

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Koncept active city: plán rozvoje města

Active cities concept development plan of municipality

STUDIJNÍ PROGRAM

Projektové řízení inovací

VEDOUCÍ PRÁCE

RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D.,

POLENA

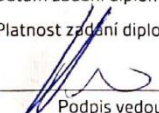
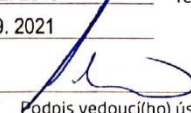
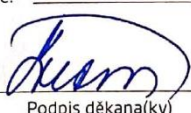
JIŘÍ

2020

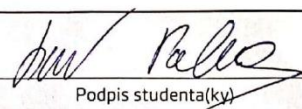
I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení:	Polena	Jméno:	Jiří	Osobní číslo:	460988
Fakulta/ústav:	Masarykův ústav vyšších studií (MÚVS)				
Zadávací katedra/ústav:	Oddělení veřejné správy a regionálních studií				
Studijní program:	Projektové řízení inovací				
Studijní obor:	-				

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce:	Koncept active city: plán rozvoje města		
Název diplomové práce anglicky:	Active cities concept development plan of municipality Strakonice		
Pokyny pro vypracování:	CÍL PRÁCE: Cílem DP je navrhnout opatření pro rozvoj konceptu "active cities" ve městě Strakonice PŘÍNOS PRÁCE: Přínosem DP je využití navržených opatření při tvorbě plánu konceptu "active cities" ve městě. OSNOVA: 1. Úvod; 2. Teoretická část - koncept "active cities", úrovně: svět, Česká republika, Strakonice; 3. Praktická část - představení města Strakonice, analýza současného stavu, náhrý opatření; 4. Závěr.		
Seznam doporučené literatury:	(1) EDWARDS, P. A Healthy City is an Active City: A Physical Activity Planning Guide. Copenhagen: WHO, 2008 (2) LIOCE, R. The Hepness Perspective for Active Cities Development. Venice: ASD Circolo Tennis Vicenza, 2018. (3) CORNBURN, J. Healthy City Planning: From Neighbourhood to National Health Equity. New York: Routledge, 2013. (4) MANSFIELD, L. Sport, Physical Activity and Public Health. New York: Routledge, 2018		
Jméno a pracoviště vedoucí(ho) diplomové práce:	RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D., MÚVS ČVUT v Praze, oddělení veřejné správy a regionálních studií		
Jméno a pracoviště konzultanta(ky) diplomové práce:			
Datum zadání diplomové práce:	12. 12. 2019	Termín odevzdání diplomové práce:	30. 4. 2020
Platnost zadání diplomové práce:	30. 9. 2021		
 Podpis vedoucí(ho) práce	 Podpis vedoucí(ho) ústavu/katedry	 Podpis děkana(ky)	

III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

<u>12. 3. 2020</u> Datum převzetí zadání	 Podpis studenta(ky)
---	--

POLENA, Jiří. *Koncept active city: plán rozvoje města*. Praha: ČVUT 2020. Diplomová práce. České vysoké učení technické v Praze, Masarykův ústav vyšších studií.



**MASARYKŮV ÚSTAV
VYŠŠÍCH STUDIÍ
ČVUT V PRAZE**

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci vypracoval samostatně. Dále prohlašuji, že jsem všechny použité zdroje správně a úplně citoval a uvádím je v příloženém seznamu použité literatury. Nemám závažný důvod proti zpřístupňování této závěrečné práce v souladu se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) v platném znění.

V Praze dne: 14. 05. 2020

Podpis:

Poděkování

Na úvod chci moc poděkovat vedoucímu mé diplomové práce, Tomášovi Hudečkovi RNDr., Ph.D. za jeho čas, rady a ochotu při konzultacích během tvorby této práce. Rád bych také poděkoval členům mé nejbližší rodiny za všechno, co mě dělají a také za to, že to se mnou, během tvorby této práce, vydrželi.

Abstrakt

Tato diplomová práce se zaměřuje na rozvoj konceptu active cities, tedy na rozvoj podmínek pro umožnění aktivního života obyvatel ve zvoleném městě Strakonice. Dále hodnotí současnou situaci ve Strakonici a podle toho navrhuje realizovatelná opatření, kterými by se město mohlo inspirovat při plánování dalšího rozvoje. Práce je rozdělena do několika částí, kdy postupuje od abstraktního popisu konceptu active cities, přes popis praxe v zahraničních městech až k situaci ohledně konceptu v našich městech, zejména ve vybraných Strakonici. V závěrečné části práce, po zhodnocení současného stavu, jsou interpretovány návrhy vycházející ze současného stavu města a ze zahraniční praxe, které by měly přispět k dalšímu rozvoji konceptu active cities.

Klíčová slova

Aktivní město, zdravé město, Strakonice, doprava, chůze, mobilita, fyzická aktivita

Abstract

This diploma thesis focuses on the development of the concept of active cities, which means the development of the conditions for enabling the active life of the inhabitants in the selected town of Strakonice. It also evaluates the current situation in Strakonice and proposes accordingly appropriate measures by which the city could be inspired when planning further development. The thesis is divided into several parts, proceeding from the abstract description of the concept of active cities through a description of the experience in foreign cities to the situation regarding the concept in our cities, especially in the selected city of Strakonice. In the final part of the thesis, after evaluation of the current state, proposals based on the current state of the city and from foreign experience are interpreted, which should contribute to the further development of the concept of active cities.

Key words

Active city, healthy city, city of Strakonice, transport, walking, mobility, physical activity

OBSAH

ÚVOD.....	5
1 ACTIVE CITIES KONCEPT.....	7
1.1 Vývoj konceptu active cities.....	8
1.2 Formy konceptu	10
1.3 Benefity.....	13
1.3.1 Ekonomické	14
1.3.2 Sociální.....	15
1.3.3 Enviromentální.....	16
1.3.4 Bezpečnostní	18
2 ACTIVE CITIES VE SVĚTĚ.....	20
2.1 Evropa.....	20
2.2 Evropští lídři konceptu active cities.....	21
2.2.1 Amsterdam.....	21
2.2.2 Kodaň.....	22
2.2.3 Lublaň	23
2.2.4 Barcelona.....	24
2.3 Další úspěšná města mimo Evropu	25
2.3.1 Toronto	25
2.3.2 Adelaide.....	27
2.4 Zajímavé projekty dalších světových měst.....	28
3 ČESKÁ REPUBLIKA.....	30
3.1 Podpora aktivních měst v ČR.....	30
3.1.1 Národní síť Zdravých měst ČR	30
3.1.2 Místní Agenda 21	31
3.1.3 Dobrá praxe.....	32
3.1.4 Partnerství pro městskou mobilitu.....	33
3.2 Města v ČR.....	34
3.2.1 Praha	34
3.2.2 Další česká města	37
4 ACTIVE CITIES VE STRAKONICÍCH	40
4.1 Stručná charakteristika Strakonice.....	40
4.1.1 Strakonice a NSZM ČR	41
4.1.2 Sportovní participace obyvatel.....	41
4.1.3 Zainteresoované strany v oblasti rozvoje sportu a pohybu.....	42
4.2 Realizované projekty	44

4.2.1	Financování	48
4.2.2	Současný stav	49
5	NÁVRHY PRO ROZVOJ KONCEPTU ACTIVE CITIES	50
5.1	Návrhy obecných opatření	50
5.2	Konkrétní návrhy opatření	57
5.3	Hodnocení návrhů	67
5.3.1	Hodnotící matice návrhů	68
	ZÁVĚR.....	70
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	72
	SEZNAM OBRÁZKŮ	78
	SEZNAM TABULEK.....	79
	SEZNAM GRAFŮ	80

ÚVOD

Fyzická aktivita je velmi důležitá pro celou společnost. Je zřejmé, že je prospěšná pro naše zdraví, ale zároveň je velmi těžké, v dnešní uspěchané době, ji zařadit do programu každodenního života. Nečinnost a pasivní způsob života navíc představuje celosvětový nárůst nemocí a také významné náklady na zdravotní péči. V této diplomové práci se zaměřuji na možnosti fyzické aktivity obyvatel ve městech a jak ji lze podpořit městským plánováním. Očekává se, že do roku 2030 bude ve městech žít více než 80 % evropské populace. Města tedy hrají klíčovou roli při podpoře a ochraně zdraví, aktivního a kvalitního života. Vzhledem ke stálému nárůstu obyvatel a zvětšování měst roste i potřeba najít způsoby podpory fyzické aktivity v hustém městském prostředí.

V mé diplomové práci se zaměřuji na rozvoj konceptu active cities, tedy na rozvoj podmínek pro umožnění aktivního života obyvatel ve zvoleném městě Strakonice. Toto město jsem si pro potřeby této práce zvolil jednoduše proto, že k městu mám z minulosti citovou vazbu a také jej poměrně dobře znám, což je pro mě výhodou při popisu, analýze, hodnocení a při následné návrhové části, ve které mohu využít své podvědomí o tomto krásném městě.

Cílem této diplomové práce je zhodnocení současné situace ve Strakonici a podle toho navrhnout realizovatelná opatření, kterými by se město mohlo inspirovat při plánování dalšího rozvoje. Práce je rozdělena do několika částí, aby mohlo být dosaženo daného cíle. Od abstraktního popisu konceptu active cities přes představení praxe v zahraničních městech až k situaci ohledně konceptu v našich městech, zejména ve vybraných Strakonici.

Úvodní kapitola definuje koncept active cities a seznamuje čtenáře s jeho vývojem a formami. Poslední část kapitoly popisuje benefity, které plynou z aktivního života obyvatel. Pro někoho může být možná překvapení, že tyto benefity se promítají do ekonomické, sociální, environmentální a bezpečnostní sféry. Následující kapitola pojednává o současném přístupu ke konceptu active cities ve světě formou představení úspěšné praxe v těch nejúspěšnějších zahraničních městech. Dále jsou v kapitole zajímavé a inspirativní projekty v rámci konceptu active cities u vybraných měst napříč světem. Třetí kapitola nabízí pohled na situaci v České republice ohledně přizpůsobování podmínek ve městě pro aktivní život obyvatel. V kapitole jsou uvede-

ny formy podpory pro města v podobě například členství v Národní síti Zdravých měst a také se čtenář seznámí s odlišným pohledem ze strany měst k těmto formám podpory. Dále v závěru kapitoly je rozebrána situace v našem hlavním městě a jsou uvedeny i projekty v dalších městech ČR. Čtvrtá, předposlední kapitola této práce je věnována Strakonici. Čtenář se seznámí se stručnou charakteristikou města včetně současné sportovní participace obyvatel a vymezení odpovědných odborů a komisí, které mají svůj podíl při rozvoji pohybových aktivit a sportu ve Strakonici. Následují realizované projekty a jejich financování. Kapitulu uzavírá zhodnocení současného stavu, ze kterého vychází poslední kapitola, tedy návrhová část. V závěrečné kapitole, která je zároveň návrhovou částí práce, představuji návrhy vycházející ze současného stavu města a zahraniční praxe, které by měly přispět k dalšímu rozvoji konceptu active cities.

1 ACTIVE CITIES KONCEPT

Koncept active cities je podpořen plánem udržitelnosti města a zaměřuje se na zpřístupnění podmínek pro fyzickou aktivitu, resp. aktivní způsob života obyvatel měst v každodenním životě. Je též podkategorií, resp. součástí konceptu healthy cities [1], který obecně cílí na oblast zdravotnictví, veřejného zdraví, bezpečnosti, městského prostředí a udržitelnosti města a zdůrazňuje dopady lokální politiky na lidské zdraví [2]. Active cities koncept konkrétně podporuje poskytnutí podmínek pro aktivní a zdravý životní styl, který představuje vysokou úroveň aktivní mobility (cyklistika a chůze) a sportovních aktivit, jinými slovy se jedná o konkrétnější vymezení „nadřazeného“ konceptu healthy cities v oblasti aktivního života obyvatel a také sportu. Zaměření na oblast fyzické aktivity je podpořeno skutečností, že pasivní způsob života v současnosti úzce souvisí s rostoucím podílem úmrtí a onemocnění na celém světě a je také spojen se ztrátou produktivity obyvatel a následně významnými náklady na zdravotní péči. [1] Investice do konceptu active cities nemá vliv pouze na samotné obyvatele, tedy lidský kapitál a na jejich aktivní či sportovní vyžití ve městě, ale tento primární efekt se promítá v rámci koncepce následně i v rozvoji ekonomického, sociálního a environmentálního kapitálu. Návratnost této investice v téměř každé oblasti občanského života je působivá a nelze ji podcenit. [3]

Předpokladem tohoto konceptu je tedy aktivní život obyvatel, který je nejčastěji chápán jako životní styl, který snižuje sedavé návyky na minimum a zvyšuje četnost a intenzitu fyzických aktivit. Aktivní život je obecně také někdy považován za komplexní koncept, který představuje fyzickou aktivitu ve čtyřech hlavních součástech: aktivní mobilita (chůze, jízda na kole, jogging), aktivní odpočinek, resp. rekreační sportovní aktivita (sport mimo organizované kluby a týmy, cvičení, chůze, jízda na kole, aktivní hra), aktivní sport (účast v organizovaných sportovních týmech, účast na sportovních soutěžích) a aktivní bydlení (domácí práce, zahrádkaření, hraní si s dětmi). Nicméně, většina literárních pramenů bere aktivní život obecně jako širší koncept pokrývající všechny výše uvedené činnosti. Koncept active cities se drží především prvních dvou východisek, tedy aktivní mobility a aktivního odpočinku, a z těchto dvou aspektů vychází i zaměření této práce, kdy se právě tyto aspekty vzájemně prolínají a tvoří základ pro koncept active cities. Právě aktivní styl života a sport mají významný vliv na rozvoj společnosti, protože právě tyto dva aspekty jsou brány jako nejefektivnější

prevence vůči nemocem a celkově ke zlepšení zdravotního stavu. Přizpůsobením podmínek městského prostředí tak, aby v rámci konceptu active cities bylo možno praktikovat zdravý životní styl, aktivní život a sport, umožní také zainteresování různých sociálních skupin s cílem předávat si určité hodnoty, rozvíjet sportovní dovednosti, budovat stabilní komunity a zlepšovat své zdraví a duševní pohodu. To vše se svým významem postupně promítá i v dalších oblastech, jak bylo již zmíněno výše. [4]

1.1 Vývoj konceptu active cities

Pro účely této práce a definici vývoje konceptu active cities je třeba charakterizovat vývoj konceptu healthy cities, který je východiskem pro active cities.

Sport a aktivní životní styl se mezi lidmi stal celosvětovým fenoménem. První myšlenky o důležitosti a podpoře veřejného zdraví, kterou iniciovala Mezinárodní zdravotnická organizace (WHO), pochází ze 70. a počátku 80. let. Koncept organizované podpory zdraví občanů, tedy koncept healthy cities (Zdravá města), ze kterého vychází i koncept active cities (Aktivní města), vznikl v polovině 80. let v kanadském Torontu, kdy docházelo k rychlé expanzi napříč kontinenty. Zdravá města byla zahájena jako projekt až v roce 1987 s jedenácti pilotními městy, jejichž počet se v úvodní fázi rychle rozrostl na 35 měst. Koncept healthy cities začal být implementován globálně. Města spolupracovala přímo s WHO, na základě čehož vznikla Evropská síť Zdravých měst, pod záštitou WHO. Města se postupně začala čím dál více zajímat o oblast veřejného zdraví a také projevila potřebnou angažovanost. Oblast zdraví prožívala ve městech rozmach, z čehož následně v jednotlivých zemích vznikaly Národní sítě Zdravých měst, aby byla pokryta "poptávka" občanů po zdraví, a to včetně České republiky. V roce 1988 existovalo již šest národních sítí zdravých měst a také se konalo první evropské setkání koordinátorů národních sítí zdravých měst. Co začalo jako pilotní projekt se rychle se vyvinulo v komplexní evropské hnutí. Národní síť Zdravých měst překonaly jazykové bariéry a další překážky jejich participace a podařilo se jim také své cíle v podobě zdravých měst adaptovat napříč Evropou v sociálním, ekonomickém a politickém kontextu. Spuštění tohoto konceptu působilo jako strategický nástroj pro implementaci strategie WHO, která měla za prioritu zdraví pro všechny občany na lokálních úrovních. [5]

Evropská síť zdravých měst WHO se vyvinula prostřednictvím pětiletých pracovních programů, nazývaných fáze, které sloužily jako proces a platforma pro inspiraci, učení a shromažďování praktických zkušeností o tom, jak zlepšit fyzické zdraví a duševní pohodu. Současně tyto fáze poskytovaly určité měřítko pokroku a užitečný způsob, jak stanovit priority mezi mnoha zajímavými a náročnými úkoly spojené se zdravým městem.

První fáze probíhala v letech 1988 až 1992, kdy s postupnou adaptací a vývojem národních sítí byla demonstrována platforma pro změnu, která reaguje na rozmanité potřeby jednotlivých států a šíří hnutí zdravých měst napříč EU. Na evropské úrovni se setkávali koordinátoři národních sítí za účelem posílení významu národních sítí a také vzájemné kooperace a předávání informací, případně školení pro "nové" státy. Světová zdravotnická organizace ve druhé fázi (1993-1997) formálně podporovala vytvoření nových národních sítí za účelem usnadnění rozvoje národních sítí zdravých měst ve střední a východní Evropě a dalších zemích.

Ve třetí fázi (1998 – 2002) probíhal proces zvyšování standardů. Města se snažila o přechod od pouhé podpory zdraví k integrovanému strategickému plánu města pro oblast zdraví. Od měst se vyžadovalo systematické přístupy k monitorování a hodnocení.

Města účastníci se čtvrté fáze (2003 – 2008) se zavázala k rozvoji zdraví s důrazem na rovnost, udržitelný rozvoj a aktivní participaci. Zodpovědné samosprávy zakomponovaly do svých plánů zajištění zdravého a důstojného stárnutí. Zároveň během této fáze bylo považováno za stěžejní uvažovat nad dopady urbanistického plánování na zdraví a na možnosti zdravého, aktivního života obyvatel.

Poslední fáze vývoje Evropské sítě zdravých měst dle koncepce WHO trvala formálně do roku 2013, ale prakticky trvá až dodnes, protože navazuje na předchozí poznatky a přístupy měst v oblasti zdraví obyvatel. V tom samém roce přijaly členské státy WHO politický rámec strategie Zdraví pro 21. století, který výslovně uznává vliv městského prostředí na zdraví obyvatel a cílí na to, aby města a městské samosprávy kladly důraz na tuto oblast při plánování udržitelnosti. [6]

Organizace Toronto Public Health v rámci svých doporučení pro aktivní život rezidentů v kanadském Torontu souhrnně definovala 10 charakteristik pro aktivní město, které: [38]

- utváří prostředí a podporuje příležitosti pro aktivní život;

- rozmanitě využívá místního veřejného prostoru;
- podporuje místní poskytovatele služeb a prodejce;
- využívá veřejnou dopravu k rozšíření možností pro aktivní způsob dopravy a mobility;
- má bezpečné chodníky a cesty pro chodce a cyklisty;
- propojuje residenty a je součástí krajské infrastruktury;
- má kvalitně zřízené městské a příměstské prostory, které přímo zvou k aktivnímu životu;
- disponuje parky, které poskytují možnosti pro fyzické a odpočinkové aktivity;
- má budovy a veřejný prostor uzpůsobeny tak, aby umožnily fyzickou aktivitu;
- podporuje všechny rezidenty, aby měli příležitost být aktivní ve svém každodenním životě.

1.2 Formy konceptu

Města se stále rozšiřují a velikost území městských částí roste. Roste potřeba po propojení center měst s ostatními městskými částmi, ale i s okolními regiony. Rychlá a navazující veřejná doprava v kombinaci s rozvinutou cyklistickou a pěší infrastrukturou nabízí prospěšnou alternativu k přepravě automobilem. Důležité pro tuto alternativu jsou dostupné a bezpečné trasy pro pěší a cyklisty, které vedou k zastávkám veřejné dopravy. Je třeba myslet i na zranitelné skupiny obyvatel, tedy seniory, děti a zdravotně postižené a zajistit pohodlné, bezpečné a bezbariérové trasy. Okolí s nízkým provozem vytváří bezpečné prostředí. Kromě samotné chůze a jízdy na kole se nabízí i další aktivity, které lze praktikovat běžně na veřejném prostoru.

Aktivní město znamená živé město plné aktivit. Formy toho, jak být součástí aktivního města a žít aktivně je hodně. Myslí se tím dostupnost veřejného prostoru pro volnočasové sportovní aktivity, ale také každodenní cesty pěšky nebo na kole do práce, do školy, za přáteli nebo domů, případně jsou lidé takto v pohybu bez konkrétního cíle, kdy se prochází parkem nebo kolem řeky. Nabízí se tedy různé formy každodenního aktivního způsobu života ve městě. [7]



Obrázek 1 – Ilustrace konceptu active cities v praxi (zdroj: activewellbeing.org [online], 2018)

Pro potřeby tohoto konceptu se počítá s fyzickou aktivitou, kdy lidé zapojí své tělo do pohybu formou chůze, jízdy na kole, příp. cvičením (fitness), a to v rámci cíleného cvičení, které je praktikováno ve veřejném prostoru nebo díky aktivní mobilitě. Z těchto aktivit vycházejí formy konceptu active cities, které se ve městě dají praktikovat.

Nejběžnější formou fyzické aktivity, a zároveň dopravním prostředkem přístupným většině lidí (výjimkou jsou lidé se zdravotním postižením), je chůze, bez ohledu na věk, pohlaví a sociální status. Chůze je nejčastější způsob dopravy pro cesty, které jsou kratší než 1,5 km a je důležitou součástí dopravy ve městech ve spojení s účinnou veřejnou dopravou. Častá chůze je spojená s nižším rizikem úmrtí, konkrétně snižuje riziko srdečních chorob a rakoviny tlustého střeva. Systematickým šetřením zaměřeným na podporu fyzické aktivity bylo dokázáno, že chůze je nejfrekventovanější forma fyzické aktivity, která by měla být podporována v rámci zlepšení veřejného zdraví, vzhledem k tomu, že jde o aktivitu, která je nejdostupnější.

Cyklistika má ve srovnání s chůzí pro naše zdraví poněkud větší přínos, protože jízda na kole vyžaduje vyšší úsilí a je během ní zapojeno veškeré kosterní svalstvo v rytmickém pohybu a střídá se aktivní jízda s dobou odpočinku, která je v městském provozu určena semaforem, křižovatkami a dalšími účastníky provozu. Tyto aspekty činí z jízdy na kole vhodný a efektivní způsob aerobního cvičení, které zlepšuje naši fyzickou kondici a celkově náš zdravotní stav. [8]

Města všech velikostí se navzájem učí a přijímají podobná opatření k jejich rozkvětu. Následuje několik nejčastěji implementovaných řešení v rámci konceptu, která umožňují praktikovat výše definované fyzické aktivity a zlepšovat tak zdraví obyvatel. [3]

System sdílení jízdních kol, nebo-li Bikesharing je doplňkovým prvkem k systému hromadné dopravy a šetří čas i životní prostředí při jízdě městem. V rozvinutých státech tuto službu využívají mobilní občané, zejména studenti či turisté, ale také místní občané. Bikesharing je provozován formou sítě pouličních stanovišť, ve kterých je možno si kolo vyzvednout nebo jej zaparkovat, a to kdykoliv během dne či noci. Služba funguje prostřednictvím uživatelské aplikace, karet, SMS apod. Díky této službě se podporuje zdravý životní styl formou volby jízdního kola jako dopravního prostředku, který je dostupný na mnoha stanovištích ve veřejném prostoru města. [9]

Zóny bez aut je jeden ze způsobů, jak podpořit zdravý životní styl formou zvýšené fyzické aktivity a také bezpečnost. Otevřené ulice výhradně pro nemotorizovanou dopravu podporují mj. cyklisty, pěší a veřejnou hromadnou dopravu. Se zónami bez aut se v evropských městech experimentuje již od 90. let. Tyto zóny fungují v mnoha městech. Nejznámější a zároveň jeden z největších představitelů tohoto přístupu je čtvrť Vaubam v Německém Freiburgu s pěti tisíci obyvateli. [10]

Dalším prvkem, který by v rámci plánování města zlepšil zdraví obyvatel je dostupnost veřejných prostranství pro tzv. street workout, tedy posilování, fitness aktivity a cvičení, které jsou provozovány ve venkovním prostředí města, obvykle v parcích. Cvičení na čerstvém vzduchu během letní sezóny je vhodné pro ty, kteří preferují pohyb venku, než-li za zavřenými dveřmi tělocvičny nebo fitness centra. [11]

Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty umožňují sdílet silnici nejen pro motorová vozidla, ale zajišťují podmínky pro cyklo dopravu skrz město. Zde je nutné zajistit bezpečnost cyklistů nejen vyznačením pruhů, ale například instalací stacionárního děliče mezi jízdními pruhy pro automobily a pro cyklisty.

Tranzitní zastávky hromadné dopravy na cyklotrasách nebo v jejich blízkém okolí, které ještě více podporují cyklisty. V tomto případě je třeba zajistit dostupnost takových zastávek a spojů, které mohou kola převážet. To vše za účelem propojení cyklostezek s centrem města a co nejvíce tak usnadnit podmínky pro praktikování zdravého životního stylu formou jízdy na kole.



Obrázek 2 – Tranzitní vlaková zastávka (zdroj: www.ipenproject.org [online], 2015)

Open street events jsou akce, které se konají jednou týdně v době, kdy jsou ulice otevřené pro chodce, cyklisty, běžce a bruslaře. Díky těmto akcím občané mají pohled na město z jiné perspektivy a mají možnost vidět skryté možnosti pohybu po městě. [3]

1.3 Benefity

V dnešní době se mnohá vyspělá města po celém světě snaží plánovat a přizpůsobit městské prostředí tak, aby mělo pozitivní vliv na zlepšení kvality života obyvatel. Oblast zdravého životního stylu obyvatel se netýká jen fyzické aktivity vykonávané při sportu, ale i té při aktivní mobilitě, kdy je chůze nebo jízdní kolo využito jako dopravní prostředek. Jedním z hlavních účinků aktivní mobility obyvatel je jejich pozitivní dopad na jejich zdraví. V posledních desetiletí bylo v rámci městského plánování nahlíženo na automobily a na přizpůsobení se automobilové dopravě jako na jednu z priorit. Tento trend již ovšem neplatí. V současnosti je snaha o podporu spíše občanů, kteří upřednostňují mobilitu formou fyzické aktivity a obecně zdravý životní styl. Tento trend nabízí obrovský potenciál a výhody nejen z pohledu zdraví občanů, ale má řadu dalších přínosů.

1.3.1 Ekonomické

Přínosy v ekonomické oblasti jsou silným motivačním faktorem pro zlepšování podmínek pro fyzickou aktivitu a podporu zdravého životního stylu obyvatel ve městech. Tyto výhody se promítají například tím, že občané ušetří peníze za pohonné hmoty jízdou na kole. Pokud je zavedena efektivní infrastruktura podporující pohyb po městě formou chůze či jízdy na kole, tak z toho mohou těžit i místní maloobchodníci, jejichž tržby se zvyšují díky vyšší koncentraci chodců a cyklistů v blízkosti jejich podniků podél chodníků a tras. V neposlední řadě je zde potenciál uspořit také výdaje úřadů a ostatních institucí na zdraví obyvatel, protože fyzicky aktivní občané formou časté chůze, jízdy na kole či cvičení ve veřejném prostoru.

Chůzi přizpůsobené prostředí je tedy nejen zdravější, ale také finančně výnosné. Výzkumy ukazují pozitivní vliv vyšší intenzity chůze na zvýšení tržeb místních maloobchodníků, a také na vytvoření více pracovních příležitostí. Jedno šetření si nechala vyhotovit společnost Living Streets a ukázalo se, že vyšší počet míst uzpůsobených pro aktivní chůzi může podpořit místní obchod až o 40 %. Ministerstvo dopravy ve státě New York porovnávalo částky vybrané na daních z obratu u maloobchodních prodejců před a po transformaci nevyužitých parkovacích ploch na náměstí s pěší zónou. Vyšlo najevo, že v Brooklynu tyto úpravy veřejného prostoru vedly ke zvýšení prodeje u místních maloobchodníků o 71 %. [12]

Lokální obchodníci na celém světě přeceňují počet lidí, kteří jezdí na nákup autem. Například studií v anglickém Bristolu bylo zjištěno, že místní maloobchodníci na nadhodnotili podíl nakupujících cestujících autem o 41 %, oproti se skutečnému podílu 22 %. [14] Existují důkazy poukazující na zajímavou skutečnost, že chodci utrácejí přibližně o dvě třetiny více než řidiči: Studie *Transport for London's Town Center Study* kvantifikovala tento rozdíl, kdy člověk, který jde na nákup pěšky utratí v průměru o 147 liber měsíčně více než kdyby jel na nákup autem. [15]

Modelová studie z Portlandu v americkém státě Oregon odhaduje, že do roku 2040 by investice do cyklistického odvětví a kol v rozmezí od 138 do 605 milionů dolarů znamenaly úspory na zdravotní péči ve výši 388 až 594 milionů dolarů, úsporu paliva vyčíslenou na 143 až 218 milionů dolarů. [16]

1.3.2 Sociální

Čím více lidí ve městech využívá ke své mobilitě chůzi, tím více se vytváří příležitostí pro sociální interakce, což pomáhá předcházet pocitu osamělosti a stimuluje sociální soudržnost. Zlepšené podmínky pro aktivní mobilitu obyvatel jsou jedním ze způsobů řešení sociálních nerovností, protože chůze i jízda na kole jsou cenově dostupnými způsoby mobility, protože jízdu ve vlastním automobilu může být pro lidi s nízkými příjmy příliš drahé. [12]

Fyzicky aktivní lidé a lidé praktikující zdravý životní styl žijí déle. Podle Světové zdravotnické organizace (WHO) je nečinnost a pasivita celosvětově čtvrtým nejvýznamnějším faktorem globální úmrtnosti. Společnost Nike si nechala vypracovat studii, která tento trend označuje dokonce za globální pandemii. Za posledních 50 let klesla ve Spojených státech fyzická aktivita o 32 % a v Číně dokonce o 45 % během uplynulých 20 let, nicméně se předpokládá, že tento trend v současnosti klesá a podíl fyzicky aktivních obyvatel bude růst.

Města a městské části, kde funguje pěší infrastruktura charakterizovaná bezpečnými chodníky, které jsou dostatečně vybavené lavičkami, veřejným osvětlením nebo fontánami na pití mohou povzbudit širokou škálu aktivního a zdravějšího životního stylu ve všech věkových kategoriích.

Vlastnictví automobilu a návyky pasivních způsobů dopravy mají významný vliv na pokles fyzické aktivity v městském prostředí. Nedostatečná pěší infrastruktura, nedostatek rekreačních zařízení, hustá doprava a nízká kvalita vzduchu jsou hlavními příčinami a následky tohoto jevu. Propagace chůze jako zdravého a prospěšného způsobu mobility mezi nejmladšími generacemi prostřednictvím specializovaných programů a kampaní může napomoci vychovat aktivně založené obyvatele v budoucnu a podporovat pozitivní přístup k chůzi mezi dětmi od raného věku. [17]

Interakce mezi lidmi jsou základním rysem městského života. Intenzivnější využívání veřejného prostoru zvyšuje frekvenci spontánních interakcí mezi občany a vytváří, mnohdy i neformální, vazby mezi sousedy.

I přes věkový rozdíl mezi jednotlivými generacemi mají starší lidé, mileniálové i děti společnou touhu chodit. Nedávná studie společnosti Arup ukazuje, že Evropané

nad 65 let nahrazují řízení automobilu (25 %) chůzí (27 %) a veřejnou dopravou (44 %), jako způsob jejich mobility.

Co se týká dětí, tak chůze do školy je pro ně formou venkovního cvičení, které podporuje samostatnost, předchází obezitě, a dokonce zlepšuje jejich akademický výkon, pokud jde o pozornost a schopnosti uvažování.

1.3.3 Enviromentální

Pro města, která přizpůsobují svou infrastrukturu pěším nebo cyklistům, je toto řešení praktické a poměrně výhodné, jelikož vyžaduje nižší spotřebu materiálu a nemá takové dopady na životní prostředí, jako jeho zastavění související s přizpůsobením se motorové dopravě. Podpora chůze a plánování vhodného prostředí pro aktivní mobilitu s pokrytím stromů a zeleně má řadu výhod v mnoha ohledech včetně zmírnění hladiny okolního hluku ve městech, zvýšení bezpečnosti, čistoty a celkově pozitivního estetického efektu. Účelné investice do pěší infrastruktury a aktivní dopravní sítě podporují zvýšenou pěší a cyklistickou aktivitu, a tím ovlivňuje posun od využívání motorizovaného způsobu dopravy. [17]

Podpora aktivní mobility (tedy způsobu přepravy pěšky či na kole) a omezení motorizované dopravy má prokazatelně pozitivní dopad na znečištění a emise oxidu uhličitého. Navíc to ve velkých městech v době dopravní špičky zkracuje dobu jízdy. Například představitelé Paříže, v rámci své strategie zaměřené na znečištění ovzduší, schválili v roce 2015 zákaz jízdy nákladních automobilů, které ovzduší nejvíce znečišťují a také těžkých nákladních vozidel na území města. Od července 2016 byl zákaz rozšířen na automobily zaregistrované před 1. lednem 1997, a to mezi 8. a 20. hodinou v pracovní dny. Toto nařízení se právně opírá o zákon o energetickém přechodu, který byl přijat v roce 2015, jenž umožňuje obcím omezit oběh vozidel ke zlepšení kvality ovzduší jako opatření vedoucí ke zlepšení veřejného zdraví opatření. S opatřením souvisí nabídka slevy 50 % na systém sdílení elektromobilů Autolib a předplacený bonus 50 EUR na sdílení jízdních kol Vélib a do platebního systému Navigo pro veřejnou dopravu. Případně mohou občané jako alternativu využít příspěvku ve výši 400 EUR na jízdní kolo nebo elektrokolo. [18]

V posledních letech byly dopravní trendy do značné míry ovlivněny technologickými inovacemi směřujícími ke sdílené ekonomice a redukování vlastnictví auto-

mobilů mezi generací tzv. mileniálů. Ve městech s vysokou hustotou dopravy pomáhají služby sdílení jízdních kol a technologie sdílení automobilů "na vyžádání", jako jsou Uber a Lyft, kdy je automobil efektivně využit k aktivní jízdě. Nabízejí se ale i další způsoby dopravy, které navíc mohou podpořit veřejnou dopravu. Schémata veřejné dopravy ve velkých městech ukazují, že každá cesta začíná a končí chůzí. Právě díky aspektu chůze by mohly být dále stimulovány aktivní alternativy dopravy a odrazovat tak občany od závislosti na svém automobilu. [19]

Podle průzkumu provedeného v Anglii 18 % všech cest uskutečněných v roce 2013 bylo kratších než jedna míle. Dvacetiminutová chůze tak snadno nahradí cestu autem a sníží tak přetíženost městských komunikací. [20] Související přínosy lze vidět prostřednictvím příkladných iniciativ ve Kodani. Od šedesátých let zde probíhají úmyslné zásahy do projektování tamních ulic, jejichž restrukturalizace napomáhá rozvoji pěší a cyklo infrastruktury. Nejčastěji se jedná o vyčleněné jízdní pruhy pro cyklisty na vozovkách anebo možnost pro cyklisty parkovat na chodnících a ulicích. Aplikovaná strategie a investice tamní vlády vyústily ve vytvoření současné rozsáhle cyklistické infrastruktury, která znamená výrazný posun směrem k alternativním a aktivním formám dopravy. Jednou z iniciativ bylo zavedení pěší zóny ve velmi vytížené ulici Strøget v Kodani, což už v prvním roce zvýšilo počet aktivních chodců o 35 %. [21] Další místní opatření, která zde byla prováděna v letech 1995 až 2005 měla za následek, že v roce 2008 bylo 37 % všech cest do zaměstnání a do školy uskutečněno na kole. [22]

Je třeba si také uvědomit, že půda není obnovitelný zdroj a je nezbytná pro rostliny a zvířata. Kromě toho je zranitelná vůči dopadům dopravy, stavebních prací a průmyslu. Nepropustné povrchy z betonu a asfaltu zabírají 50 % až 94 % městského prostoru, narušují půdní vrstvy a přírodní vodní systémy. Postupné zprůchodnění městského prostoru může pomoci ke snížení množství půdy využitě pro dopravní zatížení. [23]

Přizpůsobení podmínek života ve městě pro aktivní občany, s nižším využitím automobilu jako dopravního prostředku, sebou nese i snížení hlukového znečištění. To je způsobeno neustálým tokem zvuku generovaného motorovými vozidly a nákladními vozy, který nedělá dobře volně žijícím živočichům, ostatním zvířatům, a také odrazuje občany od fyzické aktivity vykonávané ve venkovním prostředí. Automobilová doprava produkuje v průměru 79 decibelů zvuku, zatímco lidská konverzace 65

decibelů. Ukázalo se, že listy rostlin zmírňují hluk odrazem, odkloněním a absorbováním akustické energie. Více vegetace vytvoří vhodnější místa pro procházky; minimalizuje a zlepšuje kvalitu hluku v ulicích, náměstích, parcích a ve všech oblastech pro pěší. [17]

1.3.4 Bezpečnostní

Podle Světové zdravotnické organizace (WHO) každoročně zemře více než 270 tisíc chodců vinou dopravní nehody, což představuje celosvětově téměř čtvrtinu všech obětí dopravních nehod. [24] Paradoxně stanovení priority v pěší infrastruktuře a větší zapojení chodců pomáhá zpomalit rychlost provozu, aniž by se snížila jeho hustota, čímž se podstatně sníží riziko dopravních nehod. Ve světě se osvědčuje iniciativa "Vision Zero", kdy zlepšování bezpečnosti pro chodce také zvyšuje bezpečnost motoristů a poskytuje tzv. dvojitě výhru, které přiblíží města k nulovému počtu úmrtí. Pouze 5 % snížení průměrné rychlosti může mít za následek o třetinu méně smrtelných nehod. [25] Zpráva vypracovaná odborem územního plánování v Helsinkách uvádí, že rychlost 50 km/h zvyšuje riziko úmrtí chodců téměř osmkrát oproti rychlosti do 30 km/h. [26] Kromě rychlosti lze bezpečnosti provozu dosáhnout také konstrukcí a designem ulic. Rostoucí požadavky na bezpečnější ulice ve městech zvyšují naléhavost upřednostňovat bezpečnostní opatření pro chodce a zvyšovat četnost chůze. Například zkrácení vzdáleností pro chodce o jeden metr může snížit dopravní nehody o 6 %. [27]

Rozvinutá pěší infrastruktura přirozeně napomáhá i prevenci trestné činnosti. V roce 2012 uskutečnila rotterdamská policie experimentální projekt, kdy požádali tamní obyvatelé, aby vypracovali seznam opatření, která by zvýšila bezpečnost v jejich komunitě. Místní obyvatelé poměrně překvapivě uvedli jako hlavní problémy čištění ulic a vysokou rychlost dopravy a navrhli zlepšit prostředí ulic a učinit okolí příznivější pro chodce. Tyto návrhy byly reflektovány a následné úpravy v oblasti čištění ulic, odstranění graffiti nebo eliminace motoristů, kteří jezdí rychle, přispěly k citelnému snížení počtu trestných činů během dvou let, když drogová kriminalita klesla o třetinu a počet vloupání o 22 % a vandalismus o 31 %. [28]

Podle tzv. "teorie rozbitých oken" se špatná kvalita městského prostředí přímo odráží v nárůstu protispolečenského chování, jako je vandalismus nebo jiné formy zločinu, což vede k pocitu nejistoty ze strany občanů. V Kansas City se zločinnost v

Kessler Parku snížila o 74 % v roce, kdy byl o víkendech zakázán provoz motorových vozidel v koridoru 2,6 mil od tohoto parku, protože případní zloději mají znemožněnou příjezdovou cestu do místa páčání trestné činnosti. [29]

Městské prostředí, uzpůsobené pro fyzickou aktivitu občanů, je prokazatelně bezpečnější, pokud jde o míru kriminality, nehod a způsobených zranění. Jedná se například o transformaci křižovatek v kruhové objezdy nebo osvětlení pěších tras a chodníků. Všechna tato opatření snižují míru nehod. Data ukazují, že označené cyklistické pruhy snižují riziko srážky automobilu s jízdním kolem až o polovinu. Tyto poznatky souvisí i s bezpečností školáků, protože v místech, kde byla implementována tato opatření bezpečnějších tras pro chodce a cyklisty se snížil počet zranění při cestě do školy a ze školy o 44 %, zatímco v oblastech, kde k žádným bezpečnostním úpravám nedošlo, nebylo zaznamenáno žádné citelné snížení těchto nehod se zraněním. [3]

2 ACTIVE CITIES VE SVĚTĚ

Na základě dostupných zdrojů si nyní představíme koncept active cities v praxi na konkrétních příkladech měst napříč kontinenty. Tato kapitola nejprve pojednává o městech, která patří v tomto směru k těm nejlepším v oblasti zdraví a zdravého životního stylu svých obyvatel. Uvedená města jsem vybral z aktuálního žebříčku, kde je uvedeno více než 80 nejzdravějších měst, a sestaveného na základě "zdravého" indexu, který vychází z několika proměnných. Výsledný index v sobě zahrnuje deset různých faktorů souvisejících se zdravím obyvatel daného města, jako například podmínky pro vedení zdravého životního stylu, úroveň životního prostředí, obezita obyvatel nebo úroveň a počet městských parků. [40] V další části kapitoly uvádím projekty dalších měst, které souvisí konceptem Active cities, a které jsou, dle mého názoru, velmi zajímavé a inspirativní.

2.1 Evropa

Aktivní fyzická činnost občanů má celospolečenský rozměr, což dokládá i skutečnost, že v roce 2008 ministři členských států Evropské unie neformálně ratifikovali pokyny Evropské unie v oblasti fyzické aktivity obyvatel s doporučením variant kterak využít politiky a kroky na úrovni Evropské unie, jakož i na vnitrostátních a lokálních úrovních se záměrem uzpůsobit občanům podmínky tak, aby se fyzická aktivita mohla stát prvkem jejich každodenního života. Mnoho členských států již tato doporučení využilo jako východisko pro své vnitrostátní politické iniciativy.

Zdraví a fyzická činnost jsou tak úzce propojeny, že podpora fyzické aktivity je velmi důležitou součástí Bílé knihy z roku 2007, ve které se uvádí, že strategie pro Evropu souvisí se zdravotní problematikou ve spojení s výživou, nadváhou a obezitou. Ve prospěch zavedení této strategie se zasadilo několik členských států, které investovaly do fyzické činnosti jakožto nástroj ke zlepšení zdraví a různé další organizace se zavázaly k projektům souvisejících se cvičením pro upevnění zdraví.

Pokud jde o úroveň fyzické aktivity, tak zde panují mezi jednotlivými členskými státy rozdíly, a to i celkově v přístupu veřejnosti ke sportu a přístup veřejnosti ke sportu. a pojem zdraví upevňující fyzická aktivita čítající tak různá odvětví, jako je sport, zdravotnictví, vzdělávání, doprava, územní plánování a veřejná bezpečnost neustále vyvolává značné otázky. Fyzickou aktivitu lze dále podpořit, a to již od útlého

věku, v rámci vnitrostátních vzdělávacích programů. Vzájemné sdílení zkušeností a osvědčených postupů mezi členskými státy podporuje tvorbu a provádění vnitrostátních pokynů pro fyzickou aktivitu. V této kooperaci se skrývá EU potenciálně vysoká přidaná hodnota a měla by být dále rozvíjena. [30]

2.2 Evropští lídři konceptu active cities

2.2.1 Amsterdam

Jako první uvádím Amsterdam, jedno z nejzdravějších a neaktivnějších měst na světě, což podtrhuje jeho vedoucí postavení ve "zdravém" žebříčku, o kterém pojednávám na začátku této kapitoly [31]. Amsterdam se snaží být aktivním městem a přizpůsobovat podmínky ve městě tak, aby byla co nejvíce podněcována u místních obyvatel fyzická a pohybová aktivita. Nizozemská metropole se v současnosti může chlubit spoustou prostoru pro pěší a cyklisty a také pro rekreační sportovce. Město reagovalo na růst popularity neorganizovaného sportu a na různých místech vytvořilo podmínky na venkovní fitness, příp. rekreační aktivity.

Ambiciózním plánem Amsterdamu je vytvoření propojeného městského okruhu pro cyklisty, který by propojil všechny části města. Ulice Sarphatistraat je prvním úsekem tohoto projektu. V této ulici je automobil brán jako "host". Prostor této ulice sdílí více dopravních prostředků. Prioritu zde mají kola či elektrokola, ale i automobily nebo skútry mají vjezd povolen. Hlavním pravidlem zde ovšem je stejná nejvyšší povolená rychlost pro všechny dopravní prostředky, a tou je 30 km/h, protože právě tuto maximální rychlost si vyžaduje uspořádání ulice Sarphatisstraat, kterou vede pouze jeden smíšený jízdní pruh pro všechny druhy přepravy.

Město dále realizovalo velmi zajímavý projekt Spoorpark, který znamená zpřístupnění a přestavění dříve zanedbaného a nevyužitého prostoru podél vlakové trati mezi stanicemi Bijlmer Arena a Bullewijk Station. Vlakovou trať nyní kopíruje asfaltová stezka pro cyklisty a chodce. Navíc na nevyužitých plochách podél této stezky jsou prolézačky pro děti, což ocení zejména rodiče s dětmi, fitness prvky (například hrazdy) nebo třeba místa pro posezení, která hojně využívají zaměstnanci z místního kancelářského komplexu. Tato cesta slouží tedy jednak pro potřeby volného času, ale

také jako možnost pro preferování chůze či jízdy na kole nebo na bruslích jako způsobu přepravy. [6]



Obrázek 3 – Spoorpark v Amsterdamu (zdroj: issuu.com [online], 2017)

2.2.2 Kodaň

Kodaň byla prvním městem na světě, v němž se po několik desetiletí systematicky prováděly komplexní studie veřejného života. To, co začalo výzkumem dánského urbanisty Jana Gehla o tom, jak se lidé pohybují a jak tráví čas v Kodani, se nakonec stalo inspirací pro místní politiky. První studie byly provedeny v roce 1968 (dokumentují mimo jiné účinek první ulice pro pěší v Kodani – Strøget). Tento prostor byl kontinuálně monitorován a studie byly vyhodnocovány v přibližně desetiletých cyklech, a to až do roku 2005. Tyto studie měřily množství chodců a činnost lidí nacházejících se v tomto veřejném prostoru. Místní správa i podnikatelé postupně začali vnímat přidanou hodnotu zjištěných údajů a v posledních letech využívají v Kodani právě tyto poznatky. Projekt monitorování šel ruku v ruce s procesem změny městské krajiny. Krok za krokem město odstranilo parkovací místa z centra města, aby vytvořilo veřejné prostory bez aut, a tento přístup se od té doby rozšířil na další čtvrtě. Pro místní politiky nebylo nejjednodušší nalézt podporu při svých nekompromisních rozhodnutích, nicméně zjištěné poznatky upevnily jejich přesvědčení a nadále se snažili o společnou vizi, bez ohledu na to, která politická strana měla v dané době zrovna tuto oblast na starosti. [34]

Důležitým nástrojem při plánování, který pomohl Kodani dostat se mezi společnost měst s neaktivněji žijícími obyvateli, co se týká cyklistické infrastruktury, je tzv. Bicycle account. Poprvé byl zveřejněn v roce 1996 a je publikován každé dva roky.

Poskytuje souhrnnou zprávu o stavu a podmínkách cyklo mobility ve městě. Kromě údajů o počtu cyklistů, najetých kilometrech apod. sleduje tento report podrobněji věnuje konkrétním problémům a trendům, jako je vnímání bezpečnosti, statistika nehod, nehody na cyklotrasách nebo motivace jízdy na kole. Právě v otázce motivace občanů pro mobilitu formou jízdy na kole se ukázalo, že nejčastějším důvodem využití bicyklu je rychlost a jednoduchost přepravy v rámci města, zatímco třetím nejčastějším důvodem pro cyklistiku je chuť cvičit, resp. sportovat. To posiluje skutečnost, že zvýšení fyzické aktivity jako takové není tou hlavní motivací občanů, a tudíž ani není vhodné při změnách v plánování měst vyrukovat s tímto "zdravým" aspektem jako s hlavním bodem, protože samotná fyzická aktivita není vhodným stimulantem pro změnu chování. Spíše je třeba zdůraznit výhody jednoduchosti a rychlosti osobní městské přepravy. V roce 2010 Kodaň přijala novou vizi "Metropole pro lidi", která měla učinit toto město jako nejpříjemnější na světě. Vize zahrnovala jednoduchá a hmatatelná hlediska kvality života ve městě, které se zavázalo k vytyčení kvantitativních a kvalitativních cílů upřednostňujících primárně kvalitu života rezidentů. Od té doby město provedlo řadu investic do veřejného prostoru, aby zvýšilo intenzitu chůze a počet chodců, nebo aby zlepšilo úroveň spokojenosti občanů s veřejným prostorem a lidé tak trávili více času venku. prostřednictvím kterých lidé dostanou na první místo v agendě, např. „chodit více lidí“, „zvyšovat úroveň trávení času“ a „zvyšování úrovně spokojenosti s veřejnou sférou“. Od té doby tyto metriky informovaly o investicích do veřejných prostor v roce 2007 Kodaň a sloužila jako vodítko pro všechny nové projekty městského prostoru, kdy se mnoho cílů podařilo splnit. [35]

2.2.3 Lublaň

Slovinská metropole patří mezi postkomunistická města, a z tohoto pohledu se jedná o velmi úspěšné město. Důkazem je skutečnost, že spolu s Amsterdamem a Kodaní se Lublaň stala jedním z nejlepších cyklistických měst v Evropě, pokud jde o procentuální podíl cyklistiky jako způsobu osobní dopravy. V současnosti je 12 % všech cest uskutečněno na kole. Cyklistika v Lublani není pouze současný fenomén. Cyklistické kluby byly na vzestupu již v padesátých a šedesátých letech. Představitelé města hledali inspiraci, jak vybudovat cyklistickou infrastrukturu. S přílivem automobilů v 70. letech však město zaznamenalo výrazný pokles cyklistiky a procentuální podíl používání automobilů byl nejvyšší v Evropě, téměř 60 %. Od počátku tisíciletí Lublaň opět strategicky pracovala na vyšší četnosti užívání jízdních kol jako doprav-

ního prostředku. Katalyzátorem těchto změn jsou mnohé projekty Evropské unie. Například projekt CIVITAS Mobilis (2004 – 2008) vedl k zásadnímu zvýšení počtu stojanů na kola v centru města. Prostřednictvím navazujícího projektu CIVITAS Elan (2008 - 2012) byla omezena kapacita parkovacích míst, byl zřízen post koordinátora pro cyklistiku ve městě a byla vypracována komplexní strategie pro cyklistiku. [36]

Účast v takových projektech EU často poskytuje potřebné počáteční financování těchto aktivit. Lublaň má v evropském měřítku poměrně vysoký poměr obyvatel využívajících chůzi jako formu mobility (asi 20 %). Městským šetřením bylo zjištěno, že s postupným vývojem strategie na podporu cyklistiky chladnou vztahy mezi cyklisty a chodci, kdy chodcům není příjemné kličkování cyklistů mezi kolemjdoucími v úzkém koridoru. V centru slovinské metropole došlo tedy k přepracování veřejných prostor a nových infrastrukturních projektů, aby vytvořily integrované prostory pro cyklisty i chodce. Mezi nimi je i předělání několika mostů, kde byl provoz aut omezeno a prostor byl přizpůsoben pro chodce i cyklisty. Je zřejmé, že pokud mohou oba druhy dopravy budou existovat společně, bude to ve prospěch města, které je obyvatelnější, s udržitelnějším způsobem dopravy. [37]

2.2.4 Barcelona

Barceloně se v již zmiňovaném žebříčku zdravých měst pohybuje "až" kolem 50. místa, nicméně ve sledovaných aspektech tohoto žebříčku je na tom stejně jako Praha. Je zajímavé srovnat praxi města srovnatelného s Prahou, co se indexu zdravého města týká a jaké aktivity vzhledem k aktivnímu životu a fyzickým aktivitám obyvatel zde praktikují. [31]

V roce 1982 přišel přední architekt Oriol Bohigas s iniciativou, která oslovila místní politiky, a která kladla důraz na potřebu viditelných změn pro větší komfort obyvatel Barcelony. Tento nástroj nebyl komplexním plánem, ale iniciativou provést řadu projektů veřejného prostoru v celém městě, včetně těch nejchudších čtvrtí. Hlavní myšlenkou bylo, že každé čtvrt by měla mít svůj vlastní „městský obývací pokoj“ a v každém okrese park, kde se mohou setkávat místní obyvatelé a jejich děti. Vzhled veřejného prostoru v Barceloně vychází především z historické potřeby vzájemných setkávání komunit, než-li z potřeby přizpůsobit architekturu města, což je pro toto katalánské město typické. Veřejné prostory tak vznikaly především bouráním starých opotřebovaných bytových a průmyslových budov. V 80. a 90. letech prošel

obraz města skutečnou transformací. Základy pro atraktivní město, kde se lidé rozhodnou trávit čas venku a kde je veřejně uznávaná funkce veřejného prostoru, tak byly položeny. [32]

V rámci nového plánu mobility Barcelona představila koncept "Superblock", který spočívá ve sjednocení 9 městských bloků v jeden propojený s cílem snížit frekvenci dopravy v této oblasti o 21 % a uvolnit 60 % prostoru vozovek a učinit z nich "občanské prostory" s rozšířenými chodníky, cyklostezkami a prostory pro různé fyzické aktivity. Většina provozu bude omezena po hranice tohoto Superblocku, zatímco uvnitř tohoto bloku je motorizovaná doprava povolena pouze pro rezidenty a zásobování. [33] Nutno dodat, že tento projekt je zamýšlen primárně pro redukci dopravy, nicméně vedlejším důsledkem této iniciativy je díky nárůstu počtu chodců a vyšší intenzitě chůze a dalším venkovním aktivitám nepřímo součástí rozvoje aktivity obyvatel, tedy active cities.

2.3 Další úspěšná města mimo Evropu

Přizpůsobení podmínek pro aktivní život obyvatel je důležité pro řadu měst po celém světě. Níže uvádím dvě mimoevropská města praktikující úspěšně koncept active cities. První z nich je Toronto, protože právě zde vznikly základy tohoto konceptu [5] a navíc i v současnosti patří mezi nejúspěšnější mimoevropská města v tomto ohledu. Dále zmiňuji praxi australského města Adelaide. Ačkoliv má toto město pouze něco kolem dvaceti tisíc obyvatel (podobně jako Strakonice), tak v oblasti rozvoje aktivity svých obyvatel patří mezi světovou špičku. [31]

2.3.1 Toronto

Oficiální plán města stanovuje vizi a podrobně popisuje cíle, politiku řízení a řízení změn v oblasti fyzické aktivity místních obyvatel a jejich dopady na sociální, ekonomické a životní prostředí. Plán má zabezpečit, aby město atraktivní a bezpečné pro život, evokovat hrdost a pocit sounáležitosti. Je také důležité, aby zeleň pokrývala velkou část města, a to včetně většiny větších náměstí, která jsou frekventovaným místem, a kde se dá provozovat mnoho rekreačních či sportovních, které spojují lidi, a které podtrhují onen pocit sounáležitosti. Tento rozsáhlý plán obsahuje hned několik konkrétních projektů na podporu vytyčených cílů.

Jedním z těchto projektů je vytvoření zóny určené prioritně pro chodce v okolí nádraží Union Station, které je nejrušnějším železničním uzlem v Kanadě, a které využívá odhadem až 165 000 cestujících denně. Očekává se, že během příštích deseti let se frekvence železniční dopravy v tomto místě až zdvojnásobí, což zvýší i počet cestujících a zvýší to tlak na nejbližší, již tak přetíženou, ulici Front street, kde je k vidění směs taxi, automobilů, jízdních kol a chodců. Doporučení územního plánu Union Station město vymezuje rozšíření náměstí na celou ulici a použití speciální úpravy dlažby, aby byl tento prostor uzpůsoben především pro stovky tisíc pěších, kteří tudy denně chodí.

Opatření zaměřené na podporu cyklistické infrastruktury je zde v podobě oddělených jízdních pruhů pro kola. V Evropě jsou obvykle preferované jízdní pruhy pro cyklisty vedoucí souběžně s těmi pro motorová vozidla oddělena čarou. Představitelé Toronta v tomto vidí zásadní bezpečnostní riziko, protože při případné srážce automobilu s jízdním kolem zde není cyklista nijak chráněn a jako nárazník je zde použito jeho vlastní tělo. V ulici Sherbourne Street byly v rámci zvýšení bezpečnosti cyklistů přidány oddělené jízdní pruhy. Tyto pruhy pro cyklisty jsou odděleny od vozovky viditelným betonovým obrubníkem. Navíc jsou v zimním období ošetřeny chemickým posypem, aby obyvatelé mohli být aktivně mobilní i v zimních dnech.

V kapitole 1.2 této práce poukazují na různé formy toho, jak může aktivní město přizpůsobit své prostory pro podporu fyzické aktivity svých obyvatel a jednou z nich je koncept venkovního posilování (street workout). Právě tento prvek zavedli i v Torontu. Venkovní "tělocvičny", nebo-li hřiště pro dospělé zdarma nabízejí typické vybavení posilovny, a to v minimálně čtyřech veřejných parcích. Vybavení zde zahrnuje stacionární lavice s upevněnými činkami pro posilování prsních svalů, posilovací stroj na nohy, hrazdy a různé trenažery, které jsou navrženy tak, aby odolaly vlivům nepříznivého počasí. Poněkud složitější stroje navazují na tradici jed-



Obrázek 4 – Street workout v Julius Deutsch Park (zdroj: foursquare.com [online], 2013)

nodušších venkovních cvičebních prostorů, které v městských parcích existují od 30. let 20. století. Umožňují široké veřejnosti, včetně lidí s nízkými příjmy, mít přístup k vybavení tělocvičny a povzbuzovat jejich fyzickou aktivitu a zdravý životní styl. Dvě ze čtyř tělocvičen byly financovány ze soukromých zdrojů, zatímco další dvě byly financovány městem. [38]

2.3.2 Adelaide

Mnoho řešení australského města Adelaide v oblasti podpory fyzické aktivity se zaměřuje na usnadnění zapojení obyvatel do aktivní dopravy. Některá z těchto řešení zahrnují oddělené jízdní pruhy pro jízdní kola, kterými je možno jezdit i v protisměru, boxy a stojany na kola nebo zkrácení čekacích časů pro chodce na křižovatkách.

Důležitou součástí strategie aktivní mobility bylo zvýšení bezpečnosti cyklistů. V roce 2014 otevřelo město Adelaide první chráněné cyklotrasy podél ulice Frome Street. Cesty jsou dobře osvětlené a zahrnují vylepšené křižovatky a terénní úpravy. Kromě toho město zrenovalo přes šest kilometrů jízdních pruhů pro cyklisty a nainstalovalo devatenáct boxů na kola. Jednou z nejúčinnějších strategií Adelaide je spolupráce s komunitou při vytváření příležitostí k fyzické aktivitě ve městě prostřednictvím programu Active Ambassador, který napomáhá přimět lidi k pohybu tím, že poskytuje podporu a pobídky pro sportovní organizace a jednotlivce, aby ve městě poskytovali bezplatné a levné cvičební a fitness aktivity. Mezi příklady patří ženská rekreační běžecká síť, která se může pochlubit asi třemi stovkami členek a využívá prostředí městských parků a partnerství s etablovanými poskytovateli fitness služeb ve městě s cílem pořádat fitness akce na náměstí a v okolí Park Lands. Kromě toho jsou místní celebrity povzbuzovány, aby se staly aktivními vyslanci propagací těchto aktivit ve městě prostřednictvím sociálních sítí, jako je Facebook, Twitter nebo Instagram pomocí #activeambassador. [3]

2.4 Zajímavé projekty dalších světových měst

Řada dalších světových měst se snaží být aktivních a přizpůsobit veřejný prostor pro aktivní život svých obyvatel. Ve Vídni přestavěli ulici Mariahilfer Strasse na zónu bez aut, kdy tento prostor je určený výhradně pro chodce. Jedná se o tzv. "pedestrian-friendly" prostor se speciálním dlážděným povrchem, pouličním nábytkem a stromy. Nachází se zde také obchody, jejichž majitelé těží z vyšší frekvence chodců a tím pádem i vyššího množství potenciálních zákazníků. [39]

Zajímavý experiment byl proveden v belgickém Gentu. Na deset týdnů bylo uzavřeno pro motorovou dopravu přes dvacet nejrušnějších ulic, které byly přeměněny na tzv. živé ulice. Jedná se o pěší zóny a bary, kde se místní mohou socializovat, relaxovat, či provozovat různé hry a aktivity. [40]

V rámci ambiciózních plánů na zatraktivnění veřejného prostranství a stimulace aktivního života občanů chystají představitelé Paříže do konce roku 2020 několik známých náměstí renovovat. Alespoň polovina prostoru každého z těchto náměstí bude uzpůsobena chodcům, cyklistům, zelenému prostoru, a to na úkor provozu motorové dopravy. [41]

V roce 1999 se starosta španělského Pontevedra Miguel Anxo Fernandez Lores rozhodl z 90 % zprůchodnit toto město pro zvýšení obyvatelnosti. Byla to součást iniciativy na podporu pěší mobility. Vznikly pěší trasy s vyznačenou vzdáleností a časem chůze. Značky a ukazatele navádějí chodce po daných trasách. Celkové schéma těchto tras se nazývá "Metrominuto" a je inspirováno schématem ve stylu mapy metra. Tento projekt má obyvatele motivovat k vyšší intenzitě chůze a upřednostnění aktivní mobility před jízdou autem v rámci města. [42]

V Buenos Aires byly odkloněny autobusy do vyhrazených jízdních pruhů na vytížené a rušné ulice města. Díky tomu se přeměnilo přibližně sto městských bloků z dříve hlučných a znečištěných silnic na ulice plné chodců. Vznikly zde pěší zóny, kam mají povolen vjezd pouze vozidla s povolením či zásobování, a to max rychlostí 10 km/h. Nejrušnější část města se tak stává příjemným místem pro procházky. Brzy ráno je možné v ulicích slyšet zpěv ptáků, což bylo dříve vyloučené. Aby se vytvořilo toto nové prostředí přátelské pro chodce, město zvedlo ulice až na úroveň chodníků a vytvořilo rovnou pěší plochu. Odpadkové kontejnery byly umístěny do podzemí,

aby se zabránilo zápachu. Aby se atmosféra v noci ještě zvýšila, byly ikonické budovy v oblasti osvětleny energeticky úspornými LED lampami. To vše je součástí snahy přimět lidi, aby se aktivně pohybovali v centru města a využívali chůzi třeba k cestě do práce. Na nových pěších ulicích vznikly restaurace či bary a na chodnících jsou k dispozici stoly a židle. [43]

V americkém městě Oklahoma City přišli s plánem podporujícím zdravý životní styl obyvatel a také upřednostňuje pěší mobilitu jako přínosný způsob dopravy po městě. Projekt má za cíl, aby jeho obyvatelé zhubli dohromady milion liber, a to díky zlepšení integrované pěší infrastruktury po celém městě. [44]

Cílem místní iniciativy v australském Melbourne je podpořit přístup obyvatel k širokému spektru sociálních, rekreačních a maloobchodních zařízení a služeb, které jsou vzdáleny do dvaceti minut chůze či jízdy na kole od jejich domova. Město má v plánu investovat do zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty formou úpravy chodníků a stezek, což v konečném důsledku zvyšuje bezpečnost, podporuje aktivní život občanů a pomáhá místním podnikatelům. [45]

Zajímavou formu podpory fyzické aktivity a udržitelné dopravy zavedli v Perthu v Austrálii. Pro místní obyvatele je zde totiž k dispozici mobilní aplikace "Freewheeler", která podporuje zdravý životní styl a udržitelnou dopravu tím, že odměňuje ty, kteří se dopravují pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou. Získané body z těchto odměn lze uplatnit u vybraných místních obchodníků jako sleva na nákup. [46]

3 ČESKÁ REPUBLIKA

Češi mají blízko k aktivnímu způsobu života. Podle průzkumu z roku 2017 nejraději jezdí na kole a běhají. Zhruba polovina dotazovaných se fyzickým aktivitám věnuje každý týden. „Češi jsou nadšení cyklisté, plavci a běžci. S nadsázkou by se dalo říci, že máme dobrý základ pro triatlon...“, říká Lukáš Macura, project leader v agentuře Kanta CZ, která tento průzkum zpracovala. [71] Tomuto trendu jdou naproti i česká města, která se snaží pro své obyvatele poskytnout podmínky pro aktivní život a neplatí to jen o aktivním sportování, ale také o projektech podporujících aktivní mobilitu, jak uvádím v příkladech jednotlivých měst níže.

3.1 Podpora aktivních měst v ČR

Kromě iniciativy samotných měst je u nás k dispozici hned několik institucí a spolků, které poskytují podporu projektů souvisejících se zdravým, resp. aktivním životním stylem, v rámci konceptu active cities. Souhrnně řečeno se v rámci těchto sdružení jedná o zdroj sdílených dobrých praxí různých měst, ze kterých lze čerpat zkušenosti a poučit se.

3.1.1 Národní síť Zdravých měst ČR

Od roku 1994 jsou v České republice Zdravá města, obce a regiony zastřešeny asociací Národní síť Zdravých měst ČR (NSZM ČR). Asociace je certifikována od Světové zdravotní organizace (WHO) jako platforma programu Zdravé město WHO v České republice. Globální síťová kooperace umožňuje členům NSZM sdílet zkušenosti a dobrou praxi v různých oblastech jejich rozvoje. Vstupem do NSZM se pro města otevírají možnosti celoevropské spolupráce. Důležitým vodítkem pro tuzemská Zdravá města, obce a regiony je dokument Strategický rámec České republiky 2030 a koordinuje je mezinárodně certifikovaná asociace Národní síť Zdravých měst ČR, která spolupracuje na evropské i celosvětové úrovni. Oficiálními partnery NSZM ČR jsou ministerstva, další národní instituce a akademická a odborná pracoviště. Asociace spolupracuje s řadou expertů na nejrůznější oblasti rozvoje měst, kvality života a zdraví obyvatel. Města zapojená do NSZM ČR využívají ke svému postupu nástroje pro kvalitu života, zdraví a udržitelný rozvoj například zapojením veřejnosti, strategickým ří-

zením a daty, online nástroji a aktivizaci mladých i seniorů a mnohé další. [47] Financování NSZM ČR zde probíhá podobně jako u jiných asociací. Členové určí výši členských příspěvků pro každý rok, čímž členové této asociace stojí v oblasti financí částečně na vlastních nohou. [48]

Názory měst na asociaci NSZM ČR se ovšem liší. Města by se dala rozdělit na dva tábory v otázce názoru na členství v NSZM ČR. Třeba Litoměřice získaly v roce 2016 ocenění za nejvyšší výkon veřejné správy v oblasti zdravých měst. Starosta Litoměřic se k tomu tehdy v rozhovoru vyjádřil: „Zpočátku, někdy kolem roku 2002, jsme zvažovali, zda má vůbec smysl vstupovat do NSZM ČR a zjistili jsme se, že je to skutečně velký přínos, protože se nám díky členství v NSZM ČR podařilo získat spoustu kvalitních lidí do týmu v městském úřadu. Dále jsme získali přístup k těm dobrým zkušenostem a praxi z jiných měst, kde se různé věci daří a my jsme tyto dobré věci nemuseli vymýšlet. Existuje mezi námi taková spolupráce, že si vyměňujeme zkušenosti a přebíráme ty dobré poznatky a zkušenosti. Musím říct, že NSZM ČR skutečně funguje a ta spolupráce je na vysoké úrovni.“ [49]

Na druhé straně pomyslné barikády se nachází Strakonice, které mají na působení v NSZM ČR odlišný názor, který v roce 2016 umocnily jejich odchodem, resp. ukončením členství v NSZM ČR. Tehdejší zastupitel a současný místostarosta Strakonice Rudolf Oberfalzer interpretoval na jednání zastupitelstva názor většiny členů zastupitelstva: „Jediným hmatatelným výstupem NSZM ČR bylo, že se pořádali tzv. kulaté stoly. Tato jednání byla naplněna formalismem od A do Z, kdy polovina zúčastněných lidí byla zaměstnanci úřadu, a to nepřinášelo kýžený efekt. (...) Jednalo se spíše o formální status.“ [50] Podrobněji pojednávám o přístupu Strakonice k NSZM ČR v kapitole 4.1.1 této práce.

3.1.2 Místní Agenda 21

V roce 2006 zařadilo Ministerstvo vnitra místní Agendu 21 (MA21) k oficiálním metodám zvyšování úrovně kvality veřejné správy. Mezinárodní program Zdravých měst Světové zdravotnické organizace a OSN oficiálně podpořil v letech 1994 a 2004 globální místní Agendu 21, která se tak stala oficiální součástí významného evropského konsorcia zakladatelů tzv. Aalborského procesu udržitelných měst Evropy.

MA21 vychází z globálního strategického akčního plánu světového společenství, jenž vytyčuje konkrétní kroky směrem k udržitelnému rozvoji. Tento komplexní plán, zvaný Agenda 21, byl přijat na summitu OSN v Rio de Janeiru v roce 1992. Právě tento dokument obsahuje vymezení toho, o čem v MA21 jde především. MA21 je nástroj využívaný pro podporu rozvoje Zdravých měst a napomáhá k zabezpečení dlouhodobého udržitelného rozvoje města, což má pozitivní vliv na kvalitu života tamních obyvatel. [51] Podle Provazníkové [52] je MA21 prostředek pro implementaci principů územního rozhodování na místní a regionální úrovni. Autorka dále doplňuje, že se jedná o proces, který zajišťuje vyšší kvalitu života v mnoha aspektech, díky zkvalitňování správy strategického plánování, věcí veřejných, zapojování veřejnosti a využívání všech získaných poznatků o územním rozhodování v dílčích oblastech. Pomocí MA21 lze poznat potřeby a očekávání místních obyvatel v určité oblasti. V souladu s územním rozhodováním se mohou místní občané též účastnit jednání a participovat na rozhodnutích. V případě MA21 se nejedná čistě o dílčí metodu, ale spíše o rámec, pomocí kterého je možné průběžně zvyšovat kvalitu veřejné správy na místní i regionální úrovni.

Klíčovou roli v MA21 hraje tedy místní veřejná správa. Bez aktivní vůle úředníků a politiků by MA21 nemohla jako dlouhodobý koncepční proces vzniknout, ani dále fungovat. Veřejná správa sama o sobě ale kvalitní a efektivní místní Agendu 21 nezajistí. Jedná se o participativní proces participativní a nezbytně k tomu potřebuje kooperovat s různými složkami místní společnosti – podnikateli, neziskovými organizacemi a spolky, provozovateli služeb a řadou dalších subjektů, včetně široké neorganizované veřejnosti. Nezbytnou součástí fungující MA21 bezesporu je:

- kvalitní strategické plánování a řízení;
- aktivní a průběžná komunikace s veřejností, resp budování partnerství;
- systémové a měřitelné směřování k udržitelnému rozvoji. [51]

3.1.3 Dobrá praxe

Většina obcí, měst i regionů neustále vyvíjí snahu rozvíjet se a vylepšovat kvalitu života svých obyvatel. Je vytvářeno a realizováno mnoho aktivit za účelem zlepšení služeb či upozornění na daný problém, čímž je podporována kvalita života. Při usilování o rozvoj se též často setkávají s různorodými problémy, na které je nutné

reagovat originálním a efektivním řešením. Účinky právě těchto zvolených postupů lze charakterizovat jako příklady dobré praxe [53]. Matoušek [54] definuje dobrou praxi jako efektivní postupy, jenž vedou lépe než jiné k vytyčenému cíli a zároveň lze tyto postupy opakovat a dostatečně popsat. Zjednodušeně řečeno se jedná o popis příkladů, které se dle názoru zúčastněných osob osvědčily a jsou vhodné k následování. Pro souhrnný popis dobré praxe je potřeba stanovit výchozí stav, cíle, organizační procesy, zdroje a patřičný kontext [54].

V současné době u nás existuje mnoho příkladů dobré praxe. Pro snadnější orientaci mezi jednotlivými příklady vznikla databáze dobré praxe pod záštitou Národní sítě Zdravých měst ČR. V této databázi lze nalézt příklady dobré praxe z celkem jedenácti oblastí, mezi nimiž je například oblast územního rozvoje, dopravy a mobility, volného času nebo zdraví. Tato ucelená databáze představuje prostor a příležitost sdílení zkušeností, know-how a učení se jeden od druhého. Důležitými kritérii při výběru aktivity jako příkladu dobré praxe jsou:

- kooperace veřejné správy, neziskových organizací, veřejnosti a soukromého sektoru;
- originalita a inovace v přístupu a přidaná hodnota;
- neziskový charakter – veřejná služba;
- respektování principů územního rozhodnutí. [53]

3.1.4 Partnerství pro městskou mobilitu

Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, jehož členské obce a města se označují marketingovou značkou "město s dobrou adresou", připomíná, že mobilita a doprava se neplánují izolovaně a na zelené louce. Tato marketingová značka nese informaci, že město je vhodné jak pro mladé lidi, rodiny s dětmi, tak i pro seniory, kdy se při plánování městských čtvrtí klade důraz na to, aby byly živé, aktivní a nevznikala zde ghetta. Během plánování se vychází z celkové, výše zmíněné, Městské agendy 21, která v své podstatě pokrývá všechny sféry rozvoje města, jako je udržitelné využívání území, či kvalita ovzduší apod. Úkolem je poskytnout pohled na plánování z perspektivy životního stylu a lidských potřeb obyvatel. S tím souvisí i citát dánského architekta Jana Gehla, který jednou řekl: „*Neuvědomili jsme si, že to, jakým způsobem staví-*

me města, ovlivňuje životní styl a životy lidí." Na to navazují i teze spolku Partnerství pro městskou mobilitu, kterými jsou: [55]

- vzdělaná veřejná správa;
- aktivní a společenský život v ulicích;
- dostupnost pro všechny;
- inovativní řešení;
- setkávání se v krásném prostředí;
- čisté, aktivní a bezpečné město.

3.2 Města v ČR

V této kapitole pojednávám o vybraných českých městech, resp. o jejich přístupu k aktivnímu stylu života svých obyvatel a jsou zde zmíněny i konkrétní projekty spadající do konceptu active cities. Největší část věnuji naší metropoli. Zajímavostí je, že Praha se nachází v žebříčku zdravých měst, jehož součástí hodnocení jsou mj. i podmínky pro vedení zdravého životního stylu, na stejné úrovni jako španělská Barcelona (viz kapitola 2.2.4. této práce), tedy kolem 50. místa na světě. [31]

3.2.1 Praha

Naše hlavní město se v mnoha ohledech od zbytku republiky odlišuje. Především je to dané počtem obyvatel, a tudíž hustotou jejich aktivit, což má za následek, že realizované projekty, opatření apod. mají vliv na nejvíce obyvatel. Z toho vyplývá, že jako v jiných oblastech je i v aktivním životě obyvatel či aktivní mobilitě pozice metropole odlišná od zbytku měst v ČR. Nicméně se najdou se zde i paralely, protože aktivní život obyvatel, pohyb, zdraví, aktivní mobilita, životní prostředí apod. jsou tématem pro Prahu, stejně jako pro další města ve zbytku republiky. Podobně jako řada dalších větších měst má Praha potíže s dopravou, její hustotou a z toho plynoucím znečištěním vzduchu. Toto, stejně jako skutečnost, že Praha je velmi propojené město, ve kterém se dá využít aktivní pohyb (nejen) při mobilitě skrze město, a to je motivací, aby město podporovalo zdravý a aktivní životní styl života svých obyvatel. Jak již bylo zmíněno, podle metodologie EU je podstatnou součástí tvorby plánů i účast veřejnosti formou komunikace na webu a sociálních sítích, ale též na konaných akcích v rámci městské části nebo města. Vznikají projekty na podporu fyzické aktivity a

aktivní mobility obyvatel jako "Čistou stopou" či "Polad" Prahu". Tyto a podobné projekty a iniciativy v sobě mají velký potenciál, aby se obyvatelé Prahy naučili a mohli více využívat chůzi a kolo při cestě do práce, na nákup či do školy.

Postupem času se ustálila situace, kdy pražská dopravní infrastruktura patří zejména motorovým vozidlům, a chodit po ulicích občany buď ani nenapadne, nebo příliš neláká. Pohyb a fyzickou aktivitu si Pražané raději zařizují ve fitcentrech, na sportovištích anebo nikde. Pro porovnání slouží statistika, kdy v současné době v Praze pěší cesty pokryjí asi 23 % veškeré osobní vnitroměstské přepravy, což není špatné číslo, nicméně se stagnuje a s dalším rozvojem aktivní mobility se příliš nepočítá. Zatímco rozvoj automobilové dopravy hraje stále prim, což je zřejmé z Tabulky 1, která porovnává zastoupení jednotlivých typů dopravy a jak moc s nimi počítá v rozpočtu hlavního města Prahy. Tabulka 1 ilustruje stagnaci rozvoje pěšího způsobu přepravy oproti té automobilové, protože pro rozvoj pěší mobility je v rozpočtu dopravy vyhrazeno pouze méně než jedno procento z rozpočtu.

Druh dopravy	Podíl na všech komunikacích (v %)	Podíl na celkovém rozpočtu dopravy HMP (v %)
Pěší	23	0,01
Automobilová	33	31

Tabulka 1 – Přehled jednotlivých druhů dopravy a jejich zohlednění v rozpočtu HMP (zdroj: vlastní, na základě dostupných dat z www.cistoustopou.cz, 2020)

Aby bylo v hlavním městě a dalších městech ČR dosaženo podobného přístupu k pěší dopravě jako jinde ve světě, musíme přispět všichni. Kromě vedení města, městských částí, mají své slovo i obyvatelé. Řadoví občané jsou mnohdy mylně přesvědčeni, že jejich názor je pro úřady nerelevantní, což není tak docela pravda. Mnoho světových měst, která přistoupila k pěším a cyklistickým projektům, potřebovala mít k dispozici mnoho druhů vstupních dat, a tudíž by bez názoru veřejnosti nebylo ničeho dosaženo. Praha také potřebuje vědět, kudy obyvatelé chodí, kudy chodit nemohou nebo se jim nechce a proč. Město zřejmě doposud nedovede informace od obyvatel efektivně získávat a využívat jako je tomu třeba v Londýně a dalších městech. [56]

Praha vydala v roce 2019 plán mobility, kde jsou uvedena konkrétní opatření, která mají podporovat fyzickou aktivitu obyvatel formou rozvoje pěší a cyklistické infrastruktury. Hlavní město bude na celém svém území podporovat bezpečný a kom-

fortní pěší a cyklistickou přepravu na cestách iniciativou "od dveří ke dveřím" i v návaznosti na zastávky hromadné dopravy na prvním a posledním kilometru cesty. Budou vytvořeny podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy jako doplňkového prvku k ostatním způsobům dopravy, a to jak v podobě úpravy infrastruktury, dopravních opatření, tak podporou parkovišť B+R a služeb sdílení jízdních kol, tzv. bikesharingu. Opatření mají zajistit rozvoj a podporovat cyklistiku jako způsob dopravy i jako rekreační fyzickou aktivitu a současně s tím zlepšovat podmínky pro chůzi formou nově vzniklých propojení v místech, která jsou nyní špatně přístupná či nepřístupná. [57]

Konkrétní příklad podpory fyzické aktivity v kombinaci s využitím městské hromadné dopravy v Praze jsou cyklobusy, které fungují na autobusové lince číslo 147. Autobusy na této lince umožňují zdarma přepravu jízdních kol. Cyklisté mohou kola přepravovat mezi určenými zastávkami vždy od března až do konce října. Pražský dopravní podnik provozuje tento cyklobus již čtvrtým rokem a zájem o tuto službu fungující každý den v týdnu má vzestupnou tendenci. Největšímu zájmu se těší služba o víkendech, kdy ji během většiny sezony využívalo pět až jedenáct cyklistů. Přeprava kol je možná ve směru z centra. Spoje pro cyklisty jsou navíc velmi frekventované, protože v pracovních dnech jezdí na běžné lince každý druhý autobus s možností přepravy jízdního kola a v nepracovní dny je každý autobus zároveň i cyklobus. V jízdním řádu jsou tyto cyklobusy označeny piktogramem a jsou v provozu přibližně od páté hodiny ranní až do půl deváté večer. [58]



Obrázek 5 – Pražský cyklobus na lince č. 147 (zdroj: nasregion.cz [online], 2017)

Velmi zajímavým projektem hlavního je vybudování první dvoukilometrové části severovýchodní cyklomagistrály, která znamená nové bezpečné propojení městských částí Hloubětín, Kbely a Satalice. Stezka má přinést komfort a bezpečí pro všechny typy uživatelů jízdního kola – rodinám s dětmi, které upřednostňují bezpečí, milovníkům vyjížděk v přírodě i zkušeným cyklistům, kteří kolo upřednostňují před automobilem jako plnohodnotný dopravní prostředek. Celá iniciativa je součástí širšího plánu při spolupráci městských částí a hlavního města na severovýchodě Prahy. Takto navrhované cyklostezky, tzv. cyklistické dálnice se pomalují prosazují i České republice, po vzoru současného západoevropského trendu. Cyklomagistrála umožňuje uživatelům se pravidelně přepravovat po městě na kole bez rizika zranění v důsledku srážky s motorovým vozidlem. Širší kontext celého projektu osvětluje náměstek primátora hl. m. Prahy pro dopravu Adam Scheinherr: „Podporou aktivní dopravy plníme to, co jsme Pražanům slíbili při schválení Plánu udržitelné mobility z května 2019. Dlouhodobá podpora cyklistické a pěší dopravy má pozitivní dopady na životní prostředí v Praze a zdraví místních a Praha se tomu snaží jít naproti například vyššími investicemi do cyklodopravy, než byly v předchozích letech. V roce 2019 pražský magistrát skrze Technickou správu komunikací pomůže cyklodopravě částkou 121 milionů korun, v předchozím roce to bylo 73,4 milionu korun a v roce 2017 17,9 milionu korun,“ dodává náměstek primátora Scheinherr. [59]

3.2.2 Další česká města

Brno je jedním ze zakládajících členů Národní sítě Zdravých měst ČR. Jako Zdravé město poskytuje celistvou podporu v oblasti zdraví a také, již zmiňovanou, kooperaci zastupitelů města s místními obyvateli. Součástí brněnské strategie je pořádání mnoha aktivit s cílem podpořit zdravý životní styl obyvatel a jejich fyzickou aktivitu. Jednou z nejdůležitějších akcí tohoto typu jsou od roku 1995 Brněnské dny pro zdraví. Program nabízí mnoho pohybových aktivit, odborných přednášek a workshopů, kde návštěvníci získávají informace v oblasti zdravého životního stylu a výživy, aktivního stárnutí nebo duševního zdraví. [60]

Místní radní přišli s iniciativou, kdy nechali na začátku února letošního roku instalovat v několika brněnských ulicích kamery, které snímají cyklisty a pěší. Údaje z těchto kamer ukazují, že nejfrekventovanější, tedy cyklisty a chodci nejvytíženější úsek, je cyklostezka podél Svatky v okolí Heršpické ulice, kterou během necelého

měsíce projelo zhruba pět tisíc cyklistů a prošlo přes patnáct tisíc chodců. Se získanými daty bude město dále pracovat. Po vyhodnocení frekventovanosti jednotlivých úseku přihlédne město k těmto údajům a přizpůsobí pěší a cyklistickou infrastrukturu více vytíženým úsekům, aby zkvalitnili podmínky pro aktivní chodce a cyklisty v nejvytíženějších ulicích, a třeba motivovali ty méně aktivní. [61]

Ostrava se v otázce fyzické aktivity svých obyvatel zabývá zejména v osvětové kampani "Ostravou!!!", která mj. zdůrazňuje důležitost přirozeného pohybu a fyzické aktivity, jejíž pravidelnost přináší vyšší odolnost vůči nemocem. Jedním z cílů města je podpora cyklistiky a zvýšení počtu obyvatel využívajících jízdní kolo nebo chůzi pro přepravu do zaměstnání i ve volném čase. Postupně jsou rozšiřovány sítě cyklotras, které by v budoucnu měly čítat přes 400 kilometrů, oproti současným 250 kilometrům. Město protínají hlavní koridory podél řek Odry a Ostravice. Podél koridoru, stejně jako na dalších určených místech ve zbytku města, jsou umístěny stojany na kola. Více než 16 tisíc uživatelů využilo pilotního projektu sdílených kol, v období od května do listopadu 2018. Celkem bylo v rámci bikesharingu najeto přes 130 tisíc kilometrů. Systém sdílení jízdních kol by měl být rozšířen do dalších městských obvodů. [62]

Ovšem velmi činná jsou i ostatní, menší města. Například v Litoměřicích zavedli projekt "Mobilita 21" zaměřený na vybrané aspekty dopravy ve městě. Jeho cílem je snížení negativních dopadů individuální motorové dopravy a vytvořit podmínky pro rozvoj udržitelného dopravního systému odpovídajícímu heslu "více mobility, méně dopravy". Aktivity projektu zahrnují jak studie a analýzy, tak osvětové akce pro veřejnost a tematické diskuze a veřejná fóra. [63]

V Chrudimi byla část z celkové plochy lesů, které vlastní město, převedena do kategorie tzv. lesy zvláštního určení – lesy příměstské se zvýšenou rekreační funkcí. Pomocí města Chrudim, společnosti Městské lesy Chrudim, s.r.o a evropských projektů se staly chrudimské lesy nejen zdrojem dřevní hmoty, ale také místem pro rekreaci a aktivní odpočinek návštěvníků z blízkého i vzdáleného okolí. Díky projektu byla vytvořena síť cest, která nekonkurovala té dosavadní, ale stávající cesty spojovala, zlepšilo se turistické značení a vytvořila se atraktivní místa pro návštěvníky - lanový park a lesní tělocvična. [64]

Přizpůsobit svým občanům veřejný prostor pro aktivní život se rozhodli i ve Znojmě. Zde přestavěli staré, vysloužilé, a již nevyužívané veřejně přístupné hřiště na luxusní basketbalovou palubovku, která se nachází v blízkosti husté bytové zástavby. Občané tak mohou od loňského roku zdarma hrát basketbal přímo v městském parku. [65]



Obrázek 6 – Nově zrekonstruované hřiště ve Znojmě (zdroj: www.znojmo-zdravemesto.cz [online], 2019)

4 ACTIVE CITIES VE STRAKONICÍCH

Zvolené město Strakonice se může pyšnit svým pozitivním přístupem k oblasti sportu, a nejen toho organizovaného, což je samo o sobě dobrým předpokladem pro aktivity v rámci konceptu aktivního města. Strakonice patří mezi menší města a přebírají zkušenosti a praxi od velkých měst či aglomerací. Níže v této kapitole stručně představím Strakonice a jejich politiku v oblasti sportu a podpory fyzické aktivity obyvatel včetně přístupu k členství v NSZM ČR, současný stav a podmínky pro aktivní mobilitu a pohyb místních občanů. Dále s přihlédnutím k analýze současného stavu a inspirací v podobě zahraničních příkladů dobré praxe navrhnu opatření pro rozvoj konceptu active cities v tomto městě.

4.1 Stručná charakteristika Strakonic

Strakonice se nachází na soutoku řek Otavy a Volyňky v severozápadní části Jihočeského kraje, okres Strakonice, který je svou rozlohou nejmenší. Celkové rozloha města činí 3468 hektarů a žije zde necelých 23 tisíc obyvatel. První písemná zmínka o Strakonických pochází z roku 1243. Strakonice patřily v minulosti svým typem založení k městům vrchnostenským, a tak je historie tohoto města spojena s existencí rodu Bavorů, které na počátku 15. století vystřídal johanitský řád. V 19. století již město charakterizuje průmyslová textilní výroba pokrývek hlavy, tzv. fezů. S rozvojem průmyslu ve městě byl spjat i vývoj dopravy, a to zejména stavbou železnice. V minulém století zde vznikl i proslulý závod na výrobu motocyklů ČZ. Po II. světové válce se opět vrátil život ve městě do normálních kolejí. Město se začalo vyvíjet do dnešní podoby. [66]

Na území okresu je hustá silniční síť, jejímž významným uzlem jsou právě Strakonice jsou významným silničním uzlem celého okresu, na jehož území je hustá silniční síť. Ve struktuře zaměstnaných podle odvětví je významné především silné zastoupení odvětví průmyslu, kde pracuje až 32 % zaměstnaných. Naopak ve službách je zaměstnáno pouze 56 % osob (nejméně v kraji). S výše uvedenými relativními hodnotami koresponduje i statistika Registru ekonomických subjektů, ve kterém je v okrese evidováno přes 16 tisíc subjektů. [67]

4.1.1 Strakonice a NSZM ČR

Součástí Národní sítě Zdravých měst byly Strakonice od roku 2006. Ovšem na jednání zastupitelstva z února 2016 bylo schváleno ukončení programu Zdravé město, resp. ukončení členství v NSZM ČR. Hlavním problémem zastupitelstva města byla skutečnost, že celý program je řízen primárně shora a nekoresponduje s potřebami města, kterému účast v programu Zdravé město příliš nepřináší. Záležitosti ohledně rozvoje města v oblasti zdraví a sportu vykonává město samo o sobě, k čemuž mají komise zaměřené na jednotlivá odvětví, jako je komise pro sport či komise pro zdraví a další. Tehdejší zastupitel a současný místostarosta Strakonic Rudolf Oberfalzer objasnil během jednání zastupitelstva důvody ukončení spolupráce s NSZM ČR a interpretoval tím názor většiny členů zastupitelstva: *„Jediným hmatatelným výstupem NSZM bylo, že se pořádali tzv. kulaté stoly. Tato jednání byla naplněna formalismem od A do Z, kdy polovina zúčastněných lidí byla zaměstnanci úřadu, a to nepřinášelo kýžený efekt. Probíhaly tam sice dotazy směrem k občanům, v jakých oblastech města by si představovali zlepšení, nicméně realizaci návrhů, které z toho vzešly, nemohlo město nijak ovlivnit, protože to nepatřilo do jeho gesce. Jednalo se spíše o formální status a naplnění zadaných kritérií, přičemž to ve výsledku městu nic nepřineslo. Pro agendu NSZM byl přidělen jeden projektový manažer, který byl přesunut na jinou pozici, kde byl pro město přínosnější. Neznamená to ovšem absenci kontaktu s občany, naopak jsou žádoucí jejich náměty dotazy či připomínky. Náplň statusu Zdravého města může dělat město samo formou již zmiňovaných komisí s vymezenou působností a přicházet se svými konkrétními návrhy. Od ukončení programu město dále směřuje k zajištění vyšší kvality života masově, z vlastní iniciativy a nečiní z toho předváděcí akce.“* [50] Město má vlastní plány a projekty, o kterých pojednávám v následujících kapitolách.

4.1.2 Sportovní participace obyvatel

Město disponuje Plánem rozvoje města v oblasti sportu, jehož záměrem je efektivní, udržitelná podpora a rozvoj sportu, využití jeho potenciálu včetně přesahu sportu do dalších oblastí společenského života, mimo jiné oblasti zdraví obyvatel a rozvoje infrastruktury. Rozvojem sportu ve Strakonicích je třeba chápat i rozvoj neorganizovaných fyzických aktivit od výkonnostní úrovně, až po individuální, formální i neformální sportovní a pohybové aktivity různých skupin obyvatel města, jeho spá-

dové oblasti nebo návštěvníků. Prostřednictvím implementace tohoto plánu chce město podněcovat a koncepčně rozvíjet pohybovou aktivitu různých skupin obyvatel mj. rozvojem sportovní infrastruktury a jejím efektivním poskytováním. Neformálními sportovními aktivitami budeme rozumět další pravidelné i spontánní aktivity, jako je například běh, cyklovýlety, plavání, turistika, bruslení, skateboarding a různé další aktivity nebo podobné činnosti. Výše uvedené dimenze sportu jsou považovány za součást volného času, plánování se však dotýká také sportu jako prostředku dopravy (cyklistika, in-line bruslení). Plán rozvoje sportu dále chápe sport jako nástroj veřejné správy pro realizaci dalších, se sportem přímo nesouvisejících záměrů. Sport a aktivní pohyb jsou efektivním prostředkem k posilování vazeb mezi občany. Prostřednictvím sportu dochází k pravidelné interakci obyvatel, k jejich komunikaci i mimo prostředí sportu, čímž jsou dále utužovány vzájemné vztahy. Na základě zkušeností z aktivního sportování lidé respektují obecné principy férového jednání. Pomocí sportu může být dále posilován pocit hrdosti či sounáležitosti se samotným městem a jeho prostředím. [67]

4.1.3 Zainterесované strany v oblasti rozvoje sportu a pohybu

Kromě vedení města mají Strakonice k dispozici několik skupin, komisí a odborů, které mají své slovo v otázce rozvoje sportu a pohybových aktivit pro obyvatele Strakonice. Níže je též vymezen rozsah jejich působnosti.

Vedení města, kde rada města Strakonice má celkem sedm členů a jednadvacetičlenné zastupitelstvo, tedy nejvyšší orgán města samosprávy, který schvaluje programy rozvoje, rozpočet a má též oprávnění vydávat obecně závazné vyhlášky.

Komise pro sport, kterou město disponuje, zřizována radou města a je zároveň jejím poradním orgánem pro příslušné volební období v oblasti sportu.

Příspěvková organizace STARZ je jedním z nejvýraznějších účastníků rozvoje města Strakonice, protože spravuje a poskytuje veřejnosti a spolkům sportovní zařízení ve vlastnictví města. STARZ spravuje mj. sportovní haly, plavecký bazén či venkovní sportovní areály.

Sportovní sféra je v rámci Městského úřadu Strakonice zařazena pod odbor školství a cestovního ruchu (OŠCR). Právě oddělení cestovního ruchu je administrátorem dotací mj. pro volnočasové aktivity. Propagaci zajišťuje Zpravodaj města.

Odbor rozvoje vypracovává rozvojové studie a má v kompetenci oblast územního plánování, realizaci koncepčních podkladů pro financování projektů ze státních dotačních titulů a fondů, nadací, z rozpočtu kraje nebo fondů EU.

Odbor majetkový zabezpečuje hledisko investiční činnosti, oprav nemovitého a movitého majetku města, zadávání, koordinaci a kontrolu projektových dokumentací či administraci veřejných zakázek. Odbor také vykonává technický dozor při realizaci staveb města.

O údržbu městské zeleně a volně dostupných sportovišť, která nespádají pod STARZ, se starají Technické služby Strakonice, s.r.o..

Základní a střední školy, ve kterých probíhá pestrá a kvalitní výuka tělesné výchovy, jsou důležitým předpokladem pro sportovní aktivitu. Kromě toho sehrávají též důležitou roli z hlediska poskytování svých sportovních zařízení, ať se jedná o venkovní sportoviště, nebo tělocvičny, které vytváří důležité zázemí jak organizovaným sportovcům, tak zájemcům z řad neorganizovaných obyvatel a rekreačních sportovců.

Infocentrum pro seniory otevřené v roce 2013 se svou činností dotýká i aktivního trávení volného času seniorů. Od roku 2016 připravuje pravidelně podzimní sportovní hry seniorů.

Významnou úlohu v oblasti sportu mají poskytovatelé sociálních služeb. Spolupráce s těmito organizacemi v oblasti sportu je důležitým předpokladem efektivního využití sportu s ohledem na jeho integrační potenciál. Poskytovatelé sociálních služeb se soustředí zejména na následující cílové skupiny: seniory, zdravotně postižené, rodiny s dětmi a neúplné rodiny, osoby ohrožené krizí nebo osoby ohrožené různými typy závislostí.

Lokální média, především webové stránky města, Facebook, nástěnky, rozhlas, webové stránky STARZ a tištěná periodika jsou stěžejním předpokladem informovanosti občanů města o sportovních podmínkách či akcích. Média mají dále potenciál

propagovat sport jako takový – šířit osvětu o prospěšnosti sportovních aktivit, upozorňovat na úspěchy sportovců nebo propagovat sport mezi nesportující veřejností. Média lze dále efektivně využívat k informovanosti občanů o dostupnosti zařízení a služeb. [67]

4.2 Realizované projekty

V současné době je realizováno již několik projektů pro podporu fyzické aktivity občanů, a to v oblasti aktivní mobility nebo neorganizovaného sportu. Nutno dodat, že první zmíněný projekt byl realizován primárně za účelem lepšího povrchu vozovky a stavby chodníku pro bezpečnost chodců, nicméně díky této realizaci vznikly bezpečné podmínky pro aktivní chůzi jako forma přepravy do školy či zaměstnání. Jak již bylo zmíněno v kapitole, tak Strakonice v roce 2016 ukončily svou působnost v NSZM a vydaly se vlastní cestou. Projekty pro zlepšení úrovně kvality zdraví a života místních občanů tedy vycházejí přímo z podnětů samotného města a proces není řízen shora. Níže jsou uvedeny konkrétní projekty, které město již realizovalo.

V roce 2019 byl realizován projekt, který bezpečně propojuje Strakonice s Dražejovem, který je částí Strakonic. Město nechalo v tomto úseku zrekonstruovat silnici III. třídy, součástí čehož je vybudování nových chodníků, které zajišťují bezpečnost chodců a jejich oddělení od vozovky. Také zde bylo instalováno veřejné osvětlení pro umocnění pocitu bezpečí. Zde se nabízí možnost využít třeba právě chůzi jako způsob mobility při cestě do školy nebo zaměstnání do přilehlých Strakonic. [68]



Obrázek 7 – Původní stav komunikace (zdroj: www.strakonice.eu [online], 2018)



Obrázek 8 - Současný stav komunikace po rekonstrukci (zdroj: www.strakonice.eu [online], 2018)

Jedním z dalších projektů je 1,6 kilometru dlouhý úsek nově zrekonstruované asfaltové cyklostezky mezi Strakonícemi a přílehlou částí města - Novým Dražejovem, který katastrálně spadá pod Dražejov. Cyklostezka z roku 2017 zajišťující bezpečnou jízdu na kole z a do zaměstnání, školy nebo práce obyvatelům Nového Dražejova a dalších částí města Strakonice a jejich místních částí i okolních obcí. Očekávaným výsledkem je další

zvýšení podílu udržitelné regionální mobility na Strakonicku a vyšší motivace občanů využívat

jízdní kolo jako dopravní prostředek i pro své vlastní zdraví. Navržená komunikace je s vyloučením motorových vozidel a je určena pouze pro cyklisty a chodce. Provoz je obousměrný. Součástí stavby je také stavba veřejného osvětlení. Cyklostezka vede od Nového Dražejova k podchodu na Jezárky. Následně za podchodem pokračuje cyklostezka až k ulici Mikoláše Alše. [69]

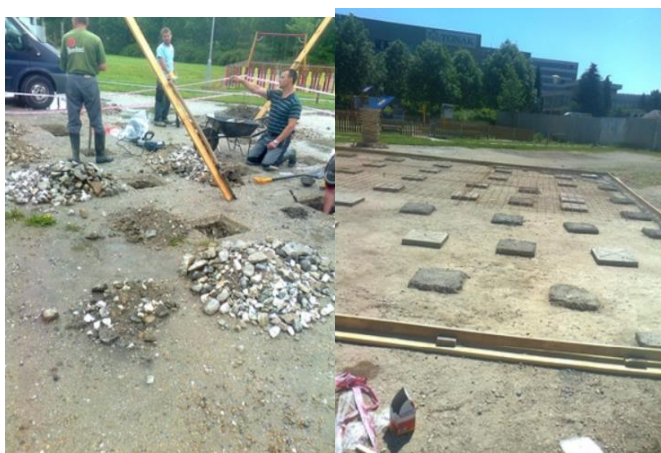


Obrázek 9 – Cyklostezka během rekonstrukce (zdroj: www.strakonice.eu [online], 2020)



Obrázek 10 – Současný stav cyklostezky po rekonstrukci (zdroj: strakonice.eu [online], 2020)

Velmi zajímavým projektem města je vznik místa pro street workout a instalace fitness prvků v blízkosti řeky Otavy s názvem Workout ve Strakonících - získej energii na hřišti. Tento nápad podtrhuje současný trend aktivních měst, kdy je podporován neorganizovaný sport pro občany právě formou veřejně přístupných cvičebních ploch na veřejném prostranství a na čerstvém vzduchu, a to zdarma. [11] Součástí této venkovní posilovny je multifunkční posilovací sestava, bradla, hrazda či lavice. Myšlenka na realizaci workoutového hřiště vzešla z podnětu místních občanů. Hřiště je veřejně přístupné ze Strakoníc a okolí. Cílem projektu je rozšířit nabídku smysluplných volnočasových aktivit ve městě Strakonice. [70]



Obrázek 11 – Realizace stavby venkovní posilovny (zdroj: strakonice.eu [online], 2016)

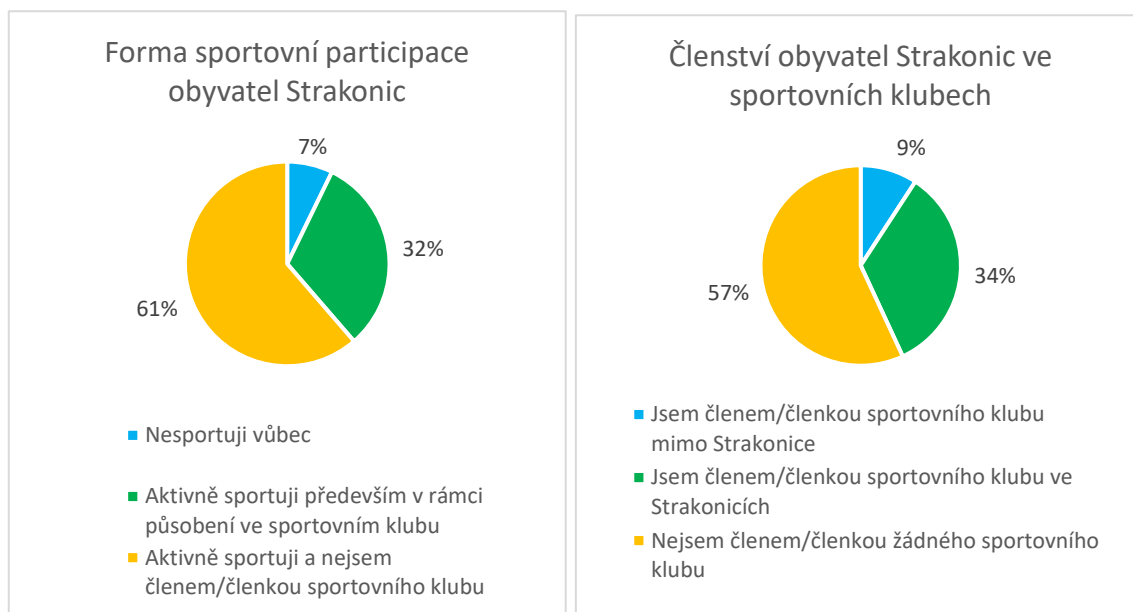


Obrázek 12 – Venkovní posilovna těsně před zahájením provozu (zdroj: strakonice.eu [online], 2016)

Uvedené projekty navíc souvisí s preferencemi strakonických obyvatel. Podle průzkumu města je u místních obyvatel mezi pěti nejoblíbenějšími sporty cyklistika, běh a fitness. [67] Úprava pěších a cyklistických tras a realizace veřejně dostupných venkovních cvičících ploch patří tedy mezi projekty s vysokou mírou efektivity, protože poskytují prostor právě pro běh či jízdu na kole a posilování, což koresponduje s trendem místních obyvatel, kdy většina místních obyvatel sportuje (viz Graf 1). Venkovní posilování zase souvisí s faktem, že většina sportujících obyvatel sportuje neorganizovaně nebo s přáteli (viz Graf 1) a nejsou členy žádného sportovního klubu (viz Graf 2). Právě venkovní posilovna na veřejném prostranství nevyžaduje registraci v žádném týmu či seskupení a tyto aktivní občané mohou využít podmínek, které jim město zpřístupnilo.

Graf 1 – Forma sportovní participace obyvatel

Graf 2 – Členství obyvatel ve sportovních klubech



(zdroj: vlastní, na základě Plánu rozvoje sportu města Strakonice, 2020)

4.2.1 Financování

Finanční prostředky na podporu sportu a sportovních aktivit občanů z rozpočtu města lze rozdělit do tří následujících oblastí:

- sportovní investice;
- výdaje na provoz sportovních zařízení v majetku města;
- dotace sportovním klubům a na pořádání sportovních akcí.

Pro potřeby výše zmíněných projektů a pro potřeby konceptu active cities je pro nás relevantní, z hlediska financování, první oblast, tedy sportovní investice. Výdaje na provoz sportovních zařízení a dotace sportovním klubům se nevztahují ke konceptu, ale pokrývají spíše oblast tělovýchovy, organizovaného sportu, sportovních klubů a sdružení.

Projekty uvedené v předchozí kapitole, konkrétně dva ze tří uvedených - projekt rekonstrukce cyklostezky a instalace venkovní posilovny - patří, z pohledu financování, do sportovních investic. Do skupiny sportovních investic jsou zahrnuty investiční výdaje z rozpočtu města související se sportovní infrastrukturou v majetku města

Strakonice. Předmětem zájmu jsou jak formální sportovní zařízení, tak infrastruktura pro neformální aktivity (např. veřejná hřiště či cyklostezky). Uvedené projekty byly financovány z převážné většiny třetí stranou formou dotací, nicméně i tak stojí rozvoj v této oblasti město mnoho peněz. [67] V následující tabulce je vidět financování uvedených projektů.

V následující tabulce jsou uvedeny formy financování dvou výše zmíněných projektů přímo souvisejících s rozvojem fyzické aktivity občanů Strakonice.

Projekt	Rok realizace	Celkové náklady na realizaci v Kč (s DPH)	Výše dotace v Kč	Podíl města v Kč	Zdroj dotace
Workout ve Strakonících - získej energii na hřišti	2016	472 600	472 600	0	Nadace ČEZ
Cyklostezka Strakonice - Nový Dražejov	2017	7 259 674	6 885 000	374 674	IROP*

*integrováný regionální operační program

Tabulka 2 – Přehled financování realizovaných projektů města (zdroj: vlastní, na základě dostupných dat z www.strakonice.eu, 2020)

4.2.2 Současný stav

Strakonice sice ukončily své členství v Národní síti Zdravých měst, což se na první pohled může zdát jako odklon od vytváření podmínek pro aktivní život svých obyvatel. Opak je ovšem pravdou, protože od odstoupení z NSZM ČR v roce 2016 město vytvořilo plán pro rozvoj sportu na svém území a realizovalo minimálně dva projekty přímo související s rozvojem pohybových aktivit svých obyvatel v rámci konceptu active cities. Také mají na kontě spolupráci s Nadací ČEZ nebo Ministerstvem pro místní rozvoj, kdy jim tyto instituce vypomohly s financováním velmi nákladných projektů (viz kapitola 4.2. této práce).

Město má, dle mého názoru, velký potenciál pro rozvoj konceptu active cities, protože místní obyvatelé mají velmi kladný vztah ke sportu. Nejčastěji sportují formou jízdy na kole či běhu anebo se věnují fitness aktivitám (67). Navíc největší část z aktivně žijících obyvatel Strakonice podle průzkumu sportuje neorganizovaně, tedy bez registrace ve sportovních klubech (viz Graf 1). To vše, v kombinaci s aktivním přístupem vedení města, mě vede k tvrzení, že toto město má velký potenciál k tomu, aby jeho občané patřili mezi ty nejaktivnější v České republice.

5 NÁVRHY PRO ROZVOJ KONCEPTU ACTIVE CITIES

Tuto část práce, ve které se věnuji návrhům a opatřením, jak podpořit koncept active cities ve městě Strakonice, jsem rozčlenil na dvě části. Úvodní část obsahuje několik návrhů obecného charakteru inspirujících se zejména zahraniční dobrou praxí a související s rozvojem active cities konceptu. Ve druhé části se zaměřuji na konkrétní opatření v podobě návrhu projektů a jejich kroků při implementaci pro město Strakonice. Každý z návrhů podrobně popisuji, včetně organizační, finanční a celkové náročnosti implementace. Dále se zamýšlím na možným celkovým dopadem jednotlivých návrhů. Po podrobném popisu jednotlivých návrhů a jejich implementace a předpokládaného dopadu jsou subjektivně zhodnoceny všechny aspekty číselně od 1 do 5, kdy hodnotící známka 1 znamená nejnižší náročnost, resp. dopad a 5 znamená nejvyšší náročnost, resp. dopad. Z těchto souhrnných hodnotících známek v další kapitole vychází hodnocení jednotlivých projektů.

5.1 Návrhy obecných opatření

1. Komplexní plánování, stanovení vize

Cíl: Podpořit vytvoření plánu a zformovat podmínky pro rozvoj aktivního života občanů v kontextu konceptu active cities.

Podrobný popis: Vytvořit podmínky pro aktivní, a tím pádem lepší, život obyvatel v rámci zmiňovaného konceptu je běh na dlouhou trať. Nejedná se o jednorázovou investici, naopak je třeba tento proces naplánovat a rozdělit na jednotlivé fáze. Jako prvotní iniciativu bych viděl v podobě vytvoření pověřené skupiny představitelů města a definici abstraktních kroků a směru, který chce město následovat. Vzniklou vizi pro budoucnost dále prodiskutovat s občany a podnikatelskými subjekty a dát jim prostor k vyjádření, dotazům či námitkám. Dále zajistit osvětu této sdílené vize, která by mohla po vzoru Kodaně v další fázi sloužit jako vodítko pro vytyčení konkrétních kvantitativních a kvalitativních cílů preferujících kvalitu života obyvatel. To by byl předpoklad pro provedení případných investic do veřejného prostoru pro zvýšení in-

tenzity chůze, jízdy na kole a další fyzické aktivity. Nedílnou součástí procesu ve všech jeho fázích by byla i osvěta konceptu a výhod active cities mezi občany.

Implementace: Tento návrh je spíše organizačního charakteru a nepředpokládám zde vynaložení nákladů pro realizaci. Město může vycházet z již provedených studií různých měst o tom, že daný koncept je pro město i občany výhodný. Navíc i město samo již provedlo při tvorbě dokumentu Plán rozvoje sportu výzkum, který poukazuje o zájem místních občanů o aktivní styl života (viz Graf 1).

Organizační náročnost: 2 - spíše nízká; I když je celý tento návrh organizačního charakteru, i přesto jej nevidím jako příliš náročný po této stránce. Základem pro uskutečnění tohoto návrhu by bylo pouze jednání vedení města, ze kterého by vzešla vize, která by byla dále prezentována občanům a místním podnikatelům. Výsledná náročnost se projeví zejména během samotné organizace setkání s občany a podnikateli.

Odhad vynaložených nákladů: v řádu jednotek tisíc Kč

Finanční náročnost: 1 – nízká; Potřebné finance k uskutečnění tohoto návrhu jsou velmi nízké.

Výsledná náročnost implementace: 1 - nízká

Dopad: Výsledný efekt tohoto návrhu by byl patrný spíše v dlouhodobějším horizontu, protože samotném procesu plánování nastane fáze, kdy se budou občané s plánem a následně vizí seznamovat a teprve čas ukáže, zda byl plán efektivní a zda občané žijí opravdu zdravěji. Na základě poznatků mnoha zahraničních měst si myslím, že rozvoj aktivního stylu života ve městech se vyvíjí velmi rychle a účinky jsou patrné. Pokud by plán na rozvoj této oblasti byl kvalitně zpracován a dobře prezentován, tak by z dlouhodobého hlediska byl určitě přínosem a Strakonice by mohly následovat aktivní města, jakými jsou například již zmiňovaná Adelaide nebo Pontevidea.

Výsledný předpokládaný dopad: 4 – spíše vysoký; Dopad se projeví spíše z dlouhodobého hlediska, nicméně po fázi seznamování se s vizí a plánem města předpokládám vyšší celkový dopad v podobě uskutečnění konkrétních projektů v kontextu konceptu active cities.

2. Využití poznatků z praxe ostatních měst

Cíl: Předejít chybným krokům či postupům a čerpat inspiraci z dobré praxe jiných měst

Podrobný popis: Strakonice patří mezi menší města a měly by vycházet a inspirovat se v maximální možné míře zkušenostmi zahraničních měst a jejich projekty.

V okamžiku, kdy vzejde ze strany města iniciativa či návrh na nový projekt, bych navrhoval daný projekt, nebo alespoň jeho zaměření porovnat s projekty podobného typu, které již byly navrženy, či fungují v zahraničí. Je třeba porovnávat nejen relevantní projekty, ale také velikost města či městských částí, na které jsou tyto projekty navrženy. Ne každý projekt, který je zaveden a funkční v zahraničním městě musí nutně fungovat, nebo mít žádoucí efektivitu, i ve Strakonících. Například na první pohled zajímavý projekt v podobě experimentu, kdy bylo v belgickém Gentu na deset týdnů uzavřeno dvacet nejrušnějších ulic pro motorová vozidla za účelem zprůchodnění města a nasměrování občanů k intenzivnější chůzi a socializaci. [40] Tento projekt by byl dobrým úmyslem, nicméně vzhledem k tomu, že Strakonice mají pětinou rozlohu a zhruba desetkrát méně obyvatel [72], tak mi tento projekt připadá pro Strakonice jako nerelevantní, a to i v menším měřítku, vzhledem k tomu, že se jedná o významný dopravní uzel, tak i zcela neefektivní spíše s negativními dopady. Naopak, inspirovat se po vzoru Toronta, kde v některých ulicích byly na vozovce odděleny samostatné pruhy pro cyklisty formou betonových obrubníků, za účelem zvýšení bezpečnosti cyklistů, mi přijde jako vhodný nápad k realizaci. Důležité tedy je vnímat rozdíly mezi jednotlivými městy a jejich projekty z hlediska vhodnosti pro dané město.

Implementace: Realizace tohoto návrhu nepovažuji za finančně či organizačně náročnou. Do jisté míry realizace de facto probíhá, když Strakonice jdou svým směřováním v otázce vytváření podmínek pro aktivní život svých občanů ve stopách některých zahraničních měst, konkrétně například projektem venkovní posilovny, tzv. streetworkout (viz kapitola 4.2.).

Organizační náročnost: 1 – nízká; Z hlediska organizace se jedná o ověření dostupných informací o projektech a jejich účinnosti v jiných městech. Případně se město

může pokusit o přímou komunikaci s městy, ve kterých jsou zamýšlené projekty již v provozu. Není zde potřeba provádět nějaké razantní a náročné kroky.

Odhad vynaložených nákladů: do 20 000 Kč

Finanční náročnost: 1 – nízká; Vynaložené náklady v tomto případě odhaduji pouze na cestu do měst, ve kterých je zamýšlený projekt zaveden. Město se může inspirovat i v zahraničí. Pro ilustraci daného projektu by určité náklady zahrnovala cesta jednoho či dvou představitelů města do zahraničí.

Dopad: V případě, že město má v plánu realizovat určitý projekt, s jehož podstatou se předtím nesetkalo, tak právě tehdy se může inspirovat praxí v ostatních městech, kde daný projekt podobného nebo stejného typu byl již realizován. Pokud se město dostatečným způsobem informuje a poučí z již realizovaných projektů jinde, může se vyvarovat investice do neproveditelného projektu pro potřeby města Strakonice. Celkově by návrh mohl znamenat eliminaci "zbytečně" vynaložených nákladů a času.

Výsledný předpokládaný dopad: 4 – spíše vysoký; Město Strakonice již vnímá poznatky a realizované projekty z ostatních měst a realizované projekty (viz kapitola 4.2.) jsou v souladu s potřebami občanů. Výsledný dopad by se projevil v případě realizace nových projektů, nicméně předpokládám, že při inspiraci a poučení se z praxe zahraničních měst může město jenom získat.

3. Zapojení místních občanů do rozvoje konceptu active cities

Cíl: Směřovat rozvoj konceptu co nejefektivněji.

Podrobný popis: Při počtu obyvatel, kterými Strakonice disponují, tedy kolem 23 tisíc, bych kromě iniciace ze strany města navrhol přimět k aktivní spolupráci všechny občany, aby svými podněty pomohly nasměřovat některý z budoucích projektů v rámci konceptu active cities. Není jednoduché docílit toho, aby město získalo od co nejvyššího počtu obyvatel co nejrelevantnější podněty zrovna v otázce podmínek pro fyzickou aktivitu, nicméně formou cíleného dotazníku ve zpravodaji, ale zejména na webových stránkách a stránkách města na Facebooku by se to mohlo podařit. Navíc místní občané nejvíce čerpají aktuální informace o dění ve městě právě z webu města nebo Facebooku [67]. Právě na tyto platformy, tedy web, Facebook a zpravodaj, bych cílil výzkum, po jehož vyhodnocení by město navrhlo projekt, který by zlepšil podmínky pro život ve městě v souvislosti se zvýšením fyzické aktivity obyvatel. Kro-

mě připomínek a návrhu občanů by zde měli i prostor pro hodnocení současné úrovně infrastruktury. Níže v tabulce uvádím návrh konkrétní formu dotazníku, který by občané vyplnili elektronicky na internetu či Facebooku případně ručně v příloze svého zpravodaje a přílohu zaslali poštou na městský úřad. Dotazník by mohl zhruba následující formu. (viz Tabulka 3)

Oblast	Sledované indikátory	Příklady konkrétních otázek k dané oblasti
Využívání městských komunikací, dostupnost zařízení a institucí	Jak daleko od Vašeho bydliště se nachází: <ul style="list-style-type: none"> • zaměstnání • škola • hřiště • park • lékař • obchod • restaurace Dostupnost veřejnou dopravou, pěšky, na kole	Jak daleko od svého bydliště pracujete, nakupujete, sportujete, studujete apod.? <p>Jak se na daná místa dopravujete a jak dlouho Vám to trvá?</p> <p>Jak dlouho by Vám trvala cesta pěšky nebo na kole?</p> <p>Co by Vás odradilo od pěší či cyklistické formy přepravy?</p> <p>Jak dlouho by Vám trvala cesta veřejnou dopravou?</p> <p>Co by Vás odradilo od využití veřejné dopravy?</p>
Pěší a cyklistická infrastruktura	Přítomnost a údržba chodníků <p>Přítomnost oddělených jízdních pruhů na silnicích pro cyklisty</p> <p>Přítomnost stezek pro chodce a cyklisty</p> <p>Značení a údržba stezek pro chodce a cyklisty</p> <p>Dostatek stojanů pro parkování jízdních kol</p>	Máte ve městě dostatek chodníků? <p>Jsou chodníky dostatečně udržovány?</p> <p>Je ve městě dostatek cyklistických cest, stezek a vyhrazených jízdních pruhů?</p> <p>Co by Vám usnadnilo častěji chodit nebo jezdit na kole?</p> <p>Co Vás odraduje od pěší či cyklistické formy přepravy?</p> <p>Dostanete se do školy či zaměstnání pěšky či na kole, příp. v kombinaci s využitím veřejné dopravy?</p>
Sport, zdravý životní styl a volnočasové aktivity	Počet veřejně dostupných sportovních hřišť <p>Počet veřejně dostupných venkovních posiloven</p> <p>Počet skateparků pro mládež</p> <p>Úroveň a počet dětských hřišť</p> <p>Dostatek prostoru ve veřejných parcích pro hry, cvičení a jiné aktivity</p> <p>Údržba hřišť a parků</p>	Máte v blízkosti Vašeho bydliště k dispozici hřiště, park či jiný prostor pro pohybové či volnočasové aktivity? <p>Jsou veřejně dostupné sportovní plochy a prostory pro volnočasové aktivity udržované?</p> <p>Jak často sportujete?</p> <p>Které podněty ze strany města by podpořili Vaši fyzickou aktivitu či volnočasové aktivity propávané ve veřejném prostoru města?</p> <p>Brání Vám nějaké překážky v rámci města k praktikování zdravého životního stylu v rámci každodenního života?</p>
Bezpečnost	Rychlost motorových vozidel v různých částech dne <p>Dostatek přechodů pro chodce a světelných křižovatek</p> <p>Veřejné osvětlení v parcích a na cestách</p> <p>Počet zranění způsobených srážkou vozidla s chodcem/cyklistou</p>	Cítíte se bezpečně při chůzi či jízdě na kole ve městě? <p>Jak byste vylepšili bezpečnost ve městě, pro podporu chůze a jízdy na kole?</p> <p>Nevyužíváte chůzi či jízdní kolo pro cestu do zaměstnání či školy z bezpečnostních důvodů? Jakých?</p>

Tabulka 3 – Navrhovaná forma dotazníku (zdroj: vlastní, na základě publikace *A healthy city is an active city*, dostupné z http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0012/99975/E91883.pdf?ua=1, 2020)

Implementace: Město má již zkušenost s realizací dotazníkového šetření v rámci dokumentu Plán rozvoje sportu ve Strakoniciích. V dokumentu jsou výsledky šetření ohledně sportovní participace občanů města. Tento návrh v jistém smyslu navazuje již provedené šetření. Jednalo by se akorát o jinou formu dotazníku s otevřenými otázkami. Město tedy může vycházet ze svých zkušeností, nicméně by zde musela být jiná skupina pověřených lidí zodpovědných za sestavení šetření. Realizaci považuji za středně náročnou.

Organizační náročnost: 4 – spíše vysoká. Vyšší náročnost odhaduji při tvorbě samotného dotazníku, protože dané otázky by se týkaly výhradně rozvoje aktivního života

obyvatel Strakonice ve smyslu konceptu active cities. Otázky by měly být koncipovány tak, aby odpovědi co nejvíce odhalily potřeby konkrétního projektu. Dále by pak pověřené lidi organizovali sběr, vyhodnocení a interpretaci zjištěných dat, s čímž již město zkušenosti, a tudíž bych v této činnosti přílišnou obtížnost neviděl.

Odhad vynaložených nákladů: 15 000 – 25 000 Kč

Finanční náročnost: 1 – nízká; Zamýšlené šetření by vyžadovalo zřejmě jen náklady na mzdu pracovníků koordinujících sběr a vyhodnocení dat a dále pro tisk papírových dotazníků a propagačních materiálů, protože kromě elektronické formy dotazníků by občané měli k dispozici i papírovou verzi přiloženou v městském zpravodaji nebo na Městském úřadu.

Celková náročnost implementace: 3 - střední

Dopad: Z dlouhodobého hlediska město získá, na základě vyjádření občanů, konkrétnější představu o směřování budoucích projektů. Zároveň tento návrh napomáhá k tomu, aby se v oblasti rozvoje podmínek pro aktivní život ve městě město vyvarovalo projektů, které by nebyly pro občany přínosem.

Výsledný dopad: 4 – spíše vysoký; Při správně formulovaných otázkách by město získalo město od místních občanů relevantní zpětnou vazbu, a vyvarovalo se tak realizaci "zbytečných" projektů, které by byly z hlediska potřeb občanů neefektivní.

4. Participace místních podnikatelských subjektů

Cíl: Podpořit zájem místních firem a podnikatelů o zájem a účast na rozvoji konceptu active cities.

Podrobný popis: Tento můj návrh souvisí s výše zmíněným komplexním plánováním. Vychází tedy z mého úvodního návrhu, že je při procesu plánování rozvoje (nejen) tohoto konceptu active cities žádoucí vyslechnout si názory a připomínky podnikatelských subjektů, které se můžou ve výsledku stát součástí rozvoje. Osobně považuji za efektivní ze strany města uspořádat přednášku či workshop. Město by takto mohlo posílit zájem některých společností k tomu, aby projevíly zájem o rozvoj aktivního života ve městě například formou kooperace mezi městem a daným podnikatelským subjektem, z čehož můžou potenciálně profitovat obě zainteresované strany. O kon-

krétním způsobu účasti podnikatelských subjektů na rozvoji aktivního života občanů Strakonice pojednávám v následujícím konkrétním návrhu.

Implementace: Bylo by třeba vyčlenit finance na cílenou propagaci těchto přednášek či workshopů, protože pro zajištění efektivity těchto akcí je třeba dostatečný počet účastníků z řad místní podnikatelské sféry. Další finance by bylo potřeba vynaložit na pověřené osoby k uspořádání těchto setkání.

Organizační náročnost: 3 - střední; I když je celý tento návrh organizačního charakteru, i přesto jej nevidím jako příliš náročný po této stránce. Základem pro uskutečnění tohoto návrhu by bylo pouze jednání vedení města, ze kterého by vzešla vize, která by byla dále prezentována občanům a místním podnikatelům. Výsledná náročnost se projeví zejména během samotné organizace setkání s občany a podnikateli.

Odhadované náklady: v řádu jednotek tisíc Kč

Finanční náročnost: 1 – nízká; Potřebné finance k uskutečnění tohoto návrhu jsou velmi nízké.

Celková náročnost implementace: 2 – spíše nízká

Dopad: Tento návrh by mohl urychlit rozvoj konceptu active cities ve městě právě formou kooperace mezi městem a místními firmami a podnikateli. Zároveň by tato kooperace znamenala udržitelnost tohoto rozvoje.

Výsledný předpokládaný dopad: 2 – spíše nízká

5.2 Konkrétní návrhy opatření

5. Mobilní aplikace

Cíl: Vytvořit aplikaci odměňující fyzicky aktivní občany a zároveň podporující místní podnikatele.

Podrobný popis: Tato iniciativa by byla vhodná jak pro již sportující a aktivně žijící občany, kteří pravidelně běhají nebo ke své přepravě využívají jízdní kolo či pouze své nohy, tak i pro ty dosud pasivní jedince, kteří i přes nejlepší možné přizpůsobení podmínek ve městě pro aktivní život stále nespoutají a jezdí pouze autem. Návrh navazuje na předchozí obecný návrh zapojení místních podnikatelských subjektů a specifikuje konkrétní cíle a způsob, jakým se mohou podnikatelé na rozvoji konceptu active cities podílet společně s občany. Jedná se o návrh po vzoru australského Melbourne. Aplikace by byla ke stažení pro občany a po registraci by bylo možné čerpat výhody za zdravý životní styl, resp. fyzickou aktivitu zejména v podobě aktivní mobility. Ovšem těžili by z ní i místní maloobchodníci. Ti by mohli svou značku nebo obchod v aplikaci registrovat. Seznam těchto registrovaných obchodů by se zobrazil uživateli z řad "řadových" občanů. Následná oboustranně výhodná kooperace mezi občany a podnikateli by probíhala formou toho, že aplikaci by odměnila body ty občany, kteří se dopravují pravidelně na kole, pěšky nebo veřejnou dopravou. Získané body z těchto odměn by šlo uplatnit u registrovaných místních obchodníků ve formě slevy na nákup či jiných výhodných nabídek. V ideálním případě by tedy z této aplikace těžili občané, protože by je podporovala formou zvýhodnění u vybraných prodejců v aktivním stylu života a aktivní mobilitě a zároveň by to mělo pozitivní dopad na místní podnikatele, kteří by díky nakupujícím chodcům a cyklistům měli větší tržby. Tento efekt v podobě vyšších tržeb od pěších zákazníků dokazuje již zmíněný průzkum, který ukázal, že chodci utrácejí přibližně o dvě třetiny více než řidiči, konkrétně utratí v průměru o 147 liber měsíčně více než kdyby jel na nákup autem. [15]

Implementace: Ze všech návrhů považuji tento z hlediska realizace za nejtěžší. Bylo by pravděpodobně obtížné na workshopech s místními podnikatelskými subjekty (viz můj předchozí návrh) shodnout se na oboustranně výhodných podmínkách kooperace. Studie sice ukazují, že chodci navyšují tržby místních obchodníků více než řidiči [52], nicméně tento nápad by byl ve městě novinkou a zejména v úvodní fázi projektu by bylo třeba vyčlenit vyšší finanční částku na investici s nejistou návratností. Dalším

úkolem města by ve fázi realizace by bylo podepsání kontraktu s poskytovatelem, resp. vývojářem dané aplikace.

Organizační náročnost: 5 – vysoká; Odhaduji vysokou náročnost organizace celého projektu. Bude velmi těžké najít shodu mezi zainteresovanými stranami tohoto projektu, tedy městem a místními podnikatelskými subjekty. Obě strany (a dále občany) by ve výsledku měly z tohoto profitovat, ovšem počáteční formu kooperaci odhaduji jako velmi náročnou, i proto, že by se jednalo o unikátní projekt v rámci města.

Odhad vynaložených nákladů: 150 000 – 300 000 Kč; V případě tohoto projektu odhaduji náklady kolem čtvrt milionu Kč, kdy se jedná zejména o počáteční výdaje na začátku projektu. Město by na začátku mělo v rámci spolupráce s místními podnikateli jim mělo poskytnou určitou částku na uvedení jejich spolupráce a také aplikace do provozu. Výše nákladů je pouze mým subjektivním hrubým odhadem.

Finanční náročnost: 4 – spíše vysoká

Celková náročnost implementace: 5 - vysoká

Dopad: Posoudit to, zda dopad tohoto návrhu je pro všechny zainteresované strany výhodný či nikoliv, je dlouhodobá záležitost. Pokud ale budu vycházet z průzkumů, které dokazují, že vyšší intenzita chodců a cyklistů ve městě zvyšuje tržby místních podnikatelů, a také ze skutečnosti, že občané Strakonice mají pozitivní vztah ke sportu a aktivnímu stylu života (viz graf), tak se domnívám, že z dlouhodobého hlediska v sobě tento návrh skrývá potenciál v podobě užitku jak pro aktivní občany Strakonice, tak pro místní podnikatele. Nutno dodat, že se jedná čistě o můj subjektivní názor, ke kterému jsem došel na základě dostupných dat a průzkumů.

Výsledný předpokládaný dopad: 4 – spíše vysoký; Když by byly překonány úvodní "porodní bolesti" a, tak se domnívám, že po spuštění projektu by se zejména v dlouhodobém horizontu projevil pozitivní dopad pro místní podnikatele i občany.

6. Systém sdílení jízdních kol (Bikesharing)

Cíl: Podpořit rozvoj fyzické aktivity a zdravý životní styl obyvatel formou aktivní mobility.

Podrobný popis: Strakonice by se v oblasti sdílení jízdních kol mohly nechat inspirovat řadou evropských, ale i českých měst, a to nejen Prahou či Brnem, ale například Frýdkem-Místkem nebo Mladou Boleslaví. [73] Vzhledem k velikosti Strakonic bych zde uvažoval o množství zhruba do 20 kol. Troufám si tvrdit, že takovéto množství kol by bylo využito, i vzhledem k tomu, že místní mají jízdu na kole za nejoblíbenější fyzickou aktivitu [67] Dále je třeba určit polohu stanovišť, kde by bylo k dispozici několik kol, která by se ve stanovištích byla k dispozici k vypůjčení. Za strategickou polohu stanoviště sdílených kol považuji ulici Na Křemelce, protože v této ulici blízko řeky se nachází supermarket, plavecký stadion a streetworkout. Toto místo je tedy velmi frekventované plné aktivit a zejména v letních měsících vyhledávané spoustou sportujících, aktivních či relaxujících občanů. Další stanoviště s několika sdílenými koly bych navrhol zavést v sousední obci Dražejov, která je součástí Strakonic. Dražejov, i jeho součást Starý Dražejov je nyní propojen se Strakonice rekonstruovanou silnicí III. třídy, resp. cyklostezkou. Obě tyto komunikace by mohly být hojně využívány občany dojíždějícími z Dražejova do zaměstnání či do školy. Další stanoviště by mohlo vzniknout v okolí městského úřadu nebo u Kauflandu v Katovické ulici, odkud by došlo k propojení mezi centrem města a přilehlými obcemi. Systém by fungoval prostřednictvím uživatelské aplikace. Sdílená kola by se tak stala podporou zdravého životního stylu formou volby jízdního kola jako dopravního prostředku, který je dostupný na mnoha stanovištích ve veřejném prostoru města. Slabou stránkou tohoto projektu je skutečnost, že jízda na kole jako taková je spíše sezonní záležitost, takže v zimním období by zřejmě klesl počet výpůjček sdílených kol. Domnívám se, že při tak nízkém počtu kol, která by mělo město Strakonice k dispozici oproti ostatním větším městům, by pokles výpůjček přes zimu nemusel mít důsledek v tom, že by se tato služba nevyplatila. Dle mého subjektivního názoru, případné důvody situace, že by se tato služba nevyplatila bych viděl spíše ve výši počátečních nákladů, než sezonní využívání těchto sdílených kol.

Implementace: Náročnost realizace je v tomto případě spojena zejména s vysokými vstupními náklady. Město by bylo ve spolupráci se společností provozující systém sdílených kol. Například město Tábor zvažovalo tento krok i konkrétní nabídku provozující společnosti, nicméně počáteční náklady přes 600 tisíc Kč město odradily. (70)

Organizační stránku věci by tedy převzala provozující firma, nicméně Strakonice jsou, stejně jako Tábor, menší město, pro které je tato realizace finančně náročnější než třeba pro Liberec nebo Mladou Boleslav.

Organizační náročnost: 3 – střední; Město by muselo posoudit, která ze společností poskytující provoz této služby by byla pro město nejvýhodnější.

Odhad vynaložených nákladů: cca 500 000 Kč

Finanční náročnost: 5 – vysoká; Projekt vyžaduje i při spolupráci se společností provozující tuto službu vysoké počáteční náklady, které jsem odhadl podle sumy, kterou by za zavedení systému sdílených kol muselo zaplatit město Tábor (70). Odhad celkové částky jsem snížil o menší počet kol, které by město Strakonice využilo.

Celková náročnost implementace: 4 – spíše vyšší

Dopad: Strakoničtí jezdí na kole rádi (viz pořadí sportů). Tento systém sdílených kol by je mohl podpořit ve fyzické aktivitě v podobě aktivní mobility, nicméně z dlouhodobého hlediska vidím problém ve finanční návratnosti celého projektu. Návrh by vyžadoval zásadní zásah do rozpočtu kvůli nepoměrně malému počtu kol a obyvatel, kterých by se dané opatření dotklo.

Výsledný předpokládaný dopad: 2 – spíše nízký

7. Den aktivního města

Cíl: Propagace výhod aktivního stylu života ve městě, informovat obyvatele o možnostech ve městě, prezentace benefitů aktivního života a nabídnout občanům pohled na město z jiné perspektivy.

Podrobný popis: Každý rok by se mohla uspořádat jednorázová akce "Den aktivního města", která by se uskutečnila jednou ročně, a to během července či srpna. Akce by zahrnovala přednášky a workshopy podporující osvětu a možností a výhod aktivního života ve městě. Součástí této události by mohla být diskuze občanů s některými představiteli města, například ze zastupitelstva či komise sportu a pozván by mohl být i zástupce některého z ministerstev. Akce by se mohla konat na některé z ulic, které jsou za normálních okolností vytiženy automobilovou dopravou. V době konání akce by byla zvolená ulice otevřena pro chodce, cyklisty, běžce nebo bruslaře a občané by se této akce účastnili de facto aktivně. Díky této akci by občané získali pohled na město z jiné perspektivy a objevili by skryté možnosti a výhody pohybu po městě.

Implementace: Tento projekt by v rámci poukázání na výhody aktivního pohybu a aktivní mobility napříč městem znamenal již zmíněné uzavření jedné z nejvytíženějších ulic, což zvyšuje náročnost realizace projektu. Na druhou stranu bych navrhoval tuto akci konat ve víkendový den během července či srpna, kdy bývá nižší hustota provozu. Dále bude třeba podrobně vymyslet harmonogram programu a doprovodné akce, aby byl efektivně využit vyhrazený prostor na jedné z nejvytíženějších ulic ve městě. Strakonice v minulosti pořádaly Dny zdraví, takže by mohly využít zkušenosti z těchto akcí. Díky tomu považuji po organizační i finanční stránce tento návrh za středně náročný na realizaci. Na tuto akci by byly využity prostředky z rozpočtu.

Organizační náročnost: 3 – střední; I když by město vycházelo ze zkušeností s pořádáním akcí Dny zdraví, nicméně v tomto případě by bylo třeba zorganizovat vhodný program, aby koncept active cities byl občanům v potřebné míře efektivně představen.

Odhad vynaložených nákladů: do 100 000 Kč

Finanční náročnost: 3 – střední

Celková náročnost implementace: 3 - střední

Dopad: V případě kvalitního managementu při organizaci této akce se domnívám, že to bude mít pozitivní dopad v oblasti rozvoje aktivního života místních. Obyvatelům Strakonic a návštěvníkům města by byly prezentovány, mnohdy skryté, výhody aktivního stylu života, který třeba může znamenat i pouhou cestu do práce pěšky.

Výsledný předpokládaný dopad: 3 – střední

8. Participativní rozpočet pro projekty podporující aktivní život ve městě

Cíl: Přímou zapojit obyvatele do rozvoje aktivního života ve městě.

Podrobný popis: Zajímavou a pro místní občany atraktivní formu rozvoje města by mohla představovat participace. Místní obyvatelé by mohli vznést návrh na projekt, který by přispěl k rozvoji podmínek ve městě pro aktivní život či aktivní mobilitu. Projekty by mohli navrhovat samotní občané s trvalým bydlištěm ve Strakonících nebo v přilehlých obcích, které jsou součástí Strakonic. Navrhovatelé z řad právnických osob by museli být společností se sídlem ve Strakonících, příp. na základě posouzení i z okolních obcí. Na základě toho by město mohlo v rámci podpory vyčlenit určitou

částku z rozpočtu. Participativní rozpočet by svou podstatou napomáhal k realizaci konkrétních opatření, která by sloužila občanům Strakonice (příp. návštěvníkům) a přispívala k jejich každodenní aktivitě, tím pádem ke zkvalitnění života občanů, a také ke zatraktivnění veřejného prostoru a celkově života ve Strakonici.

Implementace: Úvodním krokem realizace tohoto projektu by mělo být stanovení rozpočtu, který by byl vyčleněn na projekty v rámci participace. Také by bylo třeba určit pověřené osoby na oblast organizace a administrativy projektu participace. Proces participace by probíhal v několika fázích. Nejprve by město shromáždilo nápady svých obyvatel, jejichž návrhy by příslušní zástupci města konzultovali s jejich autory. Následně by jasně formulované návrhy byly zveřejněny na webových stránkách, zpravodaji, Facebooku, příp. na Dni aktivního života ve městě (předchozí návrh, který specifikuji výše). O návrzích by hlasovala veřejnost. V závěrečné fázi by došlo ke schválení daného projektu, který v hlasování zvítězil, a jeho realizaci.

Organizační náročnost: 1 – nízká; Po schválení rozpočtu by projekt obnášel posouzení jednotlivých návrhu ze stran občanů či místních podnikatelských subjektů a jejich projednání. Po schválení těch realizovatelných a nejzajímavějších by dále hlasovali občané o jejich případném provedení.

Odhad vynaložených nákladů: do 150 000 Kč

Finanční náročnost: 3 – střední; Město by pro podporu realizace zvoleného projektu poskytlo až 150 000 Kč, nicméně existuje předpoklad, že zvolený projekt by neobnášel plnou částku.

Celková náročnost implementace: 2 – spíše nízká

Dopad: Podle mého názoru se jedná o velmi prospěšný projekt i z dlouhodobého hlediska, a to ze dvou důvodů. Jednak to (podobně jako můj návrh č. 3) pomůže městu směřovat jeho budoucí projekty tím správným a efektivním směrem, a jednak to v místních občanech vyvolá pocit, že mají podíl na dění ve městě a podpoří to sounáležitost občanů s městem.

Výsledný předpokládaný dopad: 3 – střední; Účinek vidím v tomto opatření spíše dlouhodobý, nicméně kromě samotných projektů by tento přístup ze strany města umocnil v místních obyvatelích pocit sounáležitosti.

9. Fitness prvky ve veřejném prostoru napříč městem

Cíl: Cílem je poskytnout místním občanům prostor pro aktivní cvičení ve veřejném prostoru města napříč všemi částmi města.

Podrobný popis: Tento můj návrh je inspirován již uskutečněným projektem venkovní tělocvičny ve Strakonících, tzv. streetworkout (viz kapitola 4.2). Domnívám se, že fyzická aktivita či sportování na území města není pouze součástí pouze tělocvičen, cyklostezek nebo "velkých" parků. Jak již bylo řečeno, město disponuje již veřejnou volně přístupnou venkovní posilovnou s poměrně širokou škálou posilovacích prvků. Nicméně můj návrh zahrnuje možnost fitness a dalších pohybových aktivit na několika místech ve městě. Navrhoval bych využít některé volné nevyužívané parkovací plochy nebo plochy podél chodníků a cyklostezek, v řádu několika metrů čtverečních. Na těchto velmi malých plochách by byl instalován pouze jeden z mnoha prvků již zavedené venkovní posilovny, například hrazda, kterou by mohly využít běžci, cyklisté nebo kolemjdoucí. Využití tohoto posilovacího prvku, který by stál samostatně u cesty, či na místě nevyužité parkovací plochy považuji za velmi neformální a mohl by být vhodný pro rekreační sportovce nebo pro občany, kteří se cvičením nebo aktivním způsobem života začínají, a na začátek si netroufají cvičit mezi ostatními. Také například běžci nebo cyklisté, kteří sportují pravidelně mohou tato místa využívat jako záchytné body svých tras, kde proloží běh nebo jízdu na kole i posilovacím prvkem a mohou jet nebo běžet dál po své trase. Další skupinou obyvatel, pro kterou by tento nástroj mohl být užitečný, jsou náhodní kolemjdoucí, které by třeba za normálních okolností ani nenapadlo si jít přímo zacvičit. Skutečnost, že se na daném místě bude nacházet pouze jedna či dvě hrazdy, a kde se nebude nacházet větší počet cvičících, v nich může vyvolat odhodlání, aby tento posilovací prvek vyzkoušeli. "Nezávazné" vyzkoušení takového prvku může v jedinci vyvolat pocit toho, že chce začít cvičit a být více fyzicky aktivní.

Implementace: Strakonice mají zkušenost s instalací posilovacích prvků ve veřejném prostoru v rámci již zmiňované venkovní posilovny. Z tohoto faktu vychází můj názor, že náročnost realizace by byla nízká, stejně jako finanční zatížení celého projektu, které by bylo nižší než v podobě již fungující venkovní posilovny. Jednalo by se o vystavení osmi hrazd, aby se v každé části města nacházela jedna a bylo tak pokryto celé město. Organizačně a technicky považuji daný projekt za nenáročný na realizaci, protože na každém z osmi vybraných míst by se jednalo o instalaci pouze jednoho

posilovacího prvku – hrazdy, která zabírá plochu v řádech jednotek metrů čtverečních.

Organizační náročnost: 1 – nízká; Důležité by bylo vytipovat místo v každé části města, kde by se daný posilovací prvek nacházel. Město má s projektem typu venkovního cvičení již zkušenosti.

Odhad vynaložených nákladů: 200 000 Kč – 250 000 Kč

Finanční náročnost: 4 – spíše vysoká; Při financování tohoto projektu vycházím z již realizovaného projektu venkovní posilovny, a vzhledem k umístění vždy pouze jednoho prvku (hrazdy) na každém místě odhaduji náklady na tento projekt zhruba poloviční oproti již zmíněnému.

Celková náročnost implementace: 2 – spíše nízká

Dopad: Opět musím zmínit pozitivní vztah obyvatel Strakonice k pohybovým aktivitám a sportu. Z toho také vychází má domněnka, že tento projekt by měl v krátkodobém pohledu úspěch, který by vydržel z dlouhodobého hlediska. Občany, kteří již nyní žijí aktivně, by toto podpořilo v rozmanitější fyzické aktivitě. Pasivně žijící občany by to mohlo odhodlat k začátku zdravějšího a aktivního stylu života.

Výsledný předpokládaný dopad: 4 – spíše vysoký

10. Oddělené jízdní pruhy pro cyklisty

Cíl: Zajištění bezpečnosti cyklistů na vytížených ulicích ve městě.

Podrobný popis: Vzhledem k tomu, že Strakonice jsou dopravním uzlem celého okresu a pro místní je jízda na kole nejfrekventovanější fyzickou aktivitou [67], tak bych navrhoval spojit tyto dva aspekty a po vzoru kanadského Toronta vytvořit na vytížených ulicích, například v ulicích Katovická a Písecká oddělené jízdní pruhy pro cyklisty. Tyto pruhy by nebyly odděleny pouze vodorovným značením na vozovce, ale viditelným betonovým obrubníkem. To hlavně z důvodu zachování maximální bezpečnosti pro všechny účastníky silničního provozu, zejména pro cyklisty. V zimním období by tyto pruhy byly chemicky ošetřeny, aby umožnily aktivní mobilitu, resp. aktivní styl života ve městě i v zimě.

Implementace: Tento projekt považuji za náročný po finanční stránce. Organizačně by to město zvládnout mohlo, protože v posledních letech realizovalo minimálně dva projekty (viz kapitola 4.2), kde docházelo ke stavebním úpravám a rekonstrukcím místních komunikací.

Organizační náročnost: 2 – spíše nízká; Město v posledních letech rekonstruovalo silnici III. třídy součástí čehož byla i výstavba nového chodníku a došlo i k rekonstrukci cyklostezky. Tyto projekty byly velmi nákladné, přičemž město vyjednalo vysoké dotace, které z většiny tyto projekty pokryly.

Odhad vynaložených nákladů: 3 000 000 Kč – 4 000 000 Kč

Finanční náročnost: 5 – vysoká; Bylo by třeba upravit krajnice vozovky v délce odhadem zhruba 2 km a oddělit je betonovým obrubníkem, což považuji za velmi nákladné. Můj subjektivní odhad vychází z údajů o již realizované rekonstrukci 1,5 km dlouhé cyklostezky, kde také došlo k úpravě a zpevnění cesty. Náklady odhaduji na zhruba poloviční oproti již realizované rekonstrukci, protože úprava vozovky by se týkala výrazně užšího koridoru, než je zmíněná cyklostezka.

Celková náročnost implementace: 4 – spíše vysoká; I přes nižší náročnost organizace je projekt velmi nákladný.

Dopad: Projekt by měl dopad na bezpečnost cyklistů, která by se tímto zvýšila a také by jich zřejmě přibýlo, protože se domnívám, že by v občanem vybudovaný oddělený jízdní pruh vyvolával pocit bezpečí, že jsou alespoň částečně chráněni před kolizí automobilem. Řidiče automobilů by se úprava nijak nedotkla, protože obě ulice jsou, dle mého názoru, dostatečně široké pro tuto úpravu, která by zachovala i stávající jízdní pruhy pro vozidla.

Celkový předpokládaný dopad: 3 – střední

11. Přídavná značení na chodnících, cestách a cyklostezkách

Cíl: Poutavou formou upozornit na výhody aktivního pohybu ve veřejném prostoru města.

Podrobný popis: Můj poslední návrh cílí na podporu fyzické aktivity napříč celým městem. Domnívám se, že přínosným prvkem pro město a pro jeho občany by bylo vodorovné značení na chodnících, cestách a stezkách pro chodce a cyklisty. Nejedna-

lo by se pouze o "klasické" ukazatele směru nebo značení ve smyslu dopravních značek, nýbrž o specifické značení, na určitých místech, které by informovalo, příp. motivovalo občany k aktivnímu pohybu. Na dané stezce či cestě by byly vyznačeny piktoqramy, které by obsahovaly nákres siluety panáčka vykonávajícího pohybovou aktivitu (chodec, běžec, cyklista nebo bruslař) a pod daným piktoqramem by byl vyznačen směr, vzdálenost a přibližný počet kalorií, které se dají určitou aktivitou za danou vzdálenost spálit. Toto značení (piktoqramy) by ve výsledku utvořilo propojené schéma tras pro běžce, chodce, cyklisty nebo bruslaře. Značky by se na cestách mohly umístit s odstupem přibližně jednoho kilometru, příp. s kratším či delším odstupem. Nutno dodat, že dané piktoqramy by sloužily i "řadovým" chodcům, kteří by využili chůze jako formu aktivní přepravy (mobility) do práce, do školy apod. Během jejich cesty pěšky by zajímavou formou informování o tom, že i pouhá chůze jim je prospěšná.

Implementace: Bylo by třeba naměřit vzdálenosti, vytipovat cesty, na kterých tato značení vytvořit a zajistit návaznost daných úseků. Naopak z finančního pohledu neshledávám zásadní náročnost. Pokud by bylo vše naplánováno a připraveno, tak samotná implementace vyžaduje pouze pověřené pracovníky a sadu barev. Nejsou zde zapotřebí žádné stavební úpravy nebo zásahy.

Organizační náročnost: 2 – spíše nízká; Vzhledem k rozloze města nepovažuji za příliš náročné vytvořit síť tohoto navazujícího vodorovného značení.

Odhad vynaložených nákladů: do 20 000 Kč

Finanční náročnost: 1 – nízká; Finanční zátěž by představovala barva a materiál na vyznačení značení.

Celková náročnost implementace: 1 – nízká

Dopad: Obecně vzato by se jednalo, podle mého názoru, o pozitivní vliv na místní občany. Poutavou formou by byli doposud pasivní občané nepřímo nabádáni k aktivnějšímu stylu života, protože například cestou do práce pěšky by byli informováni o skrytých výhod "pouhé" chůze. Ti již aktivní občané by si díky daným značkám mohli vytvořit trasy pro své sportovní aktivity.

Výsledný dopad: 4 – spíše vysoký

5.3 Hodnocení návrhů

Za účelem porovnání a zhodnocení mých návrhů jsem stanovil dva hlavní aspekty těchto projektů, kterými jsou náročnost implementace a dopady, které mohou při uskutečnění daného návrhu vzejít. Tyto dva aspekty jsem si vyjádřil kvantitativně na stupnici od 1 do 5, kde u implementace znamená hodnota 1 nejméně obtížný návrh a 5 nejobtížnější návrh na realizaci. U důsledků, resp. výsledných předpokládaných dopadů daných návrhů znamená 1 nejmenší dopad, přičemž 5 znamená největší. Hodnocení zmíněných dvou hlavních aspektů je souhrnným hodnocením na základě posouzení organizační i finanční náročnosti. Navržené projekty jsem hodnotil na základě subjektivního úsudku v kombinaci se snahou o co nejobektivnější pohled z perspektivy vedení města. Výsledné hodnocení jednotlivých projektů je v následující tabulce.

Označení návrhu	Vlastní návrh	Celková náročnost implementace	Výsledný předpokládaný dopad
1.	Komplexní plánování, stanovení vize	1	4
2.	Využití poznatků z praxe ostatních měst	1	3
3.	Zapojení místních občanů do rozvoje konceptu active cities	3	4
4.	Participace místních podnikatelských subjektů	3	3
5.	Mobilní aplikace	4	3
6.	System sdílení jízdních kol (bikesharing)	4	2
7.	Den aktivního města	3	3
8.	Participativní rozpočet pro projekty podporující aktivní život ve městě	2	3
9.	Fitness prvky ve veřejném prostoru napříč městem	2	4
10.	Oddělené jízdní pruhy pro cyklisty	4	3
11.	Přídavná značení na chodnicích, cestách a cyklostezkách	1	4

Tabulka 4 – Přehled hodnocení jednotlivých návrhů (zdroj: vlastní, 2020)

5.3.1 Hodnotící matice návrhů

Všech 11 návrhů je promítnuto, pod svým číselným označením, v hodnotící matici. Na osách matice se nacházejí výše zmiňované hodnocené aspekty návrhů, tedy obtížnost realizace a dopady návrhu společně s jejich hodnotící škálou od 1 do 5. Dále se matice člení na tři barevné segmenty. Zelený segment představuje projekty s vysokou mírou efektivity, a které lze doporučit. V oranžové oblasti se nacházejí projekty, jejichž případné doporučení záleží na dalších momentálních aspektech a okolnostech, protože je zde srovnatelný poměr náročnosti a výsledného efektu. Naopak bych nedoporučoval projekty uvedené v červeně vyznačeném segmentu, jelikož je jejich případná Implementace příliš náročná.

		Náročnost implementace				
		1	2	3	4	5
Míra dopadu návrhu	1	2.	6.			
	2	1.; 11.	8.	4.; 7.	5.; 10.	
	3	2.	8.	4.; 7.	5.; 10.	
	4	1.; 11.	9.	3.		
	5	1.; 11.	9.	3.		

Tabulka 5 – Hodnotící matice (zdroj: vlastní)

Při pohledu na projekty vyznačené v hodnotící matici je patrné, že v červeném segmentu se nachází pouze projekt v podobě zavedení systému sdílených kol, což se může zdát na první pohled jako překvapivý výsledek, nicméně se opravdu domnívám, že za současné situace by se tento projekt nevyplatil z finančního hlediska. Počáteční náklady jsou příliš vysoké vzhledem k počtu kol, která by mohla být, dle mého odhadu, využita. Paradoxně tento nápad považuji za dobrý, ale pro jiná, větší města. Hned šest z mých návrhů se nachází v "neutrální" žluté oblasti, což se dalo očekávat. U

těchto projektů hrají roli ještě další aspekty a momentální situace, která se může kdykoliv změnit. Z pohledu efektivity jsou vyrovnané. I přesto zmíním jeden z návrhů ve žluté oblasti matice, a to "Den aktivního města". V případě, že by tato akce byla patřičně uspořádána, tak si myslím, že řada obyvatel zváží cestu do práce v tomto městě autem, protože zde přijde na to, že i pouhá chůze je součástí aktivního stylu života, formou aktivní mobility. V zelené oblasti se nachází tři návrhy obecného charakteru. Z toho vyplývá, že nejdůležitější je pro město rozvoj takového konceptu kvalitně a komplexně naplánovat, a také se poučit z chyb ostatních velkých měst. Tento přístup si troufám určitě doporučit. Dovolím si též vyzdvihnout umístění projektu číslo 11 ("Přídavná značení na chodnících, cestách a cyklostezkách"), který se nachází v zelené oblasti matice. Tato poměrně jednoduchá a levná iniciativa by mohla ve výsledku podnítit pravidelnou fyzickou (byť jen pěší) aktivitu v lidech, kteří jsou doposud zvyklí žít poněkud pasivněji na území celého města. Tento projekt bych doporučil a zároveň si troufl říct, že zrovna u tohoto opatření není moc co ztratit, spíše naopak.

ZÁVĚR

Cílem mé diplomové práce bylo zanalyzování současného stavu rozvoje definovaného konceptu active cities ve Strakonících. Dále podle této analýzy a získaných poznatků ze zahraničí navrhnout opatření pro rozvoj konceptu active cities ve městě Strakonice.

Práce definuje teoretická východiska konceptu active cities a popisuje jeho historický vývoj až do současné doby. Dále tato práce popisuje formy, kterými se koncept dá praktikovat a benefity, které plynou z aktivního života obyvatel jak pro město, tak i pro samotné obyvatele. Po obecném definování a představení konceptu práce dále postupuje k uvedení současné situace, ohledně tohoto konceptu, ve světě. V úvodní části této kapitoly je pojednáváno o přístupu ze strany Evropské unie a dále jsou zmíněna nejaktivnější města, resp. lídři konceptu active cities napříč kontinenty a pro zajímavost jsou uvedena i některá další města se svými inspirativními projekty. Po nastínění situace ve světě se práce zaměřuje i na uvedení situace v České republice, která se dá charakterizovat tak, že naše města se inspirují od zahraničních měst a následují jejich dobrou praxi. Také jsou zmíněny formy podpory konceptu pro naše města a zároveň i odlišný pohled měst na zmiňované formy podpory. Práce se dále pozastavuje nad postavením našeho hlavního města, jehož úroveň se z pohledu aktivního života obyvatel se dá srovnat s Barcelonou. Jsou zde zmíněny konkrétní projekty a také je poukázáno na situaci v dalších velkých městech, jako jsou Brno a Ostrava a tuto část uzavírá přehled zajímavých projektů našich některých menších měst.

V další části práci je navázáno na uvedené informace a teoretická východiska v oblasti konceptu active cities. Je zde stručně představeno a charakterizováno město Strakonice a jeho přístup k Národní síti Zdravých měst, potažmo aktivnímu životu svých obyvatel. Na základě analýzy, kterou nechalo město vypracovat, je zřejmé, že místní obyvatelé sportují a mají návyky k aktivnímu stylu života. To dokazuje, že město je motivováno k rozvoji konceptu active cities tedy k vytváření podmínek pro aktivní život svých obyvatel. Právě v otázce rozvoje sportu a pohybových aktivit pro obyvatele Strakonice má město k dispozici několik skupin, komisí a odborů, které jsou v práci uvedeny. Město za posledních několik let realizovalo některé projekty, které přímo či nepřímo souvisí s rozvojem konceptu active cities. V případě rekonstrukce

cyklostezky a výstavby venkovní posilovny (tzv. streetworkout) se jedná o projekty přímo podporující aktivní život místních obyvatel ve veřejném prostoru města. V rámci těchto projektů město Strakonice podporuje Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které městu poskytlo dotaci právě na projekt rekonstrukce cyklostezky přes svůj Integrovaný regionální operační program.

Po posouzení současné situace ve Strakonících následuje závěrečná část práce zahrnující celkem 11 návrhů na podporu rozvoje v rámci konceptu active cities. Nejprve se jedná o návrhy obecného charakteru a poté jsou uvedeny návrhy konkrétních projektů. Všechny návrhy jsou podrobně okomentovány a je popsána i jejich realizace. Dále je subjektivně ohodnocena jejich nákladnost, náročnost implementace a předpokládaný výsledný dopad. Hodnocení je následně kvantifikováno na číselné stupnici od 1 do 5 a tyto číselné hodnoty jsou zaneseny na hodnotící matici návrhů.

Vzhledem k širokému záběru oblastí, do kterých daná problematika zasahuje a zároveň omezenosti rozsahu práce bylo za pomoci dostupných zdrojů shromážděno, dle mého názoru, dostačující kvantum relevantních informací a poznatků ke konceptu active cities, abych na základě nich mohl zhodnotit současnou situaci u nás i ve světě a také vytvořit návrhy přispívající k budoucímu plánování rozvoje konceptu active cities ve zvoleném městě Strakonice. Domnívám se, že kdyby přinejmenším jedno z mnou navržených opatření dospělo do etapy realizace, tak že by to mělo ve výsledku kladný dopad na rozvoj pohybových aktivit obyvatel Strakonic v kontextu konceptu active cities.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] DAUMANN, Frank. An Active City Approach for Urban Development [online]. 2014 [cit. 2020-02-12]. DOI: 10.1007/s11524-014-9929-9. Dostupné z: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4411321/>
- [2] CAVES, Roger W. Encyclopedia of the City. New York: Routledge, 2005, s. 336. ISBN 9780415252256.
- [3] A Guide For City Leaders: Designed To Move Active Cities [online]. 2015 [cit. 2020-02-12]. Dostupné z: http://www.ipenproject.org/documents/conferences_docs/active-cities-full-report.pdf
- [4] LIOCE, R. The Hepness Perspective for Active Cities Development. Venice: ASD Circolo Tennis Vicenza, 2018, s. 14-18. ISBN 9788894185911.
- [5] TSOUROS, Agis D. Twenty-seven years of the WHO European Healthy Cities movement: a sustainable movement for change and innovation at the local level: A sustainable movement for change and innovation at the local level [online]. 2015, , 3-7 [cit. 2020-03-20]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1093/heapro/dav046>
- [6] LAFOND, Leah J. ed. National healthy cities networks in the WHO European Region: Promoting health and well-being throughout Europe [online]. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe, 2015 [cit. 2020-02-09]. ISBN 9789289051026. Dostupné z: http://www.euro.who.int/___data/assets/pdf_file/0011/285995/Healthy-Cities-promoting-health-and-equity.pdf
- [7] DE BONT, Ad, ed. The Active City [online]. Amsterdam: Urhahn, 2017, s. 21-24 [cit. 2020-03-09]. ISBN 978-90-827451-2-2. Dostupné z: https://issuu.com/urhahn/docs/the__20active__20city__20-__202017__2010
- [8] A Physically Active Life Through Everyday Transport [online]. World Health Organization, Regional Office for Europe, 2002 [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: http://www.euro.who.int/___data/assets/pdf_file/0011/87572/E75662.pdf
- [9] Bikesharing [online]. 2016 [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: https://www.cistoustopou.cz/kolo/projekt/bikesharing-6911__
- [10] Radikální řešení: městské čtvrti bez aut [online]. 2018 [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: <https://www.moudramesta.cz/radikalni-reseni-mestske-ctvrti-bez-aut/>
- [11] Fit for free in Prague: Outdoor gyms [online]. 2018 [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: <https://www.praguemorning.cz/fit-for-free-in-prague-outdoor-gyms-ydjtztk0xe/>
- [12] Towards More Physical Activity in Cities: Transforming public spaces to promote physical activity — a key contributor to achieving the Sustainable Development Goals in Europe [online]. 2017, , s. 74 [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: http://www.euro.who.int/___data/assets/pdf_file/0018/353043/2017__WHO__Report__FINAL__WEB.pdf?ua=1
- [13] The pedestrian pound: The business case for better streets and places. Living streets [online]. 2017, ,s. 27 [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: <https://www.livingstreets.org.uk/media/3890/pedestrian-pound-2018.pdf>

- [14] Shoppers and how they travel [online]. Sustrans, 2006 [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: <https://www.livingstreets.org.uk/media/3890/pedestrian-pound-2018.pdf>
- [15] Annual Report and Statement of Accounts 2013/2014; [online]. 2014 [cit. 2020-03-28]. Dostupné z: <http://content.tfl.gov.uk/annual-report-2013-14.pdf>
- [16] GOTSCHI, Thomas. Costs and Benefits of Bicycling Investments in Portland, Oregon. *Journal of Physical Activity and Health* [online]. USA, 2011, ,s. 49-58 [cit. 2020-03-17]. DOI: <https://doi.org/10.1123/jpah.8.s1.s49>. ISSN 1543-5474. Dostupné z: https://www.portlandmercury.com/images/blogimages/2011/03/03/1299202929-portland__bike__cost__study.pdf
- [17] Cities alive: Towards a walking world [online]. London: ARUP, 2016 [cit. 2020-03-28]. Dostupné z: <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-towards-a-walking-world>
- [18] Environment and health for European cities in the 21st century: making a difference. WHO [online]. 2017, s. 12 [cit. 2020-03-17]. Dostupné z: http://www.euro.who.int/___data/assets/pdf__file/0020/341615/bookletdef.pdf?ua=1
- [19] VELÁZQUEZ, Juan Miguel. Strategies for Sustainable Cities: Demystifying Transport Demand Management [online]. 2015 [cit. 2020-03-17]. Dostupné z: <https://www.wri.org/blog/2015/03/strategies-sustainable-cities-demystifying-transport-demand-management>
- [20] National Travel Survey: England 2013 [online]. London: Department for transport, 2014, s. 3 [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/342160/nts2013-01.pdf
- [21] Reclaiming city streets for people: Chaos or quality of life? [online]. London: European commission, s. 16 [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets__people.pdf
- [22] Denmark: A nation of cyclists [online]. Copenhagen [cit. 2020-03-19]. Dostupné z: <https://denmark.dk/people-and-culture/biking>
- [23] POLYCARPOU, Lakis. No More Pavement!: The Problem of Impervious Surfaces [online]. 2010 [cit. 2020-04-01]. Dostupné z: <https://blogs.ei.columbia.edu/2010/07/13/no-more-pavement-the-problem-of-impervious-surfaces/>
- [24] Make walking safe [online]. WHO, 2013 [cit. 2020-04-01]. Dostupné z: http://www.who.int/violence__injury__prevention/publications/road__traffic/make__walking__safe/en/.
- [25] Global status report on road safety 2015 [online]. WHO, 2015 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: http://www.who.int/violence__injury__prevention/road__safety__status/2015/en/.
- [26] Driving Speed And Pedestrian Safety In The City of Helsinki [online]. Hemming Group, Limited, 2015 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <http://www.tecmagazine.com/>

- [27] Cities Safer by Design: Urban Design Recommendations for Healthier Cities, Fewer Traffic Fatalities [online]. 2015 [cit. 2020-04-04]. Dostupné z: <https://www.wri.org/publication/cities-safer-design>
- [28] Goodyear, Sarah. A new way of understanding: Eyes on the street [online]. 2013 [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://www.citylab.com/equity/2013/07/new-way-understanding-eyes-street/6276/>
- [29] Harnik, P. From Fitness Zones to the Medical Mile: How Urban Park Systems Can Best Promote Health and Wellness [online]. 2011 [cit. 2020-04-12] The Trust for Public Land. Dostupné z: <http://cloud.tpl.org/pubs/ccpehealth-promoting-parks-rpt.pdf>.
- [30] Rozvoj evropského rozměru v oblasti sportu: SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ [online]. Brusel, 2011 [cit. 2020-03-29]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:52011DC0012>
- [31] The World's Healthiest Cities: Which Cities Are the Best for Healthy Living? [online]. Toronto, 2019 [cit. 2020-03-28]. Dostupné z: <https://www.spotahome.com/healthiest-cities-world>
- [32] Urban mobility plan of Barcelona 2013 - 2018 [online]. 2014 [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/proyectos/pmu__angles.pdf
- [33] Superblocks to the rescue: Barcelona's plan to give streets back to residents [online]. 2016 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/17/superblocks-rescue-barcelona-spain-plan-give-streets-back-residents>
- [34] Towards More Physical Activity in Cities: Transforming public spaces to promote physical activity — a key contributor to achieving the Sustainable Development Goals in Europe [online]. Copenhagen: World Health Organization Regional Office for Europe, 2017, s. 73 [cit. 2020-04-03]. Dostupné z: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0018/353043/2017_WHO_Report_FINAL_WEB.pdf?ua=1
- [35] Creating the liveable city [online]. 2015 [cit. 2020-04-01]. Dostupné z: <https://international.kk.dk/artikel/creating-liveable-city>
- [36] CIVITAS Mobilis meets in Ljubljana [online]. CIVITAS, 2006 [cit. 2020-04-14]. Dostupné z: http://civitas.eu/content/civitas-mobilis-meets-ljubljana?keys=&field_civitas_city_target_id=7813&field_select_project_target_id=12364&field_thematic_news_categories_tid=&date_filter%5Bvalue%5D%5Bmonth%5D=&date_filter%5Bvalue%5D%5Byear%5D=
- [37] Project: Elan [online]. CIVITAS, 2015 [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <http://civitas.eu/city/ljubljana>
- [38] Active City: Designing for Health [online]. Toronto: Toronto Public Health, 2014 [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2014/hl/bgrd/backgroundfile-69334.pdf>
- [39] LONDON, Fred. Healthy Placemaking: Wellbeing Through Urban Design. Cambridge: Routledge, 2020, s. 107. ISBN 9781000765045.

- [40] Leefstraat: The Living Street [online]. 2019 [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <https://www.leefstraat.be/the-ghent-pioneering/>
- [41] O'SULLIVAN, Feargus. More Trees, Fewer Cars for the Central Squares of Paris: A long-planned redesign will semi-pedestrianize some of the city's most famous public spaces [online]. 2016 [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://www.citylab.com/solutions/2016/04/paris-public-square-plan/476463/>
- [42] WRIGHTON, Susanne. How a city got rid of cars - Pontevedra, Spain [online]. 2017 [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <http://www.metamorphosis-project.eu/case-studies/how-city-got-rid-cars-pontevedra-spain>
- [43] VALENTE, Marcela. How Buenos Aires Unclogged Its Most Iconic Street: A bus-rapid transit success story [online]. 2014 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <https://www.citylab.com/transportation/2014/03/how-buenos-aires-unclogged-its-most-iconic-street/8549/>
- [44] CORNETT, Mick. 1,000,000 Pounds Lost! [online]. 2014 [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <http://www.thiscityisgoingonadiet.com/>
- [45] 20-Minute Neighbourhoods [online]. 2020 [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://www.planmelbourne.vic.gov.au/current-projects/20-minute-neighbourhoods>
- [46] Freewheeler: Make your commute count [online]. 2020 [cit. 2020-04-20]. Dostupné z: <https://freewheeler.com/>
- [47] Mezinárodní program ZDRAVÉ MĚSTO WHO [online]. 2020 [cit. 2020-04-10]. Dostupné z: <https://www.zdravamesta.cz/cz/projekt-zdrave-mesto-who-who-healthy-cities-project>
- [48] ČERNÝ, Pavel. V Česku jsme aktivní již 25 let: říká ředitel národní sítě zdravých měst Petr Švec [online]. 2018 [cit. 2020-05-01]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/f96fc5d7def29509aeffc6784e61f65b/rozhovor_svec.pdf
- [49] Rozhovor se starostou Litoměřic Ladislavem Chlupáčem. In: www.youtube.com [video]. 2015 [cit. 2020-04-13]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=16aMMXdh-iQ&feature=youtu.be>
- [50] Ukončení programu Zdravé město Strakonice: Záznam jednání městského zastupitelstva. In: www.strakonice.eu [audio soubor]. 2016 [cit. 2020-03-28]. Dostupné z: <http://www.strakonice.eu/content/ukonceni-programu-zdrave-mesto-strakonice>
- [51] Oficiální stránky Informačního systému místní Agendy 21 [online]. 2017 [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <https://ma21.cenia.cz/%C3%9Avod/Prove%C5%99ejnost.aspx>
- [52] PROVAZNÍKOVÁ, Romana. Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe. 3. aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2015, s. 252 ISBN 9788024756080.
- [53] Dobrá praxe jako inspirace: Ukázkové příklady a aktivity z měst, obcí a regionů [online]. Praha, 2006 [cit. 2020-03-28]. Dostupné z: https://www.zdravamesta.cz/cb21/archiv/akce/_nsmz/nsmz06/konference/publikace__Dobrapraxe.pdf

- [54] MATOUŠEK, Oldřich a Hana PAZLAROVÁ. Státní orgány sociálněprávní ochrany dětí: dobrá praxe z pohledu rodin a pracovníků. Praha: Univerzita Karlova v Praze, nakladatelství Karolinum, 2016, s. 17 ISBN 9788024633367.
- [55] Mise spolku: Partnerství pro městskou mobilitu [online]. [cit. 2020-04-02]. Dostupné z: <https://www.dobramesta.cz/mise-a-teze>
- [56] JOHNOVÁ, Jarmila. Chůze je doprava: Co všichni víme o chůzi i dopravě, ale nevíme, co s tím [online]. 2016 [cit. 2020-03-10]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/pesky/clanek/chuze-je-doprava-251>
- [57] Plán udržitelné mobility Prahy a okolí [online]. Luova Publishing, s. 36-37 [cit. 2020-03-15]. Dostupné z: https://poladprahu.cz/wp-content/uploads/2019/11/Bro%C5%BEura__Pl%C3%A1n__mobility__CZ.pdf
- [58] SOVÁK, Roman. Cyklobusy opět v akci – ode dneška v Praze, brzy i v Dobřichovicích [online]. 2019 [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/cyklobusy-opet-v-akci-ode-dneska-v-praze-brzy-i-v-dobrichovicich-968>
- [59] Severovýchodní cyklomagistrála: nové bezpečné spojení mezi Hloubětínem, Kbely a Satalicemi [online]. 2019 [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/cyklobusy-opet-v-akci-ode-dneska-v-praze-brzy-i-v-dobrichovicich-968>
- [60] Brněnské dny pro zdraví. Magistrát města Brna [online]. 2017 [cit. 2018-03-23]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-skolstvi-a-prorodinne-politiky/kancelar-projektu-brno-zdrave-mesto/akce-a-kampane-v-roce-2017/brnenske-dny-pro-zdravi-22-9-1-10-2017/>
- [61] HALUZA, Oldřich. Pět tisíc za měsíc. Cyklistická tepna v Brně? Podél Svratky u Heršpické ulice [online]. 2020 [cit. 2020-03-23]. Dostupné z: https://brnensky.denik.cz/zpravy_region/brno-cyklista-scitani.html
- [62] ZdraváOVA: Na kole nebo pěšky [online]. 2018 [cit. 2020-04-28]. Dostupné z: <https://zdravaova.cz/category/ostravou/podkategorie-ostravou/na-kole-nebo-pesky/>
- [63] MobilItA 21: Popis projektu [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.litomericedostupnevsem.cz/mobilita>
- [64] Rekreační lesy Podhůra: O projektu [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://lesychrudim.cz/rekreacni-lesy-podhura/o-projektu/>
- [65] Tvoříme Znojmo: Basketbalové hřiště pro veřejnost [online]. [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <http://www.znojmo-zdravemesto.cz/pr-2/25-participativni-rozpocet-2/512-basketbalove-hriste-pro-verejnost.html>
- [66] Historie města Strakonice [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <http://www.strakonice.eu/content/historie-mesta>
- [67] Plán rozvoje sportu města Strakonice [online]. 2018, , s. 22, 41-44 [cit. 2020-04-14]. Dostupné z: http://www.strakonice.eu/sites/default/files/ruzne/planovaci__dokumentace/plan__rozvoje__sportu__2018/strakonice__plan__rozvoje__sportu__tisk.pdf
- [68] Město Strakonice, karta realizace: Cyklostezka Strakonice, Nový Dražejov. In: www.strakonice.eu [online]. 2018 [cit. 2020-05-02]. Dostupné z: http://www.strakonice.eu/sites/default/files/stavby/2020/karta__stavby__cyklos

- tez-
ka__strakonice__novy__drazejov/cyklostezka__strakonice__novy__drazejov.pdf
- [69] Město Strakonice, karta realizace: Rekonstrukce silnice III/02220 Strakonice - Dražejov (část město Strakonice). In: www.strakonice.eu [online]. 2020 [cit. 2020-05-02]. Dostupné z: http://www.strakonice.eu/sites/default/files/stavby/2020/karta__stavby_/rekonstr__silnice__iii__02220__strakonice-drazejovcast__mesto.pdf
- [70] Workout ve Strakonících - získej energii na hřišti: ORANŽOVÉ HŘIŠTĚ [online]. 2016 [cit. 2020-05-02]. Dostupné z: <http://www.strakonice.eu/content/workout-ve-strakonicich-ziskej-energii-na-hristi-oranzove-hriste>
- [71] Každý druhý Čech sportuje alespoň 1x týdně: Tisková zpráva [online]. 2018 [cit. 2020-05-05]. Dostupné z: <https://www.csas.cz/cs/o-nas/pro-media/tiskove-zpravy/2018/06/28/kazdy-druhy-cech-sportuje-alespon-1-tydne>
- [72] GENT: The population development of Gent as well as related information and services [online]. 2019 [cit. 2020-05-07]. Dostupné z: <http://www.strakonice.eu/content/workout-ve-strakonicich-ziskej-energii-na-hristi-oranzove-hriste>
- [73] ELIÁŠ, Petr. V Písku testují sdílená kola, Tábor to prozatím odmítl [online]. 2019 [cit. 2020-05-09]. Dostupné z: <https://www.jcted.cz/v-pisku-testuji-sdilená-kola-tabor-to-prozatim-odmitl/>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Ilustrace konceptu active cities v praxi	11
Obrázek 2 Tranzitní vlaková zastávka	13
Obrázek 3 Spoorpark v Amsterdamu	22
Obrázek 4 Street workout v Julius Deutsch park.....	26
Obrázek 5 Pražský cyklobus na Ilince č. 147	36
Obrázek 6 Nově zrekonstruované hřiště ve Znojmě.....	39
Obrázek 7 Původní stav komunikace.....	44
Obrázek 8 Současný stav komunikace po rekonstrukci	45
Obrázek 9 Cyklostezka během rekonstrukce	45
Obrázek 10 Současný stav cyklostezky po rekonstrukci.....	46
Obrázek 11 Realizace stavby venkovní posilovny	46
Obrázek 12 Venkovní posilovna těsně před zahájením provozu	47

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Přehled jednotlivých druhů dopravy a jejich zohlednění v rozpočtu HMP... 35	35
Tabulka 2 Přehled financování realizovaných projektů města 49	49
Tabulka 3 Navrhovaná forma dotazníku..... 56	56
Tabulka 4 Přehled hodnotízení jednotlivých návrhů 69	69
Tabulka 5 Hodnotící matice 70	70

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Forma sportovní participace obyvatel	48
Graf 2 Členství obyvatel ve sportovních klubech	48

Evidence výpůjček

Prohlášení:

Dávám svolení k půjčování této diplomové práce. Uživatel potvrzuje svým podpisem, že bude tuto práci řádně citovat v seznamu použité literatury.

Jméno a příjmení: Jiří Polena

V Praze dne: 14. 05. 2020

Podpis:

Jméno	Oddělení/ Pracoviště	Datum	Podpis

