

PŘES PRÁH 1-2/2011

ČTVRTLETNÍK NA PODPORU ŠETRNÉ
A ZDRAVÉ DOPRAVY DĚTÍ VE MĚSTĚ

BEZPEČNÉ
CESTY
DO ŠKOLY



ŠETRNÁ
DOPRAVA

PRAŽSKÉ
OVZDUŠÍ





ulice pro lidi...



nebo pro auta?

foto Lubomír Kotek a archiv MČ Praha 2

PŘES PRAHU

1-2/2011



Obsah:

Na úvod ...1

Krátké zprávy z domova i ze světa ...3

Infoservis Pražských matek ...7

Bezpečné cesty do školy ...9

Občané a úřady ...15

Bezpečné cesty do školy se studenty
a žáky ...21

Výchova k udržitelné mobilitě ...23

Zklidňování Severojihní

magistrály ...26

Doprava a energie ...33

Ovzduší ...35

Bezkorupce ...39

Na úvod

Nic není jako dřív

Od posledního vydání Přes prahu v prosinci 2010 se hodně změnilo u nás i ve světě, který, jak se zdá, je čím dál tím těsnější a bláznivější. V českém dolíčku nás postihly dvoje volby a „globální vesnici“ zasáhla série přírodních katastrof, z nichž nejničivější se udála v Japonsku. Ničivé vlně tsunami tam neodolalo ani důmyslné zabezpečení jaderné elektrárny, radioaktivní mrak z Fukušimy obletěl svět a „levná“ energie z jádra přestala lákat státy, vlády i občany. Revoluce mladých proti diktátorům letí Arabským poloostrovem jak neřízená střela, pohnula se zemská osa, astronomické jaro má v příštích letech začínat už 20. možná i 19. března, našim státem otřásá politická krize, předvolební antikorupční program politické strany Věci veřejné se po volbách obrátil ve svůj opak, míra korupce

v ČR stoupá, zatímco obliba a přitažlivost naší země pro všechny ostatní klesá.

Jak – a zda vůbec – tyto události spolu souvisejí není zřejmé. Nad slunce je však jasná skutečnost, že s některými věcmi musíme počítat a sotva na tom něco změním. Vznik života je s největší pravděpodobností důsledek souhry neuvěřitelných náhod, či zásah vyšší vůle a za ohromným civilizačním rozmachem posledních několika století stojí prý také náhoda – dobré počasí v podobě tzv. „klimatického optima“.

Přírodní i společenské katastrofy jsou však dobré alespoň k tomu, abychom si připomněli, že neovládáme vesmír, neporoučíme větru, ani dešti a nejsme schopni zvládat dokonce ani sama sebe, natož své vlastní vynálezy. Z pohledu věčnosti vesmíru se na Zemi ani neohřejeme a už zase půjdeme. Na druhou stranu si svou hvězdnou vteřinku pobytu nemusíme nutně zkracovat ani kazit. Můžeme si ji užívat, jak to nejdéle půjde a jak to nejlépe umíme. To se nám ovšem podaří jen při velké obezřetnosti. Přírodu ani lidskou blbost sice nikdy nevymýtíme, ale každý z nás se může rozhodnout, zda přispěje svou troškou do mlýna ke zlepšení podmínek pro udržitelný život, či k jeho průšvihům. O prvně zmíněných lidech i organizacích a jejich počinech, Vás chceme v Přes prahu informovat i letos.

V prvním dvojčísle Přes prahu letošního roku (dříve se nám nepodařilo získat prostředky pro jeho výrobu) se dočtete v Krátkých zprávách o nejzajímavějších událostech kolem dopravy či životního prostředí, v příspěvku věnovaném pražskému ovzduší zrekapitulujeme, jak se nám v Praze dýchá a co to znamená pro zdraví dětí i dospělých. Nepřestáváme sledovat úsilí po bezpečných cestách pro pěší a mapovat i snahy po udržitelném rozvoji dopravy a zklidňování Severojižní magistrály i městských center. Tentokrát se věnujeme především prospěšným aktivitám úředníků a komunálních politiků v oblasti dopravy.



Pedagogové najdou v tomto vydání Přes prahu praktické ukázky jak „vyučovat udržitelnou dopravu“, studenti si přečtou názory svého kolegy a dospělí čtenáři se podiví, jakou práci umějí odvádět i malé děti. Nakonec přidáme „cyklobajku“ profesora, kterak k pokutě přišel, ani nevěděl jak. Třeba mu budete umět pomoci.

Aby Vás naše čtení bavilo a trochu inspirovalo k novým pohledům (i činům?) Vám přeje za redakci Přes prahu Jarmila Johnová.

Jarmila Johnová, foto Petr Neubert

Krátké zprávy z domova i ze světa

Novela stavebního zákona má omezit účast občanských sdružení i radnic na stavebním řízení

Ekologické organizace a další „nepohodlná“ občanská sdružení, ale i radnice by se napříště nemohly účastnit stavebních řízení, v nichž se povolují nové dálnice, přehrady nebo supermarkety. Vyplyvá to z návrhu novely stavebního zákona a dalších předpisů, který dokončilo ministerstvo pro místní rozvoj a poslalo ostatním resortům k připomínkování. Pokud ministerský plán schválí vláda a následně parlament, bude to největší zásah do práva veřejnosti podílet se na rozhodování o nových stavbách od počátku 90. let. Občanská sdružení by se mohla podle návrhu účastnit pouze územních řízení, jejichž součástí je posuzování vlivu stavby na životní prostředí, ale dál do stavebního řízení by už nesměla. Povoleno by měla také čistě „přírodní“ správní řízení, jako je třeba kácení stromů. Úplně mimo dosah nevládních organizací a radnic by napříště zůstaly například stavby parkovišť nebo satelitních městeček, u nichž není zapotřebí posudek o jejich vlivu na životní prostředí.

4 přes práh

Protesty akademické obce

Kromě zavedených občanských sdružení – Arnika či Zelený kruh – se proti novele postavili i zástupci akademické obce. „*Váš návrh považujeme za zásadní porevoluční zvrat v demokratickém vývoji českého práva a rezolutně proto požadujeme jeho vypuštění z předkládané novely a ponechání stávajícího platného znění,*“ napsal profesor Milan Damohorský, vedoucí katedry práva životního prostředí a proděkan Právnické fakulty UK ministru Kamilu Jankovskému. K protestu se připojil i předseda ekologické komise Akademie věd Radim Šrám, který se dlouhodobě věnuje vlivu znečištěného ovzduší na zdraví lidí. Šrám varoval, že navrhovaná novela může mít vážné důsledky na kvalitu prostředí v obcích a na zdraví statisíců lidí. „*Environmentální legislativa patří mezi velké úspěchy posledních dvaceti let. Zajistila, aby podstatně kleslo znečištění ovzduší i vod a podstatně se zlepšila péče o přírodu a krajinu,*“ připomněl Šrám. „*Zákonodárci a vládní exekutiva musí na tyto výsledky navázat – nikoli udělat sérii velkých kroků nazpět.*“

Občanská sdružení jenom zdržují?

Ministerstvo pro místní rozvoj zdůvodňuje svůj návrh tím, že občanská sdružení povolání nových staveb jenom zdržují, aniž by měla nějakou odpovědnost. Dalším argumentem je, že příliš přísné ekologické zákony brání podnikání. **Evropská kritika nezabrala** Právníčka Petra Humlíčková z legislativního centra Zeleného kruhu připomněla, že Brusel kvůli malé účasti veřejnosti na rozhodování Česko kritizuje.

Zdroj: <http://aktualne.centrum.cz/domaci/soudy-a-pravo/clanek.phtml?id=700990>

V brazilském Porto Alegre najel do davu cyklistů úmyslně řidič automobilu při nadbytku textu možno vynechat

Pravidelná páteční protestní jízda cyklistů proti automobilistům v brazilském Porto Alegre skončila 25. února tragédií. Řidič černého golfu nechtěl čekat, řekl cyklistům, že spěchá a uprostřed skupiny 130 cyklistů šlápl na plyn i přesto, že byl upozorněn na to, že jízdy se účastní i děti. Dvacet cyklistů srazil. Devět z nich skončilo v nemocnici, píše server Treehunger.

Zdroj: LiveLeak.com

Nová značka má řidiče varovat před seniory

U českých silnic by se do června měla objevit nová dopravní značka. Řidiče bude upozorňovat na chodce-seniory. Ministerstvo dopravy už vymýšlí její podobu. Podle dopravního experta i psychologa ale není potřeba, protože nebude účinná a bude se kryt se značkami, které už existují.

Zavedení nové značky navrhl ministerský BESIP, který se zabývá prevencí bezpečnosti v silničním provozu. „Chceme, aby si řidiči více všimli seniorů,“ vysvětlil vedoucí BESIP Ondřej Valenta. Města a obce ji budou moci použít například v okolí domovů pro seniory.

Novinka už má konkrétní podobu, která vychází ze současné výstrahy Pozor, děti. Ministerstvo ji ale zatím úzkostlivě tají, protože návrh čeká připomínková řízení. Při nich může doznat změn.



Tak by mohla vypadat značka upozorňující na chodce-seniory, foto: koláž iDNES.cz

Značka má doplnit novou preventivní kampaň s pracovním názvem „Pozor, seniři“. Ta bude trvat celý příští rok a ministerstvo za ni zaplatí přes tři a půl milionu. Řidičům by měla připomenout, že mezi účastníky provozu jsou i seniři. Starší lidi zase upozorní, jak se v posledních letech změnila pravidla. Například pro zimní pneumatiky nebo lékárničky. O smyslnosti nové značky pochybují psychologové i dopravní odborníci. Podle nich apel brzy pomine a zůstane značka navíc.



I tak může vypadat dopravní značka. Foto archiv PM.

Podle dopravního experta Kamila Pavlíčka, který vyučuje dopravní bezpečnost na pražské policejní akademii, nová značka jen zahustí „les“ těch stávajících, nenajde praktické využití a nepřinese nic nového. „Už teď máme přeznačkováno a existují značky Pozor, děti a Pozor, chodci. Senior není nic jiného než chodec,“ řekl Pavlíček. Podle něj by lepším řešením bylo, aby se u značek Pozor, chodci výrazně snížila rychlost.

Evropský test přechodů

Nový výzkum Mezinárodní automobilové federace přinesl šokující zprávu: přechod na Arbesově náměstí u ulice Preslova je v Evropě desátý nejnebezpečnější. Testem prošlo 270 přechodů v 18 evropských městech. Za Prahou skončily už jen zebry v Bělehradě, Splitu a Lublani!

Nejnebezpečnější přechod v Praze se podle výzkumu EuroTest nachází na Smíchově na Arbesově náměstí. „Dostal ze čtyř oblastí třikrát negativní hodnocení, z toho viditelnost ve dne jako úplně nejhorší. Pouze přístupnost pro postižené byla hodnocen a kladně,“ řekl mluvčí ÚAMK Igor Sirota.



Nejnebezpečnější přechod v Praze je na Arbesově náměstí, foto Aktualne.cz

Kontrola se uskutečnila v 18 městech 13 zemí. „Praha se mezi evropskými městy řadí zhruba do středu. Ale bez výraznějšího zlepšení,“ pokračuje Sirota. A co se odborníkům nelíbilo? „Dlouhé přechody, které nemají ostrůvky, kde by lidé, kteří nestihnou přejít, mohli vyčkat. Ke zhruba každému pátému pak měli znalci výhrady týkající se jejich nedostatečného osvětlení,“ dodal Sirota. „V roce 2009 byl zpracován návrh úprav této lokality. Kvůli vysokým finančním nákladům na realizaci zatím nebyla navržena úprava provedena. V období let 2007 – 2009 zde ale k žádné dopravní nehodě s účastí chodce nedošlo,“ vyjádřil se mluvčí TSK Tomáš Mrázek.

V evropském testu dostaly dva přechody červenou:

Preslova × Arbesovo náměstí jako nejnebezpečnější přechod v Praze a stejně špatnou známku dostal i přechod Lazarská × Jungmannova.

Zdroj: Blesk, 11.1.2011, rubrika: Praha

Rychlodráha z Prahy do Kladna možná bude. Padne na ni ušetřených šest miliard

Rychlodráha mezi Prahou a Kladnem se možná konečně začne stavět. Správe železniční dopravní cesty se za posledního půl roku podařilo ušetřit šest miliard korun. Rychlodráha přitom patří mezi její priority. Pokud se s její výstavbou začne, bude se postupovat od Kladna na Prahu.

Zdroj: http://ekonomika.idnes.cz/rychlodraha-z-prahy-do-kladna-mozna-bude-padne-na-ni-usetrenych-sest-miliard-1bv-ekonomika.aspx?c=A110411_1564643_praha-zpravy_sfo

Pražanům nebude v tramvajích vedro, ve vozech bude klimatizace

Cestující v pražské městské hromadné dopravě se možná dočkají klimatizovaných tramvají. Klimatizované vozy jezdí například v lotyšské Rize. A to i přesto, že v Lotyšsku je chladněji než v Česku.

Dopravní podnik již jedná s výrobcem vozů 15T ForCity Škodou Transportation, aby klimatizaci firma začala do tramvají montovat. Podle předběžných odhadů by mohly první klimatizované vozy začít jezdit příští rok.

Pokud se Dopravní podnik s výrobcem dohodne, začal by všechny nově vyrobené vozy dodávat vybavené navíc klimatizací příští rok. „Dopravní podnik nás požádal, aby jí nové tramvaje měly, a proto teď pro něj připravujeme nabídku na přesně takovou tramvaj,“ potvrzuje za Škodu Transportation Roman Binder.

Zdroj: http://praha.idnes.cz/prazanum-nebude-v-tramvajich-vedro-ve-vozech-bude-klimatizace-p62-/praha-zpravy.aspx?c=A110408_1563637_praha-zpravy_ab

Provoz na Pražském okruhu mezi D1 a D5 zkomplikuje údržba tunelů

Řidiči na Pražském okruhu se musí

připravit na potíže. Ve dvou etapách tu totiž budou kvůli pravidelným kontrolám uzavřeny Lochkovský a Komořanský tunel.

Omezení provozu v úseku Pražského okruhu mezi dálnicemi D1 a D5 si vyžádala údržba a servis technologických zařízení uvnitř tunelů. Řidiči po okruhu sice projedou, ale při každé z etap se bude jezdit obousměrně pouze jednou tunelovou troubou. Namísto dvěma jízdními pruhy se tu tak bude jezdit pouze v jednom.

Zdroj: http://praha.idnes.cz/provoz-na-prazskem-okruhu-mez-d1-a-d5-zkomplikuje-udrzba-tunelu-pw8-/praha-zpravy.asp?c=A110407_162905_praha-zpravy_ab

Evropský den slušnosti – European Day of Courtesy on the Road (EDCR)

23. března proběhla evropská kampaň, která měla připomenout všem účastníkům silničního provozu, že k sobě mají být ve vlastním zájmu zdvořilí. Cílem této osvětové celoevropské akce je zlepšit chování všech účastníků provozu a zvýšit tak bezpečnost na silnicích. Vlády, neziskové organizace, školy, nebo firmy mohou k této kampani přispět svými aktivitami. Kampaň byla vyvinuta v r. 2001 ve Francii a s prokazatelným úspěchem vyzkoušena v r. 2007 v Portugalsku a Belgii, v r. 2008 ji zorganizovali ve Francii, Portugalsku, Belgii, Řecku a Lucembursku. Součástí kampaně z r. 2008 bylo zpracování studie o chování účastníků provozu, na níž se podílelo 12 států, včetně ČR, s 500 respondenty v každé zúčastněné zemi.

Výsledky studie prokazují, že existuje jasná souvislost mezi agresivním chováním a skutečností, že účastník se stal obětí agresivního chování. Nepodařilo se však zjistit, co je příčinou a co je důsledkem. Nicméně je zřejmé, že rostoucí agresivitu chování na silnicích pociťují lidé ve všech zemích a že slabší účastníci provozu jsou citlivější vůči agresivnímu chování řidičů než naopak. Zajímavý je fakt, že schopnost nechat se "vytočit" přiznávají spíše lidé s vyšším vzděláním a pro

nás je zvláštní zjištění, že čeští účastníci provozu se cítí být méně často obětmi agresivního chování na silnici než je tomu v jiných zemích.

zdroj: www.courtesyontheroad.eu

Stromy jako škodná

Matematicko – fyzikální fakulta (MMF) na svém pozemku na Albertově stihla do oznámení zaměstnanců Patologického ústavu vykácet téměř všechny stromy s odůvodněním, že chystá obnovit terasy a ovocný sad podle původního stavu, přestože nenechala dosud zpracovat žádný projekt. Kácení se nelíbilo zaměstnancům Patologického ústavu, jehož okna vedou na donedávna zarostlý svah pod MFF a oznámili tuto aktivitu ÚMČ Praha 2. Podle státní správy však kácení nebylo v rozporu se zákonem, protože podle soudního znalce – dendrologa – byly všechny stromy buď tzv. neperspektivní, nebo ve špatném stavu a lidem nebezpečné (ve svahu však nevedla žádná cesta), nebo měly menší než 80 cm obvod kmene, což majiteli pozemku umožňuje kácet bez povolení státní správy ochrany zeleně. Svah mezi Patologickým ústavem a MMF je tak zeleně prostý, bude podléhat erozi a v létě tak bude do oken ústavu pařit slunce, nebo se na něj povalí bahno. Ve vinohradské veřejnosti zaznívají obavy, že kácení může souviset s plány ÚMČ „zkultivovat“, tedy stavebně upravovat prostory v okolí městských hradeb a že velké stavební aktivity vytvářejí příznivý terén pro korupci a předražování. Kultivace prostředí je snaha zajistě chvályhodná, pokud se však s vaničkou (tedy nepořádkem) nevylije i dítě (zeleně). Jakákoli zeleně na území zastavěného městského centra je cenná a je otázka, zda méně by nebylo více. Velké stavební úpravy na úkor zeleně jsou nejen nákladné, ale mohou pro životní prostředí města i zdraví pražanů přinést nakonec více škody než užítku.

Občanským sdružením se tlakem na samo- správu a policii daří zvyšovat bezpečnost na silnicích

Ze středočeských silnic první třídy a dálnic za poslední čtyři roky zmizela polovina nadměrně rizikových úseků s vysokým počtem dopravních nehod. Ukazuje to nová mapa žlutých andělů ÚAMK a společnosti CityPlan.

Podle dopravního experta Jaroslava Hořina na tom mají lví zásluhu občanská sdružení, která tlačí na samosprávu a policii. „Především na regionální úrovni je znát, že úředníci neziskovkám naslouchají a věnují jim pozornost. Dnes už si tlak veřejnosti nedovolí ignorovat,“ říká Hořin.

Zdroj: http://praha.idnes.cz/bezpecnost-na-stredoceskyh-silnicich-roste-lepsi-znamku-dostala-i-d1-1km-/praha-zpravy.asp?c=A110412_1565346_praha-zpravy_sfo



Vykácená stráž na Albertově, archiv MČ Praha 2



Rozřezaný kmen stromu údajně v „dezolátním stavu“, archiv MČ Praha 2

Na slíbenou humanizaci Severojižní magistraly zapomeňte!

Výbor dopravy dne 17. 3. 2011 odložil humanizaci Severojižní magistraly na neurčito. Hl.m. Praha se přitom v mnoha strategických dokumentech k humanizaci magistraly již dávno zavázala. Navíc se v naší ústavě uvádí, že občané mají právo na čisté a zdravé životní prostředí, nikoliv však na rychlý a komfortní průjezd hlavním městem (více o zklidňování v rubrice Zklidňování Severojižní magistraly).

Vyhodnocení bezpečnosti silničního provozu za rok 2010 – nehodovost dětských chodců zůstává vysoká

Policie ČR zveřejnila statistické vyhodnocení nehodovosti v ČR. Vyplývá z něj, že počet smrtelných obětí dopravních nehod v ČR celkově opět klesl o 9,5%. Praha dokonce zredukovala počet smrtelných nehod za posledních deset let na polovinu a dostala tak závazku platného pro všechny členské země EU snížit počet smrtelných nehod od roku 2002 do roku 2010 o 50%, což se v rámci celé republiky bohužel nepodařilo.

Z celkové relativně příznivých statistik dopravních nehod se ovšem vymyká trend nehodovosti dětských chodců, což platí i o Praze (viz rubrika BCŠ – usnesení Rady HMP č. 577).

Výsledky národní strategie bezpečnosti silničního provozu: ČR evropské mety nedosáhla.

Podle statistických údajů Česká republika nedosáhla na splnění svého evropského závazku snížit počet smrtelných obětí dopravních nehod o 50%. Oproti předpokládaným 657 osobám jich na silnicích v ČR do 24 h po nehodě zemřelo celkem 753.

Vývoj usmrcených osob do 24 hodin po nehodě ČR									
Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Usmrceno realita	1314	1319	1215	1127	956	1123	992	832	753
Předpokládaný počet usmrcených podle Strategie	1314	1319	1225	1132	1036	940	844	748	657

Vyhodnocení Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, Jaroslav Hořin, Policejní akademie

Infoservis Pražských matek

Pražské matky se připojily k „Dekádě aktivit pro bezpečnost silničního provozu na období 2011 – 2020“

Občanské sdružení Pražské matky se jako jeden z prvních subjektů v České republice přihlásilo se svým programem „Bezpečné cesty do školy“ k „Dekádě aktivit pro bezpečnost silničního provozu“ vyhlášené v březnu 2010 OSN a koordinované Světovou zdravotnickou organizací (WHO).

Na celém světě zemře v důsledku dopravních nehod každoročně 1,3 milionu lidí, což převyšuje množství smrtelných obětí všech válečných konfliktů, teroristických útoků a přírodních katastrof dohromady, k nimž na naší planetě každý rok dochází. Další 2 miliony lidí při nehodách utrpí zranění či jsou jimi jinak postiženy.

V Evropě se počet obětí dopravních nehod odhaduje na 120 000 osob ročně. Odpovědí na tento celosvětový problém bylo rozhodnutí vlád po celém světě zaujmout k této „civilizační epidemii“ aktivní postoj. Valné shromáždění OSN proto přijalo „Dekádu podpory bezpečnosti silničního provozu“ poskytující členským zemím rámec na podporu aktivit pro záchranu životů na silnicích. WHO bylo pověřeno celkovou koordinací této Dekády.

Protože mezi nejzranitelnější účastníky silničního provozu patří zejména děti, a to jak cyklisté, tak i chodci, na něž naše sdružení soustřeďuje svou pozornost, přihlásili jsme se k Dekádě i my.

Megaakcím podobného typu lze sice vyčistit, že nemá valný dopad na konkrétní situaci v daném místě, avšak mají tu obrovskou přednost, že dokáží přitáhnout pozornost úřadů, politiků i veřejnosti k problému, který v lokálním měřítku nemusí působit natolik alarmujícím dojmem, aby vyvolal razantní odezvu. Např. 29 usmrcených osob v Praze v roce 2010 se považuje „pouze“ za nepříznivou statistiku.

V globálním součtu to však znamená jednu metropoli zabitých civilistů na celém světě. To už není problém, ale katastrofa apokalyptických rozměrů, s jejímž každoročním opakováním se nelze smířit.

jj

Více informací:

<http://www.decadeofaction.org/>



Hledáme dobrovolníky při řešení projektu

Ovzduší v Praze – víme, co dýcháme?

Naše sdružení získalo tzv. rychlý grant (RG) od Nadace VIA na projekt „Ovzduší v Praze – víme, co dýcháme?“ V rámci projektu hodláme analyzovat situaci v kvalitě ovzduší v Praze v posledních letech, zhodnotit dopady zhoršené kvality ovzduší na zdraví pražských obyvatel – zejména dětí – a navrhnout městu krátkodobé i dlouhodobé systémové změny v managementu ochrany ovzduší i v osvětě obyvatel. Hledáme studenty či odborníky z oblasti ochrany ovzduší, zdravotnictví, dopravy i PR ochotné s námi při řešení projektu spolupracovat.

Hledáme také dobrovolníky pro příležitostné asistenční práce v terénu (např. focení, monitoring), kteří by mohli pracovat i z domova na počítači.

Případní zájemci nás mohou kontaktovat buď písemně na adrese: prazskematky@ecn.cz, nebo telefonicky: 257531983, +420 721 761 474 – Jarmila Johnová (ovzduší)

eš a jj

Chceme být vidět!

Fotografická soutěž pro školy

Občanská sdružení Oživení, Pražské matky a Nadace Partnerství na podzim uspořádaly a 28. 1. 2011 slavnostně vyhlásily výsledky fotografické soutěže pro školy s názvem „Chceme být vidět“. Soutěž proběhla jako součást kampaně za větší viditelnost a bezpečnost chodců a cyklistů v temných zimních měsících a zúčastnilo se jí 34 škol z ČR, které zaslaly více než 450 fotografií. Kampaň propagovala reflexní prvky jako nezbytné a důležité součásti oblečení, zavazadel či kol, které mnohdy mohou chodci nebo cyklistovi zachránit život.



2. místo v kategorii jednotlivců získal Jan Beneš, ZŠ B. Němcové, Litoměřice

Američtí studenti na návštěvě u Pražských matek

Během dubna a května nás několikrát navštívili američtí univerzitní studenti, kteří byli v Praze na studijním pobytu v rámci kurzu Arts and Social Change, SIT



1. místo za skupinové foto získala ZŠ Aléská v Bělíně

Study Abroad, během něhož měli získat hlubší vědomosti o procesu přechodu naší společnosti od komunismu k demokracii. Studenti se zajímali, jak tato proměna ovlivnila směřování a aktivity občanského sdružení Pražské matky.

Dvě studentky s námi vedly rozhovor pro svou seminární práci na toto téma a jedna z nich – Melissa Pirson z Washington State University s námi spolupracovala tři týdny jako dobrovolnice. Připravila pro nás několik



“Struggling to be Green” – Snažíme se být zelení, Melissa Pirson

grafických návrhů, které využijeme k propagaci aktivit Pražských matek a spolupracujícího sdružení Oživení.

tomu bývá u nás. Většinou byli orientováni umělecky a zároveň sociologicky, politicky či genderově.

Bezpečné cesty do školy



Mapování v Pisnici, archiv PM

Aktivity a události

Program Bezpečné cesty do školy 2011

Do programu Bezpečné cesty do školy (BCŠ) byly letos pracovní skupinou BESIP při odboru dopravy MHMP vybrány tyto 4 základní školy: ZŠ Chvaly v Horních Počernicích, ZŠ Veronské nám v Praze 15, Walfdorfská ZŠ v Praze-Jinonicích, ZŠ L. Coňka v Praze-Pisnici).

Tyto školy dlouhodobě usilují o zvýšení dopravní bezpečnosti svých žáků a dvě z nich dokonce usilovaly o zapojení do programu již v předchozích letech.

Program Bezpečné cesty do školy, zaštitěný primátorem hlavního města Prahy Bohuslavem Svobodou, probíhá ve spolu-

práci Magistrátu hl. města Prahy a sdružení Pražské matky a Oživení.

Cílem programu je zvýšit bezpečnost dětí při každodenních cestách do školy, napomáhat k vytváření lepších podmínek pro využívání zdravých a k životnímu prostředí šetrných způsobů dopravy – chůze či jízdy na kole – a zapojit do tohoto procesu děti i celou místní komunitu.

Více informací o programu naleznete na stránkách o. s. Pražské matky www.prazske-matky.cz

eš



Nástěnka v ZŠ Veronská, foto archiv PM

Rada HMP konečně schválila rozpočet pro Bezpečné cesty do školy

Rada HMP přijala dne 10. 5. usnesení č. 577 k vývoji následků dopravních nehod v Praze v roce 2010 a k rozdělení prostředků BESIP pro rok 2011. **Konečně tak bylo schváleno v rámci BESIPu i přidělení prostředků pro realizaci programu Bezpečné cesty do školy v celkové částce 1 100 000 Kč.** Program probíhá v Praze již od března letošního roku,

a tak není divu, že čtyři pražské školy zapojené do BCŠ i naše sdružení v roli koordinátora přidělení prostředků netrpělivě očekávaly. Po uzavření smluv a zpracování průběžných zpráv již nebude nic bránit realizátorům programu fakturovat oprávněné náklady spojené s uskutečňováním projektů.

V usnesení Rady HMP se konstatuje, že v hlavním městě došlo v loňském roce ke snížení následků dopravních nehod a že Praha jako celek dostala závazku Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (i celoevropského závazku) snížit smrtelné následky oproti roku 2002. Vývoj následků dopravních nehod však není tak příznivý, pokud jde o nejzranitelnější účastníky provozu – chodce – děti. Podíl nehod s chodcem – dítětem stoupá, zvyšuje se i počet nehod s dětmi s následkem zranění, oproti loňskému roku stoupl celkový počet usmrčených chodců o 27%, tedy o tři osoby.

Více informací naleznete v přílohách tohoto usnesení na webu města:

<http://magistrat.praha.eu/Volene-organy/Usneseni-Rady-HMP-usneseni.c.577-ze-dne-10.5.2010>

Rozbor dopravních nehod dětí na území hlavního města Prahy v roce 2010

V roce 2010 mělo na území hl.m. Prahy účast na dopravních nehodách celkem 625 dětí ve věku do 15. let, tj. o 121 více než v roce 2009. Při těchto nehodách nebylo žádné dítě usmrceno (v roce 2009 bylo usmrceno 1 dítě, chodec), 23 dětí bylo těžce zraněno a 180 bylo lehce zraněno (oproti roku 2009 o 3 těžce zraněné děti méně a o 12 lehce zraněných dětí více).

Újmu na životě nebo zdraví utrpělo v roce 2010 na území hl.m. Prahy celkem 203 dětí ve věku do 15. let, tj. o 8 více než v roce 2009. Počet dětí, které měly účast v Praze na dopravních nehodách od roku 2006 výrazně roste – z 285 dětí v roce 2006 na 625 v roce 2010. Obdobný trend je možné sledovat i v případě dětí, které utrpěly újmu na životě nebo zdraví. V roce 2006 registrovala Policie ČR 147 těchto případů, v roce 2010 již 203 případů.

Nejčastěji se v roce 2010 v hl.m. Praze účastnily na dopravních nehodách děti (81 % z celkového počtu dětí) jako spolujezdcí v osobních automobilech, ovšem závažnost těchto dopravních nehod není vysoká.

Naopak 52 % z celkového počtu dětí, které v roce 2010 v hl.m. Praze utrpěly v důsledku dopravní nehody újmu na životě a zdraví byly chodci. Děti chodci proto patří stále

Nehodovost chodců (2007 – 2010 za celý rok)		2007			2008			2009			2010		
		nehod celkem	z toho s chodci	z toho děti	nehod celkem	z toho s chodci	z toho děti	nehod celkem	z toho s chodci	z toho děti	nehod celkem	z toho s chodci	z toho děti
všechny nehody	nehod	33484	656	80	30251	677	86	15583	675	72	18190	594	99
	U	33	17	0	38	20	0	40	13	1	29	16	0
	TZ	352	162	21	334	160	11	347	149	15	279	125	14
	LZ	1923	451	62	1941	461	72	2082	507	55	1893	435	84
	nehody se zraněním celkem	2308	630	83	2313	641	83	2469	669	71	2201	576	98
z toho zaviněné chodci	nehod		311	41		326	53		304	39		262	50
	U		13	0		9	0		5	0		5	0
	TZ		62	9		44	7		45	6		45	4
	LZ		197	33		226	43		229	32		193	47
	nehody se zraněním celkem		272	42		279	50		279	38		243	51

Nehodovost chodců Praha 2007 – 2010, HMP

k nejhroženějším účastníkům silničního provozu, a to jak v Praze, tak i v celé České republice. Jak vyplývá ze statistiky Policie ČR, 55 % z celkového počtu dopravních nehod dětí – chodců zaviní jiný účastník silničního provozu, nikoli dítě (data za rok 2010).

Pokud se týká postavení hlavního města Prahy v oblasti nehodovosti dětí z pohledu celé České republiky, počet dětí, které měly účast na dopravních nehodách v Praze, tvoří 13,6 % z celkového počtu dětí, které měly účast na dopravních nehodách v celé České republice. Počet dětí, které v důsledku dopravní nehody utrpěly újmu na životě a zdraví v Praze tvoří 9,86 % z celkového počtu dětí, které utrpěly újmu na životě nebo zdraví v roce v České republice v roce 2010. Praha v rámci České republiky v roce 2010 patří k 5 policejním krajům, kde v tomto roce nedošlo k žádnému usmrcení dítěte v důsledku dopravní nehody.

Jaroslav Hořín, Policejní akademie

Dopravní nehody dětí na území hlavního města Prahy v roce 2010 – chodci		
Rok	2009	2010
Usmrceno	1	0
Těžce zraněno	19	17
Lehce zraněno	78	87
Újma na životě a zdraví celkem	98	104
Účast dětí na nehodách celkem	106	110

Dopravní nehody dětí v Praze 2010 – chodci, Jaroslav Hořín, Policejní akademie

Pozn. redakce: Je bezpochyby pozitivní, že v hlavním městě ubývá smrtelných nehod dětí i nehod s těžkým zraněním dítěte. Věříme, že je to výsledek značného množství opatření zklidňujících dopravu, které uskutečnilo a financovalo Hl.m. Praha (a k němuž jsme, doufejme, svými aktivitami také přispěli). Policejní statistiky však nepoužívají, respektive nezveřejňují ukazatel počtu dětí, které

měly účast na dopravních nehodách, který je stejně důležitý proto, že poukazuje na chování účastníků provozu., Zbývá ale rozkrýt, o čem vlastně vypovídá - zda o rostoucí agresivitě řidičů a snižující se toleranci vůči slabým, nebo o tom, že pro děti je stále složitější se v silničním provozu orientovat a kdo by tento problém měl napravit.



Na Zlíchově bez semaforu nepřejedete, foto Tomáš Cach

Úpravy dokončené v roce 2010 a v prvním pololetí 2011:

- vyčkávací ostrůvky u tramvajové trati na křižovatce Bělohorská × Šultysova v Praze 6 (BCŠ 2007, ZŠ J. A. Komenského)
- přesun přechodu u křižovatky Meteorologická × Skalská v Praze – Libuši (BCŠ 2007, ZŠ Meteorologická)
- úprava světelné signalizace na nebezpečném přechodu na křižovatce Českobrodská × Mladých Běhovic, kde mají auta odbočující z ulice Mladých Běhovic zelenou současně s chodci na Českobrodské; blízkající panáček nyní upozorňuje auta na chodce při odbočování na Českobrodskou. „Za 3 měsíce fungování nám nedalo přednost pouze jedno auto,“ potvrzuje funkčnost úpravy její iniciátorka Markéta Hanzálková, maminka školáka z Běhovic
- dokončena byla rekonstrukce přechodů Rokycanova × Sabinova ul. v úseku Sabinova – Roháčova



Rekonstrukce přechodů Rokycanova x Sabinova (BCŠ RKC Nová Trojka 2008/9), foto archiv RKC Nová Trojka

Další připravované realizace v rámci BCŠ:

- přípravy na rekonstrukci (zvednutí plochy) křižovatky Sládkova × Havanská v Praze 7, která se uskuteční v květnu (BCŠ 2008, ZŠ Korunovačnů)
- na realizaci čeká úprava nároží křižovatky Šmeralova × Veletržní v Praze 7 (ZŠ Korunovačnů)
- MČ Praha 3 připravuje smlouvu na komplexní řešení křižovatky Prokopova × Rokycanova v Praze 3 (BCŠ 2010, ZŠ Lupáčova)
- letos má být zřízen nový přechod pro chodce na ul. Meteorologická (úsek Šátalská – Zahradecká) v Praze – Libuši (ZŠ Meteorologická)
- plánuje se zvednutí plochy křižovatky Ke Smíchovu × Na Křenkově v Praze–Slivenci (BCŠ 2009, ZŠ Slivenec)

Nová příručka o školních plánech mobility

Pro školy zapojené do programu Bezpečné cesty do školy, ale i pro další školy a instituce pracující s dětmi, které chtějí podporovat principy zdravého a šetrného způsobu dopravování, nabízí o.s. Oživení novou metodickou příručku Školní plán mobility, na níž spolupracovaly i Pražské matky a která je k dispozici v elektronické podobě na webu sdružení.

Příručka má sloužit jako návod pro vytvoření plánu mobility jedné nebo i více škol, pokud je to s ohledem na místní podmínky účelné. Obsahuje doporučené postupy, příklady i tipy na konkrétní opatření a aktivity s dětmi.

14 přes práh

Příručku i pracovní listy naleznete na <http://www.udržitelnadoprava.cz/e-knihovna/osveta-a-vzdelavani>.



Obrázek z příručky ŠPM, Ilustrace Bára Veselá

Workshop na téma Město pro děti

Společně s odborníky z oblasti architektury a městského urbanismu a lektorkou workshopů pro děti organizovaných Národní galerií připravuje spolupracující sdružení Oživení workshop pro školy s tématem Město pro děti. Workshop bude otevřen všem školám, zvláště jej však doporučujeme těm, kteří uskutečnili projekty BCŠ a věnují se tématu udržitelné mobility ve městě dlouhodoběji.

Jeho cílem je přiblížit žákům interaktivní formou problematiku veřejného prostoru a jeho funkcí, seznámit je s pojmem udržitelná doprava, udržitelný rozvoj, architektura, urbanismus apod. a podnítit v nich aktivní způsob uvažování o dnešní podobě měst a životě v nich.

Workshop, jehož koncept v současné době dokončujeme, je určen k realizaci přímo na školách vždy pro jednu třídu (5. – 9. ročník) a školy si jej budou moci objednávat od září 2011. eš

Děti ze ZŠ na Zlíchově se snad konečně dočkají bezpečnějšího přechodu

Místostarosta pro dopravu MČ Praha 5 Jiří Vejmelka zareagoval na naší stížnost uveřejněnou na počátku roku v článku v MFDnes o tom, že ÚMČ Prahy 5 nedostatečně spolupracuje se školami.

V článku jsme upozorňovaly na nebezpečnou a dlouho neřešenou dopravní situaci před Speciální ZŠ Na Zlíchově. Místostarosta Vejmelka si od nás vyžádal veškeré návrhy vzešlé ze školního projektu Bezpečných cest do školy, které jsme zde uskutečnily. Současně jsme mu vyložily historii případu, upozornily na letité, marné snahy a urgency vedení školy i našeho sdružení o zabezpečení prostoru před školními budovami po obou stranách ulice Na Zlíchově, kde přecházejí děti se speciálními poruchami chování. Místostarosta Vejmelka po té zahájil jednání s ÚMČ i s Magistrátem (s odbory dopravy MČ Praha 5 a MHMP) a požádal písemně magistrát o přemístění světelné signalizace k přechodu před školou z místa, kde nebyl chodci dostatečně využíván (několik set metrů pod školou).

jj



Ulice Na Zlíchově - semafor pod školou (vedoucí z hospody do zdi) bude přemístěn na přechod u školy, foto Tomáš Cach

Petice Bezpečná cesta do ZŠ K Lučinám

Občané Prahy 3 sepsali petici adresovanou starostce této městské části ve věci probíhajícího územního řízení o umístění stavby příjezdové komunikace v proluce mezi domy Na Lučinách 3 a 5 v Praze 3, jejímž investorem má být městská část Praha 3.

Občané poukazují na nebezpečnost plánované komunikace, která by vzhledem ke svému umístění proti jednomu ze vchodů ZŠ K Lučinám a nepříznivým rozhledovým podmínkám mohla značně ohrozit procházející školáky i ostatní chodce. Navrhují i jiné řešení – například věst komunikaci z ulice K Lučinám.

„Jedná se o nepřehledný výjezd z parkoviště proti druhému vchodu do školy.

Poukazujeme na nebezpečnost budované komunikace – má průměrný spád 12% a z východní strany je ohraničena plotem nemovitosti Na Lučinách 5, takže viditelnost dětí jdoucích do školy po chodníku ulice Na Lučinách je značně ztížena. Komunikaci lze vést jinudy – z ulice K Lučinám (např. podél komunikace ke garážím domu čp. 2533).“ říká se v petici.

Anketa k bezpečnosti dopravy v okolí osudné křižovatky v Praze 3

Městská část Praha 3 v současné době zadává vypracování studie, která má posoudit dopravní stav okolo křižovatky Prokopova × Rokycanova, kde v listopadu 2009 zemřela při dopravní nehodě školáčka Anežka, a přehodnotit také dopravní řešení na přilehlých komunikacích. Své podněty a připomínky k řešení dopravy v této lokalitě můžete městské části vzkázat na jejích webových stránkách.

Jednání na Praze 3 o konkrétních krocích k zabezpečení pěších cest

Dne 26.4. proběhla na radnici Prahy 3 schůzka projektanta Rozsypala z firmy EDIP, který loni zpracoval dopravní studii pro ZŠ Lupáčova, s místostarostou Sladkovským o dočasném opatření na jednom rameni nebezpečné křižovatky Prokopova × Rokycanova. Místostarosta (a posléze i OD



Občané Prahy 3 předávají na Radnici Praha 3 výsledky svého mapování pěších cest do školek, foto L. Kozák

MHMP) se k realizaci prozatímního řešení vyjádřili pozitivně. Ke komplexní rekonstrukci křižovatky nemůže dojít dříve než v horizontu jednoho či dokonce více let, avšak nebezpečný přechod přes Rokycanovu, vyžaduje okamžité, alespoň částečné zlepšení podmínek pro chodce.

Městská část Praha 3 v současné době zadává vypracování studie, která má posoudit dopravní stav okolo křižovatky Prokopova × Rokycanova a přehodnotit také dopravní řešení na přílehlých komunikacích. Své podněty a připomínky k řešení dopravy v této lokalitě můžete městské části vzkázat na jejich webových stránkách.

Těsnější spolupráce MČ s občany a naším sdružením vyplynula z dlouhodobého a cíleného tlaku občanů Prahy 3 na radnici, aby zlepšila pěší cesty zejména pro děti (projekty Bezpečné cesty do školky, petice K Lučinám, Bezpečné cesty do školy v ZŠ Lupáčova, Jeseňova, Rodinné a kulturní centrum Nová Trojka, ZŠ Jiřího z Poděbrad – více na www.prazskematky.cz, www.prechody.cz)



Z mapování cest do školky v září 2010, foto archiv www.prechody.cz

Podpořili jsme přestěhování dětí ze školy na Severojižní magistrále

V dopise adresovaném místostarostovi MČ Praha 2 Janu Pechovi jsme podpořili rozhodnutí městské části přesunout děti ze ZŠ Legerova z „nejzamorenější“ pražské

ulice na Vyšehrad do Vratislavovy ulice, kde je zdravější a klidnější prostředí. Snahou našeho sdružení však není vylidnit okolí magistrály, ale zklidnit ji. Pražské matky se obrátily na MČ Prahy 2 v roce 2009 s žádostí, aby prosadila přeměnu SJM na městský bulvár a než se tak stane dočasně přestěhovala alespoň školská a zdravotní zařízení (více k tématu zklidňování městských center v rubrice Zklidňování Severojižní magistrály).

Text dopisů adresovaných MČ Prahy 2 najdete na www.prazskematky.cz

jj



Škola v Legerově ulici - denně tudy chodí a tráví dlouhé hodiny školní děti, foto archiv MČ Praha 2

Projektanti diskutují s dětmi o dopravě

Projektanti Tomáš Cach a Květoslav Syrový (kteří s podklady získanými od dětí v rámci školních projektů Bezpečných cest do školy navrhuji dopravní zklidnění v okolí škol), připravili pro děti zapojené do těchto aktivit přednášky. Během nich s dětmi diskutují o širších souvislostech dopravy. Ukazují při tom školákům s pomocí své elektronické prezentace, jaký vliv na prostředí města má naše rozhodnutí o tom, jak se dopravujeme: zda pojedeme autem, pěšky, na kole nebo zvolíme městskou hromadnou. Děti zvažují výhody a nevýhody všech způsobů dopravy (rychlost, pohodlí, závislost, dopad na vlastní zdraví a bezpečnost i na ostatní lidi, na životní prostředí, zabor prostoru atp.). Seznamují se s příklady k přírodě a lidem šetrných a přitom i bezpečných dopravních řešení



Z přednášek o dopravě pro děti, foto archiv PM, foto archiv PM

a učí se tak ohleduplnosti a odpovědnosti za vlastní chování. Mohou si při tom uvědomit, že nezáleží jen na odbornících, úřednicích či politikách, jak se nám ve městě žije, ale především na nich samých. Zajímavá je skutečnost, že každá tato diskuze proběhla na jednotlivých školách jinak. Někde byly děti velmi aktivní, nevedadlo jim o problémech diskutovat a měly vynikající postřehy. Jinde byl zase problém z nich „vytlačit“ nějaký názor. Přednášky vznikly v rámci výchovných aktivit o.s. Oživení.

Občané a úřady

Nejlépe je spolupracovat

V této rubrice Vás chceme seznámit s úředníky, kteří se nezříkají spolupráce s veřejností a dokonce považují děti za odpovědné partnery, kteří mají nejen právo se vyjádřit k tomu, jak by mělo prostředí kolem nich vypadat, ale svěřují jim i „dospělou“ odpovědnost podílet se na utváření svého životního prostoru. Vzorem pro takové úřednictvo je Iva Hájková, bývalá šéfka Humanitního odboru ÚMČ Praha – Libuš, která v následujícím příspěvku hodnotí své zkušenosti s projektem Bezpečných cest na ZŠ Meteorologická. Má zásluhu na zapojení i další školy v Písnici, tento projekt už však nedokončí. Stihl ji bohužel častý osud příliš aktivních zaměstnanců státní správy – odchod z úřadu. Přejeme jí mnoho štěstí v další kariéře.

Proč Bezpečná cesta do školy na Libuši?

Ráda bych se podělila se čtenáři o zážitky při realizaci projektu Bezpečná cesta do školy v ZŠ Meteorologická v městské části Praha-Libuš. Pracuji na úřadu této MČ od roku 2003 a mimo jiné spolupracuji i s místními školami. Když v roce 2005 vstoupila městská část do Národní sítě Zdravých měst ČR (NSZM) - a rozhodla se tak směřovat k udržitelnému rozvoji a realizovat místní Agendu 21 - velice se mi v různých městech

líbilo sdružení mladých lidí pod názvy studentský nebo žákovský parlament nebo zastupitelstvo. Tyto organizace pomáhaly městům při osvětách, kampaních, dotaznících atd.

A tak jsem poznala dva úžasné osmáky z místní základní školy. Kluky, kteří měli zájem o městskou část, v níž bydlí. Domluvili jsme se, že založí Žákovské zastupitelstvo Libuš (ŽZ) a budou se společně snažit o zlepšení života dětí a mládeže v městské části. Určili si mě za koordinátora a ředitel školy pověřil jednu paní učitelku, aby s nimi také spolupracovala a přenášela tak jejich výstupy do školy. Začátky byly těžké, protože neměli konkrétní činnost, a tak bylo obtížné sehnat více dalších členů. Pak jsem ale od kolegů zapojených v projektu Zdravé město slyšela o Bezpečných cestech do školy (BCŠ). Zalíbil se mi, protože v oblasti bezpečnosti chodců vždy bylo, je a bude v městské části co zlepšovat. Je zde intenzivní automobilová doprava a děti jsou stále častěji dováženy rodiči do školy autem. Zalíbil se i řediteli školy a tak jsme pozvali na schůzku se ŽZ a vedením školy dvě občanská sdružení, Pražské matky a Oživení. Tím vše začalo. Členové ŽZ byli rádi, že budou realizovat projekt a s nadšením se do něho vrhli. V roce

2008 tak ŽZ zpracovalo výstupy projektu a požádalo o zapojení do programu BCŠ naší městskou část a Magistrát hl. města Prahy.

Realizace projektu se dařila. Učili jsme ŽZ jak jednat s úřady, vypracovat prezentaci, pochlubit se úspěchy, hovořit o nich s médii. Poznala jsem, že úřady reagují na požadavky dětí pozitivně a mají snahu je řešit. To nás společně motivovalo k tomu, abychom v roce 2010 zopakovali mapování cest v rámci projektu Bezpečná cesta do školy. Chtěli jsme zjistit, zda realizovaná opatření jsou pro žáky školy dostačující, zda se někde neobjevilo jiné nebezpečné místo a porovnat způsob docházení dětí do školy. Těšilo mě, že ve škole ředitel zakoupil dětem skříňky na cyklistické helmy, instaloval cyklostojany a začal podporovat cyklistickou dopravu pořádkáním cyklozávodu a cyklovyjíždkami. ŽZ uskutečnilo různé ankety v oblasti podpory ekologicky šetrného životního stylu. Po domluvě s ředitelem školy ŽZ vypracovalo i Plán mobility. Pomalu začalo do školy dojíždět více dětí na kolech, na koloběžkách, děti o významu pohybu začaly také více přemýšlet.

Pokud se dá dětem volnost, jsou schopny projekt realizovat samy

Musím říci, že spolupráce s výše uvedenými občanskými sdruženími, které BCŠ v Praze koordinují, nám pomohla při úvodních jednáních na magistrátu. Nyní již není problém dohodnout se s městem na postupu a otevřeně mluvit o všech nástrahách, které jsou bohužel převážně finanční. I vedení městské části Praha-Libuš a Městská policie Prahy 12 byly vděčné za realizaci projektu a dle možností pomáhají. Zjistila jsem, že pokud se dá dětem volnost, jsou schopny projekt realizovat samy. Když se pak podaří uskutečnit jejich návrh například na posunutí přechodu pro chodce, je pěkné vidět, jak kárají ostatní děti, že nejdou po přechodu.

Spolupráce se ŽZ je pro mě velmi potěšující. Školáci totiž mají smysluplné a zajímavé názory, chtějí si je prosadit

a mají mnoho schopností prezentačních i komunikačních.

Nemohu tvrdit, že by se nám vyloženě něco nedařilo, pokud pomínu nedostatek financí na realizaci opatření. Čeká nás ale ještě mnoho práce na zklidňování dopravy v městské části, na snižování využívání aut jako jediného dopravního prostředku a s tím spojené snižování prašnosti, hluku i dalších imisí v městské části. Všichni by si měli uvědomit, že zde po nás budou žít i další generace, které si zaslouží alespoň stejně kvalitní život jako máme my, snad i lepší.

Iva Hájková



Z jednání žákovského zastupitelstva na ZŠ Meteorologická

Mezi několika mlýnskými kameny

Rozhovor s Jaroslavem Machem z odboru dopravy MHMP odpovědným za bezpečnost dopravy.

V tomto rozhovoru Vám představujeme magistrátního úředníka, který je klíčovou osobu pro úspěšné uskutečňování BCŠ. Účastní se týmové práce na všech školách zapojených do programu, projednáváme s ním veškeré problémy v průběhu školních projektů i všechny stížnosti občanů na dopravní situaci. Bez jeho trvalé podpory a spolupráce bychom „nepřeložili ani stéblo.“ Jaroslav Mach je přítom v nezaviděné situaci hromosvodu, do něhož bije hrom ze všech stran. Dokáže to zvládnout jen díky své nekonfliktnosti,

toleranci a pečlivosti, která je občas na nás až příliš velká – zkrátka úředník jak má být. Pokud by magistrát investoval tolik peněz z veřejného rozpočtu do bezpečnosti nejohroženějších účastníků provozu, kolik Jaroslav Mach investuje energie a času do své práce, naše sdružení by nemělo co dělat.

PM: Díky kontinuální podpoře našim projektům od odboru dopravy MHMP se podařilo dosáhnout mnoha úprav komunikací v okolí škol. Co je hlavní důvod Vaší spolupráce s námi? „Fandíte“ zklidňování, a tak se Vám hlasy veřejnosti „hodí do krámu“, nebo výchově dětí k bezpečnosti či udržitelnosti dopravy? Co je ten hlavní důvod?

JM: Na tuto otázku bych odpověděl ve dvou rovinách. První je mé osobní přesvědčení, že komunikace by měly být vytvářeny tak, aby se na nich všichni uživatelé mohli pohybovat bezpečně a příjemně. Někdo to nazývá vytváření veřejného namísto dopravního prostoru. A podle mého názoru to právě může aplikace prvků zklidňování dopravy zajistit. Dodal bych ale, že i tak je třeba zachovat základní síť komunikací, které budou sloužit především automobilové dopravě mezi částmi města.

Druhá rovina je ta „úřední“, tedy podpora realizace těchto opatření ze strany dalších úřadů a vlastníka komunikací. Zde se jedná o dlouhodobou diskusi nad vhodností konkrétních opatření v konkrétních lokalitách. Musím konstatovat, že podpora opatření ke zklidňování dopravy vzrůstá.

V okolí škol se řada realizací povedla jednak díky aktivitě škol, ale také díky tomu, že tyto lokality jsou pro realizaci úprav ke zklidňování dopravy obvykle velmi vhodné a jejich projednání je rychlejší.

Trochu bych se pozastavil nad formulací „Fandíte zklidňování, a tak se Vám hlasy veřejnosti hodí do krámu“. Je totiž smutnou skutečností, že důsledkem realizace prvků zklidňování dopravy je obvykle velké množství stížností, často i relativně dlouho

po realizaci. Občas máme s kolegy pocit, jako by úpravy byly prosazeny proti vůli veřejnosti a jejich obrana bere hodně energie. Navíc zklidňující prvky v ulicích často rozdělí veřejnost na dva často až nesmiřitelné tábory – podporovatele i odpůrce řešení.

PM: Jaký smysl má pro Vás naslouchat názorům a pocitům laiků, dokonce i dětí, na dopravu a její bezpečnost?

JM: Pro mne osobně, ale i pro mé kolegy to má velký smysl. Máme na starosti rozsáhlé oblasti města a přes veškerou snahu nejsme schopni sledovat obvyklé chování chodců či řidičů na všech křižovatkách či v blízkosti všech přechodů. Pro naše rozhodování je ale skutečné chování chodců i řidičů důležité a právě proto mají tyto informace velký význam. A na věku rozhodně nezáleží, naopak. Osobně se mi často stalo, že dítě upozornilo na nebezpečnou situaci, kterou jsem přehlédl. Lze říci, že děti se na své okolí dívají čerstvěma očima a vidí tak často více. Samozřejmě ne vždy je situace skutečně nebezpečná, ale právě proto je důležité být u toho, když děti situaci popisují a mít možnost s nimi diskutovat.

PM: Máme pocit, že Vám hodně záleží na bezpečnosti nejzranitelnějších účastníků provozu, zatímco v některých MČ vycházejí vstříc spíše potřebám automobilové dopravy než pěšáků či cyklistů, proč?

JM: Na to nedokážu odpovědět, to byste se museli obrátit na ty, kteří dle vašeho názoru preferují automobilovou dopravu. Moje osobní hypotéza je taková, že každý z nás má vlastní představy o pojmu „bezpečný prostor“ a ty se samozřejmě promítají i do našeho rozhodování. Významný vliv také má politické vedení, neboť to jsou právě volené orgány města a městských částí, které formulují politiku a činnost úřadů v oblasti samosprávy.

PM: Máte ve své snaze chránit a podporovat nejzranitelnější účastníky, zejména děti, podporu městské samosprávy?

JM: Musím říct, že hl. m. Praha uvolňuje každý rok nemalé zdroje ke

zvyšování bezpečnosti dopravy s prioritami právě v oblasti zvyšování bezpečnosti nejzranitelnějších účastníků dopravy, tedy chodců a dětí. Ty zdroje sice nejsou bezedné, ale rozhodně to poukazuje na to, že podpora tady je a co je nejdůležitější, tato podpora je trvalá, což zvyšuje její efekt. A navíc můžu říct, že všichni kolegové vnímají tuto problematiku podobně, takže spolupráce na úrovni hl. m. Prahy je velmi dobrá.

Když se chce, tak jde všechno

Josef Gál je vedoucím odboru dopravy ÚMČ Praha 2, kde se na základě našich návrhů z projektů Bezpečných cest do školy i z podnětů občanů upravilo nejvíce přechodů a dokonce i jeden prostor před školou (ZŠ Sázavská). Věříme, že se tak děje díky tomu, že jeho názory jsou pevné a jednoznačné a na druhé straně díky jeho ochotě naslouchat občanům i dětem. Pokud uvěří tomu, že nějaký návrh prospěje bezpečnosti nejslabších, zpravidla dosáhne jeho realizace. Na magistrátu na naši stížnost, že není dost prostředků na stavební úpravy v různých částech Prahy, dokonce před časem argumentovali slovy: „Nedivte se, že nejsou peníze, když všechny stavební úpravy se udělají na dvojce (MČ Praha 2 – pozn. red.).“

PM: Čím to je, že se ve Vaší MČ se podařilo zrealizovat nejvíce „našich“ návrhů na dopravní zklidnění (několik desítek stavebních úprav v okolí škol) vzešlých buď z iniciativy škol či občanů – rodičů. Jaký vidíte smysl ve spolupráci s občany, dokonce i dětmi, resp. občanskými sdruženími?

JG: *Naším zájmem musí být udržet stále obyvatel, kteří jsou již tak dosti zatěžováni hlukem a nečistým ovzduším, a tak respektujeme názory občanů, pokud jsou v souladu s respektováním hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu.*

PM: Jaký smysl má pro Vás naslouchat názorům a pocitům laiků, dokonce dětí, na dopravu a její bezpečnost?

JG: *Organizování dopravy sice nesporně*

patří do veřejnoprávní úpravy státní správy, ale to neznamená samo rozhodování. Komu jinému naslouchat než těm, kteří denně ten či onen úsek používají a jsou účastníky silničního provozu?

PM: Máme pocit, že Vy osobně i Vaše MČ myslíte nejen na bezpečnost nejzranitelnějších účastníků provozu, ale podporujete i pěší dopravu vůbec, proč?

JG: *Ano, naše městská část si nechala vypracovat studie ke zklidnění dopravy na území Prahy 2 a vytvoření příznivých podmínek jak pro přístup vozidel cílové dopravy k objektům, tak pro pohyb nemo-torizovaných účastníků a snažíme se, aby byly realizovány. Podle mého názoru má každý účastník provozu na pozemních komunikacích stejná práva, ať již jde o chodce, automobilovou dopravu, nebo cyklisty.*

PM: Zdá se nám, že v jiných MČ jsou vstřícnější k potřebám automobilové dopravy než k pěšákům či cyklistům, proč?

JG: *Tuto otázku neumím posoudit, ale možná to vychází ze zkušenosti. Nikde jinde není tolik lidí tak dlouho a tak intenzivně na tak malém prostoru zatíženo dopravními vlivy jako v Praze 2. Také ne všude je taková kooperace mezi státní správou a samosprávou, jako v Praze 2.*

Bezpečnost dětí je naléhavá záležitost

Šéfka odboru dopravy na ÚMČ Praha 7 Miloslava Vitásková bere bezpečnost dětí v městském provozu opravdu vážně. Při jedné z plamenných diskuzí pracovního týmu o jakémsi opatření jí někdo vytkl, že se hádá. Paní Vitásková se však ohradila: „Já se nehádám, já jsem jen naléhavá!“ Ostatně MČ Praha 7 má nejnižší nehodovost i následky a spoustu hezky upravených pěších cest včetně zvýšených přechodů i celých křižovatek.

PM: Čím to je, že se ve Vaší MČ daří poměrně rychle realizovat „naše“ návrhy na dopravní zklidnění v okolí škol? Některé z nich jste uskutečnili hned po skončení projektu BCŠ ve škole. Jinde to

trvá věčnost. „Fandíte“ zklidňování, a tak se Vám hlasy veřejnosti „hodí do krámu“?

MV: *Není to tak jisté, že se nám hlasy hodí do krámu. Zatím máme negativní odezvu z důvodů výkopů, které zklidnění musí předcházet, ale odbor dopravy věří, že každá zvýšená křižovatka zlepší bezpečnost všech. Také máme vysokou podporu z DOP MHMP, kterou jste projednali, proto to jde tak rychle. Je to i vaše zásluha.*

PM: Jaký smysl má pro Vás naslouchat názorům a pocitům laiků, dokonce i dětí, na dopravu a její bezpečnost?

MV: *Děti jsou bezprostřední a ačkoliv někdy papouškují, co odposlechnou od jiných, má smysl jim naslouchat, protože mnohé děti mají skutečně dobré vlastní postoje. Dospělí jsou většinou řidiči a jejich názory jsou pro nás zase vyjádřením, které leckdy pomůže zlepšit dopravní situaci, aniž by to ublížilo v širších dopravních vztazích.*

PM: Máme pocit, že Vám hodně záleží na bezpečnosti nejzranitelnějších účastníků provozu, zatímco v některých MČ vycházejí více vstříc potřebám automobilové dopravy. Několikrát jste se na nás coby občanské sdružení dokonce obrátila sama a vyžádala si naši spolupráci, proč?

MV: *Je to práce kolektivní. Osobně již nemám malé děti, ale měla jsem tři a jejich bezpečnost se mi trvale ukotvila v mysli. Vadí mi, že mnoho maminek, či tatínek, když jim děti odrostou, nadřadí lepší podmínky pro řidiče nad bezpečnost dětí. Ale občas se dostáváme do situace, kdy musíme vyvážit zájmy chodců a řidičů a uděláme opatření pro vhodnější parkování aut. Některá dopravní opatření se odboru dopravy nelíbí, pak je třeba všech argumentů, a proto se na vaši organizaci obracíme s žádostí o další názor.*

PM: Máte ve své snaze chránit a podporovat pěšáky, zejména děti, podporu své samosprávy?

MV: *Ano, zcela jednoznačně podporu máme. Veškerá dopravní opatření jsou projednávána nejen s policií ČR, ale i s Dopravní komisí Rady MČ P7.*

Zde nakonec přinášíme příběh maminky, paní Markéty Hanzalkové, která prosadila změnu světelné signalizace na nebezpečné křižovatce v Běchovicích.

Základ úspěchu je být iniciativní a vytrvalá

Jak dosáhla svého Markéta Hanzalková, maminka školáků z Běchovic

Boj za větší bezpečnost přechodů pro chodce na křižovatkách se může někdy jevit jako marný a bezvýsledný. Přechody pro chodce na křižovatkách jsou koncipovány podle norem a z hlediska zákonů jsou v souladu, zajišťují bezpečnost pro chodce. Ale realita je mnohdy jiná, neboť řidiči se dopouštějí dopravních přestupků a vy jako chodce můžete pouze jejich jednání předvídat.

Jako matka školáků jsem při cestě do školy začala hledat řešení našeho místního přechodu pro chodce na frekventované křižovatce Českobrodské ulice v Praze v Běchovicích. Při přecházení ulice Českobrodské na křižovatce na nás najížděla auta zleva a mnohdy nám ani nedala přednost nebo nás obloukem objela, i když už jsme stáli na přechodu. Zelená pro řidiče jedoucí zleva na přechodu byla nastavena z důvodu plynulosti po co nejdélejší dobu, čímž ale auta před zelenou chodců nedostala červenou, aby aspoň na pár vteřin zastavila, nebo se alespoň zpomalila, aby chodci měli šanci vstoupit na přechod. Mnohdy se i stávalo, že do křižovatky najelo dlouhé nákladní auto a vytáčelo se v křižovatce po celou dobu „naší“ zelené a my museli čekat na další interval.

Křižovatka je tohoto času pro chodce již bezpečnější. Došlo k nainstalování blízkajícího oranžového panáčka a seřazení intervalů semaforů. Získali jsme několik vteřin navíc, kdy auta zleva mají červenou, a tak můžeme v klidu vstoupit na přechod. Ještě občas se stane, že řidič překročí předpisy, ale to už se stává jen zřídkakdy.

Boj za bezpečnost přechodu pro chodce na křižovatce se zdál na začátku marný, ale po roce obházení a tele-



Křižovatka v Běchovicích po úpravě: blikající panáček pomohl, foto Markéta Hanzálková

fonování s úřady se nám podařilo dospět k výsledku. Zásahu na tom však musím přiznat o.s. Pražské matky, které bylo ochotno se osobně seznámit se situací a poradilo jak postupovat. Nebylo lehké vysvětlovat náš problém úřadům a prosazovat svoje návrhy. Byla jsem vždy odmítnuta s tím, že je vše dle norem v pořádku a že je to standardní křižovatka. Ve finále zoufalého boje jsem už neargumentovala technickým řešením křižovatky, ale jednala jsem emocionálně a snažila se úředníky přesvědčit, že život jedince se vrátit nedá. Na tento argument se už těžko odpovídá a ledy přeci jen povolily.

Z toho plyne ponaučení, že jde o vtrhalost a připravenost. Ráda bych apelovala na ostatní maminky, ať to nevzdávají a bojují za bezpečnost svých dětí.

Bezpečné cesty do školy se studenty a žáky

Spolupráce žáků a studentů s dospělými

Hra, scifi, nebo skutečnost?

Zkušenosti s uskutečňováním projektů BCŠ

Při uskutečňování projektů Bezpečných cest na školách se jako koordinátoři setkáváme zpočátku s nedůvěrou ke spolupráci s dětmi. Dospělí z řad pedagogů, rodičů i zástupců úřadů, kteří se ještě s dětmi na žádném „dospělém“ úkolu nepodíleli, si často myslí, že je to „blbost“, formalita, nebo v lepším případě zpeřetení vážné práce či nezávazná hra pro děti.

Podle několikaletých zkušeností jak v Praze, tak v rámci celé republiky se však ukazuje, že všude tam, kde dospělí poskytnou dětem prostor k sebevyjádření jakýmkoli způsobem – od výtvarného až po technické – a nechají děti vstupovat co nejaktivněji

do průběhu projektu – co do formy, obsahu i výsledků – neminou se úspěchem. Výsledkem je pak nejen hrdost dětí na to, čeho dosáhly, ale také radost pedagogů i spokojenost na straně odborníků.

Do školy na létajícím koberci

Dospělí často například namítají, že dávat dětem vyplňovat dotazníky o preferovaném způsobu dopravy do školy nemá žádný vážný smysl, protože školáci odpovídají, že chtějí např. protáhnout Metro až ke škole, nebo se chtějí dopravovat vrtulníkem, či na létajícím koberci. Projektanti, kteří v rámci BCŠ navrhují, jak dětem (chodcům, nebo cyklistům) cestu do školy zabezpečit a zpříjemnit, však vysvětlují, že taková vyjádření jsou pro ně informací o tom, že uliční prostor dětem nevyhovuje. Zalézt do Metra je pro ně signál, že děti se uličního prostoru bojí a vrtulníky a létající koberce

naznačují, že obvyklá cesta do školy je bez dobrodružství, nezábavná, bez inspirace, kde se s dětmi vůbec nepočítá. Zkušení a talentovaní pedagogové zase vědí, že taková vyjádření jsou skvělou nahrávkou pro diskusi na téma doprava a volba dopravního prostředku.

Pro nás bylo zpočátku překvapující, že děti jsou už od prvňáčků schopny i opravdu vážné práce a že se velice dobře orientují – často lépe než my dospělí – v mapových a technických podkladech, jsou všímavější a jejich připomínky jsou věcné a významné pro odborné zpracování dopravních řešení. Starší žáci základních škol a zejména studenti středních škol jsou s asistencí dospělých, s nimiž si navzájem důvěřují, jsou schopni uskutečnit projekt do značné míry samostatně včetně elektronického zpracování výsledků mapování i monitorování dopravy v okolí školy a předat i prezentovat výsledky své práce odborníkům (policii, odboru dopravy, projektantovi atp). Stalo se tak například v ZŠ Meteorologická v Praze Libuši, kde projekt probíhá již několik let a kde byl zpracován vůbec první školní plán mobility. Na gymnáziu Elišky Krásnohorské v Praze Michli se zase studenti stali plnohodnotnými členy pracovní skupiny, v ZŠ Slivenec, kde i nejmenší děti doma samy nakreslily mapy, na nichž smysluplně vyznačily, kudy chodí do školy a kde se setkávají

s nějakým problémem. Každopádně jsme se přesvědčili, že v čím větší míře jsou žáci a studenti do projektu zapojeni, tím jsou průběh i výsledky projektu zajímavější i zábavnější. Mladí bývají totiž mnohem méně spoutáni předsudky, bývají lepšími a otevřenějšími diskutéry a navíc s nimi bývá i větší legrace.

Je třeba zdůraznit, že některé projekty se takto vydařily zejména díky vzájemně dobrému vztahu založenému na vzájemné důvěře a respektu mezi žáky a učiteli. Čest a sláva pedagogům, kterým se daří takovou atmosféru na školách nastolit. Raději je nebudeme jmenovitě chválit, aby to nepřišlo líto jejich ostatním kolegům, kteří, jak velmi dobře víme, se také s projekty nadřeli. Někdy souhra šťastných náhod nahrává báječné pracovní atmosféře, jindy naopak. Nezáleží jen na schopnostech pedagoga, ale i na mnoha dalších okolnostech, mezi jiným i na schopnostech dětí, které se momentálně v tom kterém školním kolektivu sejdou.

Jarmila Johnová, o.s. Pražské matky

Následující obrázky z Unkovic ukazují (program Na zelenou, Nadace Partnerství je obdoba našich pražských BCŠ) jak lze v rámci projektu BCŠ pracovat s menšími dětmi. Školáci ke stávající dopravní situaci na konkrétních místech, která jim připadala problematická, vytvořily alternativu podle svých vlastních představ.

Obrázky malých dětí mohou říci více než odborné popisy



Křižovatka „u hospody“



Křižovatka „U hospody“



Beata Klínková s. II.

Křižovatka „u školky“



Křižovatka „u školky“



Eliska Ploková s. II.

Křižovatka „směr Žabčice“



Křižovatka „směr Žabčice“



Kája Novotná s. II.

Vjezd do vesnice-východ z „Uličky“



„U Uličky“



Andrea Ploková s. II.

Literární soutěže na podporu Udržitelné dopravy

Následující studentský text je jedním ze soutěžních příspěvků a ukazuje, že by neškodilo, kdyby si občas politici a úředníci vyměnili místa s některými studenty či žáky.

Přejeme si změnit dopravu a život ve městě ježděním na kole?

Doprava je největším problémem současné Prahy. Pohledy na to, jak problém vyřešit se ale různí. Většinu lidí napadne, že situaci vyřeší okruhy, které ale budou až za dlouho. Ve velkých městech bývají okruhy dva. Část toho vnitřního v Praze tvoří Blanka. Nelze říci, že jsem stoprocentně proti tunelu Blanka. Okruh nám poskytne určité šance na to, abychom s dopravou v centru něco dělali. Ve zdravě uvažující společnosti musí následovat zklidnění a redukce nevhodných druhů dopravy v zóně chráněné okruhem.

Jenže, kdo má věřit politikům, kteří se očividně řídí zájmem motoristů? Přejde po dostavbě tunelu nějaké skutečné zklidnění spočívající v rozšíření pěších zón nebo humanizaci ulic? Kromě těch, které tunel oprávněně odvede z centra, přivede i mno-

hé další motoristy, pro které dříve nebylo využívání auta tak výhodné. Vztah nabídka – poptávka v kapacitě silnic musíme pochopit = dopravní indukce.

Troufám si ale říci, že v Praze se pomalu něco mění. Myslím si, že podpora městské cyklistiky je otázkou času, ale někdy se to zlomí a bude propagována jako jedna z alternativ k automobilové dopravě. Mám dojem, že je to možná pravděpodobnější, než že se spraví situace v přístupu k MHD.

Ježdění na kole je energeticky velmi čistý způsob dopravy, bezhlučný a ještě navíc šetří místo na silnicích při pohybu i parkování. Mnohá města přišla na to, že městská cyklistika je prostředek jak změnit dopravu ve městě k lepšímu. Třeba v Paříži do toho v posledních letech vlítli ve velkém stylu. Jde hlavně o to ukázat kolo jako rovnocenný dopravní prostředek a začlenit ho do běžného provozu. Takže ani tolik nejde o vyhrazené cyklostezky jako spíš pruhy pro cyklisty, vyhrazené stání v křižovatkách a umožnění protisměrné jízdy v jednosměrkách. Vytvořili tam síť veřejných půjčoven kol Vélib, kterou denně využije sto tisíc lidí. Máme se od nich co učit.

Pokud se chcete do soutěže také zapojit, více informací naleznete na: <http://vzdelavani.automat.cz/vzdelavaci-aktivity/souteze/>

Výchova k udržitelné mobilitě

Udržitelná doprava ve školní výuce

Školy se doposud zaměřovaly na dopravní bezpečnost, ale nevěnovaly se otázce dopravy jako důležité součásti našeho každodenního života. Výukové aktivity k udržitelné dopravě by měly toto hluché místo vyplnit. Vzdělávacím aktivitám s problematikou udržitelné dopravy se u nás věnují zejména o. s. Oživení (DVD *Bezpečné cesty do školy: Zdravější cesty – školní plán mobility v praxi*, DVD *Udržitelná mobilita – učme se v sou-*

vislostech, série pracovních listů s tématem udržitelné dopravy) a sdružení Auto*Mat (CD *Interaktivní výuka k udržitelné dopravě*).

Na stránkách Přes prahu se budete na tomto místě pravidelně setkávat s praktickými tipy pro výuku vybranými z těchto materiálů.

Cyklistické kolo v matematice – ukázka z pracovního listu

Délka trvání: 1 × 45 minut

Doporučený věk: 1. stupeň ZŠ

Předměty: Matematika

Pomůcky: papír, tužka, (kalkulačka)

1. Výlet na kole

Rodina Kolářova jede na dovolenou na kolech. První den ujedou vzdálenost 46 km.

Druhý den urazí 67 km. Třetí den cesty 54 km.

Kolik kilometrů ujeli celkem?

2. Koupě jízdního kola

Eva dostala k narozeninám 6000 Kč, aby si koupila nové dětské kolo. Ještě ale potřebuje cyklistickou helmu a další příslušenství.

Kolo stálo 4475 Kč, helma 600 Kč a za 200 Kč si ještě koupila novou pumpičku.

Kolik musí Eva zaplatit celkem?

Kolik korun dostane nazpět?

3. Každodenní cesty na kole

Ivana jezdí každý den do školy na kole. Bydlí přesně 2 km od školy.

Kolik kilometrů ujede Ivana denně?

Kolik kilometrů ujede Ivana ve školní dny za týden?

Kolik kilometrů ujede přibližně Ivana za rok?

Tip: Jeden rok má přibližně 40 týdnů školy. Pokud byste to chtěli spočítat přesně, musíte odečíst víkendy, svátky a další dny, kdy se nechodí do školy.

4. Michal bydlí o 1 km dál od školy než Ivana

I Michal jezdí každý den do školy na kole.

a) *Kolik kilometrů ujede Michal denně?*

b) *Kolik kilometrů ujede Michal ve školní dny za týden?*

c) *Kolik kilometrů ujede Michal za rok?*

Vymyslete si podobné úkoly, které se týkají jízdy na kole.

Zaujala vás vzdělávací aktivita?

Více tipů na začlenění problematiky udržitelné mobility do výuky najdete na <http://www.prazskematky.cz/knihovna/publikace.html> – Pracovní listy s tématem udržitelné mobility.

Život ve městě nebo na venkově? – ukázka z výukového CD Interaktivní výuka k udržitelné dopravě

Délka trvání: 2x45 minut

Doporučený věk: 1. stupeň ZŠ, nižší ročníky 2. stupně ZŠ

Předměty: Prvouka, Vlastivěda /asi barevně odlišit/

Cíle a dovednosti:

Žák/student získává pozitivní vztah k rozvíjení zájmu o veřejné záležitosti

Žák/student uplatňuje vhodné prostředky komunikace k vyjadřování vlastních myšlenek, názorů a postojů

Žák/student si utváří pracovní návyky v jednoduché samostatné i týmové činnosti

Žák/student si utváří ohleduplný vztah k přírodě a k hledání možností aktivního uplatnění při její ochraně

Pomůcky:

Papíry o velikosti plakátu (každá skupina 1 plakát)

Fixy se silným hrotem (ideálně barevné)

Staré časopisy či noviny (např. Katka, Vlasta, Květy atd.)

Krok 1: Učitel se zeptá žáků/studentů, jaký rozdíl vidí mezi životem na vesnici a ve městě. Pak píše na tabuli to, co žáci diktují a vytvoří tak dva seznamy. Nebo může poprosit 2 žáky, aby na tabuli zaznamenávali, co ostatní řeknou. Následně o výhodách a nevýhodách života ve městě a na vesnici společně diskutují. Učitel podněcuje žáky/studenty k tomu, aby se na výhody i nevýhody snažili dí-

vat komplexně (i na nevýhodě lze někdy najít kladné stránky – např. dojíždění z venkova do města za prací může být nevýhoda, ale výhodou může být fakt, že si člověk během dojíždění může číst nebo popovídat s kamarádem).

Krok 2: Učitel rozdělí žáky do skupinek po 2 (či více, dle velikosti třídy). Žáci dostanou za úkol vytvořit plakát o velikosti A3 (či větší, záleží na věku žáků, časové dotaci atd.). Na plakátu by se měl objevit rozdíl mezi městem a vesnicí s ohledem na zdraví (zdravotní stav – alergie, rizikové faktory, množství automobilů, délka cyklistických stezek v km, možnosti jízdy na kole, způsob života, životní prostředí – negativní a pozitivní vlivy na člověka, výhody a nevýhody života na vesnici a ve městě).

Krok 3: Reflexe (jak se žákům/studentům aktivita líbila, co se v rámci aktivity naučili nového, jaké měli během aktivity pocity atd.).

Zaujala vás vzdělávací aktivita? Více tipů na začlenění problematiky udržitelné dopravy do výuky najdete na stránkách projektu *Udržitelně do školy* www.vzdelavani.auto-mat.cz (Projekt je realizován pod záštitou MŠMT a za finanční podpory SFŽP a MŽP.)

Interaktivní DVD Udržitelná doprava – Učme se v souvislostech

Interaktivní výuka je novou metodou výuky na ZŠ a SŠ mající několik hlavních cílů. Tím nejvýznamnějším je nabídnout žákům zábavnější a méně stereotypní formu výuky a zvýšit tak jejich motivaci k učení. Dalším cílem je zapojit do procesu učení samotné děti – ty již nemají být jen pasivními posluchači, ale mají spoluvytvářet výuku a aktivně se zapojovat do procesu vzdělávání. Důležitým znakem interaktivního vyučování je zjevná názornost a systematickost –

součástí vyučovaného předmětu mohou být audio i video nahrávky s nejrůznějším obsahem i webové odkazy, na nichž mohou žáci získat rozšiřující informace o probírané látce. Navíc je vyučovaná látka propojena mezipředmětovými vztahy, což pomáhá dětem uvědomit si, že jednotlivé poznatky je nutné kombinovat s jinými, doplňovat a vzájemně propojovat, nikoli separovat.

České školy nemají k dispozici interaktivní učebnice věnující se tématu dopravy ve vztahu k životnímu prostředí. Výuka na interaktivních tabulích je poměrně nová a učební pomůcky se prozatím omezují především na základní předměty (čeština, matematika apod.). Cílem interaktivního DVD Udržitelná doprava – Učme se v souvislostech o. s. Oživení, na jehož tvorbě se podílely i Pražské matky, bylo seznámit právě touto novou formou žáky základních i středních škol se vzájemně propojenými tématy – ovzduší, hluk, zeleň, veřejný prostor, uhlíková stopa, pěší a cyklistická doprava – vztahy k tématu dopravy zejména ve městech a obcích a pohledu na ni z různých úhlů – jak ovlivňuje naše zdraví, chování, ale i okolní prostředí, na jaké oblasti působí.

DVD je momentálně ve fázi testování na 20 školách z celé ČR. Prostřednictvím dotazníku, který byl zaslán zájemcům o testování, budou získány informace a postřehy k využití DVD ve výuce přímo z hlediska vyučujících, které je pro uplatnění jakéhokoli výukového materiálu nejcennější.

Příklad jedné výukové hodiny – Zeleň 2 (tedy určená pro úroveň 4. – 6. třída)

Děti se na 11 stránkách výukového sešitu dozvědí o základních funkcích zeleně (vyrábí kyslík, reguluje teplotu, čistí vzduch, tlumí hluk, má estetickou hodnotu atd.), a to např. pomocí porovnávání obrázků prostoru se zelení a bez ní, luštěním osmiměrky a různých přesmyček, přiřazováním správných názvů, vymyšlením básničky s použitím určitých výrazů apod.

Do těchto aktivit je možné zapojit všechny žáky formou celotřídní diskuze či komunikace ve skupinkách, každý má možnost přijít k tabuli a vyplnit nějaký úkol, učitel může fungovat spíše jako koordinátor těchto aktivit a formulovat či

shrnovat získané poznatky. Cílem hodiny je přivést děti k poznání, že zeď je pro náš život nezbytně důležitá, že je třeba si jí vážit, starat se o ni a chránit ji – a že záleží na chování každého z nás, jak se k tomu postavíme.



Ukázky z výukového DVD Udržitelná mobilita – učme se v souvislostech, sešit Zeleň



Ukázky z výukového DVD Udržitelná mobilita – učme se v souvislostech, sešit Co je jízdní kolo

Zklidňování Severojižní magistrály

Krotitelé aut a SJM

Autostrádou do historie

Historické jádro hlavního města Prahy, které bylo v roce 1992 zapsáno do seznamu UNESCO jako místo zasluhující zvláštní památkovou ochranu, představuje unikátní

celek pražských měst Starého Města, Josefova, Nového Města, Vyšehradu, Malé Strany a Hradčan s dominantou Pražského hradu, s Karlovým mostem a mnoha kostely a paláci. Ve skutečnosti však jako celek chráněno není, naopak s rozmachem automobilismu od sedmdesátých let minulého

století trpí na úbytě. Z nejrůznějších stran se do něj „zakousávají“ komunikace přivádějící do hustě obydleného centra až k samotnému historickému jádru stále mohutnější proudy automobilů. Tento trend neustálého posilování individuální automobilové dopravy v historickém centru budováním či „zkapacitňováním“ komunikací má za následek nejen destrukci kulturního dědictví, ale poškozují zdraví obyvatel nesnesitelným hlukem, toxickým ovzduším, narušuje sociální vazby, soudržnost komunity a ničí neopakovatelnou atmosféru měst. Města, která vznikala jako místa pro setkávání lidí ať už za účelem obchodování, kulturní výměny včetně výměny informací, pro zábavu či poskytovala ochranu uvnitř hradeb a umožňovala tak kumulaci dovedností a zkušeností i rozvoj schopností, se postupně stávají stále anonymnějším tranzitním územím nikoho. Jednotlivci přejíždějí z jednoho místa autem do druhého, kde buď nakoupí, pracují, přespí, nebo se na chvíli pobaví. Protože se však v takovém městě nedá žít trvale, proudy aut zase odvázejí lidi z měst ven. Čím



Severojižní magistrála zatěžuje prostředí i zdraví, foto archiv MČ Praha 2

horší je ve městě životní prostředí, čím méně v nich obyvatelé nalézají sociálních a kulturních vazeb, tím houfněji z nich odjíždějí a tím více aut potřebují k naplnění svých potřeb. Automobilová doprava tak vyvolává potřebu další do-



Jedeme ven, trvale se tu žít nedá, archiv MČ Praha 2

pravy a expanduje do stále vzdálenějších území vně městských center. Ničivé důsledky motorizace historických center se pochopitelně netýkají jen Prahy ale většiny evropských metropolí, avšak vzhledem k tomu, že Praha je naším domovem – jak prozrazuje poněkud buditelský název našeho sdružení Pražské matky – podmínky pro život v tomto městě nám leží na srdci především.

Jediné možné řešení, jak se z toho začarovaného kruhu dostat, je auta ve městě zkrotit. Dopravu v Praze nevyřeší žádné chytré technologie, inteligentní komunikace, ani inteligentní a úsporné vozy, ale jedině inteligentní obyvatelé a jejich zvolení zástupci, kteří pochopí, že méně (aut) bývá více (pro lidi). Současně s omezováním individuálního automobilismu je však třeba nabízet i jiné alternativní způsoby dopravy (MHD, chůze, cyklistiku), rozvíjet tomu odpovídající infrastrukturu, znovu křísit ve městech společenský a kulturní život a kultivovat i rozšiřovat veřejné prostory, kde se lidé mohou potkávat a setrávat a nakonec také ve městě chránit a pěstovat prostředí blízké přírodě. To vše je nutné k tomu, aby se nám ve městech lépe žilo a neutíkali jsme z nich při každé možné (i nemožné) příležitosti a také proto, abychom nemuseli platit stále vyšší daně do veřejných rozpočtů. Přímé náklady na budování, rekonstruování a údržbu automobilové

infrastruktury (náklady na odstraňování či kompenzování škodlivých dopadů na životní prostředí města a zdraví jejích obyvatel i návštěvníků ani nepočítám) totiž spolkně bezkonkurenčně největší podíl z veřejných rozpočtů. Tak např. výdaje na výstavbu tunelu Blanka se podle primátora Svobody mohou vyšplhat až na 37 mld. Kč, zatímco pěšáci každoročně město přijdou na pár desítek miliónů – letos 35 mil. Kč. Aby výdaje na pěší infrastrukturu dosáhly ceny této jedné automobilové stavby, muse- lo by uběhnout tisíc let.



Pro člověka tu není místo, foto archiv MČ Praha 2

Město patří autům, tak jaká humanizace?

Hlavní město Praha však k těmto úvahám bohužel dosud nedospělo. Ve svých plánech se zklidněním městského centra ani s tzv. humanizací Severojižní magistrály nepočítá ani nové vedení. Útvar rozvoje města sice představil svou studii humanizace SJM dopravnímu výboru HMP, který proti ní nic zásadního nenamítl, avšak přijal celkem zásadní usnesení, že v tomto volebním období k humanizaci nedojde. Takový přístup k „dálnici“ vedoucí historickým centrem není bohužel ojedinělý ani mezi odborníky, avšak naštěstí není jediný. O zklidňování SJM usilují nejen různé neziskové organizace (mezi jinými např. o.s. Pražské matky od r. 1989, Automat, Ústav pro ekopolitiku, o.s. Iuridis, o.s. Poškození SJM, ale věnují se mu mnozí re-



Ani z ptáčích perspektivy to není lepší, archiv MČ Praha 2

nomování projektanti a architekti, jejichž práce mají být prezentovány na ČVUT.

Zklidňování dopravy v městském centru prosazuje dlouhodobě také MČ Praha 2, která leží v historickém jádru takřka celým svým územím, jež SJM nemilosrdně protíná a v nejcitlivějších partiích tvrdě postihuje. V této MČ se zastupitelé napříč politickým spektrem v předchozím i současném volebním období dokázali shodnout na potřebě krotit automobily na příjezdu do centra. Prosadili zúžení magistrály o jeden pruh, požádali o instalaci světelné signalizace před vjezdem do Legerovy ulice tak, aby se mohla ulice alespoň na chvíli provětrat, snaží se o další zúžení ve prospěch zeleně a dokonce vedli kampaň vyzývající občany, aby nechávali svá auta častěji doma a využívali raději městskou hromadnou dopravu.

Dokud se nepodaří SJM zklidnit a změnit ji na městský bulvár, rozhodla se tato MČ dočasně přestěhovat základní školu v Legerově ulici a ochránit tak zdraví těch nejslabších. Přesvědčit samotné obyvatele i zástupce HMP o nezbytnosti jejího zklidnění a humanizace se veřejně správě této MČ Praha 2 bohužel dosud nepodařilo (více k tématu v článku Co dýchají lidé v okolí SJM v rubrice Ovzduší).

Velké emoce, malá osvěta a přešlapování na místě

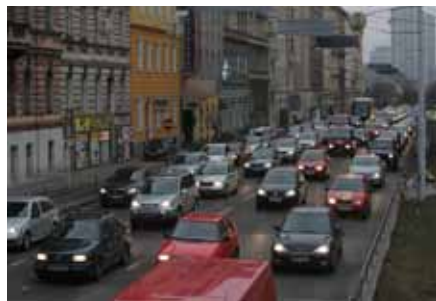
Kolem SJM a jejího případného zklidnění

se točí spousta iracionálních emocí, nedorozumění i peněz. Zlobí se automobilisté, zlobí se postižení SJM, zlobí se i odpovědní ochránci postižených na ty, kteří si neuvědomují, že jsou postižení. Dokud se zastáncům humanizace SJM nepodaří přesvědčit obyvatele ani představitele magistrátu a radnici Prahy 4 (která je zásadně proti zúžení SJM) o užitečnosti zkrácení autodopravy na této komunikaci, žádné velké změny v organizaci dopravy ve městě očekávat nelze. Místostarosta Prahy 2 pro dopravu Ing. arch. Vondrášek je přesvědčen, že městští plánovači současnou špatnou situaci ještě zhoršili tím, že umožnili rozsáhlou investiční výstavbu podél magistrály (např. obchodních center -nedávno otevřené obchodní centrum Arkády na Pankráci má 1100 parkovacích míst, kde se vozidla za den několikrát vymění, většina z nich využívá magistrálu). Ti samí plánovači nyní vyškrtávají z připravovaného územního plánu původně plánovaný most z Jeremenkovy ulice na Zlíchov, což tlak na průjezd památkovou rezervací ještě zvyšuje. „Z Prahy 2 se tak postupně stalo dopravní smetiště celého státu. Kdo nejel přes Prahu 2, tak snad ani neví, že jel Prahou.“, stěžuje si místostarosta trpce a dodává: „Výsledkem je, že „dálnicí“ magistrály denně projede až 100 tisíc vozidel.“ Magistrála v Praze 2 tvoří jen obtížně překonatelnou bariéru, jak pro auta, tak pro pěší. Mezi Sokolskou a Legerovou ulicí je umístěna škola, podél Sokolské je Dětská klinika a Urologická klinika. Jen v Legerově špatně provětrávané ulici bydlí přes 1200 obyvatel. V České republice nenajdete horší místo pokud jde o množství obyvatel postižených hlukem a exhalacemi do takové míry jako v Legerově ulici. Hodnoty naměřené na monitorovací stanici ČHMÚ zde u prachu a oxidu dusíku vykazují 5 až 10 násobné překračování povolených hygienických limitů.

Není na co čekat

MHMP si pro zklidnění SJM kladl

již dříve podmínku, aby byly nejdříve dokončeny obchvaty města. Tato podmínka je však v podstatě již dnes splněna. MČ Praha 2 vadí nejvíce provoz z jižního směru, avšak veškerý provoz přes Nuselský most, který pak pokračuje na most Jiráskův, může být již dnes odkloněn tzv. Jižní cestou. Dostavění tunelu Blanka s tím přímo nesouvisí a přetížení SJM v této oblasti významně neovlivní.



Zkuste tu bydlet nebo pracovat, foto archiv MČ Praha 2

Legerovu ulici je třeba větrat

Jedním z hlavních a prokazatelných důvodů proč je třeba SJM zklidnit, jsou pro zdravotníky, MČ Praha 2 i pro naše sdružení exhalace z dopravy, které zde překračují zákonem dané limity a představují závažné zdravotní riziko zejména pro děti, jejichž vyvíjející se organismus je z mnoha důvodů na zhoršenou kvalitu ovzduší citlivější (viz Co dýchají lidé v okolí SJM). Bez nadsázky lze tvrdit, že na zdravotním i psychickém stavu většiny lidí, kteří zde trvale působí (docházejí do školy, bydlí, pracují, často se pohybují, nebo oslabeni tráví čas ve zdravotních zařízeních) se zhoršená kvalita ovzduší více či méně podepíše. Vzhledem k množství osob, které jsou takto exponovány, lze mluvit o veřejném ohrožení.

Jak to vidí MČ Praha 2

Vedení Městské části jistě nemá patent na rozum a naše sdružení se s ním ve všech otázkách zklidňování městského centra

neztotožňuje (např. v otázce svedení SJM v oblasti Národního muzea do tunelu, jíž se hodláme věnovat v příštím čísle). Neodiskutovatelným faktem však zůstává, že zklidňování dopravy se odpovědně, dlouhodobě a prokazatelně věnuje a správci a vlastníku komunikace, tedy pražskému magistrátu, jasně formuluje své požadavky i konkrétní kroky.

Místostarosta MČ Praha 2 pro dopravu Vondrášek upřesňuje, proč je možné a zároveň nezbytné nečekat na dokončení tunelu Blanka a začít okamžitě SJM zklidňovat:

„V loňském roce byla dokončena významná část Pražského tj. vnějšího okruhu z Brněnské D1 přes Plzeňskou D5 až k Ruzyni. Byl sem přesunut provoz kamionů a uvolněna Jižní cesta, která je součástí Městského (vnitřního) okruhu. Městský okruh je již hotov od Střešovic na západě až k sídlišti Skalka na východě. Další část okruhu ve směru k Malešicím sice ještě není dokončena, ale plynule lze k severu pokračovat Štěrboholskou radiálou s možným využitím průmyslového polokruhu až na proseckou radiálu resp. D8, nebo s využitím části Pražského okruhu a z něho na hradeckou dálnici D11 a u Horních Počernic na boleslavskou R10. Významná část okruhů a komunikací dálničního typu je tedy v provozu. Je tak splněna dříve proklamovaná podmínka, že je nutné čekat na dokončení okruhů. Pokud jde o provoz z jihu, první světelně řízená



První semafor na SJM je až hluboko v centru u Rumunské ulice, foto archiv MČ Praha 2

křižovatka na dálnici ve směru od Budapešti je zcela absurdně umístěna až v Pražské památkové rezervaci u křížení s Rumunskou ulicí. Vzhledem k tomu, že provoz je přerušen semaforů až hluboko v centru, Legerova ulice se nestačí ani trochu provětrat.

Lze-li tedy již nyní použít Městský okruh resp. Jižní cestu, je zcela nezbytné dopravu od jihu omezovat tak, aby se snížila průjezdnost Legerovou směrem do Žitné a Karlovo náměstí směrem na levý břeh Vltavy a opačně. Vše, co dnes jede přes Nuselský most a posléze pokračuje na most Jiráskův, může být již dnes odkloněno na tuto Jižní cestu. Nedostavěný tunel Blanka na to nemá a nebude mít žádný významný vliv.“

Podle místostarosty Vondráška je proto nutné zklidňování SJM neodkládat a začít okamžitě s těmito kroky:

- 1) Řešit řízení průjezdu po SJM tzv. zelenou vlnou, aby v obtížně provětrávaném centru auta zbytečně nestála a nekouřila.
- 2) Na podkladě studie pořízené městskou částí Praha 2 (ÚDI) pro tento účel pořídit dokumentaci na zřízení semaforů již před nebo hned za Nuselským mostem. Je zde možnost využít plánované opravy jednak dilatace a jednak celého Nuselského mostu v létě 2011, kdy projekt navrhuje v každém směru uzavřít minimálně jeden jízdní pruh.



Proudy aut se tu valí bez ustání dnem i nocí, foto archiv MČ Praha 2

- 3) Zúžit jízdní pruhy na magistrále na 3 m v památkově chráněné oblasti, což podle celosvětových zkušeností sníží rychlost. Je třeba ponechat průjezdné max. dva pruhy stejně, jako je to před Nuselským mostem a délku přípojevacích i odbočovacích pruhů minimalizovat.
- 4) Z krajních pruhů je nezbytné vytvořit zeleně a parkovací místa.

Hlavní město však dosud tento cílový stav neodsouhlasilo, ani postupné kroky. Útvaru rozvoje města zadalo zpracování studie, která však respektuje požadavky Prahy 2 jen částečně. V minulém roce MČ podala v rámci tvorby plánu akcí pro r. 2011 žádost o zařazení projekčních prací pro semaforey na TSK i na MHMP a svou žádost MČ zopakovala letos po volbách. Městská část se pokoušela projekt zadat sama, avšak bez souhlasu resp. zmocnění HMP jej vůbec nelze projednat u dotčených orgánů.

Ing. Arch. Vondrášek je přesvědčen, že kámen úrazu tkví v tom, že „*Dopravu ve městě posuzují a řeší převážně dopravní odborníci, kteří si kladou za cíl, aby doprava fungovala s co nejmenším omezením. Snaze po plynulém a co nejrychlejším průjezdu automobilů je však třeba nadřadit důležitější cíl: nepoškozovat zdraví lidí! Občané mají právo na zdravé životní prostředí zaručeno zákonem, právo na jízdu autem a na překračování zákonných exhalačních a hlukových limitů žádný zákon nikomu nepřiznává.*“

Studii rehabilitace a zklidnění Severojižní magistrály si zadala také Praha 4. Pár ukázek, jak by to mohlo vypadat, najdete na www.zklidnete-magistralu.cz. Tématu zklidňování městských center i zklidňování SJM se budeme v našem čtvrtletníku podrobněji zabývat i nadále.

Ve spolupráci s MČ Praha 2 a Ústavem pro ekopolitiku zpracovala
Jarmila Johnová, o.s. Pražské matky



SJM u hlavního nádraží s chodci nepočítá, foto Tomáš Cach

Severojižní magistrála, nebo městský bulvár?

Příklady táhnou

Evropská, Patočkova, Plzeňská – ale i V Holešovičkách, Sokolovská, 5. května a samotná Severojižní magistrála by mohly vypadat jako normální ulice. Pokud se vhodně navrhnou, mohou mít i poměrně frekventované komunikace příjemný a přitažlivý vzhled a sloužit i jiným účastníkům provozu, než automobilistům. Přinášíme několik ukázek ze zahraničí, které by mohly posloužit jako inspirace, jak by i rušné městské ulice mohly vypadat.



Lessingstrasse, Berlín, foto archiv Michaela Valentová

Berlín (Lessingstr.)

V západní části centra Berlína nedaleko známého Tiergarten prochází kolem panelových domů Lessingstrasse. Dvakrát dva pruhy, u křižovatek rozšířené o odbočování. Mezi chodníkem a vozovkou je zřízena cyklostezka. Můžeme vidět, že pokud ulici dělí středový zelený pás zeleně a po obou stranách ulice ji lemují zeď doplněná novou výsad-



Dopravu zpomaluje značka, 30 – Berlín, foto archiv Michaela Valentová

bou, i poměrně frekventovaná ulice není odpudivá např. pro chodce.

Před světly na křižovatce ulic Lessingova a Altonaer je doprava zpomalena značkou 30 km/hod. Město tak zvyšuje bezpečnost chodců, kteří využívají úrovnňové přechody.



Brusel, foto archiv Michaela Valentová

Brusel

Centrum hlavního města Belgie obepíná kapacitní městský okruh. Obvykle dva jízdní pruhy v jednom směru, u křižovatek odbočování. Zásobovací jízdní pruhy jsou odděleny pásem zeleně se vzrostlými platany. Kapacita je zde stejná či díky parkování a zásobování ještě větší než na Evropské, V Holešovičkách a na Severojižní magistrále, ale celkový dojem je úplně jiný. Zásahu na tom má doprovodná zeleň a umělecké plastiky, ale samozřejmě je to i díky různému funkčnímu využití. Fotografie sice není moc kvalitní, bylo už šero, ale asi uvěříte, že v přízemí domů jsou normální obchody, služby i přijatelné hotely. Kapacitní komunikaci je možné na některých

křižovatkách podjíždět, ale zároveň přes ni vedou úrovnňové přechody.



Stuttgart – provoz jako na SJM, ale chodec se tu cítí lépe, foto M. Valentová

Stuttgart

Komunikace kolem centra Stuttgartu má celkem čtyři jízdní pruhy v jednom směru – dva průběžné a dva odbočovací. Přesto jsou zde úrovnňové přechody, stromy ve středovém pásu zeleně a chodec se cítí celkem příjemně. Parter sice není příliš přitažlivý, ale rozhodně si tu chodec připadá jako ve městě.

Ale nemusíme jezdit tak daleko – i v Praze se povedlo zklidnit a vylepšit poměrně bezútešnou část Sokolovské třídy ve Vysočanech. Zaparkovaná auta nutí ke změně směru jízdy a usnadňují tak řidičům zachovat si přiměřeně nízkou rychlost i na dlouhé přímé trati. Středový pás s tramvajemi je místy ozeleněn. Jistě se takových míst najde i u nás celá řada – takže bude snadné uvěřit, že i kapacitní ulice nemusí vypadat jako dálnice.

Michaela Valentová, Ústav pro ekopolitiku,
o.s. Pražské matky



Zklidnění Sokolovské ulice v Praze, archiv PM

Perspektivy rozvoje automobilismu

Spotřeba fosilních paliv i jejich cena roste, těžba však klesá

Rostoucí cena ropy obvykle vzbuzuje zájem o úspory energie a obnovitelné zdroje, ale i o alternativy k individuální automobilové dopravě. Stalo se to už v sedmdesátých letech, kdy OPEC, Organizace zemí vyvážejících ropu, vyhlásila embargo na vývoz ropy do zemí, které podporovaly Izrael. Podobně se projevila změna režimu v Iránu i válka v Kuvajtu. Hurikán Katrina způsobil výpadek těžby ropy v Mexickém zálivu v roce 2005 a současný výkyv v ceně mají na svědomí občanské nepokoje v arabských zemích. Nehledě k těmto geopolitickým aspektům je třeba si přiznat, že ropa je neobnovitelný zdroj, který čerpáme již více než sto let, a téma nedostatku budeme stejně třeba brzy řešit.

Oil peak, tedy vrchol těžby, nastal ve Spojených státech podle předpovědí na začátku 70. let, o od té doby tam těžba klesá. V jiných regionech sice hospodářská recese očekávaný „oil peak“ patrně zpomalila, ale celosvětově lze i v jiných oblastech očekávat pokles těžby, případně výrazné zdražení. V posledních letech upozorňují odborníci na problematiku, většinou silně nadhodnocené odhady světových zásob ropy a na stále nákladnější těžbu surovin z hůře dostupných nalezišť. Počty a rozsahy nově objevených lokalit od 60. let klesají, od 80. let těžba převyšuje objevy nových zásob. Jaké bude mít zdražení zdroje dopady na život měst? Nejde totiž jenom o dopravu: Na ropě je závislá výroba plastů, léků, hnojiv a pesticidů. Wikipedie uvádí, že :

- 95% veškerých potravin je pěstováno za přispění ropy
- 95% dopravy využívá ropné deriváty
- 95% veškerého vyráběného zboží potřebuje pro svou výrobu ropu
- za každou kalorii běžně vyráběných potravin se skrývá 10 kalorií z ropy
- na výrobu jednoho typického počítače se spotřebuje ropa v množství desetinasobku jeho hmotnosti

Jak se s takovou závislostí budeme vyrovnávat?

Tato otázka nás vede zpátky k dopravě a dopravní infrastruktuře.

Je poměrně pravděpodobné, že díky zdražení ropy ovládnou brzy vozové parky našich zemí „alternativní“ pohony: elektromobily, auta na stlačený zemní plyn (vyráběný třeba přeměnou organických materiálů z odpadů), či vozy na bionaftu či bioetanol (získávané z řepky nebo cukrové třtiny). Ale ať bude dodávat elektřinu jádro, uhlí nebo solární elektrárny, ať budeme do aut čerpat bionaftu, bioetanol nebo CNG budou to zdroje mnohem dražší než donedávna levná ropa a lidé i města budou muset energií šetřit.

Když zanedbáme tzv. externalitu – vyvolané náklady, hradí energii potřebnou pro pohon vozidel řidič nebo provozovatel vozidla, ale velké množství energie je potřeba i na provoz dopravní infrastruktury, za niž platíme všichni. Vezměme si jako příklad Prahu. Jen v krátkém Letenském tunelu platí město za energii potřebnou na osvětlení a větrání přes 600 tisíc korun ročně. Na třech úsecích Strahovského tunelu to vy-

cházi na téměř 10 mil. Kč. Už si město spočítalo, jaké budou provozní náklady nově budovaných úseků městského okruhu? Energeticky náročný je samozřejmě i provoz metra. S ohledem na zdražování energie se snaží města s prozíravostí dopravní politikou především omezovat dopravní toky a podporovat šetrné druhy dopravy, tj. ty, které nejméně zatěžují životní prostředí a zároveň šetří městskou kasu a veřejný prostor – chodce a cyklisty. Jak asi vidí budoucnost naše město?

Michaela Valentová, Ústav pro Ekopolitiku
a o.s. Pražské matky

ISEMOA – Mezinárodní projekt na podporu energeticky úsporné dopravy

Rozvoj sítě energeticky šetrných druhů dopravy dostupných pro všechny

Všichni cestující, zvláště pak lidé s omezenou schopností pohybu a orientace, jsou kvůli překážkám, s nimiž se střetávají ve veřejném prostoru a hromadné dopravě, často při svých

každodenních cestách odkázáni na automobil. Přitom lidé s omezenou schopností pohybu a orientace tvoří přibližně jednu třetinu obyvatel Evropy a zahrnují osoby s trvalým nebo dočasným zdravotním postižením nebo znevýhodněním, osoby s malými dětmi, staré lidi, osoby s těžkými nebo objemnými zavazadly, lidi s komunikačními problémy a další.

Proto se Nadace Partnerství, Ústav pro ekopolitiku a Pražské Matky v květnu 2010 zapojili do mezinárodního projektu ISEMOA, který má za cíl vytvořit metodiku na podporu obcí, měst, krajů a regionů v jejich úsilí o zlepšování dostupnosti veřejných prostor a hromadné dopravy. Jedná se o tříletý projekt podpořený Evropskou komisí v rámci programu Inteligentní energie pro Evropu. Má za cíl pomoci místním úřadům v Evropě zvýšit úspory energií v dopravě zlepšením dostupnosti celého dopravního systému, odstranit bariéry ve veřejném prostoru a hromadné dopravě a tím umožnit všem občanům a návštěvníkům, aby byli v každodenním životě méně závislí na používání automobilu. Úřady tím zároveň přispějí ke zlepšení kvality života v dané lokalitě a zvýší se tím i atraktivita místa pro návštěvníky.

Projekt ISEMOA se zaměřuje na potřeby



všech skupin osob se sníženou schopností pohybu a orientace, aby byli schopni absolvovat své každodenní cesty trvale udržitelnými způsoby dopravy včetně chůze, jízdy na kole, hromadné dopravy a byli schopni čelit všem druhům bariér (např. bariéry způsobené fyzickou kondicí, organizačními nedostatky, postojí a chováním lidí...)

V rámci projektu ISEMOA vznikne

Upravená stezka od domova důchodců do centra - schody s plošinou pro vozíčkáře, archiv Nadace Partnerství

metodika systému řízení kvality, která pomůže všem zúčastněným stranám zhodnotit společně s externím auditorem úroveň dostupnosti veřejných prostor a hromadné dopravy v dané lokalitě, vypracovat strategii a navrhnout opatření vedoucí k soustavnému zvyšování dostupnosti.

Prototyp metodiky bude nejprve odzkoušen ve vybraných testovacích lokalitách ve 14 zemích Evropy a upraven a vylepšen na základě zpětné vazby od zapojených stran v těchto lokalitách. Cílem je vytvoření takové metodiky ISEMOA, která by nejlépe vyhovovala potřebám všech zainteresovaných stran. Důležité je co největší zapojení všech dotčených skupin (lidí se sníženou schopností pohybu a orientace, místní samosprávy, krajského úřadu, majitelů komunikací, operátorů hromadné dopravy, místních občanských sdružení apod.) V České republice bude prototyp vyzkoušen ve dvou lokalitách. Metodika bude hotová v polovině roku 2012 a poté budou vyškoleni zájemci o roli externího auditora, který municipality systémem kontroly kvality provede.

Města, obce nebo kraje, které použijí metodiku ISEMOA získají analýzu současné situace v lokalitě:

- stav dopravy ve městě (obci, kraji, regionu...):
- s jakými bariérami se různé skupiny lidí se sníženou schopností pohybu a orientace musí denně vypořádat
- jakým způsobem přistupuje municipalita k odstraňování bariér
- doporučení ohledně zlepšení dostupnosti

Více informací o projektu ISEMOA je možné získat na webových stránkách projektu www.isemoa.eu. Ke stažení zde bude zejména užitečná databáze příkladů dobré praxe z celé Evropy, kontakty na odborníky a organizace zaměřené na problematiku dopravy, propagační materiály apod.

Webové stránky související s programem „Intelligentní Energie pro Evropu“:

EACI – Executive Agency for Competitive-ness and Innovation

IEE – Intelligent Energy Europe

Evropská informační platforma pro místní mobilitu a dopravu:

Eltis „European Local Transport Information Service“

Ovzduší

Ovzduší v Praze – pozor nedýchat

Veřejnost se většinou dozvídá o škodlivých dopadech znečištěného ovzduší na zdraví z médií v souvislosti s průmyslovou Ostravou. O tom, že Praha je druhým nejprašnějším městem v republice a prach tu generuje autodoprava, se však moc nemluví. A o tom, že jsou vystaveni negativním vlivům zhoršené kvality ovzduší po většinu roku, Pražané také nevědí, že na to doplácejí nejvíc děti, jakbysmet..

Na základě dlouholetých zkušeností s často opakovanými špatnými rozptylovými podmínkami zejména během podzimní a zimní sezóny požádalo sdružení Pražské matky o malý, tzv. Rychlý grant (RG) od Nadace VIA na projekt sledování kvality ovzduší v Praze.

Znečištěné pražské ovzduší těžce dopadá na stovky tisíců obyvatel i návštěvníků Prahy žijících v okolí rušných komunikací a zejména v okolí nejmíce dopravně zatížené a „zakouřené“ SJM. Odborníci na zdra-

votní rizika považují za velice škodlivé zejména mikročástice prachu obsažené v městském ovzduší, jejichž převážným zdrojem je v hlavním městě individuální automobilová doprava (IAD). Co do počtu postižených osob představuje ovzduší znečištěné dopravou dokonce vyšší riziko než jsou nehody.

Koncentrace jemných prachových částic v ovzduší přitom od roku 2001 stoupají, zejména kvůli silniční dopravě a spalování nekvalitních paliv v domácnostech. Na porušování závazných limitů pro prachové částice už Českou republiku upozornila Evropská komise, která požaduje přijetí okamžitých opatření.

Vysoké koncentrace prachu v ovzduší je nutné snižovat krátkodobou regulací zdrojů znečištění – v Praze především dopravy – při nepříznivých rozptylových podmínkách a obyvatelstvo na takové situace upozorňovat a doporučovat řidičům, aby omezovali jízdu autem, případně krátkodobě zvýhodnit veřejnou dopravu. Praha však žádný nástroj pro takovou regulaci nemá, přestože tzv. smogová vyhláška přijatá ministerstvem životního prostředí v roce 2009 regulaci ve městech umožňuje. Ostatně zvýhodnění veřejné dopravy by se pražskému ovzduší vyplatilo i z dlouhodobé perspektivy právě tak jako zlepšování podmínek pro pěší i cyklistickou dopravu.

Koncentrace mikročástic prachu v hlavním městě přitom běžně přesahují limity dané zákonem, a veřejná správa přesto nepodniká nic pro to, aby je snížila krátkodobě za nepříznivých meteorologických podmínek (nenabádá např. řidiče, aby nechali auto doma) a v nejhustěji obydleném centru neplánuje ani dopravní zklidnění (viz výše odklad humanizace SJM).

Pražské matky považují tuto nečinnost za velký nedostatek dopravní politiky i politiky ochrany životního prostředí města a hodljají proto v rámci svého

projektu seznamovat veřejnost s dopady zhoršené kvality ovzduší na zdraví i úmrtnost a ve spolupráci s odborníky naznačit „cestu ze znečištění ven“. Podle PM vede nejen přes změnu dopravní politiky HMP, novelizaci některých předpisů jako je např. smogová vyhláška, ale i přes osvětu občanů. Málokdo z nás si totiž uvědomuje, že lidé mohou utrpět újmu na zdraví, nebo dokonce přijít o život nejen pod koly aut ale také v plynové komoře, jíž se hlavní město během zimy a podzimu velmi podobá.

Na znečištěné ovzduší doplácíme svým zdravím

Částice jsou odborníky považovány za prioritní polutanty, které se mohou podílet na kvalitě zdraví člověka po celý život včetně vývoje jeho organismu dokonce i před jeho početím. Jak prokázal Dr. Šrám (Ústav experimentální medicíny AV ČR) na osobách profesionálně exponovaných ovzduší v ulicích města Prahy, prašné částice negativně ovlivňují kvalitu zárodečných buněk, porodní váhu dětí, nemocnost exponovaných dětí, funkci a funkceschopnost dýchacích cest dětí i dospělých, nemocnost dýchacích cest, práceschopnost aj.

Vliv částic na lidské zdraví pociťuje zřejmě každý obyvatel města na vlastní kůži. Velice vážně tento vztah hodnotí však i odborníci. Průkaznost vědeckých studií umožňuje dokonce kvantifikovat zátěž organismu ze znečištění v globálním pohledu i v individuálních komunitách (WHO 2002). Podle WHO se odhaduje, že znečištění ovzduší každoročně souvisí se 100 000 úmrtí ve městech evropského regionu a že znečištění ovzduší prachem zkracuje délku dožití v průměru o jeden rok. Tento odhad je srovnatelný s počtem zemřelých při nehodách a zasahuje všechny věkové skupiny včetně dětí.

Odborné studie prokazují především vliv částic na:

- úmrtnost a příjmy do nemocnic pro chronickou obstrukční chorobu bronchopulmonální
- zhoršení příznaků a nutnost léčby u astmatu
- úmrtnost a příjmy do nemocnic pro kardiovaskulární nemoci
- úmrtnost a příjmy do nemocnic pro cukrovku
- rostoucí riziko infarktu myokardu
- výskyt zápalů plic
- systémové záněty
- endoteliální a vaskulární dysfunkce
- rozvoj aterosklerosy
- nárůst výskytu infekcí
- plicní karcinom

(Valent et al., 2004)..

Děti trpí znečištěním ovzduší více než dospělí

Podle WHO děti trpí znečištěním ovzduší, zejména částicemi, více než dospělí z následujících důvodů:

- děti mají rychlejší metabolismus
- rychleji se pohybují, více křičí, pláčí a nadýchají tedy větší objem vzduchu než dospělí
- dětské tělo se intenzivně vyvíjí a dětský imunitní systém se teprve utváří
- nezralé je i enzymatické vybavení (enzymy pomáhají rozkládat toxické látky)
- dětský organizmus obsahuje mnohem více vody, na niž se toxické látky váží

Krom toho je třeba si uvědomit, že zejména malé děti jako chodci, či miminka v kočárku jsou více ohroženy než dospělí, protože jsou níže a vdechují exhalace z výfuků z bezprostřední vzdálenosti.

Legislativa

Legislativa sice stanovuje tzv. „povolené“ hygienické limity koncentrací a určuje počet dní v roce, během nichž mohou být

Počet překročení 24hod. limitní hodnoty PM10 (50 µg.m ⁻³ , povolený počet překročení 35)							
rok	Praha10 – Průmyslová	Praha10– Vršovice	Praha2– Legerova (hot spot)	Praha5– Mlynářka	Praha5– Smíchov	Praha8– Karlín	Praha9– Vysočany
2003		96	124	88	175		81
2004		48	93	54	170	36	70
2005	42	39	101	68	56	88	78
2006	69	65	164	67	69	95	82
2007	46	50	132	41	61	74	46
2008	32	39	84	43	67	40	19
2009	32	35	45	34	48	28	27
2010	48	53	56	47	71	59	47

Překračování imisních limitů na SJM v Legerově ulici, ČHMÚ

překročeny, předpisy však naše zdraví neochrání. V České republice je jednak běžné, že (nejen) tyto normy nejsou dodržovány, jak jste se dočetli výše, ale průzkumy prokázaly, že i podlimitní koncentrace prachových částic škodí lidskému zdraví. Kromě toho je třeba si uvědomit, že nedýcháme celodenní, či roční průměry, ale momentální koncentrace prachu, které mohou být mnohem vyšší a poškodit naše zdraví i při krátké expozici.

Zákonný imisní limit pro znečištění ovzduší prachem pro tzv. partikule MP vyhlášený pro ochranu zdraví lidí (Vyhláška č. 597/2006 Sb.)

- 1) 24 hodinový průměr – $50 \mu\text{m}^3$ – povolená četnost překročení v kalendářním roce – 35 dnů v kalendářním roce
- 2) roční průměr – $40 \mu\text{m}^3$ – žádná tolerance

Co dýchají lidé v okolí Severojižní magistrály

Legerova ulice reprezentuje v systému pravidelného sledování kvality ovzduší ČHMÚ tzv. hot spot, tedy místo nejhůře zatížené imisemi – v tomto případě z automobilové dopravy – a přesto v jejím okolí bydlí lidé a sídlí školská a zdravotnická zařízení. Zejména v současné situaci, kdy na SJM před vjezdem do centra nezastaví světelná signalizace ani na chvíli proudy automobilů, se Legerova ulice nestačí provětrat. Např. hygienický limit – 24h průměr $50 \mu\text{m}^3$ – povoluje zákon překročit maximálně v 35 dnech za rok, avšak četnost překročení je každoročně vyšší. Mezi lety 2006 až 2010 tak nebyl zákon dodržen ani jednou.

Jak to vidí MČ Prahy 2

„Občané mají právo na prostředí zaručené zákonem, kdežto právo na jízdu autem a překračování zákonných exhalačních a hlukových limitů žádný zákon nikomu nepřiznává.

Snížení prokazatelně škodlivých imisí považujeme za nezbytně nutné. Dokud se tohoto cíle nedosáhne, je třeba z území postiženého SJM přestěhovat alespoň školská a zdravotnická zařízení. Je naprosto nepochopitelné, že Magistrát jako vlastník a správce této komunikace dává přednost hlediskům dopravním – rozuměj automobilistickým – před odpovědností za zdraví těch nejslabších, tj. dětí, nemocných a starších spoluobčanů. Dovedeno do důsledků to znamená, že svou nečinností se podílí na odpovědnosti za poškozování zdraví. Pokud by se Magistrát a městské části poděl SJM zajímaly více o zdravotní, sociální a kulturní dopady automobilismu a věnovaly alespoň zlomek výdajů na zkapacitňování pražských komunikací a na osvětlu těchto dopadů, otevřely by cestu ke změnám v dopravní politice, úsporám veřejných výdajů a ke změnám ve vnímání potřeb města i lidí.“, vysvětluje místostarosta Vondrášek.

Zlepšení závisí především na nás

Změnit „jen“ samotná pravidla organizace dopravy či politické programy však nestačí. K tomu, abychom v Praze mohli zase dýchat čistší vzduch, je především potřeba změnit sama sebe. Dokud před každou cestou nebudeme zvažovat, zda by pro nás nebylo zdravější a možná i rychlejší, k ostatním ohleduplnější a pro všechny hospodárnější dorazit na místo určení jinak než autem, z plynové komory se nedostaneme.

S využitím podkladů od MUDr. Evy Rychlíkové ZÚ Ústí n. Labem, MČ Praha 2, ČHMÚ, zpracovala Jarmila Johnová, o.s. Pražské matky

Nízkoemisní zóny – účinný nástroj pro ochranu ovzduší ve městech

Jak jsme již uvedli výše, efektivnější ochraně ovzduší mohou napomoci i novelizace norem týkající se dopravy jak technického tak i organizačního charakteru. Novela zákona

o ochraně ovzduší schválená v poslanecké sněmovně v březnu 2011 je jednou z nich. Umožňuje obcím zřizovat tzv. nízkoemisní zóny. Do nich je povolen vjezd jen těch vozidel, jež splňují jisté, předem vyhlášené emisní limity (přínejmenším EURO 2 a přísnější).

Následujeme osvědčenou praxi západních sousedů

Opatření má snižovat znečištění ovzduší škodlivými látkami, především emise prachových částic, a osvědčilo se již v řadě

německých měst (tzv. Umweltzone), Dánsku, Norsku, Švédsku, Nizozemí, v Rakousku na jedné dálnici a ve Štýrském Hradci a jinde v Evropě. Významné jsou zkušenosti Londýna (tzv. low emission zone), kde vozidla nevyhovující předepsaným emisním limitům jsou citelně zpoplatněna, takže se opatření příznivě projevuje i na počtu vozidel vjíždějících do centra města.

Michaela Valentová,

Ústav pro Ekopolitiku, o.s. Pražské matky

Bezkorupce

Možná Vás napadne, jak souvisí korupce s dopravou a našimi projekty. Velmi. Zaprvé velké stavby znamenají velkou příležitost pro korupční jednání a jednak se občanské sdružení Oživení, s nímž úzce spolupracujeme, věnuje vedle dopravy již několik let velice úspěšně protikorupčním aktivitám. Přinášíme proto krátkou zprávu o tom, čím se tato větev Oživení zabývá.

Protikorupční politika samospráv a její prosazování

V komunálních volbách jsme byli svědky radikální změny ve vedení řady obcí a měst, kde dali občané jasně najevo svůj netolerantní postoj ke klientelismu a korupci. Nyní je řada na nově zvolených komunálních politicích, aby důvěru voličů nezklamali a přešli od slibů ke konkrétním činům. Přitom je důležité, aby politici nepropásli tuto šanci a co nejdříve začali uskutečňovat žádoucí kroky. Zatímco na národní úrovni vyžaduje boj proti korupci rozsáhlejší a komplikovanější reformu systému zahrnující koordinaci a zapojení celé řady složek státní moci, v případě samospráv jsou žádoucí kroky proti korupci v mnohém jednodušší, jak po stránce jejich tvorby, tak realizace. Představy o tom,

jak účinně omezit korupci, se však mohou značně lišit, a ne všechny kroky, byť dobře myšlené, musí být ve skutečnosti účinné.

Tvorba protikorupční strategie

Jak tedy poznat vskutku účinnou protikorupční politiku města? Na co by se měla zaměřit, a co by mělo být jejím obsahem? Na tyto otázky lze najít odpověď u amerického profesora ekonomie Roberta Klitgaard, který je respektovaným odborníkem v boji proti korupci a autorem známého korupčního vzorce: *korupce = monopol moci + volnost v rozhodování – odpovědnost* (která zahrnuje také *transparentnost*). Podle něj by protikorupční strategie měla klást více důraz na prevenci, než na represii, a zaměřovat se na řešení systémových problémů než na zkorumpované jedince (politiky, úředníky). V tomto pojetí není korupce chápána jako pouhé selhání jedinců, ale jako chyba v systému.

Protikorupční strategie je tedy cesta k maximálnímu možnému snížení rizika korupce. A riziko korupce v jednotlivých rozhodovacích procesech je možné posuzovat právě pomocí Klitgaardova vzorce. Různé typy i fáze rozhodovacích procesů vyžadují odlišný protikorupční přístup:

např. má-li jeden úředník příliš velký monopol moci (celé rozhodnutí je zcela v jeho kompetenci) a není žádoucí nebo možné proces rozdělit nebo do něj zapojit další osoby, vykompenzuje se toto zvýšené korupční riziko přísnějším omezením volnosti v rozhodování (zavedením jasných a srozumitelných pravidel) a zvýšením osobní odpovědnosti a transparentnosti (stanovení jasných sankcí, zveřejňování výsledků rozhodnutí na internetu apod.).

Sdružení Oživení se dlouhodobě zabývá protikorupčním poradenstvím pro potřeby samospráv a v rámci komunálních voleb připravilo pro kandidáty tzv. Protikorupční desatero, které představuje jednoduchý recept, jak systémově ošetřit korupčně exponované oblasti v samosprávách (např. veřejné zakázky, dotace, střet zájmů – celé k nalezení na www.bezkorupce.cz). Tato opatření jsou převážně preventivního charakteru, postavená na principu transparentnosti, který zaručuje občanům možnost kontrolovat činnost své reprezentace a úředníků města nebo obce a více se podílet na správě věcí veřejných. Cílem bylo poskytnout budoucím komunálním politikům jasný návod, co by měl obsahovat program boje proti korupci, aby byl věcný a konkrétní. Obdobný apel na kandidáty učinila i iniciativa Vyměňtepolitiky, cz svojí Semilskou výzvou.

Realizace protikorupčních opatření

Nyní se samosprávy nacházejí v pomyslném bodu nula, mají nově ustanovené zastupitelské a řídicí orgány a politická reprezentace by měla začít plnit své předvolební předsevzetí a sliby, mezi nimiž boj proti korupci málokdy chyběl. Příklady dobré praxe ukazují, že to jde – např. nastavení systému zadávání veřejných zakázek v Semilech k větší otevřenosti a kontrole. Přehledný popis 40 protikorupčních opatření pro samosprávy, ověřených v praxi, je zveřejněn v protikorupční wikipedii na wiki.bezkorupce.cz.



Martin Kameník, o.s. Oživení, foto Petr Neubert

Častým důvodem selhání protikorupční politiky je izolovaná tvorba a uskutečňování protikorupčních opatření, které jsou často chápány jako vnitřní záležitost úřadu a nikoli jako veřejná záležitost s širokým dopadem pro občany. Protikorupční politika musí být věcí veřejnou, aby zůstávala živá a aby fungovala svým preventivním účinkem.

Sdružení Oživení proto spustilo internetový projekt Města – obce – bezkorupce: interaktivní mapu protikorupčních opatření ČR, která přehledně zobrazuje, jaké protikorupční nástroje mají k dispozici, nebo plánují realizovat v konkrétních městech a obcích. Cílem mapy je informovat občany – voliče o skutečném stavu plnění předvolebních slibů a ukázat, v jakých městech jsou starostové a primátoři ochotni přeměnit své sliby v konkrétní protikorupční kroky. *Mapa bude také zdrojem porovnání jednotlivých lokálních protikorupčních politik a příkladů*

dobré praxe ve městech, které komplexně a systémově přistupují k řešení problému korupce. Svými funkcemi činí z lokálních protikorupčních politik věc veřejnou, jelikož umožňuje občanům veřejnou kontrolu plnění slíbených protikorupčních opatření a zároveň poskytuje starostům cennou zpětnou vazbu ve formě komentářů a výsledného hodnocení úrovně jejich opatření.

Martin Kameník
Oživení, o. s.

Občanské sdružení Oživení je nevládní nezisková organizace dlouhodobě prosazující principy transparentní samosprávy a udržitelného rozvoje.

Cyklobajka – hledá se svědek nehody!

Uvádíme zde záznam události po nehodě jednoho známého a zkušeného pražského cyklisty, shodou okolností našeho spolupracovníka – profesora, který spolu se svými studenty SPŠS v Dušní ulici v Praze úspěšně absolvoval projekt BCŠ v roce 2009, během něhož byl zbudován přístřešek pro kola v prostorách školy a v jejím okolí navrženy a uskutečněny některé úpravy na komunikacích pro cyklisty. Profesora možná vidáte v ulicích Prahy na jeho skládacím kole – výlučném dopravním prostředku.

Zápis jsme ani nekrátili a příliš do něj nezasahovali, aby byl co nejautentičtější.

Šiřte jej prosím dál a pomozte panu profesorovi najít svědka nehody. V tomto příběhu se totiž z oběti nehody stal během vyšetřování viníkem, po němž magistrát žádá zaplacení pokuty.

Zevrubná zpráva o jedné příhodě s cyklistickým obsahem, rozbořem a závěrečným poučením

V úterý 22. 2. 2011 v podvečer mě porazilo auto, když jsem jel na kole po Tiskařské (Praha 10), tedy hlavní ulici a z boku do mě

MĚSTA – OBCE BEZKORUPCE

**na <http://mapa.bezkorupce.cz>
zahrnuje údaje
o 228 městech v ČR**

**Projekt vznikl za podpory
Americké ambasády v Praze**

narazilo auto, vyjíždějící z brány z firmy DEK a.s. Naštěstí jelo velice pomalu, ale zcela mě přehlédlo. Skončil jsem na zemi se zlomenou klíční kostí, bříknul jsem se do hlavy, naštěstí v přílbě. Mladá paní za volantem mi nabídla, že mě odveze do nemocnice, s čímž jsem souhlasil (vůbec jsem neuvažoval o tom, zda by nebylo lepší zavolat sanitku či policii). Ihned mě naložila do auta (kolo nechali na vrátnici firmy) a odvezla do nemocnice, kde mi udělali rentgen všeho možného (hlava, krk, klíček, žebra). Všechno bylo podle lékařů v pořádku, až na ten klíček (kost bez posunutí, takže pokud se to nehne, tak snad i bez operace). Po dvou hodinách nás propustili, paní mě zavezla domů, cestou jsme se zastavili pro kolo a řešili jsme, co s tím budeme dělat dál – jestli to hlásit na policii, jestli už není pozdě atd., mladá žena z toho byla vyděšená víc než já (cestou tam jsme naštěstí nepřejeli dalšího chodce na přechodu, když projela na červenou...).

Hlásit událost na policii se mi nechtělo. V okamžiku, kdy ležíte na silnici, je deset pod nulou a děsně to bolí. U vědomí toho, že bych ještě strávil několik hodin čekáním a sepisováním protokolu a taky proto, že se paní chovala velice vstřícně a byla si vědoma toho, že je to její vina, jsem od nahlášení ne-

hody upustil. Navíc jsem ani netušil, co by to spustilo za další proces. Nemám žádné úrazové pojištění, paní mi říkala, že taky není na nic takového pojištěna. Současně mi dala na sebe kontakt.

Na druhou stranu jsem trochu váhal, jestli mám celou záležitost opravdu nechat být a nedělat nic – stejně tak se chovala i ona. Celou dobu s ní byl její kolega z práce, který mi pomáhal nosit věci, naložil kolo do auta, oba se mnou čekali na všechna vyšetření, potom mě zavezli domů, kolo mi dal do garáže, vynesl mi věci k bytu. Cestou mě požádal, abych zvážil hlášení na policii, že by to jeho kolegyni zcela vyřídilo a že určitě nalezneme nějakou společnou cestu k pozdější dohodě. Takže jsem byl spíše nakloněn tomu nic nenahlásit.

Druhý den jsem kontaktoval řadu lidí (jeden z nich byl např. taky přejetý kamarád, druhý byl známý policista apod.), kteří byli přesvědčeni, že nahlášení věci policii, mělo být to první, co jsme měli udělat. Zavolal jsem tedy té paní, která mě srazila, abych ji informoval o tom, co jsem se dozvěděl a chtěl jsem se s ní domluvit jak budeme dál postupovat. V jejím hlase jsem cítil velkou změnu, v podstatě jsem mluvil úplně s jiným člověkem. Mimo jiné mi oznámila, že se poradila s právníkem a tvrdila, že žádná škoda na autě nevznikla a že necítí žádnou vinu (asi třikrát), tudíž ona nic dalšího iniciovat nebude, splnila svoji občanskou povinnost, dokonce víc – neboť mě nejen do nemocnice odvezla, ale taky se mnou strávila přes 2 hodiny a poté mě dovezla domů i s kolem). Vlastně to trochu vyznělo tak, že můžu být rád, že nebudu hlásit, že jsem ji naboural auto...

Takže to mě přimělo, abych konečně zavolal na policii a nahlásil nehodu s vysvětlením, proč tak pozdě (neznalost, zima, bolest atd.). Skutečnost, že mě kolega paní, který to vše absolvoval s námi, požádal, abych policii nic nehlásil, jsem zamlčel.

Policie za mnou přijela domů, kde jsme sepsali protokol. Policisté mi nespírali, ale

současně mi řekli, že se tím často stává, že jsou výpovědi značně zkreslené, protože ihned po nehodě většinou člověk nedokáže vymyslet nějakou příznivější alternativu, což jak se po chvíli ukázalo, byla 100% pravda. Jelikož jsem neznal číslo jejího auta (a za celou dobu mě to nenapadlo si jej poznamenat!), tak jí přede mnou zavolali s tím, že by potřebovali vědět nějaké údaje o dopravní nehodě. Paní se zeptala: „*O jaké nehodě? Myslíte toho cyklistu, co upadl (asi uklouzl) před mým autem, když jsem stála na křižovatce a kterého jsem poté odvezla do nemocnice?*“

Tady příběh končí. Dobrá a velmi poučná zkušenost (doufám, že ji přenechám už jen pro ostatní), která podle mě stojí za zveřejnění proto, aby lidi v podobných situacích věděli, jak se mají chovat a postupovat (možná to na rozdíl ode mne vědí, nicméně člověk se chová trochu jinak, když je přímým účastníkem).

Má hlavní obava, že budeme čekat na sanitku a policii při mínus deseti, byla, jak jsem se dozvěděl asi liché. Policie má auto – luxusní pojízdnou kancelář, vybavenou veškerou technikou, se sanitkou to bude podobné.

Ve světle výše uvedených skutečností působí trochu směšně až naivně má úporná snaha co nejméně „uškodit“ tomu druhému a nepůsobit mu zbytečné komplikace. Přemýšlel jsem o tom, jak se s tím ta chudinka vyrovná a jestli vůbec usne a jestli nedejbože ještě někdy usadne za volant – bohužel nepřeháním!!!

Rád bych předal několik svých zjištění a zkušeností:

Co je třeba vědět a hlídat:

- nehodu okamžitě nahlásit policii
- pokud pracovní neschopnost přesáhne 7 dnů, jedná se o trestný čin
- do méně než 7 dnů jde jen o přestupek
- pokud řádně nehodu nahlásíte, veškeré vzniklé škody (na zdraví i na majetku,

včetně ušlé mzdy) by měly být hrazeny z povinného ručení toho, kdo ji zavínil

A upřesnil okolnosti nehody:

Moje skládací kolo Dahon je vybaveno:

- předním reflektorem s bílým světlem (napájený dynamem v náboji, takže skoro trvale svítícím)
- zadním trvale svítícím červeným světlem, dále dvěma vždy blikajícími blikáčkami Reelight (přední bílou a zadní červenou, indukční napájení s kondenzátorem)
- na pravé noze nosím vždy reflexní pásku (aby se mi hlavně nenamotala nohavice na řetěz)
- na kole mám nalepeno několik reflexních samolepek.

Protože v horku mě helma děsivě štve, pořídil jsem si přilbu Yakkay ve tvaru holmesovské tweedové čapky, jejíž úder o asfalt mi (naštěstí) dosud zní v uších.

Ke střetu došlo těsně před 18 hodinou, kdy už se značně zešeřilo, což je asi ta nejhorší doba z hlediska viditelnosti, **na absolutně suché vozovce za mínus 10 stupňů.**

Kolo udržuji v trvalém pořádku, neboť na něm trávím hodně času a používám ho v podstatě ke své přepravě téměř všude (minimálně ke sportovním účelům), mé průměrné roční přírůstky se pohybují v posledních 10 letech většinou nad hranicí 5000 km, takže se mohu oprávněně počítat ke zkušeným městským cyklistům. Navíc hodně času trávím touto problematikou např. jako host při jednáních pražské magistrátní komise pro cyklistickou dopravu. Do této události jsem také považoval za úspěch, že se mi podařilo v rámci programu Bezpečné cesty do školy dotáhnout cyklistický pruh od nejbližší cyklotrasy až ke dveřím školy, kde učím.

Možná proto jsem učinil tolik výše uvedených „procedurálních“ osobních chyb,

neboť to bylo poprvé (a uvědomuji si, že mohlo být také naposledy) a znal jsem Pupa i Bábika, pro nepoučené: cyklisté, kteří neměli tolik štěstí).

Poznámka pro chlapce z Azubu (dovozci skládaček) – mohou uvádět další výhodu skládacího kola: když vás někdo sejme, tak se nemusíte bát, že by vaše kolo muselo zůstat na místě nehody, lze odvézt i autem s minimálním kufrem (je třeba jen být trochu při smyslech a dát řidičovi krátkou instrukci, která se hodila i policistce, pořizující fotodokumentaci u mě doma, když si ho ale předtím musela sama složit).

Mojmír Kopečný, Mojmír Kopečný,
cyklista

Praha, 26. 2. 2011

Připadalo mi, že příběh končí: případ je uzavřen, paní neunesla svůj strach a udělala to, co udělala – na policii leží dva různé záznamy o stejné události, na rozhodnutí je pozdě, takže to tedy odlozme



Profesor Kopečný nedá bez kola ani ránu, s kolem ji obdržel, foto archiv M. Kopečný

mezi nevyřešené případy...

Opak byl pravdou! Tato část se stala pouhou předehrou k velkému finále, jehož nedobrovolnou hlavní postavou jsem se stal opět já, tentokrát však už jako viník dopravní nehody a řidič motorového vozidla (cituji z příkazu o uložení pokuty z oddělení správního řízení). To, že jsem byl označen jako řidič motorového vozidla je jen „komickou“ vložkou tohoto příběhu (do správné frašky toto určitě patří – navíc se zjevně jedná o trapnou chybu vznikající opisováním stejného univerzálního vzoru). Horší je ale skutečnost, že zbývající čtyřstránkový rozklad mého přečinu je bohužel míněn zcela vážně.

Po deseti týdnech od nehody se dozvidám o tom, že jsem viněn tím, že jsem řídil vlastní kolo, nezvládl jeho řízení a spáchal přestupek proti bezpečnosti a plynulosti dopravy na pozemních komunikacích. Mé nápravy bude dosaženo uložení pokuty ve výši 2000 Kč (jen díky mé předchozí bezúhonnosti), což pro mne bude dostatečným poučením, abych se choval v budoucnosti ukázněně v silničním provozu.

Co se tedy skutečně stalo v podvečer koncem února se dozvidám až z této zprávy. Z neznámého ochotného pána, který pomáhal své nebohé kolegyni i mně, se vyklubal klíčový svědek události, z jehož výpovědi policii učinila nepochybné zjištění. Zjištění, které se ani neobtěžuje sdělit účastníkovi dopravní nehody, který skončí v nemocnici.

Zaráží mě několik momentů celého příběhu, které jsem uvedl do svého odvolání (i když asi zcela zbytečného, jak jsem usoudil z několika nezávislých právních rozkladů).

V první řadě – jak je možné, že řidička (a když přistoupíme na její hru – svědek dopravní nehody) nenese žádnou odpovědnost za nenahlášení dopravní nehody, již byla „svědkem“? Tatáž povinnost se váže i na druhého „svědka“...

(a samozřejmě i na mě, kdy ale cítím jistý rozdíl v tom, že já jsem zůstal ležet na silnici se zlomenou rukou).

Další těžko uvěřitelná situace nastala v okamžiku, kdy jsem byl naložen na auta paní VV (jak příznačně a aktuální iniciály pro bezúhonného a nezištného svědka). Představte si situaci, že pomáháte člověku, který se neočekávaně zhroutí na silnici, nasoukáte ho do svého vozu, on vytáhne telefon, zavolá a někomu oznámí, že nepřijde včas domů, neboť právě jede do nemocnice v autě, kterého ho právě srazilo... Nevím, kdo z vás by dále pokračoval bez hnutí brvy (včetně brvy dalšího „svědka“ na zadním sedadle).

Kdo by dále zůstal chladným při podobné scéně v nemocnici, kde se do lékařské zprávy dostane věta „*dnes sražen na kole automobilem a utrpěl...*“. Já už takové znám. Kdy je poznáte i vy?

Na závěr uvedu parafrázi závěrečné věty svého odvolání, kterou převádím z původního (doufajícího) do níže uvedeného (rezignujícího) tvaru:

Na základě uvedených skutečností nevěřím, že případ bude znovu projednán. K finanční ztrátě, která mi vznikla pracovní neschopností a pokutou, se připojí i podstatnější psychická újma, plynoucí ze ztráty důvěry v poskytování ochrany v právním státě.

P.S. Nabízí se třetí pokračování tohoto příběhu – odvolání je v běhu a již se těším na další povedený úřední dokument, kterému zřejmě bude ještě předcházet osobní pohovor na oddělení správního řízení (a který zvýší moji finanční ztrátu a dalších pár tisíc za úřední výkon).

Abych trochu změnil beznadějný tón posledního odstavce, rád bych na závěr uveřejnil výzvu, že hledám náhodného svědka této události, která se stala kolem 18. hodiny v ulici Tiskařské v Praze 10 u výjezdu z firmy DEK a.s.

V Praze, 23. 5. 2011



Děti povídání s projektantem zaujalo, ZŠ L. Coňka v Písnici, foto archiv PM

PM

PRAŽSKÉ MÁTKY

www.prazskematky.cz



Vydává o.s. Pražské matky.
Redakce: Jarmila Johnová, Michaela Valentová,
Petra Lukešová, Eva Šuchmanová

Adresa redakce:

o.s. Pražské matky, Pelléova 7, 160 00 Praha 6

Číslo 1-2/2011 vychází s podporou Městské části Praha 2



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 2