz a snižující rychlost. Doprava a parkování nejsou zakázány, ale stojí až na druhém místě za potřebami pěších, a to především hrajících si dětí. Tento model je zakotven např. v pravidlech silničního provozu Nizozemska, kde byl vynalezen takzvaný princip „woonerf“, a dále Velké Británie (tzv. „home zones“ – domácí zóny) a Belgie („zone résidentielle“ – rezidenční zóny).

Ta místa, která se často nacházejí v oblastech sloužících jako „uzlové body“ pro různé čtvrti, by se neměla přeměňovat v parkovací oblasti. Naopak by měla fungovat jako bezpečná místa, kde si mohou hrát děti.



## CESTA DO ŠKOLY

### Nezávislá mobilita pro školáky jako součást programu

Vytvoření politiky školní dopravy s sebou přináší mnohé výhody. Školáci mohou svůj požadavek větší nezávislosti předložit doma rodičům jako svůj názor, ti to právě od nich přijmou nejlépe.

Děti se do projektů spojených se životním prostředím často velmi rychle zapojují a účast na projektu mobility kolem jejich školy jim přináší užitek. Studování problémů školní dopravy a hledání možných řešení, spolupořádání informačních dnů a předávání informací rodičům je příležitostí nejen k intelektuálnímu tréninku, ale také k tréninku správného občanství.

Dobře promyšlený a inspirující projekt bude automaticky těžit z nezbytné spolupráce rodičů, kteří budou při jeho přípravě a uskutečňování přijímat dobrovolnické úkoly a kteří mohou také fungovat jako spojovací článek k ostatním obyvatelům.

Řízení školní dopravy je složitá věc (viz schéma na str. 34-35). Pověření jednoho člověka zodpovědností za školní dopravu v rámci jedné školy nebo jedné správní jednotky umožňuje maximální využití zájmu a energie rodičů a dětí ochotných se zapojit. Je to také ten nejlepší způsob, jak začít shromažďovat finanční prostředky na dlouhodobé projekty zásadního charakteru.

Například ve Velké Británii pomáhá určitou politiku na místní úrovni nastolit jak objem peněz, které pro tyto účely uvolní radnice nebo škola, tak informační materiály a nakonec, a to významně, i ti, kteří mají podporu mobility mezi školáky na starosti. Město York zašlo

Dvoufázové přechody pro chodce umožňují dětem přecházet vozovku snadněji a bezpečněji. Měly by být vybudovány na všech přístupových cestách ke školám. Pomohlo by to také starším lidem a lidem s omezenou pohyblivostí. (Přechod pro chodce u ZŠ Radlická-Praha 5).



ještě dále: tím, že věnovalo 15 000 eur na hloubkový průzkum názorů školáků (zahrnující 15 000 dětí), nejen položilo základ pro systematické opatření, ale také jasně demonstrovalo, jakou důležitost dětem a mládeži přikládá.

### Bezpečná cesta do školy

Přístupové cesty ke škole v její bezprostřední blízkosti jsou podle rodičů a dětí klíčové. Podle nich si lze snadno udělat obrázek o tom, jestli je dítě na cestě do školy v bezpečí.

Zvyšování bezpečnosti kolem škol je na prvním místě. K větší bezpečnosti přispívá také přítomnost osob dohlížejících na provoz na začátku a na konci vyučování.

Úplně se na to ale spoléhat nelze, proto je nezbytné instalovat zařízení pro zajištění větší bezpečnosti a přijmout opatření ke snížení rychlosti či objemu dopravy.

Kromě vybudování širších chodníků, na kterých není dovoleno parkovat, instalace semaforů a zařízení zmírňujících provoz, vybudování ostrůvků k dvoufázovému přecházení silnice, je také nezbytné zmírnit nebezpečí, které představují automobily rodičů, kteří své dítě dopravují do školy nebo vyzvedávají ze školy.

Pokud je možné zajistit, aby rodiče zastavovali například u jiného vchodu nebo na pohyblivých stanovištích, potom bude nejlépe zastavení přímo před školou zakázat. Stanoviště pro přivážení a vy-

Více než polovina rodičů, kteří vozí děti do školy autem, jede hned zpátky domů.



zvedávání dětí, umístění například v přilehlé ulici, zabrání tlačení automobilů před školním vchodem. Takže cestování do školy autem, ačkoli nebude zakázáno, nebude tak atraktivní a nebude mít přednost před ostatními způsoby dopravy.

## Začínáme chodit pěšky a jezdit na kolečkových bruslích

Pěší chůze je nejvhodnější forma „dopravy“ pro děti žijící ve vzdálenosti 1 až 2 kilometry od školy. Ve Velké Británii i jinde v Evropě zavádějí ve spojení s rodiči tzv. „pěšibus“ (viz str. 47).

Takovouto iniciativu lze zavést velice rychle, protože nevyžaduje od rodičů nic víc než čas. Škola jim musí pouze umožnit, aby se sešli a rozdělili si úkoly na základě rotačního systému. Rodiče si dají navzájem čísla telefonu, takže oni sami nebo některý učitel může v případě nepředvídaného zdržení zajistit jiné dobrovolníky, kteří úkol převzou.

K tomu se mohou přidat i „nadstandardní“ služby, například vozík na převážení aktovek (vozík by dokonce mohly děti samy vyzdobit a dát mu podobu zvířátka!), reflexní vesty nebo zvýšený policejní dohled na náročných křižovatkách, které je těžké se skupinou dětí zdat. A co například zorganizovat „pěšibus“ na kolečkových bruslích s reflexními batůžky na zádech?



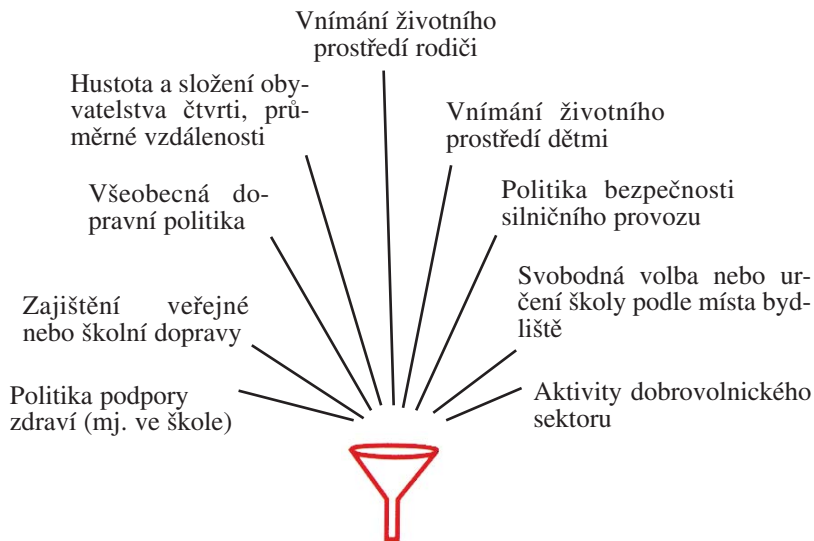
Zdroj: [www.iwalktoschool.com](http://www.iwalktoschool.com)

## Odstraňování překážek pro průjezd jízdních kol

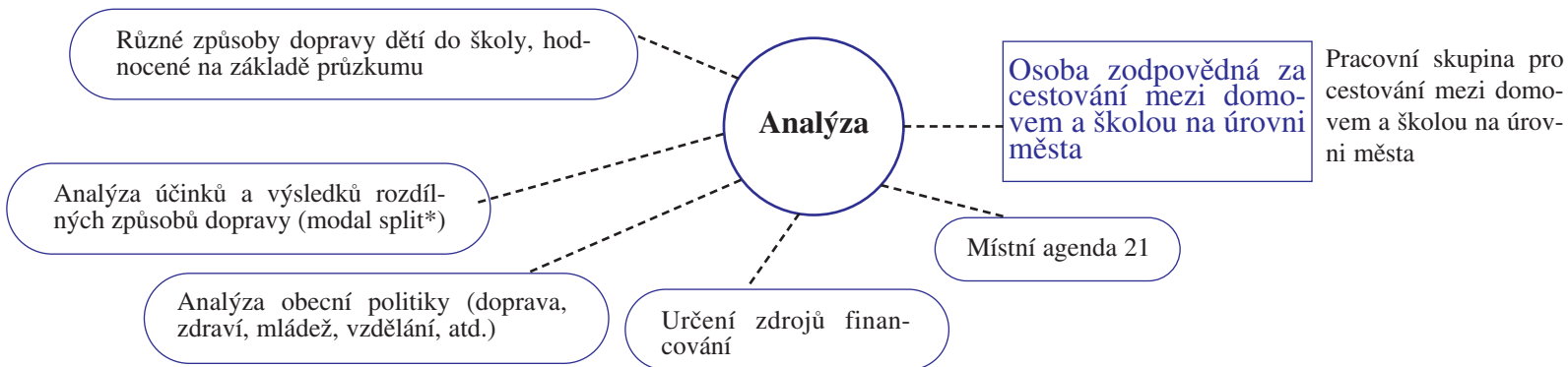
Doprovázení dětí do školy a ze školy na kole (někdy se tomu říká „cyklobus“) – u dětí velmi oblíbený a co do rychlosti vysoce účinný způsob přepravy ve městech – vyžaduje určitou míru organizace. Stejně jako u „pěšibusu“ je i zde nutné zajistit nepřetržitě fungování a je vždy potřeba mít na paměti, že rodičů-cyklistů není mnoho. Dále je třeba počítat s obavami těch rodičů, kteří, protože nemají sami žádnou zkušenost s jízdním kolem, se této formy dopravy obávají. Navíc je nutno vzít v úvahu, že jízdní kolo by mělo být patřičně chráněno proti odcizení.

Podle věku dětí, které se chtějí „cyklistické eskorty“ zúčastnit, bude třeba zajistit výcvik jízdy na kole. Škola bude muset pro kola zajistit kvalitní, dobře hlídané a pokud možno zastřešené parkovací prostory. Lze také zajistit přihrádky pro uložení výstroje (pláštěnky, helmy, apod.). Cvičebnice nebo učebnice si děti mohou nechávat ve škole. Po zavedení systému by bylo dobré zamyslet se nad případným získáním policie ke spolupráci (pokud možno policistů na kolech): rodiče by byli klidnější a motoristy, jedoucí za takovým dětským konvojem, by to přimělo k většímu respektu a obezřetnosti.





## CESTOVÁNÍ DO ŠKOLY



\*Modal split = porovnání několika druhů dopravy (té šetrnější vůči životnímu prostředí a zdraví dětí - kolo, pěší chůze, autobus či tramvaj - s automobilovou dopravou na straně druhé)



Stanovení cílů a vypracování obecní politiky školní dopravy

Výběr zkušebních škol

Meziškolní koordinační skupina

Pracovní skupiny na jednotlivých školách – Specifické průzkumy (žáci a učitelé): rozdílné způsoby dopravy, motivace, očekávání, atd.

Konkrétní řešení v jednotlivých školách

Výběr programu „cestování do školy“, který schválí a budou uvádět v život všechny zúčastněné strany:

- Bezpečnost: (snížení povolené rychlosti, výstavba cyklistických stezek, ostrůvky pro chodce pro dvofázové přecházení silnice, apod.)
- Veřejná prostranství (lavičky a přístřešky pro rodiče, zóna se zákazem parkování před školami, osvětlení ulice až do vzdálenosti 300-400 m, apod.)
- Sprchy, parkování pro jízdní kola, parkování aut s parkometry, zrušení parkoviště, apod.
- Školení o bezpečnosti silničního provozu a mobility
- Zavedení předmětu Doprava do školních osnov
- Organizace pěších cest či jízd na kole do školy pro děti za doprovodu rodičů či jízda školním autobusem
- Management (rozpočet školy, pravidla parkování, cestování pedagogického sboru apod.)
- Zajištění přísunu informací (pedagogickému sboru, rodičům, žákům, místním obyvatelům)
- Účast v akcích a soutěžích nebo přímo jejich pořádání (např. Evropské město bez aut).

Monitorování výsledků a pokračování v začaté práci:

- Následné průzkumy
- Následné informační kampaně
- Hodnocení výsledků
- Úprava nebo posílení programových cílů



## Náklady na doprovod dětí na cestě do školy a ze školy

Hlavním důvodem, proč rodiče doprovázejí děti do školy, je snaha chránit je před nebezpečím. Jaké jsou však sociální náklady na tuto „službu“, kterou si riziko plynoucí z automobilové dopravy vyžaduje? Na několika příkladech si ukážeme rozsah služeb poskytovaných zdarma osobami snažícími se toto nebezpečí vykompenzovat. V jednom rakouském městě s 9000 obyvatel si spočítali, že dovážení dítěte do školy a zpět obnáší v průměru na jedno dítě do věku 12 až 13 let dvě hodiny času týdně. Ve Velké Británii odhadli sociální náklady na 1 365 miliónů hodin tohoto dovážení dětí autem na 15 až 25 miliard eur. Ve Švýcarsku uvažovali o tom, že ze 40 až 60 hodin, které měsíčně stráví rodiče vozením dítěte do školy a zpět, má jen polovina opodstatněn (dítěti opravdu hrozí nebezpečí při docházení do školy pěšky či veřejnou dopravou). Pak ovšem jsou sociální náklady na tuto činnost řádově srovnatelné se sociálními náklady na čas strávený v dopravních špičkách. Tato čísla jsou varující a zvyšují ještě více sociální náklady na automobilovou dopravu.

**Zdroj: Institutionnelle Hindernisse in Fuss und Veloverkehr (Švýcarský federální výzkumný program č. 41 - Doprava a životní prostředí)**



## Jak zvýšit zájem o veřejnou dopravu

O tom, že veřejná doprava je pro děti vhodná, se dá stěží pochybovat. Musíme se ale ptát: Jsou zastávky kryté proti nepřízní počasí? Jsou přechody naprosto bezpečné? Jsou zastávky dobře umístěné vzhledem ke škole? Jsou trasy přizpůsobené těm školám, které jsou na okraji města či čtvrti? Jsou tramvaje a autobusy upraveny tak, aby se i malé dítě mohlo cítit pohodlně a ne „utopené“ v davu dospělých? Je potřeba na děti dohlížet na začátku a na konci vyučování a předejít tak šarvátkám nebo fyzickým útokům? Jsou autobusové zastávky vybaveny parkovacími stojany pro jízdní kola?

Je potřeba také zvážit otázku nákladů. Koupě několika časových jízdenek může rodinný rozpočet velmi zatížit (v případě neúplných rodin, velkých rodin, rodin s nízkými příjmy). Je cena této jízdenky skutečně výhodná? Neplatí si v ní děti zbytečně také období školních prázdnin?

## Odradit lidi od používání automobilů

Opatření na podporu environmentálně vhodných dopravních prostředků (pěší chůze, veřejná doprava, používání několika druhů dopravních prostředků během jedné cesty) nebývají obvykle zcela účinná, nejsou-li součástí uceleného balíčku kombinovaných opatření včetně případného omezení používání automobilů pro dopravu do školy.

Není pochopitelně většinou možné uvést do chodu všechna opatření najednou, kromě míst, kde existuje jasná politická vůle zároveň s lidskými a finančními zdroji dostačujícími pro daný projekt. Nejlepší cestou je v hrubých obrysech načrtnout časový harmonogram, podle



**Evropský týden mobility a Evropský den bez aut 2003 – Město Hodonín uzavřelo rušnou třídu vedoucí do centra města**

kteří se budou jednotlivá opatření do praxe zavádět postupně, například v intervalech šesti nebo dvanácti měsíců.

Tato restriktivní opatření se mohou lišit intenzitou, od prostého zákazu zastavení v bezprostřední blízkosti školy až po naprostou uzavírku celé ulice se současným vyhrazením prostoru pro zastavení a stání pro automobily rodičů v určité vzdálenosti od školy, po zavedení poplatků za parkování do doby, než bude parkování automobilů v areálu školy úplně zakázáno.

## Podpora carpoolingu – sdílení auta

Někdy se stává, že děti někdo vozí do školy autem proto, že prostě neexistuje jiná možnost (škola je příliš daleko, než aby se k ní dalo dojet na kole nebo dojít pěšky, cyklostezky nejsou k dispozici, není možnost zorganizovat „pěšibus“ ani „cyklobus“, neexistuje efektivní veřejná doprava, apod.). Malý průzkum pomůže vytypovat rodiny, kterých se to týká. Škola potom může zkontaktovat rodiče, kteří by se teoreticky mohli zapojit do carpoolingu\* (za předpokladu, že se jedná o sousedy).

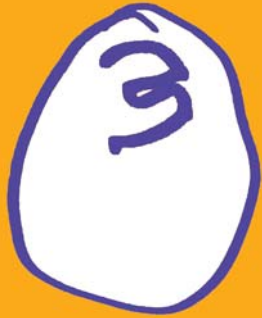
Rodiče, kteří projeví o tento projekt zájem, se potom mohou mezi sebou dohodnout na rozdělení nákladů a úloh. Pomoc při organizaci carpoolingu je cestou, jak pro rodiče zmírnit dopad opatření znevýhodňujících dopravu dětí do školy autem (viz výše).

\* **carpooling – sdílení auta více osobami. Pokud již musí automobil vyjet, neměl by v něm sedět jen jeden člověk, měl by být plně obsazen. Pokud tedy rodiče, kteří vezou děti do školy, jedou stejnou trasou, mohou se spolu domluvit a používat vždy společně auto jednoho z nich.**

Při carpoolingu se mohou používat také taxíky, a to především vozidla taxislužby s osmi až deseti místy k sezení. Rodiče by tak byli zcela osvobozeni od zodpovědnosti za dopravu do školy, ovšem museli by za tuto službu platit. Je obvykle možné získat slevu, pokud se počet jednotlivých cest pohybuje kolem 300 za rok, pokud se škola uvolí fungovat jako prostředník. Cena jedné cesty rozdělená mezi čtyři nebo pět rodin nakonec nemusí být tak moc vysoká. Vezmeme-li v úvahu úsporu času, můžeme dospět k závěru, že vlastní auto zase až tak moc nepotřebujeme.

Další možnosti a výhody v oblasti carpoolingu nabízí tzv. „auto pro všechny“ (jedná se o automobily, které jsou k dispozici ve všech čtvrtích a osoby přihlášené do programu si je mohou na určenou hodinu najímat).





# NĚKOLIK PŘÍKLADŮ

Již mnoho měst se nechalo inspirovat nápady dětí a mladých lidí a příklady z těchto měst mohou zajímat i vás.

Výběr témat a příkladů zde předložených by vám měl pomoci rozhodnout se, jaký „koktejl“ byste do svého programu chtěli zařadit. Výhledově můžete z každého nápadu získat nejvíc, když ho zapojíte do celého balíčku vzájemně propojených a doplňujících se opatření.

Při formulování strategie, kterou budete v kontextu vaší politiky mobility vytvářet s ohledem na děti a mládež, je samozřejmě nejlepší vycházet souběžně z následujících čtyř strategických platform a v případě potřeby je kombinovat:

V - VZDĚLÁVÁNÍ	= výchova/informovanost
O - ORGANIZACE	= ekologické plánování/územní plánování
P - POVZBUZENÍ	= stimulace/pozitivní diskriminace
P - PROSAZENÍ	= řízení/regulace

## NASLOUCHÁNÍ DĚTEM A MLÁDEŽI

### Shromáždění dětí a mládeže

Průzkum názorů dětí a mládeže není jediným způsobem, jak děti zapojit. Např. dětský parlament nebo parlament mládeže zapojují děti do občanské společnosti a učí dospělé naslouchat jejich názorům. Tyto poradní „orgány“ se pravidelně scházejí a účastní se jich nové a nové skupiny dětí.

Obecní shromáždění fungují například v Helsinkách ve Finsku, v Lille ve Francii a v Londýně ve Velké Británii, (kde bylo usnesení

„Konečně už chceme mít možnost rozhodovat o věcech, které se nás týkají!“

(Poslední věta závěrečného usnesení přijatého Prvním celonárodním shromážděním dětí a mládeže v italské Bologni, 1994.)



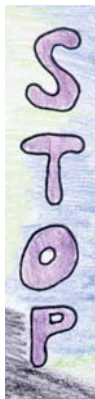
o mobilitě dětí a mládeže adresováno přímo ministerskému předsedovi). Ve Švédsku funguje parlament dětí a mládeže na celonárodní úrovni. První zasedání Národního shromáždění dětí a mládeže Itálie, uspořádané v roce 1994 v Bologni (více než 300 účastníků), představilo politické reprezentaci usnesení, které volalo mimo jiné po snížení povolené rychlosti ve městech, po cyklostezkách a chodnicích bez zaparkovaných aut.

V České republice funguje v každém kraji aspoň jeden dětský parlament či zastupitelstvo. Např. v Českých Budějovicích se Dětskému zastupitelstvu podařilo prosadit vybudování ostrůvku na přechodu pro chodce na frekventované hlavní třídě. V Hlučíně mají děti tzv. Dětské slyšení a na základě jejich žádostí již město instalovalo vyvýšený ostrůvek, bezbariérový přechod a světelnou signalizaci na rušné ulici. V České Lípě děti vypracovaly projekt a nyní mají nové hřiště a park pro skateboardisty.

### Územní plánování za účasti dětí

V Lipsku (Německo) mají na radnici útvar, který děti přímo zapojuje do plánování městských zařízení.

V Empoli (Itálie) je hlavní projekt rozvoje a územního plánování města založen na principech udržitelného rozvoje, potřebách mladých lidí a kvalitě života. Na děti a mládež se bere ohled při diskusi např. o využití pozemků ve veřejném vlastnictví, o klíčových otázkách vzdělávání, o budování středisek pro děti a mládež; jejich názory jsou tak vodítkem pro budoucí rozvoj a řízení města. Organizační záležitosti spravuje síť malých center. Vztahy mezi obyvateli a úřady se výrazně zlepšily. Obyvatelé a mladí lidé přispěli ke kvalitě projektů



a díky nim byla jedna hlavní ulice přeměněna na rezidenční ulici s omezeným provozem.

**Informace: Comune di Ercolano, Assessorato Urbanistica,**

**Tel. (39) 571 75 79 40;**

**e-mail: [cittasostenibili@minori.it](mailto:cittasostenibili@minori.it)**

**<http://www.cittasostenibili.minori.it/>**

## Průzkumy na internetu

Průzkum podobný tomu, který vypracovalo město York a který zahrnoval téměř všechny školáky v oblasti, poskytuje velice spolehlivé výsledky (viz strana 10). Průzkum provedený na internetu není tak reprezentativní; přesto však nabízí jisté výhody: jednoduše se aktualizuje, lze provádět průběžná srovnání a dotazník je možno vypracovat tak, aby obsahoval několik částí, včetně hlavního kvantitativního oddílu pro statistické zpracování, a kvalitativního dodatku pro zaznamenání názorů, postřehů apod.

Náročný projekt Celonárodního výboru dětí (National Children's Bureau – NCB; <http://www.ncb.org.uk/>) Velké Británie s názvem „Young Transnet“ se připravoval více než tři roky. V rámci projektu děti měly používat internetovou stránku, na které se také zapojily do počítačového průzkumu. Ten byl zaměřen na zjištění, kterým způsobům dopravy dávají děti přednost, to vše se záměrem výhledově vytvořit celonárodní databázi. Cílovou skupinou byli také učitelé. Výsledky průzkumů a referend byly uvedeny na internetu, kde do nich mohli a mohou nahlédnout mj. veřejní činitelé a projektanti měst a používat je jako vodítko při své práci. Tato webová stránka obsahu-

je také několik her týkajících se mobility. Jedna hra, sponzorovaná Fondem dětí, nese název Představ si Londýn a vyzývá mladé lidi, aby přispívali svými nápady k otázce dopravy v hlavním městě. Tzv. „uhlíková kalkulačka“ umožňuje cyklistům převést kilometry, které na kole ujeli, na to, kolik jízdou uspořili plynů, způsobujících skleníkový efekt!

Celonárodní výbor dětí ve snaze tento experiment rozšířit nedávno uspořádal referendum ve dvanácti jazycích zaměřené na děti a školy po celé Evropě (Netd@ys 2001).

V Berlíně zvolili přístup zcela odlišný. Na internetové stránce si děti a mládež mohly samy virtuálně budovat své město. Děti zde měly velký prostor pro vyjádření vlastního názoru na to, jaké aktivity by ve městě neměly chybět, na co se zaměřit a co je potřeba z pohledu mladých zlepšit.

**Informace: <http://www.youngtransnet.org.uk/>;**

**<http://www.youngtransnet.org.uk/netdays2001>**

## „Lháři!“

### Děti nastolují ve městě pořádek!

Děti mají takové přesvědčovací schopnosti, o kterých si dospělí mohou nechat jen zdát. Nechodí dlouho kolem horké kaše a dovedou jít okamžitě k jádru věci. Tak se stalo, že jeden římský úředník dostal pěkně vyhubováno kvůli ekologii, a to od skupiny dětí ve věku 10 až 15 let, které byly připravené udělat cokoli, aby dosáhly vytyčených cílů v ochraně životního prostředí...



Co vlastně konkrétně požadovaly? Jednoduše řečeno: kvalitní veřejnou dopravu, cesty pro chodce a cyklisty, veřejná prostranství se zákazem parkování, prostředí, které by jim umožnilo pohybovat se venku svobodně, aniž by měly neustále za zády rodiče. Tolik nápadů, které vykristalizovaly kolem jednoho „prvotního hříchu“, který obecní zastupitelstvo spáchalo. Jednalo se o projekt na přebudování klidné ulice, na které se nacházela škola, na čtyřproudou silnici bez pruhů pro cyklisty a s chodníky zúženými tak, aby udělaly místo automobilům.

Co začalo jako nevinný požadavek na obranu vlastních potřeb se vyvinulo v akci, při níž mladí lidé prokázali motivaci a angažovanost hodnou dospělých aktivistů, a dokonce se jim podařilo nadchnout pro věc i jejich učitele a rodiče! S pouze základní logistickou podporou dvou nevládních organizací vypracovali tito mladí lidé vlastní analýzy, zformulovali vlastní otázky týkající se dopravy a ekologických problémů a vlastní strategii organizace, rozdělení úloh, komunikace a hodnocení.

Dopis o tomto slavném projektu, který zastupitelům zaslali, zůstal několik týdnů nezodpovězený. Pak se jednoho dne ekologičtí aktivisté spontánně rozhodli táhnout na radnici! Ředitel oddělení územního plánování, který nebyl zvyklý vést dialog a kousavě poznamenal, že si přece nedomluvili žádnou schůzku, se je nejprve snažil odbýt. Co však zmůže pár úředníků s patnácti dětmi čekajícími tiše na



odpověď? Aby se těch „otravných děcek“ zbavili, přislíbili jim schůzku odpoledne následující dne.

Na schůzku se dostavilo třicet dětí, jenom aby zjistily, že je nikdo nečeká. Hned na místě se proto rozhodly, že se sejdou následujícího dne ve stejnou dobu před domem nezdrovilého úředníka. Ten se v kýžený moment zabarikádoval ve svém bytě a zavolal policii, která se velmi pobavila, když zjistila, proč musela přijet. Kolemjdoucí se za-

stavovali, aby se podívali, co se to děje. Věděl to i tisk. Na chodníku se rozpoutala debata a ředitel územního plánování nakonec ustoupil: plány budou ještě přezkoumány!

Když už se však děti jednou zakously, nehdly se spokojit s málem a začaly úředníka bombardovat dalšími otázkami. Proč se v parku za školou staví garáže? Odpověď: od příštího měsíce se už žádné nové garáže stavět nebudou... A děti na to: „Takže když se nějaké nové garáže postaví, můžeme na ně napsprejovat nápis: protizákonné? A můžeme je nechat zbourat? Můj bratr zná několik demoličních dělníků... A co auta zaparkovaná na chodníku před školou? Můžeme po nich chodit, protože jsou zaparkovaná protiprávně? A proč nepotrestáte toho policistu, že s tím nic nedělá? ...“

Zanedlouho potom napsalo několik dětí z jiné školy dopis starostovi: hned druhý den se ve škole objevil úředník z radnice, aby s dětmi zahájil debatu!

**Informace:** e-mail: [office@ccn.ro](mailto:office@ccn.ro), Internet: <http://www.ccn.ro>



## DNY BEZ AUT

### Evropský den bez aut, 22. září a Evropský týden mobility (16.-22. září)

Evropský den bez aut iniciovala evropská komisařka pro životní prostředí paní Margot Wallströmová v roce 2000 na základě zkušeností z Francie a Itálie. Akce za poslední čtyři roky svedla dohromady tisíce malých i velkých měst, která tento den uzavírají svá centra a nebo celé čtvrti automobilové dopravě. Tento den, který se u veřejnosti těší velké oblibě (míra spokojenosti přesahuje 80 %), poskytuje příležitost vyzkoušet si ve městě také jiné dopravní prostředky než osobní automobil. Umožňuje také obecním úřadům udělat si lepší obrázek o reakcích lidí na otázky, jako jsou např. nové přístupové cesty, dopravní plány, nové trasy autobusů, cyklistické stezky, snížení počtu parkovacích míst apod.

Evropský den bez aut (EDBA – 22. září) je součástí a vyvrcholením Evropského týdne mobility (ETM – 16.-22. září), který probíhá v zemích Evropy již od roku 2002. ETM se v roce 2003 konal pod heslem „Dostupnost pro všechny“ a měl upozornit obyvatele i představitele měst na překážky, s nimiž se musí potýkat tělesně postižení spoluobčané či senioři, rodiče s dětmi a kočárky, těhotné ženy a další. V roce 2004 bude tématem akce: „Bezpečné ulice pro děti“.

Ministerstvo životního prostředí ČR několik let aktivně podporuje uspořádání EDBA a od roku 2002 i ETM v ČR. V roce 2003 se EDBA a ETM zúčastnila města Bohumín, Boskovice, České Budějovice, Hlučín, Hodonín, Chrudim, Kroměříž, Letovice, Olomouc a Vsetín. Města

Karviná, Prostějov a Velké Meziříčí se zapojila do Evropského dne bez aut. Města Brno, Hradec Králové, Moravská Třebová, Praha a Třebíč obě aktivity podpořila několika akcemi.

V rámci ETM si v Kroměříži lidé mohli vyzkoušet chůzi naslepo za doprovodu slepeckého psa „Zkus si mou situaci“, v Letovicích si zástupci města zkusili jízdu vozíkem po městě „Pojď se svézt v mém vozíku“, v Českých Budějovicích lidé poznali úskalí pohybu po ulicích na invalidním vozíku a na handcyclech určených ke sportu „Svezte se na vozíčku“, také v Chrudimi proběhla akce „Spolu bez bariér“.

Ministr životního prostředí Libor Ambrozek přijel v neděli 21. září 2003 do Kroměříže, kde náhodně vybranému dětskému cyklistovi, který vyjel do ulic Kroměříže s cyklistickou přílbou na hlavě, předal nové jízdní kolo. V Hodoníně si pak také zajezdil na kole a předal ceny vítězům závodu dětí. V pondělí 22. září jel ministr Ambrozek na zasedání vlády vlakem a na kole. Hromadná městská doprava zdarma byla tento den v Hodoníně, Chrudimi, Karviné, Kroměříži, v Třebíči, ve Velkém Meziříčí a ve Vsetíně. V Praze si občané mohli vyzvednout jízdenku zdarma na předem určených místech.

V Evropě se v roce 2003 do ETM zapojilo 726 měst (a 427 akcí podpořilo), k Evropskému dni bez aut se přihlásilo 1498 měst (z velkoměst např. Oslo, Krakov, Helsinky, Dublin, Londýn, Frankfurt a Hamburk, Vídeň, Budapešť, Tallin, Zábřeh a další). Přes 453 měst Evropy EDBA podpořilo. Stejně jako Evropská komise, vyzvalo i české Ministerstvo životního prostředí všechny své zaměstnance, aby během Evropského týdne mobility a především v pondělí 22. září nepoužívali po celý den auto.

#### Informace:

e-mail: [eva\\_veverkova@env.cz](mailto:eva_veverkova@env.cz)

Internet: <http://www.22september.org>, <http://www.env.cz>

Deštivý Den-B 2003



## Montreal: Den-B

Vélo Québec, hlavní organizace na obranu a propagaci jízdních kol v provincii Quebec, se proslavila pořádáním každoroční akce nazvané Montreal Island Tour, na které se již téměř dvacet let setkávají desítky tisíc cyklistů. K akci patří také kampaň povzbuzující děti k tomu, aby do školy jezdily na kole. V montrealském regionu jezdí v současné době do školy na kole asi 4 % dětí (přestože 66 % dětí jezdí na kole během týdne ve volném čase!). Většina škol dokonce dětem jezdit do školy na kole nedoporučuje!

Tento takzvaný Den-B (B-Day) je součástí akce Montreal Bike Fest, což je celý jeden týden věnovaný jízdním kolům ve městě, akcí Children Tour (poslední květnovou neděli) počínaje a akcí Island Tour (první červnovou neděli) konče. První – zkušební – Den-B, se uskutečnil 1. června 2000. Zaznamenal velký úspěch, ačkoli byl tehdy zaměřen pouze na zaměstnance velkých podniků. Akce konaná v roce 2001 do propagace jízdního kola jako dopravního prostředku zahrnuje i základní školy.

V roce 2002 se spolu se Dnem-B konal ve školách měsíční program výuky o cyklistice a obecně pak o zlepšení mobility ve městě. V roce 2003 se tento den uskutečnil také, zaměřil se jak na děti, tak na dospělé a vyzýval je, aby ten den jeli do práce či do školy na kole. Odpoledne bylo setkání v parku Lafontaine, kde město připravilo bohatý program.

Informace: <http://www.velo.qc.ca>

## Bimbibici – děti na kolech dobývají města

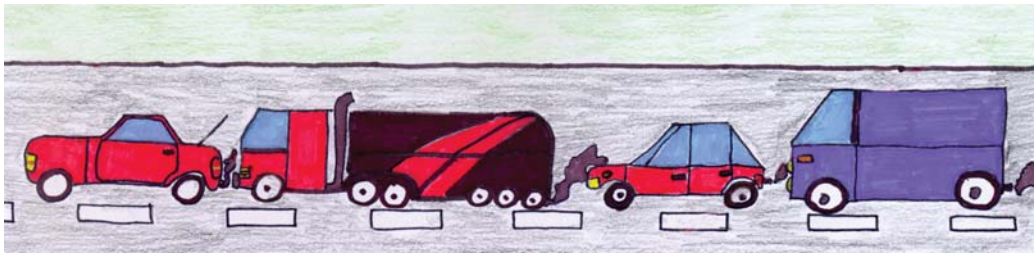


Dny bez aut se v Itálii pořádají od roku 1996. V roce 2003 třináct italských měst uzavřelo autům průjezd některými částmi města. Byly mezi nimi města: Ferrara, Padova, Ravenna a Benátky.

O tom, že mobilita by se mohla vyučovat jako předmět ve škole, začali však učitelé hovořit teprve před několika lety. Významnou roli při tomto budování povědomí sehrála Italská federace přátel jízdního kola (Federazione Italiana Amici della Bicicletta -FIAB).

Od roku 2000 pořádá FIAB novou celonárodní kampaň nazvanou Bambibici. Jde o kampaň zaměřenou na děti od 3 do 11 let, tedy věkovou skupinu, která je nejpřístupnější novým myšlenkám. Tématem roku 2001 byla „Bezpečnost na cestě do školy“. Při této nedělní akci se všichni vydali na dlouhou projíždku městem. Výletu se zúčastnilo v průměru 40 měst a obcí včetně měst: Řím, Neapol, Bologna a Ferrara (akce se pořádala nezávisle na tradičních nedělích bez aut). Podruhé se 11 obecních úřadů rozhodlo zorganizovat si tuto akci samo, za pomoci FIAB a podpory italského ministra životního prostředí a Národní agentury pro ochranu životního prostředí.

Jízda městem je pro mnoho lidí příležitostí, jak se dostat zpět „do sedla“. FIAB také umožňuje učitelům a žákům zúčastnit se vzdělávacího projektu o alternativních dopravních prostředcích. Některá města se rozhodla toto školení zařadit do učebních osnov a tuto práci ve školách finančně podpořit. Jinde se školení konají mimo vyučování. Na čtyřech základních školách však tyto 90 minut trvající lekce



zahrnuli do učebních osnov! Výukový materiál, vytvořený pro tyto lekce, se ve školách používá i v dalších letech.

**Informace:** e-mail: [info@fiab-onlus.it](mailto:info@fiab-onlus.it), <http://www.bimbibici.org/>

## Parkoviště v podzemí

Omezování provozu spočívá především v uzavírání ulic průjezdní dopravě. Je však velice neobvyklé rozhodnout se naráz uzavřít hlavní silnici (a tím také veškeré parkování!) a přeměnit tento veřejný prostor na prostor pro hraní, odpočinek a zeleň, obzvláště v centru města, kde nejsou žádné obchody, které by vytvoření pěší zóny ospravedlnily. Několik takových obnovených veřejných míst, kde již dříve bývaly běžné ulice, je v Barceloně. Parkovací prostory jsou pouze pod zemí na parkovištích náležejících jednotlivým budovám. Jediná silnice, po které je povoleno jezdit, umožňuje autům dojet do zmíněných parkovišť a je také určena cyklistům. Pro městský život zbývá najednou více prostoru a děti si opět mohou hrát u svého domu.

## Uvažujte jako chodci, zvláště na příjezdových cestách do školy

Italské město Ercolano uskutečňuje program s názvem „Proměna města pro potřeby dětí“, který má dva cíle: zlepšit podmínky pro děti, které se pohybují po městě pěšky, vybudováním Sítě bezpečných cest pro pěší (všude tam, kde se děti pohybují nejvíce) a podél těchto cest vystavět řadu zelených (mikro)prostorů pro hru a odpočinek.

Projektu se účastní také majitelé obchodů, především v bezprostřední blízkosti škol, tedy v místech, kde se děti pohybují často.

Základy postupné reorganizace města vznikají kombinací významných opatření (pedestrianizace ulic; oblasti s předností pro chodce, kde si mohou hrát děti a kde platí maximální povolená rychlost 10 km/h; plán na celkové přezkoumání přístupových cest ke škole; povolená rychlost 30 km/h na vedlejších ulicích) a mikro-opatření (vlastnosti použitých materiálů, osvětlení, značení, osázení ulic zelení atd.)

Projektu se přirozeně účastní i děti. Dotazník zaslaný 1500 žákům základních škol ukázal, že děti mají pocit, že se na ně bere menší ohled než na automobily. A tak v rámci vzdělávacího projektu o architektuře a zelených prostranstvích požádali autoři malé školáky, aby vyjádřili svůj názor na školní budovy!

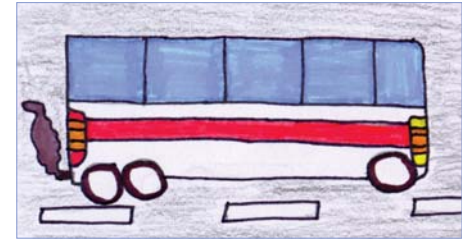
**Informace:** Tel.: (39) 817 88 12 19  
průběh Kolokvia Azioni per citta a misura di bambini

## Kampaň za přijetí veřejné dopravy, zaměřená na mládež

Dopravní podnik EVAG v německém Essenu užívá různých nástrojů ke zláskání mladých zákazníků.

Na jedné straně vede EVAG kampaň za to, aby třídy dětí ve věku od 12 do 14 let tzv. „adoptovaly“ autobusy. Firma si od této akce slibuje snížení vandalismu. Tzv. adopce autobusu s sebou přináší výhody (fotografie a jména dětí vystavené v autobuse, pořádání školních výletů tímto autobusem, zapojování se do jeho oprav v dílnách, apod.).

Na druhé straně EVAG vytvořila internetovou stránku pro mládež, ve které mohou získat informace o veřejné dopravě, zatímco EVAG se zde dovídá o postojích mládeže k otázkám vztahujícím se k mobilitě.



Na stránce jsou také nejoblíbenější místa, kam mládež chodí, s podrobnostmi o tom, jak se tam dostat veřejnou dopravou, jízdní řád a informační servis o nočních autobusech, slevy pro uživatele veřejné dopravy, dotazník a odkazy na další nekomerční stránky.

**Informace:** e-mail: [guido.mueller@ils.nrw.de](mailto:guido.mueller@ils.nrw.de), [ils@ils.nrw.de](mailto:ils@ils.nrw.de)

## **Používání veřejné dopravy (téměř) zadarmo**

Studentské časové jízdenky na veřejnou dopravu bývají tradičně levnější. Přesto je někdy rodiny považují za zbytečný výdaj (a děti proto někdo vozí do školy autem), nebo je pro ně cena i tak vysoká, zvláště když je v rodině několik dětí nebo když je finanční situace rodiny komplikovaná (nezaměstnanost, odluka či rozvod rodičů a z toho plynoucí tlak na rodinný rozpočet, nízký příjem).

Město Bonn plánuje možnost, že by školy zakoupily časové jízdenky na veřejnou dopravu za studenty, přičemž klíčovým faktorem takové koupě bude výrazné zlevnění studentské sezónní jízdenky (o 50 %) – stejně jako když nějaká firma sjednává zlevněnou sazbu pro svoje zaměstnance.

## **Autobusy + taxíky = veřejná doprava**

Co by mohlo být přirozenější než společný projekt veřejné dopravy na jedné straně a taxíky na straně druhé, když cílem je zajistit volný a bezpečný pohyb mladých lidí po celých 24 hodin?

Prokázalo se, že je výhodnější ukončit provoz na méně používaných trasách autobusů poměrně brzy (např. v Salcburku ve 23:30). Město náhradou nabízí společnou dopravu taxíkem (nebo taxi-autobusem)

odjíždějícího z pevně daných stanic v centru města, ale umožňujícího cestujícím na požádání vystoupit. Vyšší náklady (cena jedné jízdy je asi 2,5 eur) jsou vyváženy kvalitou služby (flexibilita, bezpečnost, provoz do 1:30 ráno v pracovní dny a do 3:00 ráno ve dny, kdy se „chodí do společnosti“). Mladí lidé tuto iniciativu s povděkem přivítali.

Takový systém – se spoustou variant v závislosti na místní situaci (velikost a struktura města) – funguje v mnoha malých i velkých městech, především v Rakousku a v Německu.

**Informace:** [Salzburger Stadwerke \(Verkehr\)](#) a [UITP](#)

## **Jen to jednou zkuste a chytí vás to**

Člověk si obvykle dopravu velmi malých dětí do jeslí nespojuje s jízdním kolem. Ale jde to! K tomuto závěru dospěl obecní úřad v dánském Odense. Město Odense je k cyklistům opravdu přátelské. Více než 60 % školáků tu jezdí na kolech. Odense je dobře vybaveno zařízeními pro cyklisty a beze zbytku aplikuje zásadu snižování rychlosti a objemu dopravy – což všechno slouží k vytvoření dostatečně bezpečného prostředí, které umožňuje jízdnímu kolu uplatnit nárok být dopravním prostředkem pro děti.

Obecní úřad dal proto zdarma k dispozici 10 vlečných vozítek pro přepravu velmi malých dětí. Cílem bylo umožnit rodičům vozítko si vyzkoušet, než se budou muset rozhodnout, zda nákladné zařízení zakoupí či ne. Akce se zúčastnila třetina z celkových 150 jeslí ve městě.

V Dánsku probíhá také kampaň „Na kole s celou rodinou“, která se snaží zapojit dospělé pomoci jejich dětí, a kampaň na propagaci cyk-



listiky, jejímž maskotem je „Kačer cyklista“ (Kačer Donald na kole), který si u některých dětí v popularitě nezádá se Santa Clausem!

**Informace:** Troels Andersen, e-mail: TA@odense.dk

## Ulice jako cvičný okruh

Jediný účinný způsob, jak podporovat aktivní učení, je nechat děti jezdit na ulici a nikoli na cvičných okruzích.

Studie provedená ve Velké Británii dokázala, že děti, které se „učí“ jezdit na kole v parku nebo na dětském dopravním hřišti, kde nic neodpovídá realitě (šířka cest, složitost situací a různorodost manévrů řidičů, pozice a čitelnost značek, přítomnost vozidel různého typu, přítomnost chodců, apod.), se naučí jezdit s chybami, které jim potom překážejí v běžném provozu.

V belgickém Rumstu policie každoročně pořádá výcvik cyklistických dovedností u dětí od 12 do 13 let věku. Od poloviny 80. let se praktická část výcviku odehrává na ulici v reálných dopravních podmínkách.

Relativně klidná čtvrť, v níž jsou cyklisté přesto konfrontováni s řadou kritických situací, se na celý jeden den promění na „cvičnou zónu“. Obyvatelé, rodiče žáků a úředníci jsou požádáni o spolupráci. Na příjezdových cestách do dané čtvrti jsou rozmístěny značky upozorňující řidiče na poněkud nezvyklou situaci. Na některých místech jsou dopravní značky a značení upraveny nebo je k nim něco přidáno, aby se tak vytvořily hypotetické situace, které tam v praxi třeba neexistují (křižovatky s kombinovanou předností v jízdě, jednosměrky s výjimkou nebo bez výjimky pro cyklisty, pruhy pro cyklisty, apod.) Místní obyvatelé jsou o tom předem vyzooměni.



Dovednosti a znalosti se testují souběžně. Děti dostanou jediný pokyn: jezdit volně po celé čtvrti, projet kontrolními stanovišti a vrátit se zpátky na start, kde zazní siréna oznamující konec

testu. Když se přiblíží ke kontrolnímu stanovišti, dostane každé dítě „nečekaný“ pokyn (na křižovatce zahrnout doleva, zabočit do ulice, do níž je možná vjezd zakázán, projet podél zaparkovaných vozidel, aby se zkontrolovalo, zda se cyklista drží v bezpečné vzdálenosti od dveří, které se mohou náhle otevřít, atd.). Navíc se však všude kolem pohybují inspektoři a monitorují pohyby mladých cyklistů, kteří o tom ovšem nemají tušení.

Neúspěchy jsou poměrně časté, což nepochybně dokládá kvalitu tohoto testu. Často děti u testu propadnou proto, že jejich kola nejsou přizpůsobena jejich tělesné velikosti (rám je příliš vysoký, mezera mezi ručními brzdami a řídítky je pro malé ruce příliš velká) – to by mělo sloužit jako připomenutí rodičům, že kolo není hračka, nýbrž nástroj, který je třeba dítěti přizpůsobit.

**Informace:** K. Vanderlinden, Rumst police force  
Markt 1, B-2840 Rumst, Tel. +32 38 88 00 67

## Cyklistická revoluce pro madé přistěhovalce

V nizozemském Tilburgu vytvořilo Středisko pro ženy-cizinky (Centrum voor Buitenlandse Vrouwen) cyklistický výcvikový program specificky zaměřený na dívky z rodin přistěhovalců. Tato děvčata bývají často uzavřena ve své komunitě a jízdni kolo jim může pomo-



Zdroj: [www.iwalktoschool.com](http://www.iwalktoschool.com)

ci nezávisle se pohybovat po městě, a tak se částečně emancipovat a lépe se začlenit do nové společnosti.

Hlavními charakteristickými znaky této skupiny jsou jistá sociální křehkost (přistěhovalecké rodiny, či dokonce uprchlíci, mívají velmi málo prostředků, zvláště na dopravu), nedostatek sportování a z toho plynoucí těžkosti při zvládání jízdního kola a konečně fakt, že někteří rodiče chtějí, aby jejich dcery trávily čas pouze mezi ženami.

Tento program je vlastně založen na starším programu, zaměřeném na pomoc mladým chlapcům z přistěhovaleckých rodin, kteří ačkoli nejsou tak omezováni jako dívky, také nedovedou jezdit na kole, protože tento dopravní prostředek není součástí jejich kultury.

**Informace: Centrum Buitenlandse Vrouwen Tilburg,**  
**e-mail: [avdkloof@planet.nl](mailto:avdkloof@planet.nl), <http://www.cbvtilburg.nl>**

## „Pěšibus“ a „cyklobus“

V Grenoble ve Francii vybrali jednu základní školu na kraji města pro experiment týkající se dopravy do školy. V poměrně neproblematickém prostředí (rovinatý terén, krátké vzdálenosti, slabý provoz, bezpečné okolí) téměř 50 % dětí bydlících méně než 400 m od školy a téměř 80 % těch, které bydlely méně než 900 m od školy, vozili rodiče do školy autem! Hlavní důvod, proč rodiče děti nedoprovázeli do školy na kole nebo pěšky, byla úspora času. Měření však ukázala, že cesta pěšky i autem trvala stejně dlouho. Další průzkum ukázal, že i když děti rostou, rodiče je do školy stále vozí autem – ze zvyku, nikoli ze strachu z nějakého „dopravního“ nebezpečí (provoz na silnici) nebo kvůli osobní bezpečnosti (strach z fyzického napadení).

Zákaz parkování pro auta blíže než 50 m od školy, zajištění parkování

pro kola, vzdělávací projekt v rámci výuky pro děti a kampaň zaměřená na rodiče, zavedení „cyklobusu“ a „pěšibusu“, to jsou pouze některá z opatření, která pomohla změnit zaběhnuté zvyky. Motoristé pochopili, že se v bezprostřední blízkosti školy musejí chovat více disciplinovaně. Za necelé dva roky kleslo používání aut na polovinu a rodiče s dětmi namísto toho jezdí do školy na kole nebo chodí pěšky.

**Informace:**

**Projekt Alternativement vötre, Metro Rhône-Alpes,**

**e-mail: [david.djigaouri@la-metro.org](mailto:david.djigaouri@la-metro.org);**

**<http://www.saferoutestoschools.org.uk>**

Pěšibus – to je skupina dětí, kterou pěšky doprovázejí do školy vždy dva rodiče nebo dobrovolníci, jeden vepředu jako „řidič“ a druhý vzadu jako „průvodčí“. Děti mohou do pěšibusu přistupovat na „zastávkách“. Pěšibus „jezdí“ za deště i za sluníčka, během cesty si děti spolu povídají a nenásilně se přitom učí, jak se bezpečně pohybovat po ulicích. Nejsou uzavřené do kabiny automobilu a cítí se víc nezávisle. Děti mají přes běžný oděv reflexní vestu.

Například v městečku Ilkley (Velká Británie) „jezdí“ pěšibusy jednou týdně dvěma trasami a rodiče a děti chodí pěšky do školy i v jiné dny. V roce 2000 používalo pěšibus 5 % dětí, dnes je to 10 %. Přitom počet dětí, které vozí rodiče do školy Všech svatých, se snížil z 52 % v roce 2000 na pouhých 22 % v roce 2002.

Doprovod dětí ví, které děti mají „jet“ pěšibusem. Pokud děti na místo srazu nedorazí, doprovod hned volá k nim domů. Když dnes stojíte u vchodu do školy, vidíte děti, které přivádějí pěšky jejich rodiče, pak přijíždí velká skupina cyklistů, pár dětí na miniskútrech a v teplých dnech i řada dětí na skateboardech. Deset minut před zvoněním doráží i pěšibus. (Informace: **The Guardian, 16. září 2003**)



## Motoristé vozí děti do školy! Tak moment...

Ve škole Waingel Copse poblíž Readingu (Velká Británie) nemůže nikdo tvrdit, že rodiče, kteří vozí děti do školy autem, z toho mají nějaký zisk, co se týče času nebo pohodlí. Následující tři opatření opravdu děti od ježdění do školy autem odrazují:

- U všech dětí se podporuje, aby do školy chodily kvůli bezpečnosti a zdraví pěšky, nebo jezdily na kole.
- Parkovací stanoviště, kde lze dítě vysadit nebo vyzvednout autem, je vzdáleno asi 400 metrů od brány školy; místní obyvatelé ani děti to tedy nijak neobtěžuje.
- Rodiče, kteří přesto trvají na tom, že děti dovezou až ke škole, platí za toto privilegium tím, že musí čekat až 15 minut, než se pro ně otevře závara na školním parkovišti, tedy dobu potřebnou k tomu, aby všichni žáci stihli bez problémů opustit prostranství. Zaměstnanci školy dohlížejí na to, aby se toto pravidlo dodržovalo.

**Informace: Waingel Copse School, Wokingham District Council**  
Tel.: (44-118) 974 63 04  
Internet: <http://www.saferoutestoschools.org.uk>

## Jablko nebo citron

„Jablko nebo citron“ je celostátní dopravně preventivní akce zaměřená na bezpečnost v silničním provozu, kterou připravuje Policie ČR, Ministerstvo vnitra a pojišťovna Generali již několik let. Akce má upozornit na problémy nedodržování rychlosti v obcích.



Akce „Jablko nebo citron“  
v Letovicích

Na předem vybraných úsecích stojí děti spolu s Policií ČR a dávají řidičům podle toho, zda dodrželi povolenou rychlost, či ji překročili, jablko nebo citron. Cílem preventivní akce je vyvolat pocit osobní účasti a poukázat na problém rychlé jízdy ze strany těch nejvíce ohrožených účastníků silničního provozu – dětí.

V Českých Budějovicích, v Letovicích a v Karviné v roce 2003 se tyto akce uskutečnily v rámci Evropského týdne mobility a Evropského dne bez aut. Pracovníci Policie ČR měřili rychlost projíždějících vozidel. Zastavovali řidiče, kteří překračovali povolenou rychlost, ale také ohleduplné řidiče, kteří dodržovali pravidla silničního provozu. Žáci druhého stupně ZŠ pak ocenili jejich jízdu jablkem nebo citronem a příslušným slovním hodnocením. Bylo zajímavé sledovat přístup dětí k provinilým řidičům, zdálo se, že domluva dětí má možná větší morální dopad než jen běžné uložení pokuty.

Informace: <http://www.env.cz>

## Program Bezpečná komunita

Bezpečná komunita je titul udělovaný Světovou zdravotnickou organizací (WHO) komunitě, která přijala program prevence úrazů.

V ČR město Kroměříž již druhým rokem vyhláší projekt Bezpečná komunita Kroměříž (dílčí část projektu Zdravé město), zaměřený na prevenci úrazovosti ve městě. V roce 2003 do projektu patřila také akce, zaměřená na děti: „Na kolo jen s přilbou“. Iniciátorem kampaně je lékař kroměřížské nemocnice MUDr. Martin Sedlák. Počet cyklistů používajících přilby vzrostl v roce 2003 desetinasobně oproti roku 2000, kdy byl průzkum proveden poprvé. Z dětí do 10 let už v Kroměříži nosí přilbu více než polovina, ve věkové skupině



Plán1: U-rampa v Karviné

10-15 let více než 20 %. Uvedená kampaň bude pokračovat, cílem je do roku 2004 zvýšit nošení cyklistických přilb u dětí do 15 let na 65 %. V roce 2003 akce začala v dubnu, během následujících měsíců se vyplatilo kroměřížským dětem jezdit na kole v přilbě, protože je mohla potkat komise, která měla za úkol odměnit prvního dětského cyklistu v přilbě (ceny-kola Author-věnovala VZP). Na závěr akce, během Evropského týdne mobility v září 2003, předal poslední kolo dítěti s přilbou ministr životního prostředí Libor Ambrozek (viz str. 7).

**Informace:** Ing. Marie Pokorná, MÚ Kroměříž

**e-mail:** marie.pokorna@mesto-kromeriz.cz

**http://www.mesto-kromeriz.cz/zdrave-mesto/diar.asp**

## I v ČR se najdou příklady zklidňování dopravy

Příkladem poměrně jednoduchého a přitom velmi účinného řešení je přestavba trolejbusové zastávky v Plzni v ulici Na Dlouhých. Původní uspořádání zastávky umožňovalo objíždění stojících trolejbusů ostatními vozidly a zejména při přebíhání dětí z blízké školy docházelo k nehodám – řidič viděl dítě vynořivší se zpoza trolejbusu na poslední chvíli, nestačil zareagovat a srazil je. Až petice rodičů žáků vedla k razantnímu zlepšení situace. Byl vybudován střední dělicí ostrůvek a zúžení komunikace znemožnilo objíždění trolejbusů v zastávkách. Také zde byl zřízen přechod pro chodce a osazeno zábradlí motivující k přecházení pouze v místě nového přechodu. V důsledku všech těchto opatření nyní musí vozidla čekat za trolejbusem stojícím v zastávce, a neohrožují tedy přebíhající chodce.

Promyšlenou koncepcí dopravního zklidnění centra města přijala slezská Opava. Jde o projekt postupného vytlačování automobilů z historického jádra a přeměny jeho ulic v příjemné pěší zóny s pul-

sujícím obchodním i společenským životem. Rozšíření pěších zón a zeleně na úkor komunikací pro motorová vozidla vytvořilo příjemný obytný prostor, ve kterém se mohou bezpečně pohybovat chodci i cyklisté. Používání jízdního kola je přitom chápáno jako ekologická forma dopravy. Součástí projektu je i ke konci se chýlí výstavba šestipodlažního parkovacího domu pro 240 vozidel. Tento parkovací dům bude umístěn na okraji městské památkové zóny a město hodlá řidiče výrazně ekonomicky motivovat k jeho využívání.

**Informace:** Doprava pro 21. století, Ing. Petr Šmíd

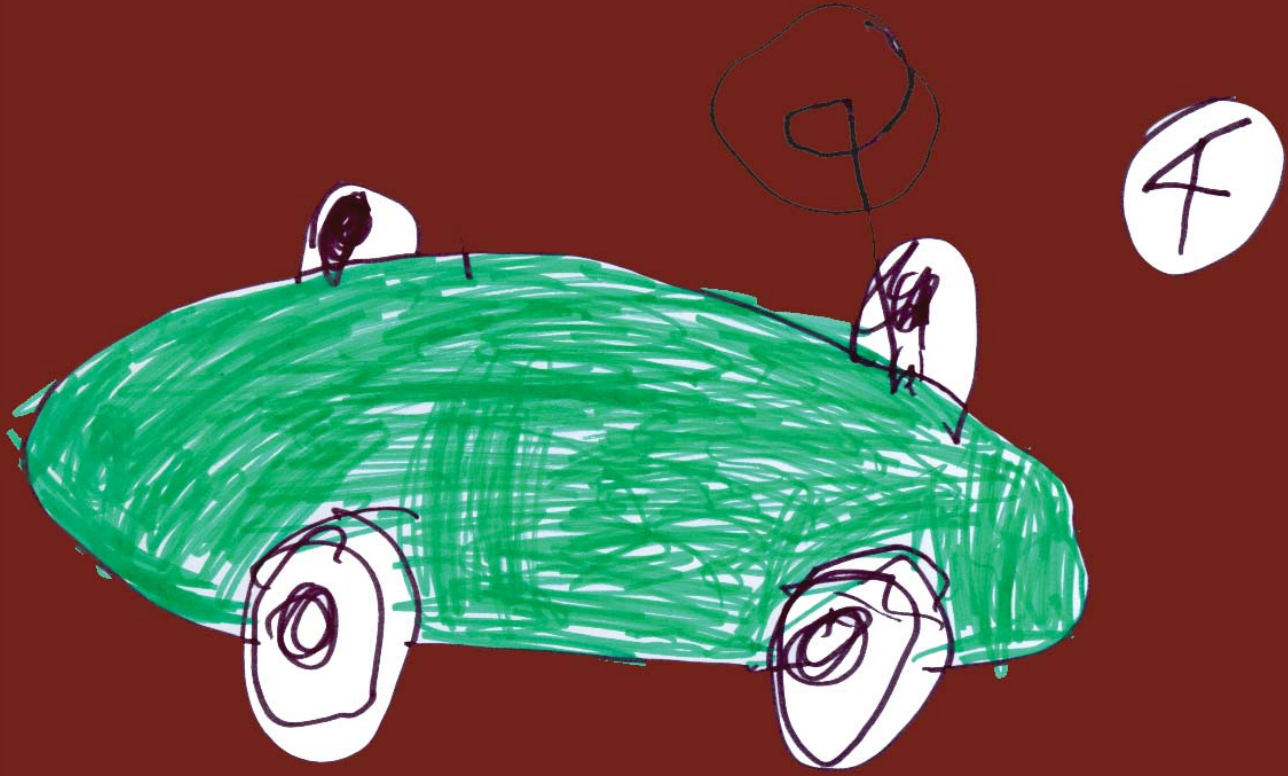
**http://doprava21.en.cz/granty.html**

## Plán zdraví 2003 (Projekt Karviná – Zdravé město)

V Karviné, která patří do Národní sítě zdravých měst, probíhá projekt Plán zdraví 2003. Součástí tohoto plánu je např. Pravidelná revize a opravy všech hřišť na území města, ve městě se konají různé propagační akce k problematice bezpečných hřišť, besedy a diskusní mezioborové semináře. Město se rozhodlo zmapovat si počet umístění dětských hřišť a eliminovat nebezpečné dopravní úseky z jejich dosahu. Chce obnovovat a rozšiřovat plochy pro aktivity typu jízdy na kolečkových bruslích, koloběžkách, skateboardech (při stanovení základních zásad provozu na těchto plochách a trasách používání bezpečnostních prvků individuální ochrany, u společných tras s chodci doporučení rychlostního limitu). Dodržování stanovených „pravidel hry“ bude kontrolováno (rychlostní limity na stezkách, cyklistické přilby).

**Informace:** e-mail: kancelarzm@rkka.cz

**http://www.karvina.org/zm/zm\_karvina.htm#Plán**



# ZDROJE



## Kontaktní adresy a internetové stránky



### Kampaň za udržitelný rozvoj evropských měst

Kampaň Za udržitelný rozvoj evropských měst, odstartované v roce 1994 na konferenci v Aalborgu, se zúčastnilo přes 1 200 obcí. Stalo se tak po přijetí Plánu 21 Evropskou unií a členskými státy na summitu v Riú v roce 1992. Do kampaně je zapojeno dvanáct rozsáhlých sítí místních komunit. Dne 1. listopadu 2002 zahájila kampaň za udržitelný rozvoj evropských měst novou etapu, která má probíhat dva roky. V roce 2003 byla města Heidelberg (SRN), Oslo (Dánsko) a Ferrara (Itálie) oceněna Evropskou cenou za trvale udržitelné město. Cenu jim předala komisařka Margot Wallströmová v Bruselu v rámci Zeleného týdne.

Informace: Rue de Treves 49 - 51, B-1040 Brussels, Belgie

Tel.: (+32) 22 30 53 51

e-mail: [campaign.office@skynet.be](mailto:campaign.office@skynet.be), <http://www.sustainable-cities.org>

### Města bez aut/ACCESS-EUROCITIES

Města bez aut – to je síť malých i velkých měst, která si vyměňují zkušenosti a informace o politice mobility pro aktivní podporu alternativ k osobnímu automobilu. V rámci této sítě funguje několik oblastí činnosti (jedna z nich se týká jízdního kola) a pořádají se pravidelné semináře.

Informace: ACCESS - Eurocities for a New Mobility Culture

18 Square de Meeus, 1050 Brussels, Belgie

E-mail: [ACCESS@eurocities.be](mailto:ACCESS@eurocities.be)

Tel: + 32 2 552 0883, Fax: + 32 2 5520889

ACCESS Communications Officer: Ms Héliéna Bregand

E-mail: [h.bregand@eurocities.be](mailto:h.bregand@eurocities.be), Tel: +32 2 552 0883

### Zdravá města (Světová zdravotnická organizace)

Síť Světové zdravotnické organizace nesoucí název Zdravá města má

46 členů z 25 států, ale více než 1000 obcí je členy národních sítí v různých evropských zemích. V roce 2003 bylo v Národní síti zdravých měst České republiky 41 členů municipalit.

Informace: Centre for Urban Health

Healthy Cities and Urban Governance Programme

Scherfigsvej 8, DK - 2100 Copenhagen, Dánsko

<http://www.who.dk/healthy-cities/>

Dr Agis Tsouros, Regional Adviser, Healthy Cities and Urban Governance Head, Centre for Urban Health

Tel.: +45 391 715 09, e-mail: [ats@euro.who.int](mailto:ats@euro.who.int)

Zdravá města ČR, Šrobárova 48, 100 42 Praha 10

Tel: 602 500 639, Fax: 606 757 519

e-mail: [paha@nszm.cz](mailto:paha@nszm.cz), <http://www.nszm.cz>

### Energie-Cités, evropské sdružení místních úřadů pro udržitelnou politiku na místní úrovni

Informace: Chemin de Palente 2, F-25000 Besançon, Francie

Tel. +33 3 81 65 36 80

e-mail: [info@energie-cites.org](mailto:info@energie-cites.org), <http://www.energie-cites.org/>

### Města pro cyklisty

Tento evropský klub měst přátelských k jízdním kolům sdružuje 31 obcí, které se zavázaly, že budou prosazovat aktivní politiku na podporu jízdního kola.

Informace: C/o Dansk Cyclist Forbund

Romersgade 5-7, DK-1362 Copenhagen, Dánsko

Tel.: +45 33 32 31 21, Fax: +45 33 32 76 83

e-mail: [cfc@dcf.dk](mailto:cfc@dcf.dk), <http://www.cities-for-cyclists.org>

### FEVR – Evropská federace obětí dopravních nehod

Informace: FEVR

P.O.Box 2080, CH-1211 Geneva 2 Dépôt, Švýcarsko

Fax: + 41-22-776 74 13

e-mail: [fevr@worldcom.ch](mailto:fevr@worldcom.ch), <http://www.fevr.org/>



### **Aliance evropských zemí pro otázky podnebí**

Tato aliance sdružuje přes 900 obcí (48 miliónů obyvatel), jejichž plány pro boj proti změně klimatu přesahují závazky učiněné v mezinárodních smlouvách. Aliance zpracovala také katalog opatření a ukazatelů udržitelného rozvoje.

**Informace:** Klima-Bündnis / Alianza del Clima e.V. - Climate Alliance European Secretariat

Galvanistr. 28, D-60486 Frankfurt am Main, Německo

Tel.: +49 69 717139-0, Fax: +49 69 717139-93

e-mail: [europe@klimabuendnis.org](mailto:europe@klimabuendnis.org), <http://www.klimabuendnis.org>

### **Evropská federace sdružení astmatiků a alergiků**

EFA je Evropská federace sdružení alergiků a astmatiků 23 zemí Evropy. Podle WHO jedno dítě ze sedmi trpí astmatem a každé čtvrté trpí alergií. EU zahájila strategii (iniciativa SCALE), aby omezila působení environmentálních rizik na lidské, a především na dětské zdraví (viz str. 14).

**EFA se účastní příprav prvního cyklu nové strategie (2004-2100).**

**Informace:** <http://www.efanet.org>

### **Euronet – Internetová síť evropských dětí**

Euronet je založen mimo jiné na principu, že „děti mají právo na to, aby jejich potřeby a zájmy byly považovány za prioritu jak místními, regionálními a celonárodními úřady, tak evropskými a mezinárodními institucemi“. Euronet je seskupení sítí a organizací prosazujících zájmy a práva dětí, jak je definuje Úmluva o právech dítěte Organizace spojených národů.

**Informace:** Rue Montoyer 39, 1000 Brussels, Belgie

Tel. +32 2 512 4500, Fax. +32 2 513 4903

e-mail: [savechildbru@skynet.be](mailto:savechildbru@skynet.be), <http://www.europeanchildrensnetwork.org/>

### **ECF – Evropská cyklistická federace**

ECF je seskupení organizací, které podporují jízdu na kole. Její členské organizace již mnohokrát vydaly vlastní informační příručky nebo uspořádaly vlastní výcvikový program. Kromě toho ECF a její členové mohou poskytnout podrobné informace o místních asociacích nebo

kontakt na města, která už mají s podporou jízdy na kole (hlavně u dětí a mládeže) zkušenosti.

**Informace:** European Cyclists' Federation ECF asbl  
c/o ADFC, Grünenstrasse 120, 28199 Bremen, Německo

Tel.: +49 421 346 29 39, Fax: +49 346 29 50

e-mail: [ecf\\_brussels@compuserve.com](mailto:ecf_brussels@compuserve.com), <http://www.ecf.com>

### **Evropská asociace rodičů**

**Informace:** European Parents Association

Rue du Champs de Mars 1a, B-1050 Brussels, Belgie

Tel.: +32 2 514 05 99, Fax: +32 2 514 47 67

e-mail: [infos@epa.be](mailto:infos@epa.be), <http://www.epa-parents.org>

### **ETSC – Evropská rada pro bezpečnost dopravy**

**Informace:** European Transport Safety Council

Rue du Cornet 34, B-1040 Brussels, Belgie

Tel.: + 32 2 230 4106, Fax: + 32 2 230 4215

e-mail [information@etsc.be](mailto:information@etsc.be), <http://www.etsc.be>

### **Evropské fórum mladých**

Sdružení jednotlivých národních mládežnických asociací nejen členských států Evropské unie, ale také většiny evropských zemí.

**Informace:** European Youth Forum

Rue Joseph II, 120, B-1000 Brussels, Belgie

Tel.: +32 2 230 64 90, Fax: +32 2 230 21 23

e-mail: [youthforum@youthforum.org](mailto:youthforum@youthforum.org)

<http://www.youthforum.org>

### **IPA – Mezinárodní asociace pro právo dítěte na hru**

**Informace:** <http://www.ipaworld.org>

### **ISDE – Mezinárodní sdružení lékařů pro životní prostředí**

ISDE je sdružení 400 národních asociací lékařů pro životní prostředí (35 000 členů). Informuje veřejnost, lékaře a politiky o různých vazbách mezi životním prostředím a zdravím (znečištění vzduchu, hluk, chemické škodliviny, klimatické změny, atd.)



**Informace:** International Society of Doctors for the Environment (ISDE)  
Rue de la Muse 9, CH-1205 Geneva, Švýcarsko  
Tel.: 21-802-6553, Fax: 21-802-6554  
e-mail: [info@isde.org](mailto:info@isde.org), <http://www.isde.org>

### **INCHES – Mezinárodní síť pro zdraví, životní prostředí a bezpečnost dětí**

**Informace:** WHO European Centre for Environment and Health  
Via Francesco Crispi 10, I-00187 Roma, Itálie  
Tel.: +39 06 487751, Fax: +39 06 4877599  
e-mail: [csa@who.it](mailto:csa@who.it), <http://www.inchesnetwork.org>  
[http://www.who.dk/childhealthenv/Networks/20020725\\_1](http://www.who.dk/childhealthenv/Networks/20020725_1)

### **IUPT – Mezinárodní svaz veřejné dopravy**

Členy jsou všechna národní sdružení zemí Evropy.  
**Informace:** Rue Saitne Marie 6, B-1080 Brussels, Belgie  
Tel.: +32 2 673 61 00, Fax: +32 2 660 10 72, <http://www.uitp.com>

### **Doprava a životní prostředí**

Doprava a životní prostředí je sdružení asociací propagujících ochranu životního prostředí pomocí udržitelné dopravní politiky.  
**Informace:** Boulevard de Waterloo 34, B-1000 Brussels, Belgie  
Tel.: +32 2 502 99 09, e-mail: [info@t-e.nu](mailto:info@t-e.nu), <http://www.t-e.nu>

### **Výzkumné středisko Dětství a společnost**

Středisko v současné době připravuje systém pokynů pro zapojení dětí do územního plánování.  
**Informace:** Nieuwenlaan 63, B-1860 Meise, Belgie  
Tel.: +32 22 72 07 50  
e-mail: [jvangils@ndo.be](mailto:jvangils@ndo.be), <http://www.ndo.be/kindis/index.htm>  
<http://www.childfriendlycities.org/networking/EuropeanCFCNetLeaflet.pdf>

### **Evropská síť měst přátelských k dětem**

Nieuwenlaan 63, B-1860 Meise, Belgie, Tel. (32) 227 207 50  
<http://www.ecfn.org>

## **Internetové stránky vytvořené Evropskou unií**

nebo jako iniciativa či za podpory GRŘ pro dopravu a energii nebo GRŘ pro životní prostředí Evropské komise.

### **Šestý Akční program EU pro životní prostředí na léta 2001 – 2010. „Životní prostředí 2010: Naše budoucnost, naše volba“.**

Mezi priority, které tento dokument vymezuje, patří také řešení otázek, týkajících se životního prostředí a zdraví.  
<http://europa.eu.int/comm/environment/newprg>

### **Životní prostředí pro mladé Evropany**

[http://europa.eu.int/comm/environment/youth/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/environment/youth/index_en.html)

### **Databáze úspěšných příkladů územního managementu a udržitelnosti**

<http://www.europa.eu.int/comm/urban>

### **Cordis (Výzkumné projekty: Informační servis výzkumu a rozvoje komunit)**

<http://www.cordis.lu>

### **ELTIS (Evropský informační servis o místní dopravě)**

<http://www.eltis.org>

### **Evropské ukazatele udržitelnosti místního rozvoje**

<http://www.sustainable-cities.org/indicators/>  
Ukazatele vypracovala skupina odborníků na městské prostředí Evropské komise ve spolupráci s místními zastupiteli, a jejich pomocí se měří pokrok dosažený místními úřady v oblasti udržitelného rozvoje. Balíček ukazatelů pojednává konkrétně také o dopravě, a to především o dopravě do školy (ukazatel B.6).

Tapestry (Tapisérie) – výzkumný projekt zjišťující, jak nejlépe zorganizovat informační kampaně se záměrem podporovat nebo propagovat volbu udržitelných dopravních prostředků. Výzkum má tři součásti: propagace alternativních



dopravních prostředků k osobnímu automobilu, marketing veřejné dopravy a řešení problematiky zdraví a životního prostředí.

<http://www.eu-tapestry.org>

### **LIFE – Finanční nástroj pro životní prostředí**

<http://www.europa.eu.int/comm/life/home.htm>

### **EPOMM (Evropská platforma pro řízení mobility)**

<http://www.epommweb.org>

## **Další internetové stránky**

### **Světová zdravotnická organizace (WHO)**

Programy WHO na zlepšování zdraví dětí podporují dopravní politiku, která propaguje pěší chůzi a jízdu na kole společně s veřejnou dopravou. Tyto programy, nazvané Doprava, životní prostředí a zdraví a Zdraví dětí a životní prostředí, řídí Evropské centrum pro životní prostředí a zdraví, které je součástí Regionálního úřadu pro Evropu Světové zdravotnické organizace.

### **Charta o dopravě, životním prostředí a zdraví**

[http://www.who.dk/eprise/main/who/progs/hcp/UrbanHealthTopics/20020107\\_2](http://www.who.dk/eprise/main/who/progs/hcp/UrbanHealthTopics/20020107_2)

### **Deklarace Třetí konference ministrů o životním prostředí a zdraví (1999)**

<http://www.euro.who.int/Document/E69046.pdf>

### **Příprava na Čtvrtou konferenci ministrů o životním prostředí a zdraví (2004) – „Budoucnost pro naše děti“**

<http://www.euro.who.int/budapest2004>

### **Posouzení důkazů vlivu dopravy na zdraví (2000):**

<http://www.who.dk/document/e72015.pdf>

### **Doporučení týkající se hluku:**

[http://www.who.int/environmental\\_information/Noise/Comnoise-6.pdf](http://www.who.int/environmental_information/Noise/Comnoise-6.pdf)

## **České internetové stránky**

### **Zákon č. 86/2002 o ochraně ovzduší**

(plné znění: [www.env.cz](http://www.env.cz) → Legislativa → Právní předpisy v oblasti životního prostředí)

Informace: Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 65, 100 10 Praha 10, e-mail: [info@env.cz](mailto:info@env.cz), [www.env.cz](http://www.env.cz)

### **Novela nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací**

### **Návrh zákona o hodnocení a snižování hluku v životním prostředí a o změně stavebního zákona**

Informace: Ministerstvo zdravotnictví, Palackého náměstí 4, 128 01, Praha 2, Tel. i fax: 2 2497 1111, e-mail: [mzcr@mzcr.cz](mailto:mzcr@mzcr.cz), [www.mzcr.cz](http://www.mzcr.cz)

### **Dopravní výchova ve škole**

V rámci povinné školní docházky je v ČR dopravní výchova součástí různých učebních předmětů na 1. a 2. stupni ZŠ, ať už jako samostatný tematický celek nebo jen jako samostatné heslo.

Výcvik a výuka dětí na dětských dopravních hřištích patří k neúčinnějším formám dopravní výchovy dětí. Těchto hřišť je v České republice více než 100. Systematický výcvik je určen pro žáky 4. a 5. ročníků základní škol.

- „Program pro začínající cyklisty“ (dopravní soutěž mladých cyklistů) pro žáky ve věku 10-14 let (4.-8. ročník).
- Rozhlasový výchovný program „Zlatá zebra“ pro žáky ve věku 7-11 let (2-5. ročník).
- Výtvarný program „Děti, pozor, červená!“ pro děti ve věku 4-15 let, kde děti malují situace vyskytující se v provozu.

Informace: BESIP, MD ČR, nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1, tel.: 972 211 111, Fax: 972 231 184

e-mail: [posta@mcdcr.cz](mailto:posta@mcdcr.cz), <http://www.mcdcr.cz>

<http://www.mcdcr.cz/text/stalose/besip/dopv051001.htm>



### **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR**

Dokument obsahuje sadu opatření, která zásadně podpoří rozvoj cyklo-dopravy v ČR, kde by měla být vybudována hustá síť cyklo-  
stezek, oddělených od autoprovozu. Zdravotní a environmentální  
přínos cyklo-dopravy bude rovnocennou alternativou automobilové  
osobní dopravy. Strategii připravilo MD, CDV, MŽP, zástupci obcí  
a regionů, SEA tým, MMR a SDFI.

**Informace:** Ing. Jaroslav Martínek, CDV, Olomouc

**e-mail:** martinek@edv.cz , <http://www.cdv.cz>

**Ing. Robert Müller, MD**

**e-mail:** robert-muller@mdcr.cz, <http://www.mdcr.cz>

**RNDr. Jiří Bendl, CSc., MŽP**

**e-mail:** bendl@env.cz, <http://www.env.cz>

### **Evropská urbanistická charta. Rozvoj měst a obcí. Programy a dotační tituly MMR v roce 2003.**

Materiály zveřejněné na internetových stránkách MMR.

**Informace:** Ministerstvo pro místní rozvoj

Staroměstské náměstí 6, 110 15 Praha 1, Tel.: 224 861 111

Fax: 224 861 333, e-mail: [info@mmr.cz](mailto:info@mmr.cz), <http://www.mmr.cz>

### **Kampaně: Den zdraví a Evropský týden mobility/Evropský den bez aut ve Zdravých městech ČR.**

**Informace:** Národní síť zdravých měst

Šrobárova 48, 100 42 Praha 10

Tel.: 602 500 639, Fax: 606 757 519

e-mail: [paha@nszm.cz](mailto:paha@nszm.cz), <http://www.nszm.cz>

### **Partnerství pro veřejná prostranství. Program Nadace Partnerství**

**Informace:** Nadace Partnerství, Panská 7, 602 00 Brno

tel.: 542 218 350, fax: 542 221 744, e-mail: [pship@ecn.cz](mailto:pship@ecn.cz),

<http://www.nadacepartnerstvi.cz>

### **Auto-Mat. Projekt na řešení problémů s dopravou v Praze**

**Informace:** <http://www.auto-mat.ecn.cz>

### **Program Doprava pro 21. století.**

Podpora veřejné hromadné dopravy, pěších a cyklistů za současného omezování růstu automobilové dopravy. Soutěž zklidňování dopravy ve městech a obcích

**Tel.:** 274 816 727

**e-mail:** [petr.smid@ecn.cz](mailto:petr.smid@ecn.cz), <http://www.doprava21.ecn.cz>

### **Mají si kde hrát ?**

Diskuse, kterou iniciovaly Pražské matky na stránkách novin Praha 2.

**Informace:** Pražské matky, Lublaňská 18, 120 00 Praha 2

**tel.:** 257 531 983

**e-mail:** [prazskematky@ecn.cz](mailto:prazskematky@ecn.cz), <http://pmatky.ecn.cz>

### **Program: Doprava.**

Člověk má právo zvolit si prostředek pro svou přepravu. Děti Země se snaží docílit, aby existovala možnost výběru z kvalitních alternativ, jejichž dopad na přírodu není ničivý.

**Informace:** Komunikační centrum Děti Země

**tel./fax:** 377 325 654

**e-mail:** [deti.zeme@ecn.cz](mailto:deti.zeme@ecn.cz), <http://www.detizeme.cz>

### **Kampaně Děčín-město pro lidi**

Cílem programu občanského sdružení Arnika, který probíhá ve spolupráci s městem a dalšími subjekty je prosadit do územního plánu města principy trvale udržitelného rozvoje, zejména šetrná dopravní řešení (cyklistika, MHD, integrovaný dopravní systém).

**Informace:**

Arnika Děčín

**tel.:** 412 510 650

**e-mail:** [decin@arnika.org](mailto:decin@arnika.org), <http://www.decin.arnika.org>

### **Ve městě na kole**

**Informace:** <http://www.nakole.cz>



## Dokumenty/CD-ROMy/Videozáznamy

**Jak nejlépe propagovat jízdu na kole a pěší chůzi**, CD-ROM, 1998  
Tento CD-ROM přináší výsledky výzkumného programu Adonis (Generální ředitelství Evropské komise pro dopravu – Analýza a vypracování nového pohledu na nahrazení krátkých cest automobilem jízdu na kole a pěší chůzí). Výsledky jsou dokresleny četnými příklady opatření přijatých v mnoha evropských městech. Tato zpráva je dostupná rovněž v tištěné verzi.

**Informace:** Danish Road Directorate  
Niels Jusle Gade 13, PO Box 1569, DK-1020 Kodaň  
Tel.: +45 33 93 33 38, e-mail: vd@vd.dk

**Města bez aut**, CD-ROM  
e-mail: ACCESS@eurocities.be

**Mobirom**, CD-ROM  
Interaktivní hra, která má děti a mládež seznámit s otázkami mobility (v anglické, holandské a německé verzi).  
Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) & Rakouský výzkum mobility (AMOR), Graz (Rakousko)  
Tel.: +43 316 810 451 20, e-mail: pilz@fgm-amor.at, <http://www.fgm-amor.at>

**Energetické děti na cestě do školy**, CD-ROM  
Šest fotoreportáží o dobrodružství a přátelství na cestě do školy, a také podrobné informace o rozličných projektech (v anglické, německé a italské verzi) (Viz výše uvedená adresa)

**Evropský den bez aut – 22. září**, videozáznam (4 min)  
**Informace:** Evropská komise - European Commission  
Directorate-General for the Environment, Information Centre, B-1049  
Brusel, Fax: +32 2 299 61 98, e-mail: env-pubs@cec.eu.int

**Velo-city 2003**, CD-ROM

Další konference Evropské cyklistické federace konaná v roce 2003 se soustředila na pět základních témat, mj.: Kolo – univerzální dopravní prostředek pro celý svět atd. Průběh konference bude dostupný na CD-ROM.

**Informace:** Velo-city Conference 2003, Market Place / Velo-city 2003  
2 bis, avenue Desfeux, F-92772 Boulogne cedex, Francie  
Tel.: +33 147 616 861, e-mail: [velo-city2003@marketplace.fr](mailto:velo-city2003@marketplace.fr)  
<http://www.velo-city2001.org>

**Ekologizace městské dopravy: plánování pěší chůze a jízdy na kole ve městech na Západě**, 1997 (2. vyd., 504 str.), ISBN 04-719-6993-1  
Tato práce objasňuje zásady udržitelné dopravy, zabývá se různými otázkami spojenými se životním prostředím, společností, ekonomikou, atd., analyzuje překážky, které stojí v cestě rozvoji udržitelné dopravy a konceptům řízení mobility, popisuje strategie pro rozvoj poptávky a propagace jízdního kola a přináší četné příklady toho, jak se tyto strategie uvádějí do praxe.

**Kategorizovaná tabulka smrtelných zranění dětí v rozvinutých zemích**, 2001 (25 str.)

Zpráva o počtu úmrtí dětí v zemích OECD podtrhuje vážnost dopravních nehod na silnicích a rozdíly mezi jednotlivými zeměmi (od 2,5 úmrtí na 100 000 dětí mezi 1 a 14 lety věku ve Švédsku až po 8,7 úmrtí v Portugalsku).

**Informace:** Unicef Innocenti Research Centre, Piazza SS. Annunziata 12,  
I-50122 Florencie, Itálie, Tel.: +39 552 03 30,  
e-mail: [florence.orders@unicef.org](mailto:florence.orders@unicef.org), <http://www.unicef-icdc.org>

**Bezpečnější cesta do školy** (28 str.)

Tato brožura je zaměřena na učitele a rodiče.

**Informace:** DfEE Publications, PO Box 5050, Annesley, Nottingham  
NG25 0DJ, Tel: 0845 602 2260, Fax: 0845 603 3360



### **Bezpečné cesty do školy.** Skotská kampaň

Informace:

<http://www.scotland.gov.uk/library2/doc08/srs-00.htm>

### **Lístek na cestu udržitelnou dopravou. Z Ria do Johannesburgu a zpět.** 2002, brožura (6 str.).

Communauté des chemins de fer européens/Community of European Railways (CCFE/CER)

Tel.: +32 2 525 90 70, Fax: +32 2 512 52 31

e-mail: [guy.hoedts@cer.be](mailto:guy.hoedts@cer.be), <http://www.cer.be>

### **Zelené stezky,** video (8 min)

Tento videozáznam pojednává o Evropské síti zelených stezek. Ukazuje rozvoj a vlastnosti této sítě, která slouží k zajišťování náležité infrastruktury pro nemotorizovanou mobilitu.

Informace: Evropská komise - European Commission

Directorate-General for the Environment, Information Centre,  
B-1049 Brusel

Fax: +32 2 299 61 98, e-mail: [env-pubs@cec.eu.int](mailto:env-pubs@cec.eu.int)

### **Vnější náklady na dopravu – náklady na dopravní nehody a náklady na životní prostředí a dopravní zácpy v západní Evropě,** 2000

(shrnutí, 28 str.)

Tato studie pojednává o 15 členských zemích EU a také o Norsku a Švýcarsku. V roce 1995 dosáhly vnější náklady na dopravu bez započítání nákladů na dopravní zácpy 530 miliard eur (7,8 % HDP), z čehož 91,5 % lze přičíst silniční dopravě (cestujících a zboží). K tomu je třeba připočítat 128 miliard eur v nákladech na dopravní zácpy, které lze připsat výhradně silniční dopravě (tj. 1,9 % HDP).

### **Cestování do školy – Strategie a plány – Průvodce nejlepšími postupy pro místní úředníky,** 1999 (70 stran)

Tento dokument obsahuje ukázky projektování městské politiky školní dopravy na jedné straně, a konkrétních individuálních plánů na

školní dopravu na straně druhé.

Oddělení dopravy, místní samosprávy a regionů (DLTR) (za podpory Ministerstva školství a práce)

Informace: Enquiry Service, Department for Transport

Great Minster House, 76 Marsham Street, London SW1P 4DR

Tel.: +44 20 79 44 6589, <http://www.dft.gov.uk>

### **Otázky osobní bezpečnosti při pěších cestách,** 1999 (162 str.)

Tato zpráva je založena na průzkumech provedených v sedmi různých typech čtvrtí. Soustředí se zejména na vnímaný „pocit bezpečí“ různých skupin obyvatelstva (školáci, ženy/muži, přistěhovalci, staří lidé) a jak je jím ovlivněna volba dopravních prostředků. Jsou zde ilustrovány rovněž strategie pěší přepravy uplatněné v různých městech, především na cestě do školy a ze školy (York, Glasgow, atd.)

Oddělení dopravy, místní samosprávy a regionů (DLTR) (za podpory Ministerstva školství a práce)

<http://www.dft.gov.uk>

### **Jezdí chytře!**

Komiksy pro děti prvních tříd, zaměřené na bezpečnost malých cyklistů na vozovce. Duben 2003

informace: <http://www.thinkroadsafety.gov.uk/>

### **Průkopníci! Do pěšibusu nastoupit!**

(Trail Blazers! All Aboard the Walking School Bus). V publikaci najdete plno příkladů již „jezdících“ pěšibusů a také plno rad jak začít. Můžete se také podívat na [www.walkingbus.com](http://www.walkingbus.com).

Tuto a další řadu publikací můžete získat na:

Informace: Living Streets, 31-33 Bondway, London SW8 1SJ

e-mail: [info@livingstreets.org.uk](mailto:info@livingstreets.org.uk), <http://www.livingstreets.org.uk>

### **Travnaté stezky (Grass Routes)**

Akci Travnaté stezky pořádá a financuje soukromá společnost RAC Monitoring Services, která poskytuje havarijní a pohotovostní služby motoristům. Informační soubor letáků obsahuje dvanáct karet se sez-



namem všech složek školních osnov, v nichž může být doprava použita jako předmět výuky. Na webových stránkách najdete také informace o soutěži v rámci kampaně 2003.

**Informace:** RAC House, 1 Forest Road, Feltham TW13 7RR,

Spojení království

Tel.: +44 20 89 17 27 55, e-mail: nthunhurst@rac.co.uk

[http://www.rac.co.uk/racworld/grass\\_routes/](http://www.rac.co.uk/racworld/grass_routes/)

### **Zlepšování bezpečnosti jízdy na kole**

(bez zavedení povinného nošení přilby), 1998 (16 str.) Tato brožurka nabízí argumenty pro a proti nošení přilby.

<http://www.ecf.com>

### **Kola a veřejná doprava. 2002.**

Publikace informuje o používání obou forem dopravy šetrné k životnímu prostředí ve městech v návaznosti na první Evropský týden mobility.

**Informace:** e-mail: [info@gracq.org](mailto:info@gracq.org), <http://www.ecf.com>

### **Analýza ochrany klimatu ve městech, 2000 (80 str.)**

Zpráva o činnosti Klimatické aliance evropských měst

**Informace:** [u.janssen.klimabuendnis.org](http://u.janssen.klimabuendnis.org), <http://www.klimabuendnis.org>

### **Po městě pěšky nebo na kole – zpráva Světové zdravotnické organizace (WHO), Územní plánování, 1998**

<http://www.who.dk>

### **Obava o zítřek Evropy, 1995**

Evropské středisko pro životní prostředí a zdraví (WHO), 53 str.

[http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/](http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/Catalogue/20010911_8)

[Catalogue/20010911\\_8](http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/Catalogue/20010911_8)

### **Doprava, životní prostředí a zdraví, 2002 (64 str.)**

Tato brožura vydaná ISDE, založená na práci WHO, obsahuje výzkumy o vztazích mezi zdravím a dopravou.

**Informace:** <http://www.isde.org/activities.html>

### **Pomoc při prezentaci na téma Cesta do školy na kole.**

Obsahuje brožuru pro místní činitele, plakát a složku pro děti. French Federation of Bicycle Users (Fédération des usagers de la bicyclette – FUBicy)

Tel.: +33 388 75 71 90, e-mail: [velocite@fubicy.org](mailto:velocite@fubicy.org)

### **Jugend & Mobilität (Mládež a mobilita), 1999 (48 str.)**

Tato brožura upozorňuje na to, jaké požadavky má současná mládež na dopravu, a uvádí mnoho důvodů (bezpečnost, zdraví, sociální náklady, výdaje jednotlivce), proč jim usnadnit cestování všemi možnými alternativami osobního automobilu. Pouze v němčině.

**Informace:** Verkehrsclub Österreich, Bräuhausgasse 7-9, A-1050 Wien  
e-mail: [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at), <http://www.vcoe.at>

### **Mobilitätsmanagement für Schulen – Wege zur Schule neu organisieren (Řízení mobility pro školy - nové přístupy k dopravě do školy), 2001 (52 str.)**

Publikace zkoumá všechny aspekty cestování mezi domovem a školou a přináší mnoho inovativních příkladů. K dispozici pouze v němčině. (Informace viz předchozí adresa)

### **Gesundheitsrisiko Auto (Automobil: riziko pro zdraví), 1995 (160 str.)**

**Informace:** Mabuse-Verlag GmbH, Kasseler Str. 1 a, D60486 Frankfurt-am-Main, <http://www.bookchecker.de/3925499873>

### **Theoretische und praktische Ansätze zur Mobilitäts- und Umwel-terziehung im Kindergarten (Teoretické a praktické přístupy k mobilitě a výuce ekologie v mateřské školce) (43 str.)**

Tato brožura ukazuje na význam jízdního kola vedle jiných druhů pohybu pro děti základní školy. Má oddíl o vývoji a zdraví dítěte z pohledu mobility.

**Informace:** Allgemeiner Deutsche Fahrrad-Club (ADFC)  
Bavorsko, SRN, <http://www.adfc-bayern.de>



### **Lebensräume für Kinder**

Zpráva č. 70 Národního výzkumného programu Město a doprava (Švýcarsko)

**Hledání vědecké literatury o astmatu**, 1999 (8 str.)  
Brožurku vydala National Asthma Campaign (Velká Británie)  
Tel.: +44 20 77 04 22 60, <http://www.asthma.org.uk>

### **Children's health and environment: a review of evidence.**

Dětské zdraví a životní prostředí. Vydala EEA a WHO, 2002.  
Informace:  
[http://reports.eea.eu.int/environmental\\_issue\\_report\\_2002\\_29/en](http://reports.eea.eu.int/environmental_issue_report_2002_29/en)

### **Zpráva o průzkumu školní dopravy města Yorku**, 2000 (39 str.)

Tato zpráva poskytuje dobrý příklad toho, jak získávat informace o zvycích a požadavcích školáků. Obsahuje dotazník.

Informace: Daniel Johnson, TravelWise Officer, City of York Council  
Tel.: +44 1904 55 13 28, e-mail: [Daniel.Johnson@york.gov.uk](mailto:Daniel.Johnson@york.gov.uk)  
<http://www.york.gov.uk>

**Safe Routes to School Newsletter** (Bulletin kampaně Bezpečné trasy na cestě do školy), Bulletin kampaně Bezpečné trasy na cestě do školy ve velké Británii.

Informace: Sustrans Head Office, 35 King Street, Bristol BS1 4DZ  
Velká Británie, Tel.: +44 117 926 88 93  
e-mail: [info@sustrans.org.uk](mailto:info@sustrans.org.uk), <http://www.sustrans.org.uk>

## **EVROPSKÁ KOMISE**

**EU Focus on Clean Air** (Evropská unie se zaměřuje na čistý vzduch), 2000 (18 str.)

ISBN 92-828-4804-3 (oficiální jazyky), Evropská komise.  
Informace: [http://europa.eu.int/comm/environment/air/facts\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/air/facts_en.htm)

### **Rámcové směrnice pro kvalitu vzduchu – Čistý vzduch pro evropská města**, 1998 (18 str.), ISBN 92-828-1600-1

(oficiální jazyky, polská a maďarská verze), Evropská komise.  
Obecné informace o povinnostech všech městských aglomerací s minimálně 250 000 obyvateli (pro některé členské státy platí hranice 100 000 obyvatel): pravidelné hodnocení, realizace opatření v případě překročení limitních hodnot a prahů zvýšené ostražitosti. Evropská komise pravidelně uveřejňuje „černou listinu“ měst se znečištěným ovzduším.

### **K profilu místní udržitelnosti: evropské obecné ukazatele**,

2000 (11 str.), ISBN 92-828-8483-2  
(v oficiálních jazycích a jazycích přistupujících zemí), Evropská komise.

**Cycling: the way ahead for towns and cities.** (Cyklistika: řešení pro města), 2000 (60 str.), české vydání publikace vydalo MŽP ČR v roce 2003.

### **Evropská města s udržitelným rozvojem**

Zpráva expertní skupiny pro prostředí města, 1996 (240 str.)  
ISBN 92-828-4199-5, Evropská komise.

### **Integration of Environment into the Transport Policy.**

(Životní prostředí je nedílnou součástí dopravní politiky). Zpráva z konference v r. 2002

Informace:  
[http://www.europa.eu.int/comm/environment/gpc/pdf/transp\\_policy\\_en.pdf](http://www.europa.eu.int/comm/environment/gpc/pdf/transp_policy_en.pdf)

**Politika potírání hlučnosti v budoucnosti:** Ekologické pojednání Evropské komise – COM(96). Brusel: Evropská komise, 1996.

**Životní prostředí v Evropě**, Dobřísské hodnocení. Kodaň (Copenhagen): Evropská agentura pro životní prostředí, 1995.



**Ekologické pojednání o prostředí města** – COM(90) 218 finální. Brusel: Evropská komise, 1990 Udržitelný rozvoj ve městech Evropské unie.

**Rámec pro činnost: Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Výboru pro ekonomiku a sociální politiku a Regionálním výborům** – COM (1998) 605 finální. Brusel: Evropská komise, 1998.

**Generální ředitelství pro životní prostředí (Directorate-General for Environment), B-1049 Brusel**

**Fax: +32 22 99 61 98, E-mail: env-pubs cec.eu.int**

**1127 kroků vpřed (1127 steps Forward).** Zpráva Climate Alliance of European Cities za rok 2003. 31 s., 2003 Frankfurt n/M.

Dovolenou ve městě, ale bez auta, nabízejí rakouská města Werfenweng a Bad Hofgastein, ve kterých přijali již řadu trvalých opatření. Centra mobility propagují užívání veřejné dopravy a dalších, především nemotorizovaných způsobů dopravy. Jsou např. ve Stuttgartu nebo v Mülheimu (Německo).

<http://www.muelheimmobil.de>

**Životní prostředí? Co si myslí Evropané** Závěry z průzkumů, prováděných v roce 2002 v rámci Eurobarometru 58.0 a Flash Eurobarometru 123., 36 str., Luxembourg 2003.

## Některé důležité akce

Pořádání populárních akcí zaměřených na mobilitu dětí (manifestace organizované školou nebo zapojující celé město, nebo den jízdy do školy na kole, apod.) může být cestou, jak seznámit veřejnost s touto problematikou a získat její podporu.

Ve většině zemí se konají pravidelné nebo příležitostné celonárodní akce, kterých se vaše město může účastnit. Tématem takových akcí bývá bezpečnost silničního provozu (např. Týden bezpečnosti silničního provozu ve Velké Británii), školní den bez aut (např. Autofreies (Hoch)schultag v Německu), den nebo týden ježdění do školy na kole (pro učitele – ve vlámském regionu v Belgii, Velké Bri-



„Do školy po svých“ v americkém státě Carolina

tánii a Dánsku), týden s tématem do školy pěšky (Týden „Do školy po svých“ ve Velké Británii), cyklistický týden slučující různá témata (Celostátní týden jízdního kola ve Velké Británii), tzv. neděle bez aut (Itálie), den veřejné dopravy (Den vlaků/tramvají/autobusů v Belgii), den pro děti nazvaný Zpět do sedla (Bimbibici v Itálii), atd. Jak se dozvíte více? Kontaktováním národních členských asociací ve své zemi, různých evropských nebo mezinárodních sdružení (viz seznam adres), své asociace měst a obcí, ministerstva dopravy nebo ministerstva životního prostředí, apod.

## Ve městě bez auta! Evropský den bez aut a Evropský týden mobility

Tento týden, který vrcholí Evropským dnem bez aut, se v současné době stal celoevropskou záležitostí. Poskytuje možnost vyzkoušet přímo na místě různá řešení pro cestování do školy jinak než autemodřičů. Nabízí rovněž řadu témat pro diskuse a činnosti dětí po celé Evropě.

Evropská příručka pro členy místní samosprávy obsahuje rady a informace o tom, jak akci zorganizovat. Je k dispozici i v češtině.

**Informace:** <http://www.22september.org>

**kontakt pro Evropský den bez aut a Evropský týden mobility**

**MŽP - OVV, Mgr. Eva Veverková**

**národní koordinátorka EDBA a ETM, Tel.: 267 122 139,**

**Fax: 267 311 496, [eva\\_veverkova@env.cz](mailto:eva_veverkova@env.cz), <http://www.env.cz>**

## Do školy po svých (Walk to School) – Mezinárodní den, 8. října

Dny Do školy po svých se již několik let pořádají především v anglicky mluvících zemích. V roce 2001 se zúčastnily Irsko, Velká Británie, Kanada, Austrálie, Nový Zéland a Spojené Státy. V roce 2003 se do akce zapojilo již 28 zemí celého světa. Mezinárodní den věnovaný pěší chůzi dětí do školy je 8. října. Na rok 2004 vyhlásila IWALK Iniciative Mezinárodní ocenění, které bude uděleno vítězi v dubnu 2004.

**Informace:** <http://www.iwalktoschool.org>



## Jiné zajímavé zahraniční aktivity **České publikace, materiály, CD**

### **Obytné zóny nebo ulice, určené hrám**

Obytné zóny nebo ulice, určené hrám patří ke způsobům zklidňování dopravy, které jsou stále více populární. Chodci a cyklisti zde mají přednost před motorizovanou dopravou a auta zde smějí jezdit jen krokem, 9-15 km/hod. Tím se snižuje hladina hluku i znečištění ovzduší a děti mají bezpečný prostor ke hrám. Důraz se klade nejen na zklidňování dopravy, ale i na vytvoření přitažlivého prostředí pro všechny.

Existují řady příkladů, především z Nizozemí a z Velké Británie.

**Více informací najdete na:**

[http://www.roads.dtlr.gov.uk/roadnetwork/ditm/tal/traffic/10\\_01](http://www.roads.dtlr.gov.uk/roadnetwork/ditm/tal/traffic/10_01)

Tříkrát ročně vychází také barevný časopis, tato aktivita má i svou webovou stránku: <http://www.homezonenews.org.uk>.

Řadu publikací najdete na: <http://homezones.ncb.org.uk>

### **Hlídky před školou**

(„Lollipop people“). Tito dobrovolníci pomáhají dětem ve Velké Británii přejít ulici na frekventovaných a nebezpečných místech. Zákon určuje, že v momentě, kdy hlídka zvedne znamení, řidiči musí zastavit. I přesto bývají tito dobrovolníci někdy vystaveni zastrahování a hrubému chování ze strany řidičů, někteří z nich byli i napadeni.

Až do ledna 2001 mohli dobrovolníci pouze zastavovat vozidla, aby pomohli přejít přes ulici školním dětem, a to mezi 8: a 17:30. Po vyhlášení Zákona o dopravě v roce 2001 mohou nyní zastavit dopravu po celých 24 hodin, aby pomohli přejít komukoliv. Tyto dobrovolné hlídky povzbudily mnoho dětí k tomu, že chodí do školy pěšky.

**Informace:** <http://www.travelwise.org.uk/>

**Statistická ročenka životního prostředí ČR 2002.** MŽP, Praha 2003  
**Zpráva o stavu životního prostředí za rok 2002.** MŽP, Praha 2003  
**Nový zákon o ochraně ovzduší – skládačka.** MŽP, Praha 2003  
**Informace:** MŽP, e-mail: [hrdlicka@env.cz](mailto:hrdlicka@env.cz), <http://www.env.cebin.cz>

**Cyklistika pro města. Překlad publikace EK: Cycling: „the way ahead for towns and cities?“**, MŽP, Praha 2002.

**My town, my street without cars 2002.** Výtvarná a literární soutěž + kalendář. MŽP, Praha 2001.

**Informace:** Eva Veverková, OVV MŽP

e-mail: [eva\\_veverkova@env.cz](mailto:eva_veverkova@env.cz), <http://www.env.cz>

### **Metodika pro místní Agendy 21 v ČR.**

Strategie, postupy a techniky uplatnění MA21 na místní a regionální úrovni ČR. – pomůcka pro plánování udržitelného rozvoje obce, města či regionu. Český ekologický ústav, Praha 2003 ve spolupráci s NSZM ČR a MŽP.

**Informace:** e-mail (objednávky): [marketa.romanova@ceu.cz](mailto:marketa.romanova@ceu.cz),

<http://www.ceu.cz>, <http://www.ceu.cz/edu/ma21/ma21.htm>

### **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR.**

**informace:** <http://www.cdv.cz>

### **Příručka k vytváření kvalitních veřejných prostranství.**

Project for Public Spaces, Inc., Nadace Partnerství, Brno 2003. která je první příručkou z pětidílné série Metod komunitního rozvoje. Kniha, jejíž podtitul zní Příručka k vytváření kvalitních veřejných prostranství, je překladem americké publikace How to Turn a Place Around vydané organizací Project for Public Spaces, doplněné o popisy úspěšných projektů realizovaných v našem prostředí za použití metody Utváření místa.



**Plánovací víkendy.** Nadace Partnerství, Brno 2003.

Plánovací víkend je metodou zapojení místních lidí do plánování budoucí podoby veřejného prostranství.

**Akční plánování.** Nick, Wates. Nadace Partnerství, Brno 1999.

Kniha je návodem, jak spolupracovat se všemi, kteří mají zájem změnit něco ve svém okolí, podílet se na plánování rozvoje města či vesnice.

**Místo pro život.** Nadace Partnerství, Brno 1999.

Soubor téměř tří desítek úspěšně realizovaných projektů v různých obcích a městech naší republiky.

Informace: e-mail: [pship@ecn.cz](mailto:pship@ecn.cz). <http://www.nadacepartnerstvi.cz>

**Účinky dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel v ČR.**

Patrik, Miroslav. Děti Země, Brno 1996.

**Jak dálnice neprospívají regionálnímu rozvoji.** Kurfürst, Petr, Brno 2001

**Ekologická dopravní politika ve městě. kol. autorů,** Brno 1996

**Jak zlepšit dopravu ve městě.,** Brno 1995.

**Cesty k udržitelné dopravě ve městech.** Růžička, Jiří, Brno 1993.

Informace: Český a Slovenský dopravní klub, Cejl 48/50, 602 00 Brno

Tel./fax: 545 210 393,

e-mail: [dopravni.klub@ecn.cz](mailto:dopravni.klub@ecn.cz), <http://dopravniklub.ecn.cz>

**Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky.** Kurfürst, Petr, Brno 2002.

**Alternativní trendy dopravní politiky v ČR.** Patrik, Miroslav, Děti Země, Brno 1997.

Informace: Komunikační centrum Děti Země

tel./fax: 377 325 654

e-mail: [lenka.rousalova@seznam.cz](mailto:lenka.rousalova@seznam.cz), <http://www.detizeme.cz>

## Další české adresy

**CEB – Cyklistika a energie budoucnosti**

Laubova 5, 130 00 Praha 3

Tel.: 605 915 970, e-mail: [info@cyklopraha.cz](mailto:info@cyklopraha.cz)

<http://cyklopraha.cz>

**Centrum pro dopravu a energetiku**

Krátká 26, 100 00 Praha 10

Tel/fax: 274 816 571, e-mail: [cde@ecn.cz](mailto:cde@ecn.cz)

<http://cde.ecn.cz>

**Centrum pro regionální rozvoj**

Vinohradská 46, 120 00 Praha 2

tel.: 221 580 201, fax: 221 580 284

e-mail: [crr@crr.cz](mailto:crr@crr.cz), <http://www.crr.cz>

**Cykloserver – informace o cykloturistice**

e-mail: [info@cykloklub.cz](mailto:info@cykloklub.cz), <http://www.cykloserver.cz>

**Český a slovenský dopravní klub**

Cejl 48/50, 602 00 Brno

Tel.: 545 210 394, e-mail: [dopravni.klub@ecn.cz](mailto:dopravni.klub@ecn.cz)

**Klub Bicybo**

Panská 7, 601 00 Brno

Tel.: 548 211 657

e-mail: [bicybo@seznam.cz](mailto:bicybo@seznam.cz), <http://bicybo.aktualne.cz>

**Klub českých turistů**

Archeologická 2256, Praha 155 00

Tel.: 251 610 181, Fax: 251 625 110

e-mail: [kct@klubturistu.cz](mailto:kct@klubturistu.cz), <http://www.klubturistu.cz>

### **Olomoučtí kolaři**

Haškova 14, 783 51 Olomouc - Sv. Kopeček

tel.: 585 632 164

e-mail: [kolari@centrum.cz](mailto:kolari@centrum.cz), <http://kolari.olomouc.com>

### **Oživení**

Sněmovní 7, 118 00 Praha 1-Malá Strana

Tel: 257 531 983

e-mail: [oziveni@ecn.cz](mailto:oziveni@ecn.cz), <http://www.greenways.cz>

### **Státní fond dopravní infrastruktury**

Sokolovská 278, 180 44 Praha 8

tel.: 266 097 308, e-mail: [info@sfdi.cz](mailto:info@sfdi.cz), <http://www.sfdi.cz>

### **Ústav pro ekopolitiku**

Hradební 3, 110 00 Praha 1

Tel.: 224 826 593

e-mail: [tomas.gremlica@ecn.cz](mailto:tomas.gremlica@ecn.cz), <http://uep.ecn.cz>



# **Děti na cestách**

## **Bezpečně po městě**

### **Informace pro zástupce měst a obcí**

Vydalo Ministerstvo životního prostředí v Praze v prosinci 2003  
ve spolupráci s Delegací Evropské komise v ČR  
v rámci komunikační strategie ČR pro oblast životního prostředí.

Podle anglického originálu: „Kids on the move“, vydaného Evropskou komisí v roce 2002.  
Překlad: European Communities 2003

Redakce: Mgr. Eva Veverková (OVV MŽP)  
Typografie a DTP nakladatelství ARSCI, Praha 1  
Vytiskl: MARTEN, spol. s r. o., Praha 1

ZDARMA

Publikaci lze zdarma získat v omezeném počtu výtisků na adrese:  
Distribuční středisko MZV, Poděbradská 39, 190 00 Praha 9, tel.: 284 815 189, e-mail: [furstova.vera@prstc-p.cpost.cz](mailto:furstova.vera@prstc-p.cpost.cz)  
nebo osobně vyzvednout v ICEU, Rytířská 31, 110 00 Praha 1, tel.: 221 610 142

ISBN 80-7212-269-X