F:

METODICKÉ A PRACOVNÍ LISTY

SEZNAM LISTŮ
(u vyznačených jsou doplněny také pracovními listy pro ZŠ nebo SŠ):

1. Dobrá adresa (PL ZŠ, SŠ)
2. Jízdní kolo pro mne (PL ZŠ, SŠ)
3. Jízdní kolo pro všechny (PL ZŠ, SŠ)
4. Plánování udržitelné mobility (PL SŠ)
5. Hodnocení dopravní politiky (PL SŠ)
6. Koordinátor mobility
7. Síť místních partnerů
8. Městský rozpočet
9. Dotační politika
10. Nízkonákladová opatření
11. Průzkumy dopravního chování
12. Změny dopravního chování
13. Motivace pro volbu dopravního prostředku
14. Marketingový plán
15. Motivační kampaně

Jedním z hlavních výstupů realizovaného projektu OPVK Vzdělávání mládeže k udržitelné dopravě jsou pracovní listy (PL) a metodiky pro práci s pracovními listy (ML, metodické listy). Metodické listy navazují na sylabus a BOV každého tématu.

Metodické listy obsahují metodický úvod k pracovním listům a podporují pedagoga před výukou i během výuky. Nabízejí souvislost s jinými PL a možnost zakončení práce s PL formou diskuse se studenty, tedy pointu, účel a smysl dané aktivity. Jako podklad pro tuto diskusi doporučujeme sylaby pro jednotlivá témata.

Pracovní listy jsou zpracovány tak, aby byl dán prostor pro samostatnou práci žáků a studentů, pro ověření získaných znalostí, vědomostí a dovedností v každém okruhu témat.

Výše uvedený seznam nabízí soupis metodických listů, které pokrývají celou tematiku a nabízejí vyučujícím podporu pro výuku patnácti témat. Všechna témata přitom obsahují metodické listy, vyznačená témata také pracovní listy (PL). Pracovní listy pro ZŠ jsou tři a pracovních listů pro SŠ je pět. Důvodem je, že tato témata jsou zcela nová, nenabízejí se tedy správné a nesprávné odpovědi žáků a studentů, ale ti jsou vybízeni k diskusi, která je vyučujícím řízena. Podle potřeby školy a vyučujícího je možné je použít pro různé stupně škol, proto v seznamu níže není jejich zaměření specifikováno.

Téma F, které je jedním z hlavních výstupů realizovaného projektu OPVK Vzdělávání mládeže k udržitelné dopravě, je tématem, kterému se v České republice začala věnovat pozornost teprve v nedávné době. Sleduje závažnou problematiku, zda a jak lze mobilitu v celém jejím širokém spektru udržet i pro další generace. A to nejen v České republice, ale globálně. Je to oblast vzdělávání určená především pro rozvoj kompetence občanské, uvědomění si celého kontextu problematiky udržitelné mobility, s cílem ukázat studentům (žákům), jakou mají možnost ovlivnit další vývoj a rozvoj mobility. Nástroje udržitelné mobility mají v centru pozornosti člověka a kvalitu jeho života. Zdůrazňují kvalitu veřejného prostoru a realizaci opatření na podporu veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole, a tím i zdravého životního stylu. Ukazují možnosti, jak studenti (žáci) mohou aktivně ovlivnit a podpořit udržitelnou mobilitu. Jednou z podmínek využití ve výuce je, že se danou problematikou bude zabývat vzdělaný pedagog, který má přehled o trendech v oblasti udržitelné mobility. Podporu získání znalostí najde v sylabu pro „téma F" a na webových stránkách, které jsou uvedeny v seznamu literatury. Problematika zavádění nástrojů udržitelné mobility do praxe zatím není vyučována ani na vysokých školách. Autoři předpokládají, že publikace osloví některého ze studentů, který se bude v krátké budoucnosti tomuto tématu věnovat.

: METODIKA PRÁCE S PRACOVNÍMI LISTY PRO ZŠ

Pracovní listy jsou vytvořeny nejen v návaznosti na učivo základní školy, ale také pro uvědomění si mezipředmětových vazeb. Pracovní listy je tak možno využít nejen v předmětech, které danou problematiku přímo řeší, ale lze je využít i v předmětech na prohloubení znalostí a uvědomění si, že bez znalostí jednoho předmětu nemáme znalosti úplné a neumíme je tak zařadit do širšího kontextu. Např. s pracovním listem Zdravotní rizika – Hluk je možno pracovat ve fyzice, ale také v dějepise, přírodopisu případně i v hudební výchově. Záleží na pedagogovi, jak bude umět využít a zařadit pracovní list do výuky, resp. do kontextu mezipředmětových vztahů. Stejně tak jsou koncipovány i další pracovní listy. Toto je velkým přínosem pro osvětlení žákům, proč se učivem zabývají a jaké má souvislosti s dalšími nabytými vědomostmi.

MOŽNOSTI VYUŽITÍ VE VÝUCE ZŠ

Protože je doprava významnou součástí každodenního života člověka již od jeho raného dětství a je významným činitelem v utváření života společnosti, je vhodné hledat odpovědi, zda je této problematice věnována dostatečná pozornost při výchově a vzdělávání dětí a mládeže. Problematika dopravy je zapracována v Národním programu vzdělávání v České republice, v tzv. Bílé knize. Ta společně se zákonem č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon) zavádí do vzdělávací soustavy systém vzdělávacích programů. Vzdělávací programy jsou tedy tvořeny v rovině státní Národním vzdělávacím programem a Rámcovými vzdělávacími programy, dále na úrovni škol Školními vzdělávacími programy.

Na základním stupni vzdělávání v České republice je dopravní výchova zakotvena poměrně jasně v Rámcovém vzdělávacím programu základních škol. S problematikou dopravy by se žáci měli setkávat již na 1. stupni ve vzdělávací oblasti s širokým záběrem nazvané „Člověk a jeho svět". Konkrétně v tematickém okruhu „Místo, kde žijeme" jsou žáci seznamováni například s dopravní sítí místní krajiny (RVP ZV, 2013, s. 35). Okruh „Člověk a jeho zdraví" je věnován mimo jiné bezpečnosti dopravy, kdy se žáci mají naučit vnímat dopravní situaci, správně ji vyhodnotit a vyvodit odpovídající závěry pro své chování v roli chodce a cyklisty (RVP ZV, 2013, s. 36). Dopravní výchova prolíná také

na 2. stupni základních škol vzdělávací oblastí „Člověk a zdraví". Očekávaným výstupem v tematickém oboru „Výchova ke zdraví" je například to, že žák projeví odpovědné chování v rizikových situacích silniční a železniční dopravy. Aktivně dokáže předejít situacím ohrožujícím zdraví a osobní bezpečí a v případě potřeby dokáže poskytnout adekvátní první pomoc (RVP ZV, 2013, s. 76). Okrajově dopravní výchova prolíná i tematickým oborem „Tělesná výchova", jehož součástí je turistika a pohyb v přírodě, kdy se žáci při přesunu učí chování v dopravních prostředcích (RVP ZV, 2013, s. 79).

Téma udržitelné dopravy se tak může objevit v rámci průřezových předmětů:
- oblast environmentální výchovy;
- oblast mediální výchovy;
- oblast multikulturní výchovy;
- oblast výchovy demokratického občana;
- oblast výchovy k myšlení v evropských a globálních souvislostech;
- oblast osobnostní a sociální výchovy a výchovy k sociálním dovednostem.

Krátké bloky v podobě pracovních listů je možné zařadit do výuky také v rámci základních vzdělávacích oborů:
- jazyk a jazyková komunikace (český jazyk);
- matematika a její aplikace;
- informační a komunikační technologie;
- člověk a jeho svět;
- člověk a společnost (dějepis, výchova k občanství);
- člověk a příroda (fyzika, zeměpis, chemie, přírodopis);
- umění a kultura (hudební výchova, výtvarná výchova);
- člověk a zdraví (tělesná výchova, výchova ke zdraví);
- člověk a svět práce.

: METODIKA PRÁCE S PRACOVNÍMI LISTY PRO SŠ

Pracovní listy určené pro vyšší stupeň gymnázií a střední školy jsou svým pojetím rozšířením znalostí ze základní školy a staví na vědomostech (kompetencích) požadovaných pro ukončené základní vzdělání v příslušném předmětu. Vycházejí i z nově osvojených vědomostí a jejich nadstavbou je zařazení výzkumných poznatků do praxe (např. Zdravotní rizika z dopravy – Znečištění ovzduší). Snaží se ve studentech vzbudit zájem o dění, které je bude provázet po celý život – téma „Udržitelné dopravy". A to především jako generace, která se bude muset v dalších letech tímto tématem intenzivně zabývat, pokud chceme spokojeně žít a pracovat.

MOŽNOSTI VYUŽITÍ VE VÝUCE SŠ

Na rozdíl od základních škol je vymezení rozsahu dopravní výchovy na středních školách poněkud složitější. Pod pojmem střední škola jsou vnímány všechny typy škol, tedy gymnázia, střední odborné školy a odborné učiliště. Tím je dána variabilita školních vzdělávacích programů, které jednotlivé školy vydávají sice v souladu s Rámcovým vzdělávacím programem Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, ale také s ohledem na zaměření školy a potřeby regionu. Z těchto specifických školních vzdělávacích programů se odvíjí učební plány a učební osnovy jednotlivých škol, ve kterých je více či méně zakomponována také dopravní výchova. Ta i přes svůj význam nepatří na středních školách (mimo specializované obory) ke vzdělávacím okruhům s vyšší hodinovou dotací. Doprava je součástí tzv. průřezových témat, která respektují aktuální témata a problémy současné doby.

Rámcové vzdělávací programy pro střední odborné vzdělávání obecně obsahují jen minimální předepsaný rozsah dopravní výchovy charakterizovaný zejména požadovanými výsledky výchovy. Výjimkou je specializovaný Rámcový vzdělávací program pro obor vzdělávání 37-41-M/01 Provoz a ekonomika dopravy. Absolventi tohoto oboru by měli mít vytvořeny předpoklady pro uplatnění se v oblasti správy dopravní infrastruktury v ČR a EU, v pozicích samostatných techniků různých druhů dopravy, manažerů provozu, logistiků v dopravě a přepravě atd. (RVP PED, 2008, s. 12).

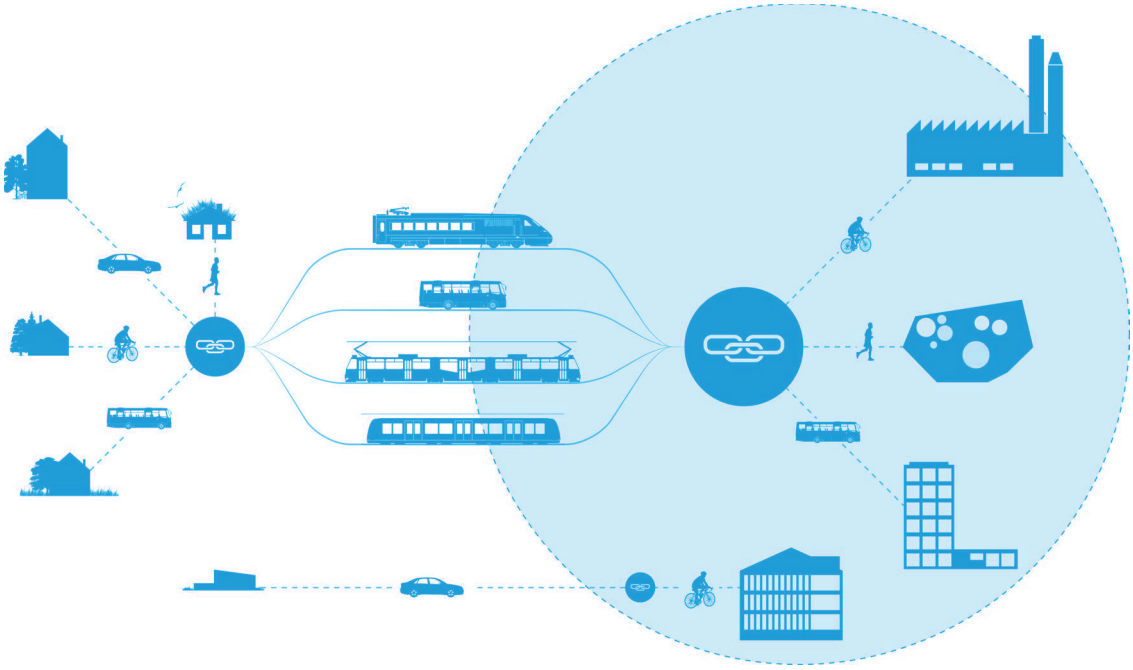
Dopravní výchova není součástí Rámcových vzdělávacích programů na středních školách. V lepším případě jsou prvky dopravní tematiky volně zařazeny do výchovy prostřednictvím průřezových témat například v předmětech ekologie nebo chemie. V rámci výuky se žáci některých škol účastní veřejných akcí s dopravní tématikou, např. „Týden mobility“, „Den bez aut“, „Na kole do školy“. Na těchto akcích jsou žákům zábavnou formou předávány informace spojené s dopravní výchovou. Dotazník odhalil i případy, kdy je za přínos k dopravní výchově středoškoláků považováno jen to, že v rámci výuky mají žáci možnost získat řidičské oprávnění na osobní, případně nákladní automobil, což žákům umožňují technicky zaměřené odborné střední školy.

To, že odborné střední školy nebo učiliště věnují v rámci všeobecného vzdělání minimální prostor dopravní tématice, není pozitivní. Tento stav je dán nejen různým zaměřením středních škol, ale také širokým spektrem osvojovaného učiva v rámci všeobecného vzdělávání při omezených hodinových dotacích na výuku.

Následující seznam nabízí soupis metodických listů, které pokrývají celou tematiku a nabízejí vyučujícím podporu pro výuku patnácti témat. Pracovní listy pro ZŠ jsou tři a pracovních listů pro SŠ je pět. Kromě souvisejících metodických a pracovních listů k prvním tématům jsou nabízeny i metodické listy bez pracovních listů. Důvodem je, že tato témata jsou zcela nová, nenabízejí se tedy správné a nesprávné odpovědi žáků a studentů, ale ti jsou vybízeni k diskusi, která je vyučujícím řízena. Podle potřeby školy a vyučujícího je možné je použít pro různé stupně škol, proto v seznamu níže není jejich zaměření specifikováno.

F: PRACOVNÍ LIST – 1 (ZŠ+SŠ)
DOBRÁ ADRESA

Jestliže chceme žít a pracovat ve městech, potřebujeme, aby se v nich dobře žilo.



Kombinovaná doprava umožňuje lidem dostat se z jednoho místa na druhé nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem.
Zdroj: Výstava The Good City, Bicycle Innovation Lab, Dánsko, 2012

: ÚKOL

Definujte svoji představu o dobré adrese. Diskuse by se měla týkat těchto oblastí:

1. Každodenní život. Dobré město nabízí dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život v ulicích i dalších veřejných lokalitách.
2. Setkávání. Dobré město je ideálním místem pro náhodná setkání s přáteli, známými i neznámými lidmi. Jedná se o prostor, kde můžeme vzájemně pozorovat, jak žijeme a jakými principy se řídíme. Setkávání, interakce a komunikace jsou nesmírně důležitými aspekty života.
3. Bezpečnost. Lidé z města, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, v něm vytvářejí pocit bezpečí. Vyjdeme-li z domu ven, všude kolem uvidíme lidské tváře.
4. Městský prostor. Dobré město je místem pro relaxaci a estetické zážitky – nejen pro zdejší obyvatele, ale i pro ty, kdo městem pouze procházejí nebo projíždějí.
5. Zdravé město. Dobré město je městem zdravým, bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky.
6. Vysoká dostupnost. V dobrém městě vždy existuje dopravní prostředek, s nímž se snadno a včas dostanete z bodu A do bodu B. Koncepce dobrého města vyhovuje rozmanitým způsobům dopravy.
7. Trvale udržitelná infrastruktura. V dobrém městě je infrastruktura prioritou, díky čemuž se naprostá většina osob dokáže po městě efektivně přepravovat, aniž by přitom trpěla kvalita městského prostoru, obecná dostupnost či kvalita života.

F: PRACOVNÍ LIST – 2 (ZŠ)
JÍZDNÍ KOLO PRO MNE

: ÚKOL

Společně uvažujme, co pro tebe znamená jízdní kolo. Diskutujte nad vybranými možnostmi:

1. Jízdní kolo je nejlepší přítel člověka. Snadno tě dostane z bodu A do bodu B, se zavazadly nebo bez nich, samotného nebo s dalšími lidmi, a vždycky jsi venku a na vzduchu.
2. Je to jednodušší a levnější než chodit do posilovny.
3. Moje kolo a můj počítač. To jsou ty nejnutnější nástroje pro každý den.
4. Klid místo městského hluku.
5. Bezplatná osobní doprava.
6. Moje kolo je v první řadě vozidlo, které mě dostane z bodu A do bodu B, ovšem flexibilním a svobodným způsobem – v průběhu cesty mohu například kdykoli změnit trasu.
7. Ideální způsob dopravy z A do B. Jak rychlé.
8. Oční kontakt s okolím.

Nezávislost. Způsoby dopravy lze rozdělit podle toho, kolik volnosti vám během cestování po městě poskytují. Například jedete-li na kole či jdete pěšky, můžete vždy změnit trasu, zastavit nebo využít zkratku. Jízda autem je omezená pokyny pro řidiče a rychlostními limity, podobně jako jízdu veřejnou dopravou svazují dané tratě a zastávky.

Cestovní doba. Existuje několik způsobů pro výpočet doby nutné k cestování. Kromě času, který zabere cesta z bodu A do bodu B za ideálních podmínek, můžete započítat i riziko zpoždění, čas strávený hledáním parkovacího místa atd. – a to je skutečná cestovní doba.

F: PRACOVNÍ LIST – 2 (SŠ)
JÍZDNÍ KOLO PRO MNE

: ÚKOL 1

Co pro tebe znamená jízdní kolo? Diskutujte nad vybranými možnostmi:

1. Jízdní kolo je nejlepší přítel člověka. Snadno tě dostane z bodu A do bodu B, se zavazadly nebo bez, samotného nebo s dalšími lidmi, a vždycky jsi venku a na vzduchu.
2. Je to jednodušší a levnější než chodit do posilovny.
3. Moje kolo a můj počítač. To jsou ty nejnutnější nástroje pro každý den.
4. Klid místo městského hluku.
5. Bezplatná osobní doprava.
6. Moje kolo je v první řadě vozidlo, které mě dostane z bodu A do bodu B, ovšem flexibilním a svobodným způsobem – v průběhu cesty mohu například kdykoli změnit trasu.
7. Ideální způsob dopravy z A do B. Jak rychlé.
8. Oční kontakt s okolím.

Nezávislost. Způsoby dopravy lze rozdělit podle toho, kolik volnosti vám během cestování po městě poskytují. Například jedete-li na kole či jdete pěšky, můžete vždy změnit trasu, zastavit nebo využít zkratku. Jízda autem je omezená pokyny pro řidiče a rychlostními limity, podobně jako jízdu veřejnou dopravou svazují dané tratě a zastávky.

Cestovní doba. Existuje několik způsobů pro výpočet doby nutné k cestování. Kromě času, který zabere cesta z bodu A do bodu B za ideálních podmínek, můžete započítat i riziko zpoždění, čas strávený hledáním parkovacího místa atd. – a to je skutečná cestovní doba.

: ÚKOL 2

Jste studenti a brzy vám bude 18 let. Pokud se rozhodnete koupit auto, jaké všechny další náklady kromě pořizovací ceny musíte zahrnout na jeho provoz? Kolik měsíčně vás bude auto asi stát? Kdy si na to vyděláte? Měsíční částku pak dělte počtem kilometrů svých potenciálních cest za měsíc a dostanete své reálné náklady na cestu na nákup, do práce, za zábavou. Výsledek vám ukáže i údaje o čase, který musíte věnovat práci, abyste vydělali peníze na cestu do práce, do školy, za zábavou. Tuto reálnou cenu a reálný čas pak můžete srovnávat pro jednotlivé dopravní prostředky.

Zvažte tedy nejen finance, ale i čas strávený vydělávání dostatečné částky na zakoupení vozidla, čas strávený jeho údržbou apod. To je virtuální cestovní doba. Cestování na kole a pěšky se pak ukazuje jako poměrně rychlý a levný způsob přepravy.

Virtuální cestovní doba:

- nákup jízdenky (vlak);
- nákup (auto);
- pojištění (auto);

- údržba (auto);
- provoz (auto);
- nákup (jízdní kolo);
- pojištění (jízdní kolo);
- údržba (jízdní kolo).

Skutečná cestovní doba:
- cestovní doba (vlak) + zpoždění (vlak);
- cestovní doba (auto) + dopravní zácpy (auto) + hledání parkování (auto);
- cestovní doba (jízdní kolo);
- cestovní doba (chodci);
- cestovní doba (chůze + vlak + chůze);
- cestovní doba (jízdní kolo + vlak + chůze);
- cestovní doba (jízdní kolo + vlak + jízdní kolo).

Vypočítejte:
- Vydělávám 25 000 Kč/měsíc a pracuji 8 hodin/den.
- Celkové náklady na auto jsou 5 000 Kč/měsíc.
- Za měsíc ujedu v průměru 240 km.
- Kolik mě stojí cesta do práce za jeden den, za měsíc, do místa vzdáleného 6 km od domova? Jak dlouho si vydělávám na jednu jízdu autem?

F: PRACOVNÍ LIST – 3 (ZŠ + SŠ)
JÍZDNÍ KOLO PRO VŠECHNY

Dopravní prostředky, jež ve městě preferujeme, nemají vliv pouze na nás samotné, ale i na další obyvatele, s nimiž ulice a veřejný prostor sdílíme. Stejně tak všechny ovlivňuje to, jak s tímto prostorem pracujeme. Základní princip života v jakémkoli městě představuje právě sdílení společného prostoru – a na nás všechny má zásadní vliv, jak se ho rozhodneme využívat.

: ÚKOL 1

Společně uvažujme, co může jízdní kolo udělat pro společnost. Diskutujte nad vybranými možnostmi:

Svoboda:
- minimalizace závislosti na zdrojích;
- zmenšení závislosti na likvidaci odpadů.

Životní prostředí:
- změna klimatu;
- snížení emisí CO_2;
- zmenšení povrchové kontaminace (včetně kontaminace dešťové vody).

Čas:
- více času na práci/více volného času.

Městský prostor:
- uvolnění povrchu pro jiné účely;
- bezpečnost;
- menší opotřebení;
- atraktivita.

Zdraví:
- minimalizace civilizačních chorob;
- zlepšení veřejného zdraví;
- snížení nákladů v důsledku menší dopravní nehodovosti;
- snížení výdajů na péči o seniory.

Ekonomika:
- minimalizace neočekávaných časových ztrát;
- zkrácení doby pracovní neschopnosti;
- podpora designérů a výrobců;
- cestovní ruch a cykloturistika;
- vytvoření značky;
- atraktivní investice do nemovitostí;
- minimalizace provozu a údržby silnic;
- minimalizace předpokládané časové náročnosti.

: ÚKOL 2

Boj o městský prostor: Kolik plochy zabírají různé dopravní prostředky pro 70 osob?

a) Vypočítej, kolik plochy zabere parkování pro 70 cyklistů:
Rozměry kola jsou 1,70 × 0,60 m a vzdálenost mezi nimi je 50 cm jako ve standardním cyklostojanu. Všechna kola jsou řazena na cykloparkovišti vedle sebe („jeden dlouhý cyklostojan"). Plochu kolem „dlouhého cyklostojanu" nezapočítáváme.

Výpočet potřebné plochy pro 70 kol + 69 mezer na délku a 1 kolo na šířku:

. . . . . .

. . . . . .

Odpověď: Jízdní kola pro 70 cestujících zaberou přibližně . . . . . m^2.

b) Vypočítej, kolik plochy zabere jeden autobus se 70 cestujícími (kapacita 30 sedících a 40 stojících cestujících):
Autobus měří 12 × 2,5 m. Parkuje rovnoběžně s chodníkem. Plochu kolem autobusu nezapočítáváme.

Výpočet potřebné plochy pro 70 osob = 1 autobus:

. . . . . .

. . . . . .

Odpověď: 1 autobus pro 70 cestujících zabere . . . . . .m^2.

c) Vypočítej, kolik plochy zaberou osobní auta, která mají přepravit 70 osob:
Jsou v průměru obsazená 1,18 osobami (předpoklad pro náš výpočet: ve většině aut jede pouze řidič).

Rozměry průměrně velkého automobilu jsou 4,55 × 1,77 m. Všechna vozidla parkují vedle sebe kolmo k chodníku. Mezera mezi vozidly je pro náš příklad předpokládána 0,8 m. Plochu kolem všech vozidel nezapočítáváme.

Výpočet potřebného počtu vozidel pro 70 osob s obsazeností 1,18 ve vozidle:

. . . . . .

. . . . . .

Výpočet potřebné plochy pro 59 aut + 58 mezer na délku a 1 auto na šířku:

. . . . . .

. . . . . .

Odpověď: Průměrně obsazená osobní vozidla pro 70 osob zaberou přibližně . . . . . m^2.

d) Vypočítej, kolik plochy zaberou osobní auta, která mají přepravit 70 osob:
Vypočítejte, kolik plochy by zabrala auta obsazená 4 osobami (např. car sharing nebo rodina). Rozměry aut a způsob parkování jsou shodné s příkladem c).

Výpočet potřebného počtu automobilů pro 70 osob po čtyřech ve vozidle:

. . . . . .

. . . . . .

Výpočet potřebné plochy pro 18 aut + 17 mezer na délku a 1 auto na šířku:

. . . . . .

. . . . . .

Odpověď: Plně obsazená osobní vozidla pro 70 osob zaberou přibližně ..... m^2.

Výsledky náročnosti parkovací plochy pro jednotlivé dopravní prostředky porovnejte a diskutujte o nich. Nezapomeňte promluvit i o pěší dopravě. Diskutujte také o dalších možných indikátorech udržitelnosti dopravy kromě nároku na městský prostor. Přemýšlejte o tom, jak jsou města zatěžována hlukem a emisemi. Zdůrazněte vliv dopravy v pohybu (silnice a vozidla) i v klidu (parkoviště, parkovací domy a vozidla) na vzhled města. Jaká je pozice cyklistické dopravy?

F: PRACOVNÍ LIST – 4 (SŠ)
PLÁNOVÁNÍ UDRŽITELNÉ MOBILITY

Všechny druhy dopravy se mají doplňovat a spolupracovat. Kola a auta spolu nemají ve městě soupeřit, ale vzájemně se doplňovat a pomáhat si. Spolu s pěší a veřejnou dopravou by ve fungujícím městě měly být v rovnováze.

: ÚKOL

Diskutujte:

- Jak bys definoval integrované plánování dopravy?
- Jaké cíle pokrývá plán mobility pro svou městskou aglomeraci?
- Jak bys jinak vystihl nebo volně přeložil termín Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP?
- Jaká je základní charakteristika plánu městské mobility?
- Jaké metody a kroky zahrnuje?
- Jak si představuješ vizionářskou kulturu městské mobility ty osobně? Jaké by mohly být konkrétní dopady?
- Plán a vize nemohou být bez konkrétních strategických cílů. Napiš aspoň některé z nich, které se týkají sítě městských komunikací, dopravních a přestupních uzlů.

F: PRACOVNÍ LIST – 5 (SŠ)
HODNOCENÍ DOPRAVNÍ POLITIKY

: CÍL

Porozumět významu hodnocení dopravní politiky – Místní Agendy 21.

MA21 vyžaduje zpracování podrobného auditu dané municipality v celkem 10 tematických oblastech udržitelného rozvoje. Tato témata vycházejí z mezinárodních Aalborgských závazků. Jedním z nich je i téma „Doprava", které je v rámci Metodiky rozčleněno do 5 dílčích oblastí, které by měly být kompatibilní se strategiemi a dalšími metodikami pro hodnocení udržitelné dopravy:

1. podpora veřejné dopravy a dalších druhů alternativní dopravy – pěší, cyklo (infrastruktura);
2. snižování nutnosti používat individuální automobilovou dopravu a podpora alternativních druhů dopravy;
3. nízkoemisní vozidla;
4. bezpečnost silničního provozu;
5. snižování vlivu dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Buďte auditory – posuďte svoje město na základě indikátorů oblasti 1:

- Podíl nízkopodlažních vozidel ve veřejné dopravě - % podíl výkonů z celkových vozokilometrů objednávaných obcí u dopravců (MHD, doplňkové spoje nad rámec základní dopravní obslužnosti, účelové spoje - např. školní autobusy).
- Bezbariérovost komunikací - sleduje vývoj činnosti obcí směřující k budování (revitalizaci) infrastruktury environmentálně šetrných druhů dopravy a infrastruktury pro občany se sníženou pohyblivostí (vyjádřeno v kilometrech).
- Vybavenost cyklistickými komunikacemi - délka bezpečných komunikací v intravilánu vhodných pro cyklisty v poměru k celkové délce komunikací v obci.
- Vybavenost veřejných budov infrastrukturou pro cyklisty - % podíl budov v majetku města a jím zřízených organizací.

Diskutujte alespoň o některých pozitivních důsledcích snižování podílu automobilové dopravy:

- Menší objem automobilové dopravy
- Snížená tendence cestovat
- Častější využití udržitelných způsobů dopravy
- Přesun financí od automobilové k udržitelné dopravě
- Snížená spotřeba energie
- Menší škody na životním prostředí
- Spolehlivější a méně přetížený dopravní systém
- Lepší úroveň a nižší náklady pro služby města
- Posílení atraktivity města

Další diskusní otázky:

- Myslíte si, že výše uvedené pozitivní důsledky snižování podílu automobilové dopravy jsou dostatečně přesvědčivé, aby přiměly místní politiky realizovat nezbytné změny?
- Můžeme tato fakta vyjádřit ještě přesvědčivějším způsobem?

- Můžete uvést i další možné důsledky, které by pro vaše politické činitele byly ještě přesvědčivější?
- Jaké jsou tři pravděpodobně nejpozitivnější důsledky snižování podílu automobilové dopravy, které lze použít jako argumenty směrem k veřejnosti?
- Můžete je seřadit podle důležitosti?