

METODIKA PRO ŠKOLNÍ PLÁNY MOBILITY

Identifikační kód projektu: CK03000135

Název projektu: Metodika pro firemní a školní plány mobility

Hlavní příjemce projektu: Obchodní jméno: Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích IČO: 75081431

Specifický cíl programu: Zéta – Udržitelná doprava

Poskytovatel Technická agentura

OBSAH

ÚVOD.....	1
VIZE A CÍLE	2
1 ZAINTERESOVANÉ STRANY A JEJICH ZAPOJENÍ	3
2 ÚVODNÍ ANALÝZA.....	6
2.1 Současný stav dané problematiky a možnosti dopravy do školních zařízení.....	6
2.2 Analýza současné situace školní mobility pro ZŠ a SŠ v České republice	6
2.3 Dotazník pro analýzu současného stavu.....	7
8 STANOVENÍ INDIKÁTORŮ ŠKOLNÍ MOBILITY.....	15
9 Cíle a opatření.....	16
10 NÁVRHY OPATŘENÍ	17
10.1 Cílená podpora sdílené dopravy.....	17
11 AKČNÍ PLÁN	21
11.1 Faktory ovlivňující snížení individuální automobilové dopravy	21
11.2 Přístupy školní mobility.....	22
12 ZAJIŠTĚNÍ MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ ŠKOLNÍ MOBILITY	22
12.1 Systémy pro monitorování mobility.....	22
12.2 Hodnocení efektivity opatření.....	22
12.3 Zpětná vazba od uživatelů	23
12.4 Kontinuální zlepšování.....	23
13.5 Závěr	23
13 REALIZACE MOBILITY	24
14 PRAVIDELNÁ AKTUALIZACE MOBILIT.....	24
15 Příloha: Případové studie	27
A. Home to school travel and transport guidance (Department for Education, 2016)..	27
B. Safe Routes To School Design Guide (National Transport Authority, Safe Routes to School & Green-Schools, 2022)	29

ÚVOD

Vytvoření inkluzivních, bezpečných a udržitelných měst a obcí je cílem udržitelného rozvoje v rámci programu rozvoje OSN na období 2015-2030, na kterém se podílela i Česká republika. Jedním cílem je vytvořit do roku 2030 přístupný a udržitelný dopravní systém, který bude finančně dostupný, zlepšení bezpečnosti silničního provozu zejména rozvojem veřejné dopravy s důrazem na specifické potřeby obyvatelstva (OSN). Udržitelná městská mobilita si klade za cíl nižší podíl individuální automobilové dopravy a stupeň automobilizace (počet aut/tisíc obyvatel) a provést taková opatření, která posílí využívání veřejné hromadné dopravy v zájmu ochrany životního prostředí, veřejného zdraví. Individuální automobilová doprava by neměla být využívána ke každodennímu dojíždění do zaměstnání a do škol. SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) by se měl stát společným plánem na všech úrovních od nejnižších samostatných staveb přes městské, krajské úrovně až po Českou republiku a Evropskou unii. Jedním z cílů je i podpora školních zařízení ke vzniku plánu školní mobility. Nejedná se jen o motivaci zaměstnanců a studentů/žáků k využívání veřejné hromadné dopravy, ale i zřízení zastávek pro tento účel či parkovacích míst pro cyklodopravu. Dle tohoto plánu by se mělo zaměřit na zřizování autobusových pruhů, integrovaných přestupních uzlů a zohlednit specifické potřeby obyvatel pro upřednostnění městské hromadné dopravy. (Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, 2023).

VIZE A CÍLE

Cílem tohoto dokumentu je vytvořit metodiku pro tvorbu školního plánu mobility (ŠPM), který zajistí bezpečné a udržitelné možnosti dopravy pro žáky základních a středních škol. Tato metodika má za cíl snížit závislost na individuální automobilové dopravě, zvýšit podíl veřejné dopravy, cyklistiky a pěší dopravy, a tím přispět k ochraně životního prostředí a zlepšení veřejného zdraví.

1 ZAJINTERESOVANÉ STRANY A JEJICH ZAPOJENÍ

Do tvorby ŠPM jsou zapojeny následující zainteresované strany:

- místní samospráva,
- školy (základní a střední),
- rodiče a žáci,
- dopravní podniky a poskytovatelé služeb veřejné dopravy,
- Policie ČR a bezpečnostní složky,
- neziskové organizace zaměřené na udržitelnou mobilitu.

Společnost stále více hledí na udržitelnost a úsporu emisí. Na alternativní a inovativní řešení mobility zaměstnanců/žáků do míst svého pracoviště/školního zařízení se klade stále větší důraz a podporuje se využívání nových způsobů transportu.

Nutno i zmínit, že v roce 2021 Evropská komise schválila plán Česka pro oživení a odolnost ve výši 7 miliard eur, z něhož bude pro udržitelnou mobilitu financováno více než 5 000 nízkoemisních vozidel pro veřejný a podnikatelský sektor. Dále by měly získané peníze sloužit pro rozmístění 4 500 elektrických nabíjecích stanic a 90 km cyklistických stezek (ec.europa.eu).

Pro podporu mobility zaměstnanců mimo jejich bydliště stát vyplácí příspěvek na dojíždění, na který má nárok zaměstnanec, který je veden alespoň 5 měsíců na Úřadě práce, zaměstnání je mimo obec, ve které trvale bydlí, a má podepsanou pracovní smlouvu na dobu určitou či neurčitou, ale platnou déle než 6 měsíců. Výše příspěvku v roce 2022 dosahovalo až 3 500 Kč (příspěvky, 2023).

Mobilita zaměstnanců školních zařízení

Doprava do zaměstnání nemusí být nutně citelným zásahem do rodinného rozpočtu. Automobil nemusí být jediným řešením. Pro mobilitu mohou být použity různé efektivní a udržitelné prostředky. Tento přístup nemá vliv jen na udržitelnou mobilitu zaměstnanců, ale má dopad i na jejich lepší kondici a nemocnost (feminismus, 2012). Neméně důležitou je i podpora městské hromadné dopravy. V mnoha městech je patrna spolupráce zajišťující dopravu po městě v podobě prodloužených linek či upravených jízdních řádů, tak aby byly v souladu s provozem školních zařízení.

Dojíždění do práce zejména ve městech může být pro zaměstnance stresující a časově náročné, zejména v dopravních špičkách. Dále je problém volných parkovacích míst či nevyužitá kapacita osobních aut. Do tvorby mobility zaměstnanců by se měly zapojit všechny potřebné strany, a to na úrovni nejen dané lokality, ale města, regionu a celé republiky. Spolupráce by měla probíhat mezi dopravními společnostmi, zástupci měst, školami a v neposlední řadě i zaměstnanci a zástupci studentů.

Dopravní podniky měst

Významnou roli ve školní mobilitě sehrávají dopravní podniky měst. Pro zvýšení využití veřejné hromadné dopravy je třeba úzká spolupráce zejména velkých firem s dopravními

podniky. Spolupráce spočívá v navržení a umístění nových autobusových zastávek v blízkosti pracoviště, úprava jízdních řádů či finanční dotace na jízdenky veřejné dopravy. Spolupráce by měla být provedena nejen mezi dopravním podnikem a školami, ale také mezi samotnými zaměstnanci, kteří by na základě průzkumu vyjádřili, jaký způsob dopravy jim vyhovuje, v čem je veřejná hromadná doprava nedostatečná a podle toho stanovit opatření.

Opačný tlak by měli vyvíjet i samotní zaměstnanci, aby došlo ke změnám, které by přinesly změnu v přijatelném způsobu dopravy do práce, např. zkrácení doby nutné pro cestu do práce, zvýšení parkovacích míst pro auta. Při dopravě na jízdní kole by mělo dojít ke zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu. Zřízení parkovacích míst, nové a bezpečné trasy cyklostezek.

Ve světě má mnoho měst zavedenou bezplatnou hromadnou dopravu, která přispívá i ekologii. Hromadnou dopravu mohou obyvatelé využívat zdarma například v estonském Tallinu, francouzské Colomiers, či v celém Lucembursku, v USA je částečná bezplatná doprava v Detroitu, Chapel Hill v Severní Karolíně či ve Washingtonu ve městě Olympii. Doprava zdarma však není jediným hlediskem proč ji využívat, je nutné přihlídnout i k její dostupnosti, rozvinutosti sítě veřejné dopravy či rychlosti (idnes, 2021).

Koordinátor / organizátor IDS

Důležitou roli při mobilitě mají koordinátoři a organizátoři integrovaného dopravního systému. V jihočeském kraji zastává koordinátora dopravy společnost Jikord s. r. o. Jejím cílem je zajištění dopravní obslužnosti veřejnou dopravou v souladu s legislativou EU, ČR a samosprávy kraje. Dle vypracovaného plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2022-2026 s výhledem do roku 2035 má v predikci zajistit páteřní dopravní obslužnost v rámci okresu i do malých vesnic s návazností na přestupní uzly, která bude upravena o potřeby zaměstnaneckých spojů, a to v hodinových intervalech v pracovních dnech ve vytižených hodinách s posledním odvozem z odpoledních a nočních směn. Vše se bude řídit podle potřeb a poptávky. Povinností koordinátora je řešení závad (kapacita spojů, zpoždění, nevyjetí spoje) a informace předávat příslušným zaměstnavatelům (jikord, 2023).

Dalším koordinátorem dopravy je Dispečink hromadné dopravy, který organizuje hromadnou dopravu prostřednictvím regionálních dopravců po celé republice. Nabízí služby ve formě optimalizace stávající dopravy, kde provede analýzu stávající dopravy a na základě zadaných požadavků navrhne optimalizační opatření. Dále nabízí zavedení hromadné dopravy jak pravidelné, tak nepravidelné, aby navazovala na stávající přepravu lidí. Samozřejmostí je fungování jako dispečink pro dopravu. Na stránkách MHD je možno se zaregistrovat pro spolujízdu a možnost jezdit společně s jinými cestujícími do zaměstnání (hromadnadoprava, 2023).

Ve Zlínském kraji funguje společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o. a jejím cílem je propojit integrovanou dopravu Zlínského kraje v jeden celek se stejnou kvalitou a možností cestování na společnou jízdenku. Od února 2023 rozšířili nabídku předplatných jízdenek až na 365 dní, aby se zlevnilo dojíždění do zaměstnání (IDZK,2023).

Vládní Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 se zabývá možností zřízení pozice národního koordinátora veřejné dopravy. V zájmu provázanosti provozu veřejné dopravy by se v budoucnosti zabýval propojením meziregionální dopravy národní koordinátor (elogistika.info, 2022).

Orgány státní správy a samosprávy

Školní mobilitou se zabývají orgány ministerstev a samosprávy měst. Ministerstvo dopravy vydalo koncepci městské a aktivní mobility pro období 2021-2030, jejímž cílem je podpora udržitelné městské mobility a snížení podílu individuální automobilové dopravy zejména pro dojíždění do zaměstnání (mdcr, 2023).

Na úrovni samospráv mobilitu řeší krajské, městské a obecní úřady, které mají zájem na zaměstnanosti a řešení dojíždění pracovníků do zaměstnání. Vedení Moravskoslezského kraje se tak snaží omezit odliv lidí z regionu rozdáváním karet na dopravu zdarma při cestování v integrovaném systému ODIS po celém kraji (novinky, 2023).

Do Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, který se v roce 2018 stal hlavní koncepcí, se zapojil Středočeský kraj spolu s hlavním městem Prahou. Plán se stal hlavní koncepcí pro dopravu v Praze. V plánu je zahrnuto vybudování zázemí pro cyklisty na pracovišti, pro zaměstnance, kteří chtějí do práce jezdit na kole, ale chybí jim na pracovišti zázemí v podobě sprch, šaten či stojanů pro bezpečné uzamčení kola (poladprahu, 2023).

Statutární město v Ostravě ve spolupráci s provozovatelem služby sdílených městských kol umožnil spojení aplikace Nextbike s roční jízdenkou dopravního podniku v Ostravě. Tím držitel jízdenky získal k 15 minutám jízdy dalších 15 bezplatných minut k využití Bikessharing. V aplikaci lze vyhledat i dopravní spojení, které je provázáno na cyklodopravu a sdílená kola. Díky zvýšenému zájmu se počítá s navýšením jízdních kol k zapůjčení. Propojení těchto dvou druhů dopravy přispívá k udržitelné městské a zaměstnanecké mobility (kodis, 2023).

2 ÚVODNÍ ANALÝZA

2.1 Současný stav dané problematiky a možnosti dopravy do školních zařízení

V zemích EU lze pozorovat stále rostoucí objem dopravy. Ranní a večerní dopravní špičky jsou s rostoucím podílem individuální automobilové dopravy stálou zátěží, zejména v městských aglomeracích. Kromě běžných dopravních kongescí s ekonomickými a ekologickými důsledky, je třeba zmínit také další negativní aspekty zvýšeného používání vozidel při cestě do práce. Zatímco počet pracovních úrazů mezi lety 2010 a 2019 klesl o 22 %, počet úrazů při dojíždění do zaměstnání ve stejném období vzrostl o 16 %. Kromě osobních následků pro oběti nehody mají nehody za následek také masivní absence v práci. Dále vznikají vysoké náklady v důsledku poskytování nebo rozšiřování parkovacích míst. Možnost zmenšení těchto ploch ve prospěch jiného využití skrývá značný potenciál úspor.

Dosud kromě odpovědnosti každého jednotlivce za vlastní volbu dopravy nesl odpovědnost za plánování, zajištění a organizaci městské dopravy především magistrát. Ale i školní zařízení mají dobré důvody více se v této oblasti angažovat, protože roli nehraje jen zajištění odpovídajícího rozsahu silnic, chodníků, stezek pro pěší, cyklostezek, autobusů a vlaků. Zejména v posledních letech nabývá na významu otázka ovlivňování poptávky, tedy volby dopravy a využití automobilů. Řízení mobility je přístup, který kombinuje opatření pro lepší informovanost a komunikaci, organizaci nových služeb a koordinaci příslušných aktérů. Takový organizační přístup vždy odkazuje na speciální cílové skupiny a jejich potřeby mobility. Cílová skupina dojíždějících za prací a vzděláním je důležitá, protože pravidelnost tras a konzistence destinací jsou pozitivní rámcové podmínky pro úspěšné řízení mobility. Organizační jednotka provozu je také dobrým výchozím bodem pro koncepty.

2.2 Analýza současné situace školní mobility pro ZŠ a SŠ v České republice

Během sledovaného období se počet základních škol v České republice relativně neměnil a pohyboval se mezi 4 095 a 4 238 (viz Obrázek 1), což naznačuje stabilní situaci v oblasti základního vzdělávání. Nicméně počet tříd na základních školách nejprve klesal, ale od roku 2015 začal mírně stoupat. Tento nárůst počtu tříd může být důsledkem snahy o snížení počtu žáků ve třídě a zlepšení kvality výuky. Celkový počet žáků na základních školách postupně klesal až do roku 2012, kdy dosáhl nejnižšího bodu, a od té doby začal opět stoupat. Tento nárůst může být výsledkem demografických změn, kdy se počet dětí ve školním věku opět zvyšuje. Také by mohl odrážet změny ve vzdělávacím systému, které mohou vést k většímu zájmu rodičů o základní školu pro své děti.

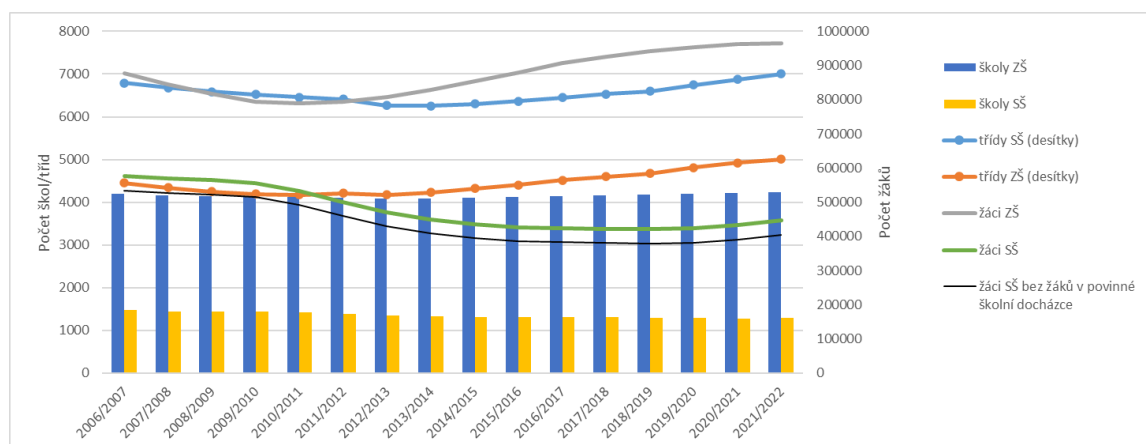
Na druhé straně počet středních škol v České republice během sledovaného období klesal z 1 482 v roce 2006 na 1 285 v roce 2022, což naznačuje možné snížení nabídky středního vzdělání nebo sloučení některých škol. Počet tříd na středních školách také klesal až do roku 2016, ale od té doby se mírně zvyšuje. Tento trend by mohl odrážet snahu o optimalizaci výuky a efektivnější využívání zdrojů.

Počet žáků na středních školách se během sledovaného období snižoval. Tento pokles může být způsoben nižším zájmem o středoškolské vzdělání nebo změnou preferencí studentů

při volbě kariéry. Existují například alternativní vzdělávací možnosti, jako jsou odborná školení nebo vysoké školy, které studenti preferují místo tradičního středoškolského studia.

Celkově lze tedy konstatovat, že trendy ve vzdělávacím systému naznačují relativní stabilitu základních škol a současně snižující se zájem o středoškolské vzdělání, jak ukazuje obr. 2.1. Příčiny těchto trendů mohou být různé, včetně demografických faktorů, změn ve vzdělávací politice nebo proměněných preferencí studentů. Je důležité pečlivě sledovat tyto trendy a přizpůsobit vzdělávací systém potřebám studentů i společnosti (MŠMT, 2021).

Obr. 2.1: Trend ve vzdělávacím systému



Zdroj: vlastní zpracování dle dat MŠMT (2021)

2.3 Dotazník pro analýzu současného stavu

Úkolem je navrhnout dotazník zaměřený na sběr dat o školní mobilitě včetně způsobů dopravy, četnosti cest, vzdáleností, preferencí atd. Zajistit, aby dotazník obsahoval otázky, které umožní identifikovat klíčové aspekty školní mobility a potenciální podmiňující faktory.

Žákům prvního stupně (6-15 let) navrhnout dotazníky jednoduchého charakteru. Složený z jednoduchých otázek, které nebudou význačné a zavádějící. Školní zařízení může tento vzorový seznam doplnit dalšími otázkami, které pro něj mohou být specifické.

1. Jakým způsobem se obvykle dopravujete do školy?

2. Jak dlouho Vám trvá cesta do školy?

3. Jaké dopravní prostředky máte k dispozici?

4. Jaké jsou nejčastější problémy spojené s Vaší cestou do školy?

5. Jaká opatření by podle Vás zlepšila bezpečnost a pohodlí při cestě do školy?

Studentům druhého stupně ZŠ, žákům středního či vyššího vzdělávání a zaměstnancům školních zařízení poskytnout dotazník ve znění následujících otázek:

A. Údaje respondentů

Prosím zaškrtněte odpovídající údaje

Jste:

- ☐ muž
- ☐ žena

Věk:

- ☐ 15–17 let
- ☐ 18–24 let
- ☐ 25–34 let
- ☐ 35–44 let
- ☐ 45–54 let
- ☐ 55–59 let
- ☐ 60–64 let
- ☐ 65 let a více

Jste:

- ☐ žák ZŠ
- ☐ student SŠ/gymnázia
- ☐ student VOŠ
- ☐ student VŠ
- ☐ pedagog ZŠ
- ☐ pedagog SŠ
- ☐ pedagog VOŠ
- ☐ pedagog VŠ
- ☐ jiný zaměstnanec školy
- ☐ OSVČ
- ☐ mateřská dovolená
- ☐ důchodce / ZTP

Ukončené vzdělání:

- ☐ žádné
- ☐ základní
- ☐ středoškolské bez maturity
- ☐ středoškolské s maturitou
- ☐ vyšší odborné vzdělání
- ☐ vysokoškolské

Vlastníte řidičský průkaz?

- ☐ Ano, mám řidičský průkaz a automobil často používám i na cesty po městě
- ☐ Řidičský průkaz vlastním, ale automobil používám velmi málo na cesty po městě
- ☐ Nevlastním řidičský průkaz, používám jiné druhy dopravy

V jakém městě se nachází Vaše škola?

- ☐ nad 500 tis. obyvatel – kategorie A
- ☐ 250–500 tis. obyvatel – kategorie B
- ☐ 75–250 tis. obyvatel – kategorie C
- ☐ 42–75 tis. obyvatel – kategorie D
- ☐ 25–42 tis. obyvatel – kategorie E
- ☐ do 25 tis. obyvatel – kategorie F

Vztah k městu, ve kterém se nachází Vaše škola:

- ☐ bydlím ve městě
- ☐ dojíždím z okolí města

Dojezdová vzdálenost do školy?

- ☐ do 5 km
- ☐ 6–15 km
- ☐ 16–25 km
- ☐ 26 km a více

Jaká je časová náročnost Vámi (obvykle) používaného způsobu dopravy do školy?

- ☐ do 10 minut
- ☐ 11–20 minut
- ☐ 21–30 minut
- ☐ 31–60 minut
- ☐ více než 60 minut
- ☐ studuji/pracuji z domova

Vaše frekvence dojíždění do školy je:

- ☐ pravidelná
- ☐ nepravidelná

Do které kategorie se řadí Vaše škola dle počtu studentů a zaměstnanců?

- ☐ méně než 50 osob
- ☐ 50–250 osob
- ☐ více než 250 osob

B. Způsob dopravy

- 1) Jaké jsou způsoby dopravy, které vykonáváte (obvykle) v rámci cesty do školy:
Označte všechny druhy dopravy, které na trase používáte:

- ☐ pěšky
- ☐ na vozíku
- ☐ kolo / koloběžka
- ☐ auto řidič
- ☐ auto spolujezdec
- ☐ městský bus
- ☐ regionální bus
- ☐ dálkový bus
- ☐ vlak
- ☐ taxi
- ☐ car-sharing (sdílená vozidla)
- ☐ bike-sharing (sdílená kola)

2) Účel cesty:

- ☐ do školy/do práce
- ☐ v rámci školy (služební cesty, přejezdy mezi školními areály)

Jiné? Napište které

C: Mobilita

1. Spokojenost s dopravou do školy. Se svým zvoleným způsobem dopravy do školy jsem obecně: (zakroužkujte jednu položku, se kterou nejvíce souhlasíte)

1	2	3	4	5
Velmi spokojen	Spokojen	Ani spokojen, ani nespokojen	Nespokojen	Velmi nespokojen

Důvod (popište):

2. Považujete Váš způsob dopravy do školy za ekologický? (zakroužkujte pouze jednu položku, se kterou souhlasíte)

1	2	3	4	5
Rozhodně ano	Považuji	Nevím	Nepovažuji	Vůbec ne

Důvod (popište):

3. Preferujete bydlení ve Vašem městě v budoucnosti nebo plánujete odchod do jiného města (regionu) kvůli škole/zaměstnání?

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Chci zůstat	Asi zůstanu	Nevím, nejsem rozhodnut	Raději bych odešel	Připravuji se odchod
-------------	-------------	-------------------------------	-----------------------	-------------------------

Důvod (popište):

4. Existují dopravní bariéry v dostupnosti Vaší školy, které s nelibostí pociťujete?

1	2	3	4	5
Ano, velmi silné bariéry v dopravě	Existují silné bariéry, ovšem sporadicky	Existují, ale málo	Existují nevýznamné bariéry	Žádné nejsou

Bariéry (popište):

5. Máte obavy z rozšíření dopravy ve Vašem městě? Kde by byl dopad na prostředí města pro Vás nejméně přijatelný?

- ☐ Růst počtu dopravních nehod a zranění s nimi související
- ☐ Zhoršení kvality vzduchu
- ☐ Zatížení obytných částí hlukem
- ☐ Zhoršení vizuální kvality veřejných prostor ulic a náměstí
- ☐ Zvýšení množství cizích lidí ev. kriminality

Jiné? Napište které

6. Které z následujících způsobů dopravy považujete za klíčová pro zlepšení školní mobility ve Vaší škole:

(označte křížkem způsoby dopravy a u vyplňte otázky na lokalitu).

	Nejdůležitější způsob (označte křížkem)	Lokalita, kde především (centrum, periferie, určité specifické lokality):
Pěší doprava		
Cyklistická doprava		
Veřejná doprava		
Spolujízda		
Car-sharing (sdílení auta)		
Školní doprava		
Jiná, vypište:		

7. Vyznačte důvody, které by Vás přiměly ke změně dosavadního způsobu dopravy do školy.

a) Pěší doprava

- ☐ Stezky pro pěší
- ☐ Dostupnost zastávek veřejné dopravy
- ☐ Dostupnost školy pěší dopravou
- ☐ Školní benefity za využití pěší dopravy
- ☐ Zaměření na podporu zdraví
- ☐ Doprovod dospělé osoby
- ☐ Společné cesty do školy

Jiné? Napište které

.....

b) Cyklistická doprava

- ☐ Dostupnost cyklostezek
- ☐ Parkoviště pro jízdní kola
- ☐ Školní zázemí – sprchy, šatny
- ☐ Školní kola
- ☐ Bike-sharing (sdílení kol)
- ☐ Kampaň „Do školy na kole“
- ☐ Dotace na koupi kola
- ☐ Školní benefity a soutěže za využití cyklistické dopravy
- ☐ Zaměření na podporu zdraví
- ☐ Doprovod dospělé osoby
- ☐ Společné cesty do školy
- ☐ Školou pořádané kurzy pro cyklisty

Jiné? Napište které

.....

c) Veřejná doprava

- ☐ Zlevněné lístky pro studenty/zaměstnance školy
- ☐ Upravené časy odjezdů a příjezdů
- ☐ Kyvadlová doprava
- ☐ Školní příspěvky na veřejnou dopravu
- ☐ Školní jízdenky na veřejnou dopravu nebo jako školní parkovací lístek
- ☐ Poplatky za parkovací místo při příjezdu vlastním automobilem
- ☐ Školní benefity za využití veřejné dopravy
- ☐ Zlepšení dostupnosti zastávek veřejné dopravy

Jiné? Napište které

.....

d) Spolujízda

- ☐ Zprostředkování spolujízdy školou
- ☐ Optimalizace parkovacích míst
- ☐ Záruka jízdy domů

- ☐ Rezervace
 - ☐ Centrum spolujízdy v areálu školy
 - ☐ Výherní soutěže a slosování
- Jiné? Napište které
-

e) Sdílená auta (Car-sharing)

- ☐ Sdílené auto pro služební cesty a přejezdy mezi areály školy
 - ☐ Umístění car-sharingu v areálu školy
 - ☐ Společnost car-sharing/carPool
 - ☐ Barevné zónování
 - ☐ Rychlá výpůjčka
 - ☐ Využití pro osobní účely – přeprava, stěhování, cestování
 - ☐ Přednostní sdílení malých vozítek
- Jiné? Napište které
-

f) Školní doprava

- ☐ Školní autobusy
 - ☐ Spolupráce škol při školní mobilitě
 - ☐ Dostupnost zastávek školního autobusu
- Jiné? Napište které
-

g) Informovanost

- ☐ Poradenství v oblasti mobility, kalkulace nákladů
- ☐ Elektronické informační systémy pro MHD
- ☐ Interní vztahy s veřejností (plakáty, nástěnky, nápadité stěny, akce, soutěže atd.)
- ☐ Školní průzkumy
- ☐ Akční dny
- ☐ Zapojení do systému návrhů
- ☐ Hodnocení životního cyklu

**8. Co chybí ve Vašem městě ke zlepšení kvality místní dopravy?
(označte křížkem nejdůležitější faktor a u všech vyplňte otázky na lokalitu,
způsob + upřesnění)**

Druh zařízení	Nejdůležitější faktor (označte křížkem)	Lokalita, kde především (centrum, periferie, určité)	Způsob (např. omezení pro určité skupiny):	Upřesnění

		specifické lokality):		
Systém dopravy, lepší dopravní provázanost				
Lepší komunikace, silnice				
Zastávky vybavené např. lavičkami, přístřešky atd.				
Informační systém, Jízdní řády				
WC, toalety na zastávkách				
Ohleduplní řidiči				
Jiné, doplňte				

8 STANOVENÍ INDIKÁTORŮ ŠKOLNÍ MOBILITY

Vytvoření matematicko-statistických souborů dat za školní mobilitu na základě provedeného dotazníkového šetření:

- výpočet statistických závislostí mezi ukazateli dopravních příležitostí a mobility (dopravní nabídky) a možných podmiňujících faktorů,
- stanovení indexu školní mobility a identifikace jeho limitujících a rozvojových parametrů.

9 Cíle a opatření

Na základě identifikovaných problémů jsou stanoveny následující cíle a příslušná opatření:

Cíl 1: Zvýšení bezpečnosti cesty do školy

Opatření: Úprava veřejného prostoru, zvýšení počtu přechodů pro chodce, zavedení dopravních hlídek.

Cíl 2: Snížení závislosti na automobilové dopravě

Opatření: Podpora cyklistiky a pěší dopravy, zlepšení infrastruktury pro cyklisty a chodce.

Cíl 3: Zvýšení využití veřejné dopravy

Opatření: Zlepšení dostupnosti a spolehlivosti veřejné dopravy, zavedení zvýhodněného jízdného pro žáky.

10 NÁVRHY OPATŘENÍ

Zapojení škol do procesu změny života ve městě je velmi důležité. Udržitelnost je v současné době často skloňované slovo a udržitelná mobilita může být velkou konkurenční výhodou. Pokud bude širší nabídka dopravy studentů do škol, značně se zvýší i potenciál takových zařízení.

Zvýšený provoz před školami nemá dopad pouze na životní prostředí, nýbrž se stává neřešitelným problémem v případě nedostačujících parkovacích ploch. Dalším aspektem je hluk a nebezpečné situace související s každodenním dovozem dětí do škol. Klíčovým aspektem je spolupráce škol s městským úřadem a také koordinátorem mobility. Základem komunikace v takto vytvořeném týmu je hledání společných zájmů a podpora aktivit.

Udržitelná mobilita se odráží v mnoha aspektech škol. Nastavení celoškolského plánu značně napomůže s celkovou implementací. Veškeré zavedené programy by měly do budoucna sloužit nejen zaměstnancům, ale i studentům. Školní zařízení mají nespornou výhodu v začlenění dopravní výchovy do osnov či seznamu vhodných mimoškolních aktivit a kroužků. V této oblasti již existuje celá řada metodik a výukových materiálů.

Klíčovým aspektem je proces dotazování. Pochopení perspektivy napomůže k cílené motivaci a zavedení správných opatření. Stanovení priorit a výběr opatření s nejvyšší efektivitou. Základem správné implementace je sledování zavedených metrik.

Zklidnění dopravy prostřednictvím zeleně v okolí škol:

Důležitým aspektem zklidnění dopravy v okolí škol je výsadba zeleně, která přirozeně zpomaluje dopravu, čímž zvyšuje bezpečnost pro pěší i cyklisty. Zeleň, jako jsou stromy a keře podél chodníků a cyklostezek, má také pozitivní vliv na estetiku prostředí, podporuje bezpečný pohyb dětí a přispívá ke zlepšení kvality ovzduší.

Pro vytvoření příjemného a bezpečného prostředí pro děti i dospělé se doporučuje vytvářet zelené pásy podél hlavních tras vedoucích ke školám. Tyto úpravy podporují aktivní způsoby dopravy, jako je pěší chůze a cyklistika, a zároveň snižují potřebu využívání osobních automobilů. Zeleň v okolí škol navíc zvyšuje atraktivitu školního prostředí a přispívá k ekologickému povědomí celé školní komunity.

10.1 Cílená podpora sdílené dopravy

Jedná se o cílenou podporu individuálního pohybového chování a sdílené mobility, která vyžaduje zavedení opatření. Tato opatření mají rozhodující vliv na hodnocení možností dopravy. Podpora školní mobility by neměla být zaměřena pouze na podporu uživatelů školní flotily, nýbrž na všechny zaměstnance, studenty a rodiče, ale také na veřejnost.

Při nerespektování zaváděných opatření je zapotřebí stanovit sankce z toho plynoucí. Například poplatky za parkování na školním parkovišti při příjezdu vlastním vozidlem.

Novela investičních pobídek umožňuje dostupnější podporu projektů. V příštích letech se očekává v oblasti udržitelné mobility velký počet návrhů. Strategie je postavena na cílech Zelené dohody v rámci Evropy.

Poskytování benefitů je významným motivačním prostředkem. V tomto případě je důležité spojit zaměstnanecké/žákovské benefity mající vztah k práci/škole a výhody osobní povahy.

Města jsou přeplněná projíždějícími i zaparkovanými automobily. Veřejná doprava je jednou z nejvíce využívaných sdílených forem dopravy. V současnosti se však nabízí celá řada dalších možností, které zlepšují efektivitu dopravy, šetří náklady provozovatele, snižují emise a napomáhají aktivnímu životu.

Pěší doprava

Chůze je důležitým nástrojem k udržení zdravého životního stylu, posiluje srdce, napomáhá kostem zpomalením osteoporózy, spaluje tuky, zlepšuje pružnost organismu a snižuje krevní tlak. Chůze je zábavná, prospívá pleti, udržuje psychickou rovnováhu. Jedná se o jednoduchý a dostupný nástroj pro dobrý pocit z pohybu.

Pro tento způsob „dopravy po svých“ je zapotřebí věnovat náležitou pozornost motivaci k podpoře zdraví. Školy mohou poskytovat poradenství v oblasti zdraví, propagovat výsledky, zúčastňovat se charitativních akcí či spolupracovat s městskými částmi, kupříkladu na projektu nebo v říjnové výzvě.

Pokud chce škola motivovat své zaměstnance či studenty a jejich rodiče k chůzi, je zapotřebí vytvořit pro ni zázemí. Jednoznačně nejdůležitější jsou stezky pro pěší, dobrá dostupnost zastávek veřejné dopravy a dostupnost školního zařízení pěší dopravou.

Školními benefity za využití pěší dopravy mohou být poukazy do prodejen sportovního zboží nebo sportovně relaxačních zařízení, účast na sportovních akcích. Celoškolní akce zaměřené na počet kroků a pravidelně uveřejňované výsledky.

V rámci školní mobility je možné implementovat „chodící autobus“. Jedná se o myšlenku, která vyžaduje dobrovolníky, kteří zajistí organizaci chodícího autobusu, než skupina získá jistotu a zvládne naplánovanou trasu samostatně. Trasa využívá cestu s menším počtem zastávek na dobře dostupných místech bez nebezpečných úseků. Plán trasy se připraví na základě zkoušky, která určí a ověří rychlost a dobu chůze a umístění zastávek na místech, která nebudou dále ovlivňovat obvyklý provoz na komunikaci. Místa zastávek jsou ve spolupráci s městskými či obecními úřady opatřena ukazateli (značkami), která upozorňují ostatní účastníky silničního provozu na chodící autobus, který má jednoho až dva dobrovolníky, kteří na skupiny dohlížejí, dokud není schopna absolvovat cestu samostatně. Výhody chodícího autobusu jsou zejména v samostatnosti a uvědomění žáků, kteří mají každodenní pohyb. Během cesty dochází k interakci mezi žáky různých tříd. Žáci

se tak naučí velmi dobře orientovat a poznávat své okolí. V neposlední řadě jsou samozřejmě ušetřené náklady a čas na dovoz dětí do školy.

Cyklistická doprava

Tento druh dopravy zaznamenal veliký nárůst zejména v důsledku Covidových opatření. Cesta na kole šetří životní prostředí a napomáhá dobré kondici. V případě dopravy na kole hrají nejdůležitější roli – dobrá dostupnost cyklostezek a zklidnění tras, dobrá navigace na cyklostezkách, v okolí školy zajistit zpomalení městské dopravy, zejména tam, kde dochází k souběhu cyklostezky a silnice, parkovací zóny pro jízdní kola, kde je současně možné provést servis, školní zázemí v podobě šaten a sprch. Možnost využít školní kola či Bike-sharing.

Dalšími nástroji mohou být cyklistické workshopy, dotace na koupi kvalitního kola, školní benefity či soutěže za využití cyklistické dopravy do zaměstnání/školy, zaměření na podporu zdraví, referenční školení pro cyklisty nejen z hlediska bezpečnosti provozu, ale také za účelem zvýšení sebevědomí v provozu.

Kampaň

Jedná se o celorepublikové akce. Tato výzva má každoročně rekordní počty účastníků. Kromě pravidelného pohybu na kole, pěšky nebo poklusem nabízí týmovou motivaci pro zdravější město a planetu.

Základem pro dosažení cílů je vhodný průzkum pro zjištění informací o mobilitě zaměstnanců a žáků. Na základě zjištění uspořádat ještě v tomtéž roce druhou vlnu dotazování, která bude cíleně určena na dotazy ohledně turistických a cyklostezek, které jsou při cestě do školy využívány, jaká jsou potenciálně nebezpečná místa a navrhování opatření ke zlepšení.

Výsledky těchto dvou anket poté předložit týmu složeného ze zástupců zaměstnanců a rodičů, popřípadě i starších zástupců žáků škol a společně vypracovat plán bezpečných cyklistických tras vedoucích do jednotlivých školních zařízení. Z anket by rovněž mohly vyplynout návrhy pro další kroky, které mohou zlepšit stav či plánování dalších tras.

Opatření školní mobility v cyklistické dopravě může při začátku nového školního roku zapojit starší žáky jako doprovod mladší žáků, kteří jedou do školy na kole. Děti si osvojí bezpečnou a vyzkoušenou cestu z domova ke škole, kterou poté zvládnou během školního roku používat samostatně. Kromě podpory pohybu dětí dochází k budování kontaktů mezi žáky a v celé komunitě.

Veřejná a hromadná doprava

Podpora zaměstnanců a studentů v oblasti veřejné dopravy nabízí celou řadu možností. Tyto benefity znamenají pro školu značnou konkurenční výhodou a potenciál.

Opatření školní mobility ve veřejné a hromadné dopravě se týká zejména vzdělávání a proškolení žáků zajišťující bezpečnou a bezkonfliktní jízdu. Jedním z nástrojů může být tzv. Autobusový asistent (Beacon, 2020). Proškolení žáci jdou příkladem a napomáhají ostatním žákům při cestě autobusem. Mohou vypomoci při nastupování a vystupování, řešení

konfliktních situací, dbají na to, aby se děti netlačily a nepostrkovaly v prostoru dveří, dohlíží, aby se při jízdě pevně držely a chovaly se při cestě ohleduplně k ostatním cestujícím. Samotným asistentům se tak rozvíjí pocit odpovědnosti a komunikační dovednosti a podporují aktivní využívání MHD.

Spolujízda

Spolujízda je další důležitou variantou pro zlepšení životního prostředí, snížení ranního a odpoledního náporu na dopravní infrastrukturu, ale především snižuje ekologickou stopu.

Zavedení spolujízdy je možné několika způsoby. Jednou z možností jsou webová rozhraní, ale také stále více využívané aplikace napojené na školní informační systém s možností rezervace a zajištění záruky jízdy zpět domů.

Se zavedením spolujízdy jde ruku v ruce rovněž optimalizace parkovacích míst. Zde by mělo být počítáno nejen s optimálním počtem parkovacích míst, ale také se zvýhodněním. To může být chápáno jako například přidělování „nejlepších“ parkovacích míst pro uživatele spolujízdy.

Ve spolupráci s magistrátem měst pořádat výherní soutěže a slosování o hodnotné ceny, které budou plně v souladu s udržitelnou mobilitou – například o elektrokola či poukazy na sportovní a relaxační akce.

Zavedení spolujízdy je dnes již možné řešit ve spolupráci s poradenskými společnostmi, které jsou schopny dle požadavků připravit „balíček“ přímo na míru.

Školní doprava

Závislost na automobilové dopravě je možné snížit rovněž zapojením školy do řešení dopravních potřeb jejích zaměstnanců a žáků v rámci školní dopravy. V tomto případě je zásadní analýza dopravní obslužnosti v podobě zastávek pro školní autobusy, která bude zcela jiná ve městě či u zaměstnanců a žáků, kteří dojíždějí do zaměstnání či školy z méně frekventovaných oblastí.

Moderním pojetím školní veřejné dopravy je poptávková veřejná doprava, která kombinuje principy veřejné dopravy a de facto taxislužby. Díky tomu je možné optimalizovat trasu spoje dle poptávky. Výhodou poptávkové dopravy je velká nabídka možností přepravy autobusy nebo mikrobusey. Nedochází k nevyužití spojů, což šetří náklady provozovatele.

Dalším rozšířením a využitím kapacit může být meziškolní propagace vozového parku. Především pro školy místně sdružené nabízí tato doprava celou řadu úspor.

Podstatným prvkem plánování, zavádění a realizace školní dopravy je podpora vedení školy a městských úřadů.

Informovanost

Poradenství v oblasti mobility zahrnuje asistenci u připravených i zamýšlených mobilitních projektů, poskytování informací, plánování a validaci.

Školní centra zabývající se udržitelnou mobilitou by měla být schopna podat zaměstnanci, rodičům žáka a studentům informace o úspoře, případně přímo připravit kalkulaci nákladů a porovnání současného způsobu dopravy a navrhovaného udržitelného způsobu.

Elektronické informační systémy pro MHD přímo ve škole na veřejných místech a místech s vyšší frekvencí pohybu lidí.

Interní vztahy s veřejností (plakáty, nástěnky, nápadité stěny, akce, soutěže, ...) zajistí škole zapojení nejen svých zaměstnanců, ale i rodičů a žáků. Při správné informovanosti veřejnosti, dostávají i značnou konkurenční výhodu na trhu.

Zaměstnanci, žáci, ale i veřejnost se může účastnit propagovaných akčních dnů. Již v současné době se dá připojit do kampaně, která probíhá ve 30 zemích světa a je zaměřena prakticky na všechny věkové kategorie. Cílem akce je ukázat možnosti udržitelné mobility. Při této příležitosti je vhodné cíleně poukázat na varianty a mobilitní projekty nabízené školou, městem či regionem. Dále se nabízí kampaň Den bez aut, kdy stačí malý technický průkaz na cestu hromadnou nebo veřejnou dopravou.

Zapojení zaměstnanců, žáků i veřejnosti do systémů návrhů zlepšení v podobě zaměstnaneckých průzkumů. Školní aplikace nabízející veškeré druhy udržitelných možností dopravy do práce či školy včetně benefitů. Získané body se mohou promítat do odměn či dnů dovolené.

11 AKČNÍ PLÁN

Harmonogram – systematicky charakterizovat etapy, které povedou od současné situace ke snížení individuální dopravy.

11.1 Faktory ovlivňující snížení individuální automobilové dopravy

Mezi tyto faktory patří:

- dostupnost veřejné dopravy – současný stav v jednotlivých oblastech (obcích, městech, příměstských aglomeracích atd.);
- budoucí potenciál v rámci rozvoje dopravní infrastruktury pro cyklistickou a pěší dopravu;
- legislativní hledisko ze strany státu, měst či obcí (vyhlášky či nařízení – uplatňování ekologických zón), normy a nařízení ze strany Evropské unie;
- preference alternativních druhů dopravy vůči individuální automobilové dopravě (cílem je snížení počtu „dopravy v klidu“);
- principy udržitelné mobility (snížení emisí atd.);
- potenciál školní podpory alternativních druhů dopravy (školní autobus atd.);
- podpora obcí a měst v rámci školní mobility (při navrhování možností finanční podpory je třeba vzít v úvahu konzultace iniciativy financování z veřejných zdrojů, která posuzuje potenciál a vzbuzuje motivaci).

11.2 Přístupy školní mobility

V rámci školní mobility se zejména doporučují následující přístupy:

- tlak na parkování, dostupnost: společnosti s jasnými problémy jsou více motivovány jednat. Navíc musí být dobrá dostupnost alternativ k osobním vozidlům (omezené možnosti využití individuální automobilové dopravy při přepravě do škol).

12 ZAJIŠTĚNÍ MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ ŠKOLNÍ MOBILITY

Zajištění monitorování a hodnocení školní mobility se zaměřuje na kritické aspekty sledování a hodnocení účinnosti implementovaných opatření v oblasti mobility ve školních zařízeních.

12.1 Systémy pro monitorování mobility

Základem efektivního hodnocení opatření v oblasti mobility je zavedení komplexních monitorovacích systémů. Tyto systémy by měly zahrnovat sběr dat o využívání různých druhů dopravy zaměstnanci a studenty, včetně individuální automobilové dopravy, veřejné dopravy, cyklistiky a chůze. Důležitá je také analýza pohybu vozidel a pěších v rámci areálů firem a školních zařízení.

V rámci českého telekomunikačního systému by mělo být povinností veškerých operátorů působících na území ČR zveřejňovat data o mobilních aktivitách obyvatel. Tak aby, byly jednoznačně prokázány přepravní preference konkrétních skupiny obyvatel. Tyto informace musí být poskytovány naprosto anonymně bez jakýchkoliv znaků, aby nebylo možné zjistit konkrétní osobu a její styl chování. V rámci výzkumu preferencí přepravních potřeb obyvatel je možné, aby souhlas konkrétního člověka mohl být využit pro konkrétní a specifické informace dané osoby, která souhlas vyslovila. Osoba by měla být preferenčně zvýhodněna konkrétním bonusem.

Dále se doporučuje možnost statistické evidence případně evidence veřejných jízd a vedení dopravního deníku. Zde je možné využít jistého bonusu/odměny pro toho uživatele, který poskytuje dané informace.

Monitoring by měl být zmíněn ve strategickém modelu spolujízdy.

12.2 Hodnocení efektivity opatření

Po zavedení opatření pro zlepšení mobility je nezbytné pravidelně hodnotit jejich efektivitu. To zahrnuje posouzení, jak se změnila cestovní návyky zaměstnanců a studentů, míra využívání veřejné dopravy, a redukce dopravních zácp a emisí. Hodnocení by mělo být založeno na objektivních datech získaných z monitorovacích systémů a průzkumů.

Hodnocení jednotlivých způsobů dopravy zaměstnanců a žáků škol by mělo být v zájmu školy, která by měla předávat informace na příslušná místa státní správy a samosprávy. Následně budou jednou ročně vyhodnoceny způsoby dopravy obyvatel a jednou za pět let upraveny podmínky pro realizaci pravidelných jízd. Veškeré činnosti s touto metodikou jsou

v souladu s aktuálním zněním zákonů a vyhlášek, zejména s nutností vytvářet do budoucna plány a výzvy se strategickými firmami.

12.3 Zpětná vazba od uživatelů

Pro hlubší porozumění efektivitě opatření je klíčové získávat zpětnou vazbu přímo od zaměstnanců a studentů. Průzkumy, focus skupiny nebo individuální rozhovory mohou poskytnout cenné informace o tom, jak jsou opatření vnímána a jaké mají reálný dopad na každodenní život.

12.4 Kontinuální zlepšování

Monitorování a hodnocení by měly být vnímány jako součást neustálého procesu zlepšování. Na základě získaných dat a zpětné vazby je třeba pravidelně aktualizovat a upravovat stávající opatření, aby lépe vyhovovala potřebám uživatelů a efektivněji podporovala udržitelnou mobilitu.

13.5 Závěr

Zajištění pravidelného monitorování a hodnocení je klíčové pro úspěch jakýchkoli opatření zaměřených na zlepšení školní mobility. Přesná data a zpětná vazba umožňují nejen posoudit účinnost těchto opatření, ale také identifikovat oblasti, kde je potřeba dalšího zlepšení. S kontinuálním zlepšováním a přizpůsobováním opatření lze dosáhnout trvalého pozitivního dopadu na mobilitu ve školním prostředí.

13 REALIZACE MOBILITY

V oblasti realizace mobility a metodiky školní mobility by měly být zohledněny následující prvky:

Realizace metodiky

1. Plánování a implementace: Proveďte plánování a implementaci metodiky mobility ve školách, která bude zahrnovat strategie pro zlepšení bezpečnosti, přístupnosti a udržitelnosti mobility. To může zahrnovat vytvoření akčních plánů, školení zaměstnanců a studentů a zavádění nových postupů a služeb.

2. Sledování a hodnocení: Pravidelně sledujte a hodnotte implementaci metodiky mobility ve školách pomocí vhodných ukazatelů a metrik. Tato sledování by měla být založena na konkrétních cílech a klíčových výsledcích, jako je snížení dopravních nehod nebo zvýšení podílu studentů používajících udržitelné formy dopravy.

Státní podpora a dozor

1. Finanční podpora: Stát by měl poskytovat finanční podporu pro implementaci metodiky mobility ve školách prostřednictvím grantových programů nebo dotací. Tato podpora by měla být zaměřena na projekty, které přispívají k zlepšení bezpečnosti, udržitelnosti a přístupnosti mobility ve školách.

2. Dozor a kontrola: Státní orgány by měly provádět dozor a kontrolu nad implementací metodiky mobility ve školách, aby se zajistilo dodržování příslušných předpisů a standardů. To může zahrnovat inspekce, monitorování a auditování školních dopravních systémů.

Úprava legislativy

V případě potřeby by měla být provedena úprava legislativy, aby se podpořila implementace metodiky mobility ve školách a zajistilo se dodržování nejvyšších standardů bezpečnosti a udržitelnosti. To může zahrnovat revizi stávajících předpisů týkajících se dopravy ve školách nebo přijetí nových právních norem zaměřených na podporu bezpečné a udržitelné mobility.

Celkově je důležité, aby realizace metodiky mobility ve školách byla koordinována mezi vládními orgány, školními vedeními, místními úřady a dalšími zúčastněnými stranami. Pouze tak lze dosáhnout efektivního a udržitelného rozvoje mobility ve školách a zlepšit bezpečnost a pohodlí školního prostředí.

14 PRAVIDELNÁ AKTUALIZACE MOBILITY

Pravidelná aktualizace školní mobility je klíčová pro udržení bezpečného a efektivního školního prostředí. Zde jsou kroky, které by měly být zahrnuty.

Sběr a analýza dat

1. Pravidelný sběr dat: Pravidelně sbírejte data o školní mobilitě, jako jsou informace o způsobech dopravy, vzdálenostech cest, frekvenci a způsobech příjezdu a odjezdu studentů.
2. Analýza dat: Analyzujte shromážděná data, abyste identifikovali klíčové trendy a změny v školní mobilitě, jako jsou změny ve využívání dopravních prostředků, trasy cest nebo bezpečnostní problémy.

Aktualizace školního plánu mobility

1. Revize plánu mobility: Na základě analýzy dat pravidelně revidujte školní plán mobility, který obsahuje strategie a opatření pro zlepšení bezpečnosti, přístupnosti a udržitelnosti mobility ve školách.
2. Zapojení zúčastněných stran: Zapojte do procesu aktualizace školního plánu mobility zainteresované strany, jako jsou školní vedení, učitelé, rodiče a místní úřady, aby byly zohledněny jejich potřeby a obavy.

Implementace aktualizovaných opatření

1. Plánování a Implementace Opatření: Plánujte a implementujte opatření a projekty navržené v aktualizovaném školním plánu mobility, jako jsou zlepšení infrastruktury pro chodce a cyklisty, bezpečnostní opatření na přechodech pro chodce nebo kampaně pro podporu udržitelných forem dopravy.
2. Monitorování Efektivity: Pravidelně monitorujte a vyhodnocujte efektivitu implementovaných opatření pomocí vhodných ukazatelů a metrik, abyste zajistili, že plán mobility dosahuje svých cílů a přináší pozitivní změny.

Komunikace a Informování

1. Komunikace s veřejností: Informujte a zapojte veřejnost, včetně studentů, rodičů a učitelů, do procesu aktualizace školní mobility, aby byly zohledněny jejich názory a připomínky.
2. Transparentnost: Zajistěte transparentnost procesu aktualizace školní mobility a poskytněte veřejnosti přístup k informacím o změnách a opatřeních navrhovaných v rámci plánu mobility.

Pravidelná aktualizace školní mobility je klíčová pro zajištění bezpečného a udržitelného školního prostředí, které podporuje zdraví a pohodu studentů a zlepšuje kvalitu života ve školní komunitě.

Závěr

Strategické a specifické cíle zaměřené na snížení závislosti na individuální dopravě jsou klíčové pro dosažení udržitelnější a zdravější budoucnosti městské mobility. Tento přechod vyžaduje koordinované úsilí na všech úrovních – od městských plánovačů až po jednotlivé obyvatele. Při správném přístupu a investicích do alternativních dopravních řešení může být tento cíl dosažen efektivně a s pozitivním dopadem na společnost i životní prostředí.

15 Příloha: Případové studie

Uvedené případové studie nabízí inspiraci při nastavování cílů a opatření.

A. Home to school travel and transport guidance (Department for Education, 2016)

Darlington Borough Council case study

Tato případová studie se zaměřuje na dopad a přínosy iniciativy Local Motion, kterou implementovala městská rada Darlingtonu. Cílem iniciativy bylo podpořit přechod od automobilů k udržitelnějším způsobům dopravy mezi studenty středních škol.

Souvislosti a přístup

Před zahájením iniciativy Local Motion v roce 2011 se pouze 1 % studentů středních škol v Darlingtonu rozhodlo jezdit na kole do školy v akademickém roce 2011-2012. Městská rada Darlingtonu navrhla iniciativu Local Motion s cílem oslovit školy, mladé lidi a jejich rodiny a poskytnout jim relevantní informace pro usnadnění přijetí udržitelných možností cestování. Klíčovým prvkem iniciativy je online akreditační systém Modeshift STARS, který motivuje školy k podpoře udržitelného cestování a odměňuje jejich angažovanost. Všechny školy v Darlingtonu jsou povinné zapojit se do akreditačního systému Modeshift STARS, aby získaly přístup k další podpoře a zdrojům poskytovaným projektem Local Motion. Dále byl zaveden Program přechodu do 6. ročníku, který pomáhá studentům a jejich rodičům při informovaném rozhodování o udržitelných možnostech cestování při přechodu na střední školu.

Dopady/Přínosy

Iniciativa Local Motion přinesla významné pozitivní výsledky v podpoře udržitelného cestování mezi studenty středních škol v Darlingtonu. Údaje z roku 2011-2012 naznačují, že pouze 1 % studentů jezdilo na kole do školy, zatímco průměr v následujících letech vzrostl na 7 %. Navíc přijetí udržitelných způsobů dopravy posiluje nezávislost studentů, rozvíjí u nich odpovědný postoj k životnímu prostředí a přináší cenné dovednosti do jejich života. Iniciativa tak podporuje kulturu udržitelného cestování, která může mít dlouhodobý vliv na chování a volby studentů i po skončení jejich školní docházky.

Závěr

Iniciativa Local Motion městské rady Darlingtonu úspěšně zvýšila podíl studentů středních škol, kteří se rozhodli pro udržitelné možnosti cestování v Darlingtonu. Díky implementaci akreditačního systému Modeshift STARS a podpoře škol v jejich úsilí se rada dokázala významně posunout od používání automobilů. Dopad této iniciativy přesahuje snížení dopravních zácp a emisí uhlíku, neboť také podporuje fyzické zdraví, nezávislost a odpovědnost studentů vůči životnímu prostředí. Případová studie dokazuje účinnost komplexního a spolupracujícího přístupu k podpoře udržitelného dopravního chování mladé generace.

Stoke-on-Trent case study

Tato případová studie se zabývá dopadem a přínosem programu Přístup ke vzdělání (A2E) ve městě Stoke-on-Trent. Cílem programu, který vede rada hrabství Devon a koordinuje společnost Sustrans, je poskytnout studentům navštěvujícím školy, vysoké školy a univerzity skutečnou alternativu k cestování autem.

Souvislosti a přístup

Stoke-on-Trent je jedním z osmi partnerských místních úřadů, které se účastní programu A2E, jenž je financován z Místního fondu pro udržitelnou dopravu. Sustrans ve spolupráci s místními úřady poskytuje balíčky přizpůsobené místním podmínkám, které nabízejí životaschopnou alternativu k cestování autem při cestách do vzdělávacích institucí.

Do programu se intenzivně zapojili dva pracovníci Sustrans, kteří úzce spolupracovali s 21 základními školami a sedmi středními školami ve Stoke-on-Trent. V rámci této iniciativy byla zřízena školní centra "Access to Bikes School Hubs". Tato centra se skládají z přepravních kontejnerů umístěných v devíti školách, které obsahují 15 kol, helmy, vesty, pumpičky, zámky, světla a nářadí na údržbu. Kromě toho byla ve školách instalována parkoviště pro kola a koloběžky, aby se usnadnily možnosti aktivního cestování. Byla také realizována zlepšení bezpečnosti na silnicích, včetně nových přejezdů a terénních cyklistických přístupů, aby byly zajištěny bezpečné a pohodlné cesty z obytných oblastí do škol.

Dopad/přínosy

Během pouhého jednoho roku zapojení Sustrans ve školním roce 2013/14 se procento žáků, kteří pravidelně jezdí na kole (jednou nebo dvakrát týdně a častěji), zvýšilo z 8,5 % na 12,7 %. Kromě toho se procento žáků, kteří pravidelně jezdí autem (jednou nebo dvakrát týdně či častěji), snížilo ze 49,9 % na 45,3 %. Tyto změny v dopravním chování pomohly snížit dopady dopravních zácp způsobených cestováním za vzděláním, které podle odhadů stojí 2,6 milionu liber ročně.

Doporučení pro ostatní místní úřady

Pro ostatní místní orgány, které zvažují podobné iniciativy, je zásadní poskytovat školám intenzivní podporu po delší dobu. Tato podpora by se měla zaměřit na budování dovedností, znalostí a sebedůvěry "mistrů" ve školách, kteří by pokračující práci udrželi.

Závěr

Program Stoke-on-Trent Access to Education, realizovaný ve spolupráci se Sustrans, prokázal pozitivní výsledky v podpoře aktivního a udržitelného cestování mezi studenty. Zásahy programu, jako je poskytování cyklistických uzlů, parkovišť pro cyklisty, zlepšení bezpečnosti a intenzivní zapojení škol, vedly k nárůstu pravidelné jízdy na kole a snížení používání automobilů. Program řeší nejen problémy s dopravním přetížením a životním prostředím, ale také podporuje zdraví a nezávislost studentů.

B. Safe Routes To School Design Guide (National Transport Authority, Safe Routes to School & Green-Schools, 2022)

Pedestrian Facilities

Tato případová studie se zaměřuje na realizaci pěších zařízení pro zlepšení cestování do škol v různých lokalitách. Cílem těchto projektů je prostřednictvím chodníků pro pěší a propojení škol s blízkou občanskou vybaveností podpořit bezpečné a udržitelné možnosti cestování žáků.

Dopady/přínosy

Zřízení nových chodníků a zařízení pro pěší přineslo několik pozitivních výsledků. Vytvořilo bezpečné pěší trasy pro studenty, propojilo školy s místními obchody, poštami, čerpacími stanicemi a centry obcí. Tato zlepšení podporují iniciativy aktivního cestování, jako je Walk on Wednesdays a Park 'n' stride, a povzbuzují více studentů a rodičů, aby volili udržitelné způsoby dopravy. Výstavba chodníků navíc usnadnila účast škol na komunitních aktivitách a zlepšila přístup k základním službám občanské vybavenosti.

Doporučení pro ostatní místní orgány, které provádějí podobné změny

Pro ostatní místní orgány, které zvažují podobné iniciativy, vyplývá z těchto případových studií několik klíčových doporučení. Patří mezi ně provedení komplexních průzkumů cestování a auditů pěší dostupnosti za účelem zjištění konkrétních potřeb, konzultace s příslušnými zúčastněnými stranami, zajištění financování z různých zdrojů a zajištění silné komunikace a spolupráce mezi různými zúčastněnými agenturami. Kromě toho může začlenění dalších prvků a vybavení, jako je osvětlení a parkování koloběžek, zlepšit celkový zážitek z chůze a podpořit volbu udržitelného způsobu cestování.

Závěr

Zavedení zařízení pro pěší na různých místech mělo pozitivní dopad na cestování do škol a podpořilo bezpečné a udržitelné možnosti dopravy pro studenty. Výstavbou chodníků pro pěší a zlepšením pěších tras tyto projekty odstranily překážky v udržitelném cestování a podpořily větší počet studentů, aby do školy chodili pěšky. Případové studie zdůrazňují význam komplexního plánování, spolupráce a zajištění financování z různých zdrojů. Tyto iniciativy slouží jako příklady pro další místní úřady, které se snaží zlepšit pěší infrastrukturu a posílit udržitelné cestování do škol.

Permeability Improvements

Tato případová studie se zaměřuje na dvě iniciativy zaměřené na zvýšení bezpečnosti a přístupu školních komunit. První iniciativa se uskutečnila ve smíšené škole Ballygarven NS, která se nachází ve vesnici. Druhá iniciativa zahrnovala realizaci systému filtrované průchodnosti na škole Grangegorman Lower v Dublinu. Obě iniciativy se zaměřily na řešení konkrétních problémů souvisejících s bezpečností silničního provozu a přístupností pro studenty a jejich rodiny.

Dopady/přínosy

Iniciativy měly několik pozitivních dopadů na školní komunity. V Ballygarven NS vedla výstavba nových chodníků a spolupráce s místními zúčastněnými stranami k bezpečnějším cestám do školy. Využití parkoviště GAA jako místa setkávání pro iniciativu Walk on Wednesday (WOW) snížilo dopravní zácpy a zlepšilo bezpečnost silničního provozu v okolí školy. V Ballygarven NS provedl výbor Green-Schools audit stávajících tras a zjistil různé problémy, včetně mezer na chodnících, nedostatku přechodů pro chodce, silného provozu nákladních vozidel a vysokorychlostních silnic. Výbor spolupracoval s místní komunitou, GAA a úředníkem pro bezpečnost silničního provozu z Cork County Council. Spolupráce s GAA umožnila vybudování nového chodníku pro pěší, zatímco lom Roadstone poskytl na projekt finanční prostředky. Využívání parkoviště GAA pro vysazování a vyzvedávání dětí zlepšilo plynulost a bezpečnost dopravy v okolí školy.

V Dublinu byl v rámci projektu filtrované propustnosti na ulici Grangegorman Lower instalován systém patníků a květináčů, který omezil průjezd vozidel a zároveň umožnil průchod chodcům a cyklistům.

Doporučení pro další místní orgány, které zavádějí podobné změny

- spolupracujte s místními zúčastněnými stranami: Zapojte se do spolupráce se školami, komunitními organizacemi a příslušnými úřady;
- provádějte důkladné audity a hodnocení;
- hledejte finanční prostředky a externí podporu;
- zapojte komunitu – aktivní zapojení obyvatel do rozhodovacích procesů;
- monitorujte a vyhodnocujte.

Závěr

Případové studie Ballygarven NS a systému filtrované propustnosti v Dublinu ukazují pozitivní dopady, kterých lze dosáhnout prostřednictvím komplexních auditů, spolupráce zainteresovaných stran, partnerství při financování a zapojení komunity.

Park 'n' Stride

Tato případová studie poukazuje na úsilí dvou škol o podporu udržitelného cestování do školy prostřednictvím iniciativy Park 'n' Stride. Cílem těchto iniciativ, které povzbuzují rodiče a studenty, aby zaparkovali svá vozidla na určených místech a zbývající vzdálenost do školy došli pěšky, je snížit závislost na autech a podpořit aktivní způsoby dopravy.

Dopady/přínosy

Díky podpoře alternativních možností cestování a snížení používání automobilů tyto iniciativy zvýšily počet žáků, kteří do školy chodí pěšky a jezdí na kole. Obě školy provedly komplexní přezkumy a hodnocení s cílem identifikovat vhodná místa a posoudit proveditelnost iniciativ "park 'n' stride". Využily audity schůdnosti, mapování a cestovní průzkumy, aby shromáždily údaje a určily možnosti alternativní dopravy. Školy aktivně propagovaly iniciativu park 'n' stride různými prostředky, včetně map zobrazujících časy chůze z určených parkovišť, videokampaní, zapojení sociálních médií, zpravodajů a pořádání akcí, které měly vyvolat nadšení rodičů a studentů. Iniciativy byly podpořeny průběžnými schůzkami komisí, ekologickými revizemi a začleněním témat aktivního cestování do školních osnov.

Doporučení pro další místní úřady, které zavádějí podobné změny

Pro ostatní místní orgány, které zvažují podobné iniciativy, je důležité provést komplexní posouzení a zapojit zúčastněné strany, včetně rodičů, studentů a širší komunity. Důkladně propagujte přínosy iniciativ typu park 'n' stride prostřednictvím různých komunikačních kanálů, včetně sociálních médií, zpravodajů a akcí. Spolupracujte s místními podniky, komunitními organizacemi a příslušnými úřady na vytipování vhodných míst pro park 'n' stride a zajištění odpovídající podpory a zdrojů pro realizaci. Kromě toho může začlenění témat aktivního cestování do školních osnov a podpora zapojení studentů prostřednictvím mimoškolních aktivit dále podpořit udržitelné cestovní návyky.

Závěr

Případová studie zdůrazňuje význam komplexního posouzení, účinné komunikace a průběžného zapojení pro podporu změny chování. Tyto iniciativy slouží jako inspirativní příklady pro další místní úřady, které usilují o podporu udržitelného cestování do škol a podporu kultury aktivní dopravy.

Použitá literatura:

- Vincent, S., & Thompson, P. (2013). *Safe Routes to School: Making a Difference in Our Children's Health*. Dostupné z <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4484584/> [Atlanta]
- McDonald, N. C., & Aalborg, A. E. (2009). *Why Parents Drive Children to School: Implications for Safe Routes to School Programs*. *Journal of the American Planning Association*, 75(3), 331-342.

- Rissotto, A., & Tonucci, F. (2002). *Mobility of children and the quality of urban life*. Social Indicators Research, 61(1-3), 103-113.
- Mitra, R., & Buliung, R. N. (2014). *Exploring Differences in School Travel Mode Choice Behaviour between Children and Youth*. Transport Policy, 36, 269-278.