

Desatero města přívětivého k dětem



V zásadě se jedná o určité **standards, jak mají veřejná prostranství fungovat ve vztahu k dětem**. Toto desatero sestavil **Tim Gill**, nezávislý britský odborník na oblast života dětí ve městech, dle zkušeností zahraničních měst s plánováním jejich prostoru tak, aby odpovídal potřebám dětí. Vychází z myšlenky, že **město musí svou podobou odpovídat potřebám jeho nejzranitelnějších** obyvatel – tedy dětí. Zároveň, že takto designovaný prostor je **vhodný pro každého** obyvatele města. Děti totiž mají menší rozhled, dokáží hůře posoudit případná nebezpečí a mají menší možnost se samostatně pohybovat po okolí svého bydliště. Obdobné potřeby však mají i osoby se sníženou pohyblivostí, jako jsou lidé v rekonvalescenci, senioři či lidé, kteří v daný okamžik neřídí automobil. **Město vhodné pro život v 21. století je takové, ve kterém se mohou děti volně a bezpečně pohybovat bez doprovodu rodičů.**



1. Plánovat očima dětí

Děti mají menší rozhled než dospělí, dokáží hůře odhadnout rychlost automobilů a jiných dopravních prostředků. Zároveň jsou zranitelnější při případných střetech. Každý zásah do veřejných prostranství by měl být zvažován touto optikou.



2. Zapojovat děti do plánování prostoru

Odhadovat potřeby dětí je poměrně náročná záležitost. To, co dospělí mohou považovat za drobnou nedokonalost návrhu veřejného prostranství, může být pro děti zásadní nedostatek. Z tohoto důvodu je doporučováno děti participativně zapojovat do procesu tvorby návrhů pro ně.



3. Snížení intenzity automobilové dopravy

Ve vybraných prostorech je vhodné omezit automobilovou dopravu z důvodu vysoké pravděpodobnosti srážky s chodci. Mezi typické příklady patří okolí základních škol, kde se zejména v ranních hodinách pohybují ve zvýšeném počtu děti spěchající na začátek vyučování. Obdobná opatření jsou vhodná i u míst s vysokou koncentrací dětí, jako jsou mateřské školy, dětská hřiště apod.



4. Ulice přizpůsobené pro nízkou rychlost

Výzkumy zabývající se rozvojem dopravy ve městech ukazují, že povolená rychlost automobilů 50 km/h v rezidenčních čtvrtích je nevhodná. Při srážce s chodcem je riziko úmrtí při této rychlosti přibližně 60 %. Při rychlosti 30 km/h však klesá přibližně na 10 % a to za cenu ztráty v řádu sekund pro řidiče projíždějícího rezidenční čtvrtí.



5. Budovat široké a dostupné chodníky

Chůze představuje základní způsob přepravy. I zarytý řidič automobilu musí po zaparkování zpravidla dojít finální část cesty pěšky. Dostupná síť širokých chodníků však u dětí umožňuje zde i trávit volný čas a hrát si.



6. Zlepšovat bezpečnost přechodů

Přechody přes cestu pro děti představují jedno z nejrizikovějších míst. Drobná nepozornost u dětí či u řidiče může mít fatální následky. Například v rezidenčních čtvrtích je vhodné budovat vyvýšené přechody, které otáčejí logiku věci tak, že chodec nepřechází silnici, ale automobil přejíždí přes část chodníku.



7. Bezpečná cyklo doprava

Bezpečná cyklo doprava představuje další z mozaiky možností samostatné přepravy dětí a dospívajících, a to zejména na krátké a střední vzdálenosti. Cesty do a ze školy, do kroužků či za zábavou se tak stávají jednodušší. Cyklo doprava zároveň podporuje pohybové návyky, jejichž nedostatek je dětem a dospívajícím často vytýkán. Ideální bezpečná cyklo doprava je fyzicky oddělená od automobilové a co nejméně křížuje tu pěší. Vhodná jsou i doprovodná opatření umožňující parkování kol a koloběžek v blízkosti škol, školek a dalších míst, kde lze očekávat zvýšený pohyb dětí.



8. Rozšiřování dostupnosti MHD

Pro děti a dospívající se jedná o základní způsob přepravy na delší vzdálenosti. Výhodné je budovat systém finančně dostupné městské hromadné dopravy již od útlého dětství, neboť podporuje návyk využívání tohoto způsobu přepravy i v dospělosti a snižuje závislost fungování města na automobilech.



9. Stromy v ulicích

Děti, obdobně jako další cílové skupiny (např. senioři či lidé s kardiovaskulárními onemocněními), jsou náchylnější k přehřívání v průběhu vln tropických teplot. Vzhledem k očekávanému nárůstu počtu tropických dní v následujících letech je vhodné začít s rozšiřováním uliční zeleně, která veřejná prostranství zastiňuje a ochlazuje.



10. Vytvářet prostory podporující hru a „učení se“

Děti jsou nesourodá skupina, která potřebuje rozdílné typy prostorů v závislosti na jejich věku. Veřejný prostor má podobně jako škola umožňovat dětem se postupně socializovat a samostatně zařazovat do společnosti. Současné výzkumy naznačují, že se u dětí a dospívajících častěji objevují psychické problémy i z toho důvodu, že takovýchto míst ve městech oproti předešlým desetiletím významně ubylo.