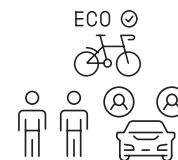


MĚSTA PŘÁTELSKÁ K DĚTEM

dopady opatření na:



zábor prostoru

Popis opatření:

V oblasti udržitelné dopravy přinášejí Child friendly cities (ChFC) návody, jak podporovat aktivní způsoby dopravy dětí a jak při uspořádání uličního prostoru brát ohled na jejich potřeby. Významnými kritérii jsou přitom bezpečnost, bezbariérovost, ochrana zdraví a podpora zdravého rozvoje, zejména samostatného pohybu a možností aktivit ve venkovním prostoru. Opatření tedy často zahrnuje i herní prvky pro děti v uličním prostoru. Dopravní podmínky, které vyhovují rodinám s dětmi, jsou ale obvykle výhodné i pro další skupiny lidí. Opatření zahrnují spravedlivé členění uličního prostoru a často se týkají i městského mobiliáře.

Koncepce Child friendly cities ovšem zahrnuje mnohem více než oblast dopravy. Model města přátelského k dětem (ChFC) může přijmout jakékoli město, obec, komunita nebo systém místní správy, který se zaváže, že bude zlepšovat životy dětí naplňováním jejich základních práv vyjádřených v Úmluvě OSN o právech dítěte.¹ Města přátelská k dětem dbají např. na ochranu dětí před vykořisťováním, násilím a zneužíváním, ochranu zdraví, právo na dobrou péči a kvalitní sociální služby, kvalitní, inkluzivní a participativní vzdělávání, které jim umožní plně využít svůj životní potenciál. ChFC zjišťují a respektují názory dětí. Zajišťují jim možnost ovlivňovat rozhodnutí, která se jich týkají. Umožňují jejich zapojení do kulturního, komunitního a společenského života, a to pro všechny bez rozdílu, tedy bez ohledu na etnický a sociální původ, náboženství, pohlaví nebo schopnosti (UNICEF, 2004).

K dopravě se vztahují zejména témata práv dětí na pohyb ve veřejném prostoru respektující postupně s věkem narůstající míru nezávislé mobility a právo dětí na čisté a bezpečné prostředí s přístupem k zeleni. V konkrétní rovině to znamená nejčastěji zajišťování dostupnosti škol (viz opatření Bezpečné cesty do škol) a do dalších míst, kde se mohou děti setkávat, vzdělávat se a hrát si.

V současné době se k městům přátelským k dětem přihlásilo již 3 500 obcí v 40 zemích.

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

¹ <https://childfriendlycities.org/what-is-a-child-friendly-city/>

Geografická či jiná specifika:

Žádná. Přijetím závazků vyplývajících z přihlášky demonstruje město podporu pro rodiny a zdravý vývoj dětí, takže je opatření vnímáno i jako podpora bydlení mladých rodin ve městě.

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Child friendly smart cities²
- * Digitální ukazatele rychlosti vozidel
- * Automatické monitorování dodržování předepsané rychlosti
- * Zapojení herních prvků do veřejného prostoru

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové*

Středně finančně nákladné

Finančně náročné

* Přihlásit se mezi ChFC je vlastně jednoduché a neznámá to pro město velké náklady. Samotná realizace může zahrnovat nejrůznější opatření, jako je např. zavádění pěších obytných zón, rychlostních omezení, podporu Bezpečných cest do škol apod., ale i opatření, která jsou nákladná, např. přestavby zastávek veřejné dopravy nebo humanizaci uličního prostoru.

Hlavní dopady opatření:

Opatření se orientuje na podporu rodin s dětmi. Podporuje nezávislou mobilitu dětí, zaměřuje se na výchovu k samostatnému pohybu dětí prostřednictvím chůze a cyklistiky postupně i bez dozoru dospělých. Velkým přínosem může být zapojení veřejnosti, jednak evaluační schémata, která pomáhají urbanistům posuzovat veřejný prostor i z pohledu a podle potřeb dětí, resp. rodin s dětmi. Opatření se sice soustřeďuje na cílovou skupinu dětí, ale pokud budeme parafrázovat starostu Bogoty Enrique Peñalosu, město, které je zdravým místem pro děti, je zdravým místem pro všechny. Negativní vliv automobilové dopravy na samostatný pohyb dětí ve městě je dlouhodobě známý. Např. dnes již klasická studie Hillmana (1990) ukazuje, že mezi lety 1971 a 1989 se ve Velké Británii i Německu významně zvýšil věk (průměrně o 2,5 roku), v němž se děti mohou začít pohybovat po městě samostatně. Child friendly cities podporují samostatný pohyb dětí respektující jejich zdravý rozvoj.



Dopady na
modal split

Opatření podporuje aktivní druhy dopravy a budování podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb dětí. (Není dostupná studie.)



Dopady na
životní prostředí

Opatření usnadňuje, aby si děti v raném věku osvojily chůzi a jízdu na kole jako běžný pohyb po městě. Zatím ale není k dispozici studie, která by kvantifikovala dopady opatření na životní prostředí (např. pozitivní dopady díky snížení znečištění z motorové dopravy).



Dopady na
dopravní nehody

Nejsou známy.

² <https://www.niua.org/cfsc/>



Dopady na zdraví

Přirozený pohyb a hry dětí ve veřejném prostoru podporují fyzickou aktivitu dětí. Ta je důležitá pro jejich rozvoj. Ovšem přímý vliv opatření na zdravotní stav dětí není prokázán. Studie se většinou zabývají vlivem na hmotnost (Lubans a kol., 2011), ale jiné studie ukazují i benefity přetrvávající do dospělosti.



Sociální a ekonomické dopady

Klíčovou charakteristikou města přátelského k dětem je jeho schopnost zajistit dětem svobodu pohybu a zkoumání okolního prostředí bez omezení fyzickými, sociálními nebo kulturními omezeními (UNICEF).



Dopady na dopravní proudy:

Opatření zvyšuje podíl aktivních druhů dopravy a snižuje podíl automobilové dopravy v okolí škol, zejména při ranní dopravní špičce.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Child friendly cities vhodně doplňují opatření zaměřená na zvyšování bezpečnosti účastníků silničního provozu, zklidňování automobilové dopravy a podporu aktivních druhů dopravy. Konkrétně jde o opatření:

- * Bezpečné cesty do škol
- * Školní plány mobility
- * Podpora cyklistické dopravy (cyklostezky a cyklopruhy, parkování pro cyklisty, přeprava jízdních kol v MHD nebo VHD, infrastruktura pro cyklisty – zejména generel cyklistické dopravy a další)
- * Podpora pěší dopravy (Kampaně Pěšky do školy, pěšibusy/pěškobusy, generel pěší dopravy jako komplexnější řešení pěší dopravy ve městě, ale i konkrétní opatření, jako jsou pěší a obytné zóny, Zóny 30, úpravy přechodů pro chodce (zejm. vyvýšené a vizuálně zabezpečené přechody), další vhodná místa pro přecházení, dopravní zklidňování školních ulic a další)
- * Podpora veřejné dopravy (především opatření zaměřená na zranitelné skupiny uživatelů, např. na bezpečnost a orientaci dětí)

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Situace ve světě:

K iniciativě Child friendly cities se ve světě přihlásilo již 36 států a další jsou na seznamu čekatelů. Velmi ale závisí na počtech aktivních obcí – např. v Německu se zapojilo více než 20 měst a další se potřebami dětí ve městě intenzivně zabývají. Jak konkrétně Kinderfreundliche Kommunen³ postupují, shrnuje např. bilanční brožura (Kinderfreundliche Kommunen, 2019). Velký důraz je kladen na zapojení dětí do plánovacích procesů. Na stránkách je ale možné najít i konkrétní body k tématu udržitelné mobility, veřejného prostoru, her a dalších potřeb dětí. Některé aktivity se vztahují přímo k tématům udržitelné mobility, a to nejen chůze a jízdy

² <https://www.kinderfreundliche-kommunen.de/deutsch/startseite/>

na kole, ale zaměřují se i na potřeby dětí ve veřejné dopravě. Např. město Postupim prezentuje na webových stránkách i výsledky spolupráce s dětmi, které se týkají plánování města a celé řady témat.⁴

Situace v ČR:

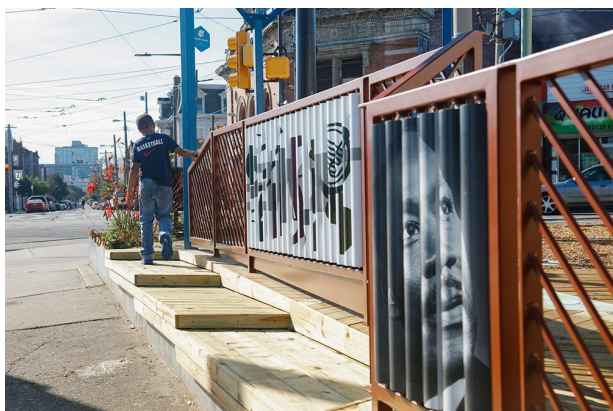
V České republice začínali s touto aktivitou architekti z ČVUT, konkrétně architektka Mirjana Petrik ve spolupráci s americkým architektem a krajinářem Henry Hansonem a dalšími. Zpracovali studie pro MČ Praha 7, Praha 3 a další místa. Jejich spolek Město přátelské dětem⁵ hodně sleduje téma hry dětí ve městě, zejména i možnosti úpravy ulic tak, aby potřebám dětí vyhovovaly. Více se o jejich projektech můžete dozvědět na stránkách <https://sites.google.com/2fresh.cz/mpd/projekty>, kde je ke stažení také publikace o možnostech participace dětí a mládeže.

Příklady dobré praxe:

Města a pohyb v nich jsou pro celou řadu dětí důležitým prostředím, v němž se učí. Způsoby, jak může obec pomáhat, aby se chůze, jízda na kole i cesta MHD staly zábavou, je možné najít např. na webu www.playfullerninglandscapes.com. Učení hrou ve veřejném prostoru ukazuje, že město při vytváření veřejného prostoru může myslet i na to, že se děti mohou bavit i při čekání na zastávce autobusu⁶. V praxi to všichni asi známe z některých obchodních domů nebo z čekáren u lékaře či na úřadech.

Puzzle zed': Stěna autobusové zastávky nabízí čekajícím cestujícím, aby dokončili hádanku. Puzzle podporují matematické a prostorové dovednosti dětí, které jim pomáhají uspět ve škole i v životě! Rodiče a děti mohou spolupracovat na řešení hádanek (viz obrázek 1).

Skákání: Vyznačené stopy povzbuzují děti ke skákání podle vzoru a samozřejmě i jinak. Rodiče mohou povzbudit děti, aby vzor změnil (viz obrázek 2).



Obrázek 1: Jednoduché opěrné zdi u plotů lákají děti k bezpečné cestě mimo chodník. Svislé pohyblivé části se skládají jako puzzle / Zdroj: <https://playfullerninglandscapes.com>



Obrázek 2: Skákání podle vzoru či jinak / Zdroj: <https://playfullerninglandscapes.com>

⁴ <https://sjr-potsdam.de/kinder-und-jugendbuero>

⁵ <https://sites.google.com/2fresh.cz/mpd/vize>

⁶ Viz <https://playfullerninglandscapes.com/project/urban-thinkscape>

Skryté postavy: Různé obrázky skryté v kovových dílech aktivují děti k hledání. Rodiče mohou pomoci dětem obrázky vyhledat a společně je všechny najít a zjistit, jak se promítají na zem.

Příběhy: Děti přecházejí od jednoho podnětu k druhému a vytvářejí svůj vlastní příběh. Tato aktivita pomáhá rozvíjet čtenářské a vypravěčské dovednosti. Mladší děti mohou rodiče požádat, aby pojmenovaly předměty na obrázcích. Je to například slunce nebo měsíc?

Zajímavé internetové odkazy:

Iniciativa UNICEF: Child friendly Cities: <https://childfriendlycities.org>

Průvodce (k dispozici v několika světových jazycích) podávající technické detaily, jak vytvářet ulice, které upřednostňují chodce a cyklisty: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/> nebo <https://globaldesigningcities.org/publication/designing-streets-for-kids>

Sdružení Město přátelské k dětem, z.s.: <https://sites.google.com/2fresh.cz/mpd/kdo-jsme>

Stránky německé iniciativy Město přátelské k dětem (Kinderfreundliche Kommunen): <https://www.kinderfreundliche-kommunen.de/deutsch/startseite>

Dětský a mládežnický úřad v Postupimi: <https://sjr-potsdam.de/kinder-und-jugendburo>

Použitá literatura:

BROWN, C.; ORCID, I.; DE LANNOY, A.; McCRACKEN, D.; GILL, T.; GRANT, M.; WRIGHT, H.; WILLIAMS, S. (2019): *Cities & Health*. Vol. 3, 2019. Special issue: Child-friendly cities. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23748834.2019.1682836>.

HILLMAN, M.; ADAMS, J.; WHITELEGG, J. (1990): *One false move: A study of children's independent mobility*. Policy Studies Institute, London.

KINDERFREUNDLICHE KOMMUNEN (2019): *Bilanzbrochure*. [Anglicky a německy.] Dostupné z: https://www.kinderfreundliche-kommunen.de/fileadmin/kfkfiles/DOKUMENTE/1._KFK_Verein/Bilanzbrochure-2019-ENG_FINAL.pdf.

NIUA (2017) *Compendium of best practices of child freindly cities*. [National Institute for Urban Affairs.] Dostupné z: <https://smartnet.niua.org/sites/default/files/resources/compendiuml.pdf>.

UNICEF (1997). *Children's Rights and Habitat: Working Towards Child-Friendly cities*. New York, UNICEF. Dostupné z: <https://digitallibrary.un.org/record/233327>.

UNICEF (2004). *Building Child Friendly Cities: A framework for action*. Innocenti Publications. Dostupné z: <https://www.unicef-irc.org/publications/pdf/cfc-framework-eng.pdf>.

DÜRING, I. A KOL. (2010) *Einfluss von verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf die PM10-Belastung an Straßen*. [Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik Heft V 189.] Dostupné z: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/134/file/V189.pdf>.

GONZALO-ORDEN, H. A KOL. (2018) Effects of traffic calming measures in different urban areas. *Transportation Research Procedia* 33, 83–9.

LITMAN, T. (1999). *Traffic Calming Benefits, Costs and Equity Impacts*. Victorian Transport Policy Institute, Victoria. Canada.

MIRANDA-MORENO, L.; MORENCY, P.; EL-GENEIDY, A. (2011). The link between built environment, pedestrian activity and pedestrian-vehicle collision occurrence at signalized intersections. *Accident Analysis and Prevention*, 43(5), 1624–1634.

NATIONAL COLLABORATING CENTRE FOR HEALTHY PUBLIC POLICY. (2011). *Urban traffic calming and health. Literature review*. Dostupné z: https://www.ncchpp.ca/docs/ReviewLiteratureTrafficCalming_En.pdf.

NOVÁK, J. (2017). *Analýza vlivu zklidňujících opatření na chování účastníků provozu v obcích*. [Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera.]

OSTAKH, A. (2020). The Shared Space Phenomenon as a Tool for Rediscovering Mixed-Use Street. In: *9th Annual Conference on Architecture and Urbanism 2020* [online]. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury. [cit. 2022-02-22]. 24-32. Doi 10.13164/phd.fa2020.3. Dostupné z: <https://dspace.vutbr.cz/handle/11012/195603>.

RICHARD, J.; STEVEN, H. (2000). *Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung. Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen*. [Umweltbundesamt.] Dostupné z: <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/1933.pdf>.

SKLÁDANÁ, P. (2020). *Bezpečná obec. Příručka pro zklidňování dopravy a humanizaci uličního prostoru*. CDV. TAČR. Spoluřešitelé: Ing. Pavel Skládaný, Mgr. Zuzana Strnadová, Mgr. Aleš Zaoral, Mgr. Ivo Dostál. Dostupné z: <https://uliceiprochodce.cdvinfo.cz/file/prirucka-pro-zklidnovani-dopravy-a-humanizaci-ulicniho-prostoru/>

SKLÁDANÝ, P. *Zklidňování dopravy na místních komunikacích*. CDV.

WHO (2013). *Pedestrian Safety: A road safety manual for decision-makers and practitioners*. Dostupné z: <https://www.who.int/publications/i/item/pedestrian-safety-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>.