



Je načase vrátit část veřejného prostoru dětem na podporu jejich společenského, poznávacího a emocionálního vývoje. V současné době je většina veřejného prostoru obsazena motorizovanými vozidly - projekt META MORPHOSIS začíná využívat tento velký potenciál prostoru a přeměňovat ho podle potřeb dětí. Motto je změnit prostor pro stroje na prostor pro lidi.

### Popis problému

PJan Gehl, proslulý dánský plánovač města, který radí městům po celém světě, opakovaně uvedl, že nejjednodušším a nejspolehlivějším ukazatelem kvality života ve městě je počet dětí na ulicích a náměstích. Když je mnoho dětí na ulici, dokazuje to, že město je plánováno v lidském měřítku a rychlosti člověka - a nikoli pro uspokojení potřeb automobilu. A když je čtvrť přátelská pro děti - je také vhodná i pro všechny ostatní.

Známý „placemaker“ David Engwicht uvádí, že „DOMOV“ není místo, ale spíše pocit. „V minulosti tento pocit domova nebyl omezen jen na dům, ve kterém člověk žil, ale obklopoval celou vesnici, nebo celé město. Když dospěly děti, prozkoumaly své okolí v stále se rozšiřujících kruzích a začleňovaly stále více této oblasti do svého smyslu pro místo. Moderní bydlení však zaznamenalo dramatické zmenšování prostoru, který lidé považují za své domovské území. „Plánování města v minulém půlstoletí bylo silně orientováno na motorizovanou dopravu - což vedlo k některým katastrofálním výsledkům: strašnému a nehumánnímu návrhu většiny ulic a náměstí, snížení kvality života a zvýšené nehodovosti, hluku a znečištění. EU pojmenovala tyto problémy a jejich možné řešení v několika politických dokumentech. To neznamená, že neexistuje žádný pozitivní rozvoj měst. Existuje, ale je zaměřen především na centra měst. Zatímco většina městských částí a městských sousedství v Evropě je stále silně orientována na auta, a jejich stavební upořádání tomu odpovídá. Proto je méně dětí v ulicích a nižší úroveň života v ulicích.

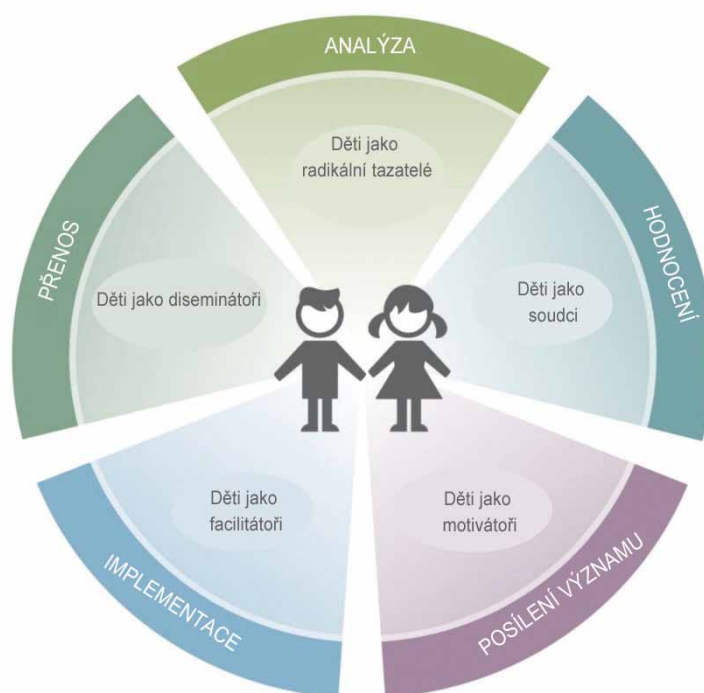


Jedna z více než 180 živých ulic ve městě Freiburg (Německo)

## Jak to funguje

Hlavním cílem aktivity Metamorphosis je přeměnit sousedství orientovaná na automobily na prostor pro děti, a dosáhnout změn v dopravním chování a zvýšení kvality života.

Tento jedinečný a inovativní přístup projektu je založen na myšlence zapojení dětí nejen do určitých aspektů projektu, ale i tak, aby se děti poprvé staly významným hráčem během všech fází projektu. Projekt bude zapojovat děti ve věku od 3 do 18 let, přičemž hlavní věkovou skupinou budou děti ve věku od 6 do 16 let.



Obrázek 2: Role dětí během projektu Metamorphosis popsány metodologií projektu

1. Na začátku projektu - během fáze analýzy - jsou děti zapojeny do budování vize přeměny svých čtvrtí. Transformace je dosažena s pomocí uspořádaných seminářů a zapojením koncových uživatelů, včetně dětí a zúčastněných stran, s metodami budování vizí, jako je cestovní čas nebo mapování vize. Děti, zvláště malé děti, se mohou na vše ptát. Tato aktivita je využita pro místní šetření a analýzy. Školy integrují tuto práci do svých pravidelných vzdělávacích aktivit, jako jsou kreslení nebo psaní.
2. Na základě výsledku fáze analýzy a tvoření vize projektoví partneři vytvoří spolu s dětmi např. plány dočasné přeměny silničního prostoru pro fázi realizace. Taková dočasná uzavření zahrnují »prázdninovou ulici« nebo

»narozeninovou ulici«, nebo akce jako je dočasná transformace parkoviště, např. pro veřejné snídane atd. Během této fáze realizují partneři projektu společně s dětmi např. dočasné vyhrazení silnic dětem, např. využívat okolí školy jako inovační laboratoře pro živé ulice a venkovní výuku nebo pro hry na ulicích. To se provádí buď s učiteli, nebo s dětskými organizacemi. Alternativně mohou sousedské skupiny plánovat semináře. Očekává se také, že děti budou komunikovat s rodiči o navržených opatřeních. Většina dospělých považuje bezpečnost a ochranu dětí ve veřejném prostoru za prioritu. Proto je pravděpodobné, že opatření navržená v rámci Metamorphosis, jejichž cílem je zvýšit bezpečnost dětí v silničním prostoru, získá souhlas partnerů projektu.

3. Během evaluační fáze jsou děti v roli soudců prováděných opatření. Jsou zapojeni do »vyšetřování« (počítání a pozorování) v dané oblasti související s používáním uličního prostoru před, během a po realizaci. V rámci svých školních aktivit také shromažďují zpětnou vazbu od (dospělých) obyvatel (formou rozhovorů) o plánech a možných nápadech pro realizaci. Výsledky šetření a zkušenosti s dočasným uzavřením jsou diskutovány v moderované diskusní skupině dětí - tímto způsobem pracují na seznamu plus / minus pro adaptaci a definitivní implementaci.

4. V dalším kroku působí děti jako tzv. motivátoři. A to adaptací a přenosem realizovaných řešení způsobem, který jim toto umožňuje přenést do jiných čtvrtí nebo měst. Aby toho bylo dosaženo, děti prochází různými tréninkovými programy (cyklistickými dílnami a školeními jízdy na kole), aby se nově získané dovednosti posílily. Současně projekt rozvíjí další nástroje pro budování kapacit, aby se posílily různé skupiny zainteresovaných stran. Například jsou vytvořeny nástroje, které podporují inovace projektu, např. učební osnovy učitelů a učební materiály ve školách pro informování dětí v jiných školách.

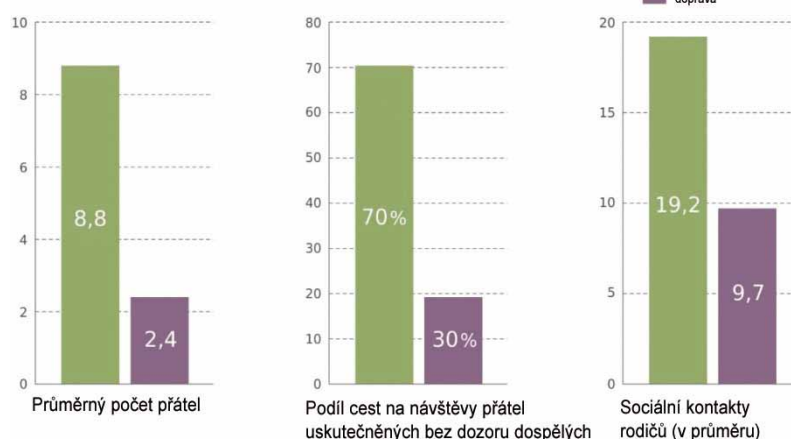
5. Během fáze šíření informací se využívají fakta a čísla, ale také příběhy a působivé snímky, které byly shromážděny během projektu, a které byly vyhodnoceny dětmi a partnery projektu.

## Výhody - a pro koho jsou

Zklidňování dopravy, oživené ulice a tím aktivnější dopravní chování mají tyto přínosy:

- zdravější obyvatelé (jelikož pravděpodobně více používají chůzi a kolo)
- lepší rozvoj dovedností a schopností dětí (fyzické, emocionální a sociální)
- zvýšení osobního prostoru pro interakce (zejména pro děti), a tím i ke zvýšení sociálních kontaktů (počet přátel a počet návštěv v okolí)

5 let staré děti a jejich rodiče  
Zdroj: Hüttenmoser, 2002.



Obrázek 3: Automobilová doprava ovlivňuje počet přátel a společenských kontaktů (Zdroj: Studie Hüttenmoser 2002)

- snížení volnočasových cest a cest za nákupy v důsledku zlepšení podmínek pro trávení času v území
- zvýšení bezpečnosti a (vnímání) bezpečnosti
- čistší okolí s ohledem na kvalitu ovzduší a snížení hluku.

**Jakou roli hrají sousedství pro děti a jakou roli mohou děti hrát pro rozvoj sousedství:**

- Nezávislá a bezpečná mobilita je důležitým předpokladem pro zdravý tělesný a duševní vývoj dětí. Pokud to není zaručeno, vývoj, schopnosti a sociální chování dětí bude trpět
- Děti jsou velmi silným katalyzátorem kontaktů a sítí v sousedství a mohou zlomit předstupy a staré způsoby myšlení
- Děti mohou pomoci rozvíjet pozitivní emoce pro sousedství (a to je klíčovou otázkou, protože chování a rozhodnutí jsou většinou určována emocemi a jenom mnohem méně racionálními argumenty, jako je poměr nákladů a přínosů). Tím pádem:
- děti mohou snadno najít přímou cestu k srdci rodičů
- není společensky příliš akceptovatelné jít proti dětským potřebám a požadavkům

### Nevýhody, rizika

V rámci iniciativy Metamorphosis může hrozit nebezpečí ve skutečnosti, že počet parkovacích místa je snížen kvůli projektovým opatřením a implementacím. Ale podle logiky projektu - usilovat o snížení veřejného prostoru věnovaného automobilům - je toto úspěšným faktorem projektu. Takto vzniklé nevýhody mají zásadní význam pro občany, kteří chtějí zaparkovat své auto v sousedství. Musí docházet do určité vzdálenosti jako uživatelé veřejné dopravy, kteří obvykle musí chodit na další zastávku veřejné dopravy. Takže je to trochu znevýhodnění, ale zároveň opatření, které zlepšuje spravedlivou dostupnost mezi různými druhy dopravy. Rodiče mohou považovat za příliš nebezpečné pro své děti, aby si hrály na ulicích. Projekt tedy poskytuje informační materiály o výhodách opatření Metamorphosis prostřednictvím vzdělávacích institucí a škol.

### Analýza zájmových skupin – kdo jsou podporovatelé, kdo jsou oponenti

Děti nemají žádnou formální moc a zpravidla pro ně neexistují žádné struktury, které by je mohly zapojit do přijímání rozhodnutí či rozhodovací činnosti obce. V některých městech hrají dětské organizace roli podpory pro děti a jejich potřeby, zatímco v jiných městech jsou také dětské parlamenty, které umožňují strukturovanější způsob účasti dětí. Téma transformace prostoru z prostoru pro automobily do prostoru pro děti však často není součástí jejich programu. Předškoláci a učitelé, kteří mají obvykle zájem o rozvoj dětí, mohou být hnací silou pro aktivity na ulici pro přeměnu uličního prostoru.

Lobby pro prosazení prostorových nároků uživatelů aut je však velmi silná. Zvláště majitelé obchodů, stejně jako obchodní komora, často vidí právo na řízení a zejména parkování jako »lidské právo«. Média jsou také silnými příznivci práv na užívání automobilů. Jsou často ovlivňováni obrovským množstvím peněz do reklamy od automobilového průmyslu, které mohou také vést k podpurným článkům, zejména v bulvárních médiích.

Děti jsou často vnímány jako skupina obyvatelstva, která musí být vycvičena a vyceповána tak, aby respektovala dopravní zákony, aby si ochránila svůj život. Spousta bezpečnostních organizací pro děti neřeší zdroj nebezpečí, ale snaží se vzdělávat děti, aby se vyhnuly případným zraněním. V návaznosti na tuto logiku propagují bezpečnostní vybavení, jako jsou reflexní bundy nebo helmy pro cyklisty atd. Hlavní myšlenkou této lobbystické skupiny je zachovat zachování privilegií automobilu, přičemž trvá na tom, že zranitelná část obyvatel se musí přizpůsobit potřebám motorizovaného dopravního systému.

Výzkumníci, jako např. Marco Hüttenmoser, kteří mají zdravý vývoj dětí jako svou oblast výzkumu, mohou přispět fakty podporujícími změnu v prioritě využití městských prostor.

Výsledky výzkumu ukazují, že děti, které se mohou hrát v ulicích svého životního prostředí, stoupají vyšší, pokud jde o jejich emocionální a kognitivní inovativní krátkodobý vývoj, než děti, které zůstávají doma nebo jsou právě z jedné činnosti do druhé.

## Právní rámec

Hüttenmoser navrhuje změnu automobilového systému a omezení privilegií pro používání automobilů, aby se dosáhlo pomoci našim dětem rozvíjet se zdravým způsobem.

Pokud jde o právní rámec, lze odkázat na mezinárodní práva dětí, která jsou stanovena v »Úmluvě OSN o právech dítěte«, kterou ratifikovaly téměř všechny země světa a národní silniční předpisy, zejména ty které pokrývají téma veřejného prostoru přítelského dětem.

Úmluva OSN o právech dítěte Organizace spojených národů klasifikuje práva uvedená v Úmluvě o právech dítěte jako »3 P«: Provision, Protection, and Participation (poskytování, ochrana a participace - zapojení).

- **Poskytnutí:** Děti mají právo na přiměřenou životní úroveň, zdravotní péči, vzdělání a služby a na hraní a rekreaci. Patří mezi ně vyvážená strava, teplá postel a dostupnost školy.
- **Ochrana:** Děti mají právo na ochranu před zneužitím, zanedbáváním, vykořisťováním a diskriminací. To zahrnuje právo na bezpečné místo pro děti k hraní; konstruktivní výchovu dítěte a uznání rozvíjejících se schopností dětí.
- **Účast:** Děti mají právo být zapojeni v komunitách (participovat) a mít programy a služby pro sebe. To zahrnuje zapojení dětí do komunitních programů, názorových aktivit mládeže a zapojení dětí do rozhodování. Právo do varnih površin za igro in rekreacijo je povezana z dodelitvijo cestnega prostora za igro otrok.

Právo mít bezpečná místa pro hraní a rekreaci souvisí s otázkou přerozdělení místa na ulicích ve prospěch dětských her.



## Národní silniční předpisy

Silniční předpisy mnoha zemí nabízejí možnost zavést obytné zóny / živé ulice / ulice pro hru dětí. Obvykle si v těchto ulicích mohou děti hrát, a provoz automobilů je omezený; musí se pohybovat rychlostí chodců. Německé město Freiburg (230 000 obyvatel) nabízí více než 180 obytných zón pro děti.

Některé silniční předpisy umožňují zóny setkání nebo shared space (sdílený prostor) s max. rychlostí 20 km / h pro motorová vozidla a prioritou pro chodce.

V oblasti parkování na ulici je právní úprava velmi rozšířená. Někdy toto mají možnost města ovlivnit, ale někdy jsou rozhodující národní předpisy. V mnoha městech

existuje postup, jak přeměnit parkovací místo na komerční prostory, jako jsou pouliční kavárny nebo venkovní prodejní prostory pro obchody. Pro neobchodní využití jsou právní rámec a procedura vyřízení povolení méně rozvinuté. Ve více a více městech se však stává oblíbená dočasná přeměna parkovacího místa na tzv. parklet (Parklet je rozšíření chodníku, které poskytuje více prostoru a dočasná i trvalá vybavení pro lidi, kteří používají ulici. Obvykle jsou ve formě laviček, zeleně a stojanů na kola instalovány na parkovacích pruzích a využívají několik parkovacích míst). Město Vídeň dokonce poskytuje pokyny pro zainteresované osoby, aby požádali o parklety a nabízejí místo zdarma.

V některých silničních předpisech, jako je například v Belgii, existuje možnost uzavírat rezidentní ulice (obytné zóny) po dobu dvou týdnů ročně, například města Gent a Leuven využila tohoto nařízení. Viz také v části případové studie.

## Politické možnosti pro města

Každé město, které se zapojí do Metamorphosis, provede analýzu stávajícího SUMP (nebo rovnocenných plánovacích dokumentů). Na základě této analýzy bude určeno, do jaké míry lze integraci formálně dosáhnout.

Pro integraci jsou zvažovány následující dva prvky:

- Integrace textu:

Jak je třeba popsat nové strategie Metamorphosis - v jaké délce, podrobnosti, formátu a jaké údaje jsou nezbytné?

- Politická / procesní / administrativní integrace:

Jak lze politické rozhodnutí o takové změně realizovat? Jaké správní a procedurální kroky jsou nezbytné? Jak lze rezervovat zdroje (pracovní a finanční) (také pro řízení, monitoring a vyhodnocení)?

Každé město zapojené do Metamorphosis vytvoří plán integrace nových a inovativních strategií do SUMP.

## Kdo (ve správě města) se s tím musí zabývat

V některých městech je aktivní sociální odbor a nabízí svým občanům služby dočasných přeměn ulic. Dobrým příkladem této strategie jsou německé města Griesheim, Frankfurt a Brémy. Rakouské hlavní město Vídeň také nabízí program pro hry na ulici a pokyny pro podání žádosti o dočasném uzavření ulic.

Obvykle musí být povolení k uzavření pozemní komunikace vydáno dopravním odborem. Ale do procesu mohou být zapojeny i další útvary, které jsou zodpovědné za povolení události nebo příp. reorganizaci autobusových linek. Pokud má město skutečně zájem na tom, aby bylo pro jeho občany snadné začít s přerozdělením uličního prostoru ve prospěch dětí, pak často nabízejí svým občanům řešení "vše na jednom místě". Znamená to, že zainteresovaný občan může vše vyřídit pouze s jedním centrálním kontaktním místem, pokud chce požádat o uzavření silnice nebo transformaci parkovacího místa, a odpověď také obdrží ze stejného místa. Veškerá administrativní práce s jinými odděleními probíhají interně a pro žadatele je administrativa minimalizována.

## Dobré / špatné postupy (krátké příklady)

### Město vstřícné hrám (“Bespielbare Stadt”) Griesheim (Německo, 27.000 obyvatel)

Město Griesheim přepracovalo design svých ulic tak, aby je mohly používat děti. Město instalovalo asi 100 objektů a soch na školních trasách, aby daly dětem příležitost zažít a prozkoumat cestu do školy jinak. Tyto objekty byly navrženy tak, aby nabídly relax, hry, skákání a lezení, nebo aby si děti procvičily paměť.

V Griesheimu mohou lidé velmi snadno požádat o dočasné uzavření silnic tím, že se obrátí na sociální odbor pomocí formuláře, který obec nabízí všem občanům, kteří projeví zájem. Existuje pouze jedna povinnost: žadatel musí také informovat své sousedy na ulici - město opět nabízí předem navržený dopis, aby pomohl žadateli.



## Ulice určená hrám ve Vídni



Děti mají přednost na ulicích umožňující hry ve Vídni. Vybrané silniční úseky v různých vídeňských oblastech byly vybrány jako ulice pro hraní dětí. Tyto ulice nabízejí dětem možnost využívat a zkoumat veřejný prostor mnoha způsoby a hrát si v bezpečném prostředí.

Ulice pro hraní jsou výsledkem spolupráce mezi odborem vzdělávání a mimoškolního dohledu nad mládeží (MA13) a odborem rozvoje města a územního plánování (MA18).

## Školní ulice v Odense (Dánsko, 180 000 obyvatel)

Město Odense se rozhodlo od roku 2010 vytvářet nové městské prostory s vizí "hrát si znamená žít", aby se stalo městem podporujícím zdraví a podpořilo chuť občanů k fyzické aktivitě. Ulice Roars Vej je hned vedle školy, která měla dva problémy: za prvé, v ranní špičce byl v okolí dopravní chaos, když rodiče vysadili své děti; za druhé, škola nemohla nabídnout žákům příliš dobré podmínky během prázdnin, protože školní dvůr byl velmi malý.

Roars Vej byla první silniční transformace do ulice pro hry, která byla v Odense otevřená. Nabízí dětem možnost výuky ve venkovním prostředí, včetně fyzických aktivit a inspirujících her. Ulice je zavřená pro provoz během školních hodin.





Living Street Gent (Belgie) - v létě bez auta  
mobilov [www.leefstraat.be](http://www.leefstraat.be)



“Leefstraat” (živá ulice) v belgickém městě Gent je skutečným místem setkávání. V Ghentu mohou občané přeměnit své ulice na zónu bez aut po dobu až dvou měsíců. Automobily jsou v tomto období přesměrovány do veřejných garáží.

Obyvatelé využívají oblast bez aut. Umísťují výsadbu v květináčích, lavičky, instalují umělé trávniky, vytvářejí prostor pro jízdní kola a dostatek prostoru pro dětskou hru přímo za jejich dveřmi. Video z Leefstraatu jse k dispozici na následujícím odkazu YouTube:

<https://www.leefstraat.be/video-terugblik-op-4-jaar-experimenteren>



## Časový rámeček

Čas na změnu rámcových podmínek v obci, který by pomohl svým občanům dočasně upgradovat ulice na živé ulice, by mohl být ambiciózním městem stanoven na půl roku až na jeden rok. Obvykle existuje potřeba reorganizace procesů a přerozdělení některých zdrojů v administrativě města. Jakmile je systém nastaven, mělo by být pro obyvatele dost rychlé, aby dostali souhlas s jejich žádostí (2-6 týdnů). Vytvoření opakovaných transformací nebo vytváření trvalých změn může trvat déle, zvláště pokud jsou nezbytné zásahy do infrastruktury a stavební úpravy ulic (jeden až tři roky).

## Náklady

Náklady na změny ve vnitřních administrativních procesech nejsou velké. Není-li možnost přerozdělit zdroje stávajících zaměstnanců (pracovní úkoly a hodiny), je třeba (za)vést interní proces schvalování žádostí občanů. Tato pozice vyžaduje zapojení osoby alespoň na částečný úvazek (půl dne).

Pokud město nabízí také materiály, které mohou občané využít v uzavřených ulicích, mohou být náklady vyčísleny ve výši 1000 - 5000 EUR na ulici. Pokud existuje nabídka animace a moderování (komunikování) aktivit, je třeba vypočítat dodatečné náklady ve výši přibližně 100 až 200 EUR za den.

Pro změny infrastruktury platí běžné náklady na přestavbu infrastruktury a další prvky uličního mobiliáře.

## Otevřené otázky

Otevřená otázka spočívá v tom, jak vytvořit hierarchii společenských a veřejných hodnot, která zhodnotí právo dětí na zdravější rozvoj, oproti právu uživatelů automobilů využívat veřejný prostor všude a po celou dobu. Resp. jak postavit právo dětí nad právo uživatelů automobilů.

## Možný budoucí rozvoj

Freiburg má dlouhodobé zkušenosti s širokým uplatněním obytných ulic v celém území města. Budování dětských hřišť na ulici v blízkosti bydlení dětí je součástí dlouhodobé strategie. Ve Freiburgu se podíl cest automobilem snížil z 39% (1982) na 32% (1999) na 21% (2016) a podíl cest aktivními módy se podle toho zvyšoval. Lze předpokládat, že tento velmi pozitivní vývoj dopravního chování a souvisejícího zvyšování kvality života je částečně ovlivněn neustálou změnou společnosti směrem k aktivní mobilitě. V tomto ohledu Freiburg investoval do budoucnosti a je nyní schopen sklízet dopady.

Freiburg je určitě příkladem pro mnoho dalších měst, které by také ráda investovala do kvality života svých občanů.

## Jak a kde se hodí v SUMPu

META MORFÓZA prostoru pro stroje na prostor pro děti se velmi dobře doplňuje s myšlenkou SUMP. Na jedné straně snižuje atraktivitu používání auta, protože se prodlužuje pěší vzdálenost na další parkovací místo. Na druhé straně stimuluje účast občanů v rozhodovacím procesu týkajícím se využití veřejného prostoru. Metoda přeměny silnic podporuje přístup SUMP, zejména v oblasti participace občanů, snížení používání automobilů a socializace směrem k aktivní mobilitě.

## Dodatek

Ne všechny fáze tohoto procesu byly již testovány, protože projekt Metamorphosis, který byl velmi pozitivně hodnocen Evropskou komisí, probíhal pouze 10 měsíců a právě začal svou realizační fázi.

## Zdroj

[www.metamorphosis-project.eu](http://www.metamorphosis-project.eu)

## Autoři

**Susanne Wrighton a Karl Reiter**  
 Forschungsgesellschaft Mobilitat FGM-AMOR -  
 Austrian Mobility Research  
 Schonauqasse 8a; 8010 Graz, Austria  
[wrighton@fgm.at](mailto:wrighton@fgm.at) in [reiter@fgm.at](mailto:reiter@fgm.at)

[www.sump-network.eu](http://www.sump-network.eu)

**PRÁVNÍ UPOZORNĚNÍ:** Za obsah této publikace nesou odpovědnost výhradně autoři. To nutně neodráží stanovisko Evropské unie. Evropská komise není zodpovědná za jakékoli použití informací obsažených v této příručce. Všechny snímky jsou poskytovány příslušnými partnery (pokud není uvedeno jinak) a jsou schváleny pro reprodukci v této publikaci



CIVITA S PROSPERITY čerpá z fondů evropského výzkumného a inovačního programu Horizon 2020, číslo grantové smlouvy 690636.