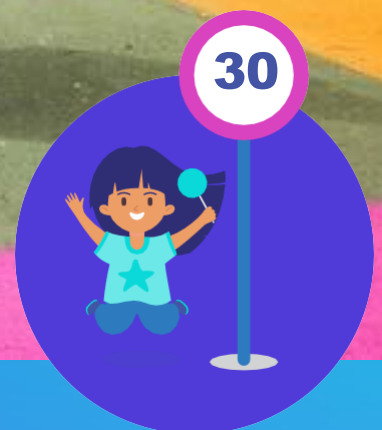
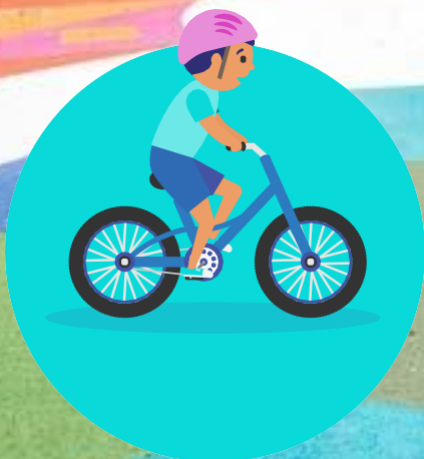


Ulice pro děti, města pro všechny

Hodnocení evropských
měst z hlediska mobility
přátelské k dětem



Tento briefing byl sepsán organizací Clean Cities, kterou hostí T&E. Clean Cities je největší evropská síť organizací, jejichž posláním je získat podporu veřejnosti pro přechod měst od znečišťujících vozidel k aktivní, sdílené a elektrické mobilitě.

Hlavní autor: Martin Baierl
Spoluautoři: Jens Müller, Anka Sušická
Recenze Thomas Enriquez (data), Venn Chesterton (zpráva)
Design: Doug Dawson, www.dougdawson.co.uk
Obálka: Fotografie Sergio Gatto

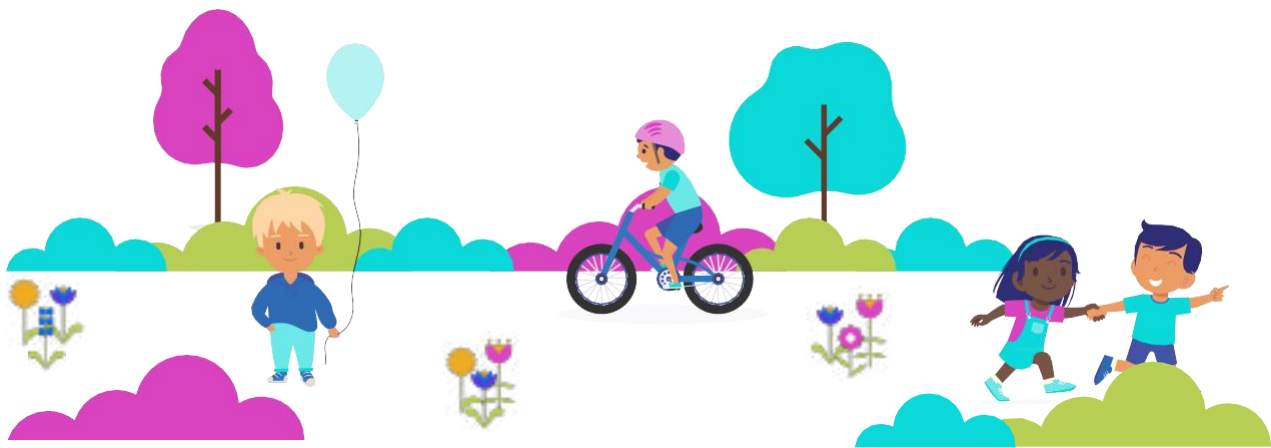
© Text 2025 Kampaň Čistá města / Doprava a životní prostředí

Poděkování

Kampaň Čistá města by ráda vyjádřila svou vděčnost všem partnerským organizacím a městům, které přispěly k tomuto briefingu, jakož i Evropské radě pro bezpečnost dopravy, ISGlobal a přispěvatelům Openstreetmap. Kampaň Čistá města nese výhradní odpovědnost za obsah a názory vyjádřené v tomto dokumentu.

Obsah

Shrnutí	4
1. Úvod: Proč hodnotit města podle toho, nakolik jsou v oblasti městské mobility přátelská k dětem?	8
Městská mobilita: klíč k životaschopným městům pro všechny, zejména pro děti	8
Co je to městská mobilita přátelská k dětem a proč je důležitá pro všechny?	11
U dětí byl zaznamenán negativní trend v oblasti nezávislé mobility	15
Potřeba hodnocení měst z hlediska mobility přátelské k dětem	16
2. Jak bylo toto hodnocení sestaveno?	17
Vypracování indikátorů	18
Výběr měst	19
Zdroje dat a jejich kvalita	19
Bodování a klasifikace	20
3. Jaké jsou hlavní výsledky a co znamenají?	21
Indikátor 1: Školní ulice	21
Indikátor 2: Bezpečná rychlost	26
Indikátor 3: Chráněná cyklistická infrastruktura	29
Celkové výsledky a poznatky	31
4. Závěry a doporučení pro politiku	35
Závěry	35



Shrnutí

Výzkumy **ukazují**, že města přátelská k dětem přispívají k vytvoření takového životního prostředí, které je příjemné pro všechny obyvatele; více než 3 500 obcí z celého světa se připojilo k iniciativě UNICEF „Child Friendly Cities Initiative“ (Iniciativa měst přátelských k dětem). Doprava utváří fyzické prostředí ve městech a má mimořádný vliv na zdraví a pohodu dětí, protože ovlivňuje bezpečnost **silničního provozu**, **kvalitu ovzduší** a **fyzickou aktivitu**. V reakci na tyto výzvy přijala řada měst opatření na podporu mobility přátelské k dětem.

Hodnocení měst z hlediska mobility přátelské k dětem pro rok 2025 poskytuje **reprezentativní přehled 36 evropských měst a jejich úsilí zohlednit potřeby dětí při rozhodování o městské mobilitě**. Třebíčec hodnotí města na základě tří klíčových ukazatelů, které byly **Evropskou observatoří bezpečnosti silničního provozu** EU identifikovány jako klíčová opatření a jsou v souladu s **doporučením UNICEF**:

- ▶ zavedení školních ulic, kde je omezen

- ▶ provoz motorových vozidel,
- ▶ rozsah bezpečných rychlostních limitů (30 km/h nebo méně),
- ▶ dostupnost chráněné cyklistické infrastruktury.

Tato opatření lze primárně provádět na místní úrovni a jejich účinnost byla prokázána: školní ulice **zlepšují** bezpečnost silničního provozu i kvalitu ovzduší a mohou přispět ke **zvýšení** počtu dětí, které chodí pěšky nebo jezdí na kole. Rozšíření zón s omezenou rychlostí na 30 km/h a vybudování fyzicky oddělené cyklistické infrastruktury výrazně **snižují** počet kolizí a hluk a **podporují** aktivní dopravu, zejména mezi dětmi.

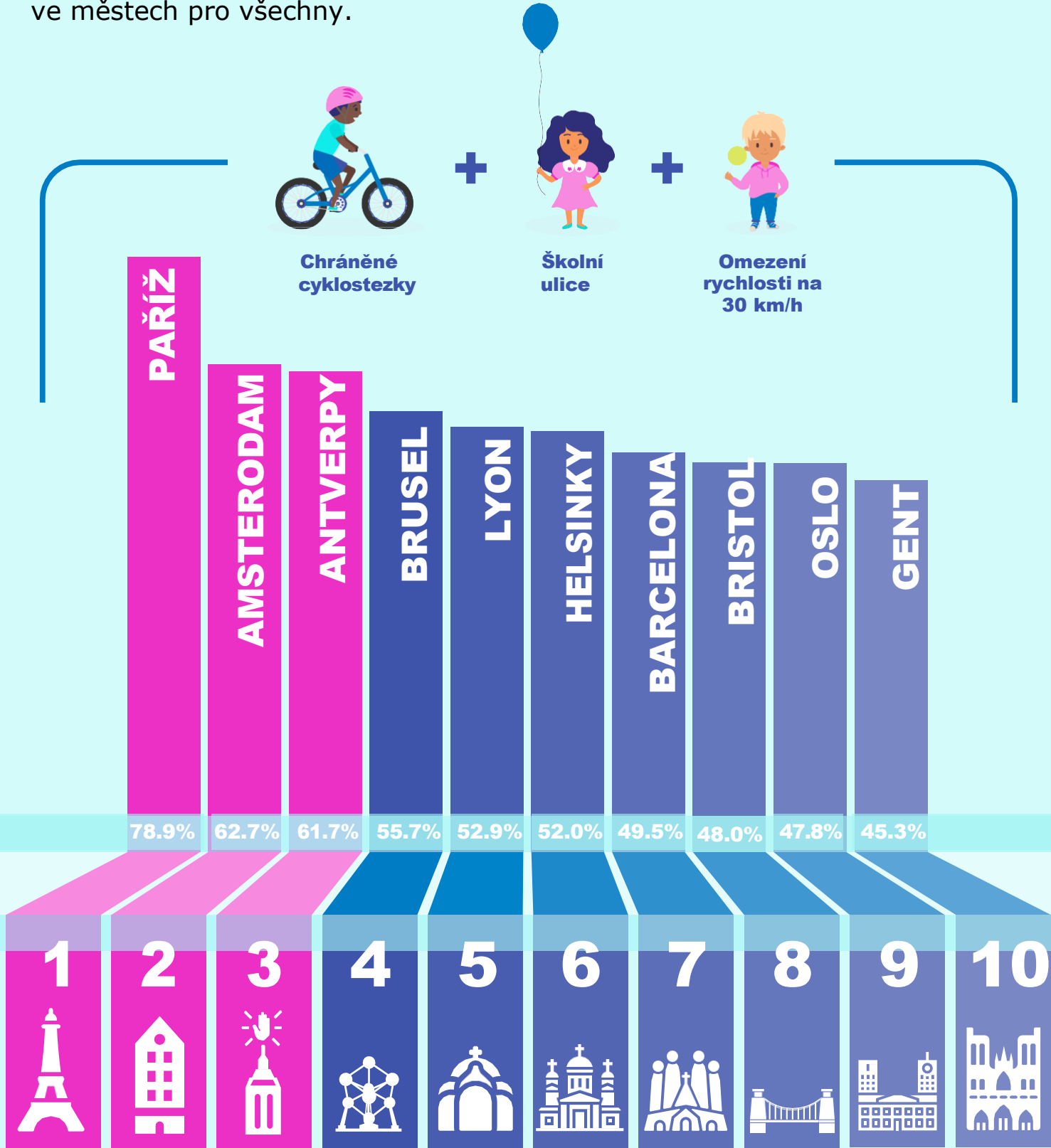
Data byla shromážděna prostřednictvím přímé spolupráce s městskými úřady, z veřejně dostupných zdrojů a na základě podnětů od organizací občanské společnosti z celé sítě Clean Cities. Vyvinuli jsme maximální úsilí, aby data byla spolehlivá a srovnatelná, a zavázali jsme se, že případné nesrovnalosti v budoucích aktualizacích odstraníme.

Souhrnné výsledky

- ▶ **Paříž vykazuje nejlepší výsledky**, s konzistentně vysokými hodnotami ve všech třech ukazatelích a celkovým skóre 79 % (B+), tedy téměř na úrovni známky A. Je to především výsledek úsilí starostky Hidalgo o podporu transformace města v uplynulém desetiletí, počínaje zavedením školních ulic a cyklistické infrastruktury až po celoplošné omezení rychlosti na 30 km/h. Na druhém místě se celkově umístil Amsterdam (63 %, B), za ním následují Antverpy (62 %, B), Bruselský region (56 %, C) a Lyon (53 %, C).
- ▶ **Velký Londýn** vede v kategorii školních ulic a získal celkové skóre 42 % (C), protože za méně než 10 let zde bylo implementováno více než 500 školních ulic. Paříž se umístila na prvním místě v kategorii chráněné cyklistické infrastruktury a rychlostních limitů, protože již v roce 2021 zavedla plošný rychlostní limit 30 km/h.
- ▶ **„Noví šampioni“ dosahují rychlého pokroku.** Mezi vedoucími městy jsou některá – jako **Amsterdam** a **Kodaň** – široce uznávaná jako dlouhodobí průkopníci progresivní městské mobility, kteří zahájili přebudování dopravní infrastruktury již před desítkami let. Jiná – jako **Paříž**, **Brusel** a **Londýn** – dosáhla pozoruhodného pokroku teprve v posledních 10 letech. To dokazuje, že významné změny jsou možné v relativně krátkém časovém období.
- ▶ **Žádné město však nedosáhlo na známku A (80 % nebo více z celkového skóre)**, přičemž společným nedostatkem je absence plošného zavedení školních ulic. Osm měst, především v jižní, střední a východní Evropě, dosáhlo nejhorších výsledků a získalo známky E nebo F.
- ▶ **Města ve stejných zemích dosáhla velmi odlišných skóre**, což zdůrazňuje klíčovou roli místní samosprávy, vize, dlouhodobého závazku a investic.

10 nejlepších evropských měst pro mobilitu přátelskou k dětem

Hodnotili jsme 36 měst z hlediska podpory mobility přátelské k dětem – jednoho ze způsobů, jak zlepšit život ve městech pro všechny.



Školní ulice

- ▶ **Téměř 1 000 školních ulic (ulice, kde mají přednost chodci a cyklisté a kam je omezen vjezd motorových vozidel) bylo zavedeno u základních škol ve 36 městech**, čemž 26 měst zavedlo alespoň jednu. To ukazuje, že školní ulice jsou nyní široce přijímány v celé Evropě a staly se klíčovým nástrojem měst pro prosazování mobility přátelské k dětem.
- ▶ **Vedoucí města – Velký Londýn, Milán, Paříž, Turín a Antverpy – zavedly školní ulice u více než jedné pětiny základních škol**, což je významný výsledek vzhledem k tomu, že většina školních ulic byla vytvořena až po pandemii COVID-19.
- ▶ **Londýn je se svými více než 500 školními zónami** a nejvyšším podílem ze všech měst v žebříčku (27 % všech základních škol) jasným lídrem. **Paříž, Lyon a Milán** rovněž vynikají svým závazkem k trvalým pěším zónám a většímu množství zeleně ve školních ulicích.
- ▶ **Ve městech s vysokým počtem školních ulic sehrála při prosazování změn klíčovou roli silná mobilizace rodičů, žáků a učitelů** (např. Londýn, Paříž, Milán a Turín).
- ▶ **Deset měst však dosud nezavedlo žádné školní ulice**, přičemž jejich zavádění je v Evropě nerovnoměrné.
- ▶ **Trvalá pěší zóna zůstává méně obvyklá než časově omezené uzavírky**, které se zpravidla uplatňují v době začátku a konce vyučování.



V 36 městech bylo v základních školách zavedeno téměř 1 000 školních ulic

Bezpečná rychlost

- ▶ **Téměř polovina měst stanovila na nejméně 50 % své silniční sítě rychlostní limit 30 km/h** – což ukazuje, že nižší rychlosti se stávají normou. S výjimkou měst, která zavedla omezení rychlosti jako první, jako například Graz (1992) nebo Stockholm (2004), se plošné omezení rychlosti na 30 km/h začalo zavádět až ve druhé polovině roku 2010, kdy města jako Bristol, Grenoble, Ghent a Edinburgh stanovila omezení rychlosti na 30 km/h na velké části svých ulic.
- ▶ **Šest měst – Paříž, Brusel, Lyon, Amsterdam, Bristol a Madrid – vyniká tím, že 80 % nebo více jejich silnic má rychlost omezenou na 30 km/h.**
- ▶ Naopak **pět měst má pokrytých méně než 10 % ulic.**
- ▶ Zavedení rychlostních omezení je primárně motivováno dvěma faktory: ambiciózními místními plány nebo vnitrostátními právními předpisy, které stanoví nižší výchozí rychlostní limity pro všechna města.

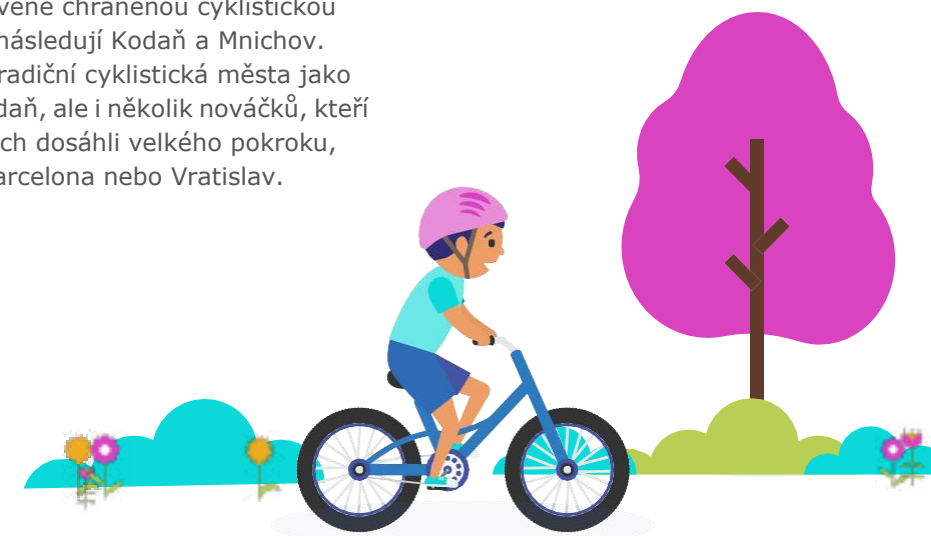


Paříž, Brusel, Lyon, Amsterdam, Bristol a Madrid vynikají tím, že 80 % nebo více jejich silnic má rychlostní limit nižší než 30 km/h



Chráněná cyklistická infrastruktura

- ▶ Chráněná cyklistická infrastruktura pokrývá v průměru pouze **17 % silniční sítě** i ve 36 městech. Více než třetina zkoumaných měst nedosahuje ani 10 %.
- ▶ **Sedm měst má pokrytí přes 30 %**, což znamená, že pro mnoho destinací je k dispozici bezpečná trasa.
- ▶ **Paříž a Helsinky vedou s více než 48 % své silniční sítě vybavené chráněnou cyklistickou infrastrukturou**, následují Kodaň a Mnichov. Dobře si vedou tradiční cyklistická města jako Amsterdam a Kodaň, ale i několik nováčků, kteří v posledních letech dosáhli velkého pokroku, jako například Barcelona nebo Vratislav.



V průměru pokrývá chráněná cyklistická infrastruktura pouze 17 % silniční sítě ve 36 městech

Zjištění zdůrazňují, že každé město může vytvořit podmínky pro mobilitu přátelskou k dětem.

Společným jmenovatelem nejlépe hodnocených měst je silné politické vedení. Rozsáhlý výzkum a naše vlastní data ukazují, že budování měst přátelských k dětem je klíčovým krokem k rozvoji městského prostředí, které je příjemné pro život všech.

Korelační analýza dále ukazuje, že ve městech s vysokým skóre bývá také **čistší ovzduší a více lidí chodí pěšky** – dva důležité ukazatele mobility přátelské k dětem, které sice nejsou přímo zahrnuty do žebříčku kvůli omezené dostupnosti a kvalitě dat, ale nepřímo se odrážejí v použitých indikátorech.

Na základě těchto zjištění zpráva doporučuje, aby města přijala takový přístup k **městské mobilitě, který upřednostňuje děti**, a to zavedením školních ulic, **snížením maximální povolené rychlosti** na 30 km/h a **investicemi do chráněné infrastruktury pro chodce a cyklisty**. Vlády jednotlivých členských států by měly dát městům pravomoc k provádění těchto opatření, a to přizpůsobením právních rámců, kde je to nutné. Evropská komise by měla zahrnout školní ulice a chráněné cyklistické pruhy do připravovaných pokynů v rámci **směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury** a nařídit **zveřejňování údajů o dopravních nehodách rozčleněných podle věku** jako součást indikátorů městské mobility.



Úvod: Proč hodnotit města podle toho, nakolik jsou v oblasti městské mobility přátelská k dětem?

Městská mobilita: klíč k životaschopným městům pro všechny, zejména pro děti

Městská mobilita ovlivňuje každodenní život a budoucnost velké části obyvatel Evropy, přičemž děti jsou tímto ovlivněny nejvíc. Více než 70 % obyvatel EU žije ve městech, kde děti do 14 let tvoří 14 % obyvatel. Města jsou místy, kde se setkávají výzvy a příležitosti. Zdejší vysoká hustota obyvatelstva umožňuje snadný přístup k pracovním místům, službám a společenským aktivitám, včetně škol, zdravotní péče a volnočasových aktivit. Městské oblasti však čelí také specifickým výzvám, zejména husté motorizované dopravě, která přispívá k vysoké úrovni znečištění ovzduší a hluku a vede k dopravním nehodám.

Ačkoli problémy městské mobility se dotýkají všech, děti jsou kvůli své větší zranitelnosti ohroženy nejvíce. Jejich vyvíjející se tělo, chování a prostředí, ve kterém se pohybují, je vystavují rizikům, která jsou často větší než ta, jimž čelí dospělí. Navíc nemají stejné možnosti prosazovat své potřeby, a proto je o to důležitější zohlednit jejich pohled při plánování a tvorbě politik, jak je popsáno níže. Obzvláště ohroženy jsou děti žijící ve znevýhodněných oblastech, protože jak ukazují studie, úroveň znečištění ovzduší je v těchto čtvrtích často vyšší a obyvatelé jsou náchylnější k jeho škodlivým účinkům na zdraví.

Řešení těchto výzev vyžaduje přechod k inkluzivnějšímu a dětem přátelskému přístupu k mobilitě, který zajistí, že města budou bezpečná, snadno přístupná a přívětivá pro všechny obyvatele. Tato studie zkoumá potřebné změny a hodnotí pokrok dosažený v 36 hlavních a dalších velkých městech v celé Evropě.

Děti jsou obzvláště ohroženy dopravními nehodami

Děti jsou obzvláště zranitelnými účastníky silničního provozu. Podle Evropské rady pro bezpečnost silničního provozu jsou děti kvůli své nezkušenosti, menší postavě a omezenému povědomí o rizicích na silnicích náchylnější k dopravním nehodám a zraněním. Každý den je v Evropské unii při dopravních nehodách vážně zraněno více než osmnáct dětí a jedno dítě zemře. Za poslední desetiletí přišlo na evropských silnicích o život více než 6 000 dětí.

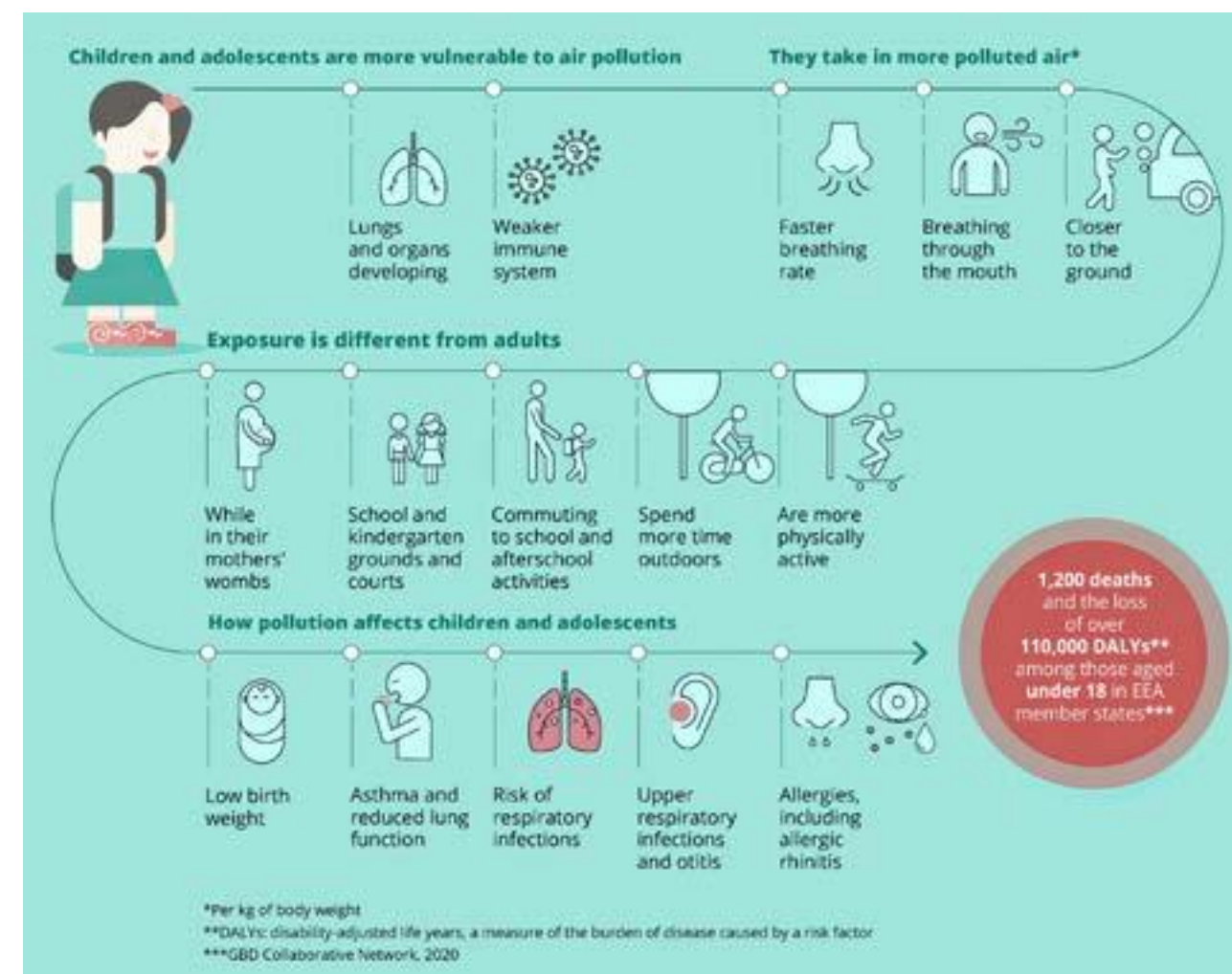
Každý den je v Evropské unii při dopravních nehodách vážně zraněno více než osmnáct dětí a jedno dítě zemře.

Oficiální údaje EU ukazují, že podíl dětských obětí dopravních nehod v městských oblastech je proporcionálně vyšší než u populace celkově. To podtrhuje zvláštní význam měst pro ochranu mladých životů a zajištění bezpečného prostředí pro nezávislou mobilitu. Děti jsou obzvláště ohroženy při chůzi nebo jízdě na kole, protože tyto činnosti vykonávají častěji než celková populace: jedna třetina (32 %) dětí ve věku 0–13 let, které zahynuly na evropských silnicích, jsou chodci a 11 % jsou cyklisté. U všech věkových skupin jsou tyto podíly nižší: 20 %, resp. 9 %. Úroveň bezpečnosti silničního provozu pro děti se v Evropě značně liší – úmrtnost dětí na silnicích je v Rumunsku desetkrát vyšší než v zemích jako Norsko, Kypr nebo Švédsko. Tato nerovnost podtrhuje potřebu opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu přizpůsobených ochraně mladších účastníků silničního provozu.

Znečištění ovzduší vystavuje děti většímu riziku

Znečištění ovzduší je hlavním rizikem pro zdraví dětí v městském prostředí. Děti jsou zranitelnější kvůli vyvíjejícím se plicím, rychlejšímu dýchání a blízkosti země, kde se koncentrují znečišťující látky. Jejich expozice je ještě vyšší, protože mají tendenci vdechovat více znečišťujících látek ústy (viz také Obrázek 1).

Účinky znečištění ovzduší na zdraví dětí jsou dobře zdokumentovány. Bylo spojeno s celou řadou zdravotních problémů, včetně astmatu, respiračních infekcí, alergií a snížené funkce plic. V dlouhodobém horizontu může také zvýšit riziko chronických onemocnění v dospělosti. Evropská agentura pro životní prostředí odhaduje, že v Evropě je každoročně 1 200 předčasných úmrtí dětí a dospívajících způsobeno znečištěním ovzduší.



Obrázek 1. Přehled účinků znečištění ovzduší na zdraví dětí a dospívajících. Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí

Znečištění ovzduší způsobuje každoročně 1 200 předčasných úmrtí dětí a dospívajících v Evropě.



Hluk z dopravy má vliv na zdraví a vývoj dětí

Hluk z dopravy je dalším významným faktorem životního prostředí, který má negativní vliv na děti. Většina hluku pochází ze silničního provozu; dlouhodobé vystavení hluku má vliv na všechny věkové skupiny a v EU způsobuje 10 600 předčasných úmrtí ročně. Podle Evropské agentury pro životní prostředí mají děti, které žijí nebo chodí do školy v oblastech s vysokou hladinou hluku z dopravy, tendenci dosahovat horších výsledků v čtenářské gramotnosti a častěji čelí problémům s chováním. Více než půl milionu dětí v Evropě má kvůli hluku z dopravy zhoršenou schopnost číst. Kromě toho téměř 60 000 dětí v Evropě trpí poruchami chování v důsledku hlukového znečištění z dopravy. Tyto negativní účinky lze však zmírnit. Výzkumy ukazují, že opatření ke snížení hluku v životním prostředí, zejména v domácnostech a školách, mohou do značné míry předejít problémům souvisejícím se zhoršenou schopností učení a poruchami chování.



Obrázek 2. Přínosy fyzické aktivity pro zdraví dětí.
Zdroj: CDC

Vystavení hluku vede k tomu, že více než půl milionu dětí trpí poruchami čtení.

Význam prostoru pro fyzickou aktivitu dětí

Dalším problémem, který neúměrně postihuje děti, je nedostatek vhodných veřejných prostor, který je často spojen s provozem silniční dopravy. Výzkumy zdůrazňují zásadní význam fyzické aktivity pro děti (viz obrázek 2), včetně lepšího zdraví mozku, svalové kondice a lepšího zdraví srdce a plic. Světová zdravotnická organizace (WHO) důrazně doporučuje, aby děti a dospívající každý den věnovaly alespoň 60 minut mírné až intenzivní fyzické aktivitě, aby si udržely optimální zdraví.

Děti potřebují možnost se ve městech aktivně a samostatně pohybovat. Je nezbytné zajistit jim v každodenním životě příležitosti k aktivní mobilitě, jako je chůze nebo jízda na kole do školy či návštěva místních veřejných prostranství, jako jsou parky a hřiště. Dostupnost vhodných prostor hraje klíčovou roli v podpoře doporučené úrovně fyzické aktivity. Studie prokázaly, že dostupnost zelených ploch, jako jsou parky, motivuje děti k větší aktivitě a venkovním hrám. Tyto prostory nejenže poskytují příležitosti k pohybu, ale také přispívají k duševní pohodě, protože nabízejí prostor pro sociální interakci a relaxaci.

Studie ukazují, že přístup k zeleným plochám, jako jsou parky, motivuje děti k větší aktivitě a hraní venku.

Co je to městská mobilita přátelská k dětem a proč je důležitá pro všechny?

Co jsou města přátelská k dětem

S rostoucím povědomím o potřebách dětí v městském prostředí vyvinuly mezinárodní organizace a výzkumníci různé definice toho, co dělá město přátelským k dětem. Tyto snahy vycházejí z uznání, že děti mají specifická práva, jak je uvedeno v Úmluvě OSN o právech dítěte, včetně práva žít v čistém a bezpečném prostředí.

Nejuznávanějším rámcem je iniciativa Child Friendly Cities Initiative (CFCI), kterou v roce 1996 zahájil Dětský fond OSN (UNICEF). Do současnosti se k iniciativě připojilo více než 3 500 obcí ve více než 40 zemích. Iniciativa definuje město přátelské dětem jako město, které „na místní úrovni implementuje Úmluvu OSN o právech dítěte“, a nastiňuje soubor základních stavebních kamenů, které mají sloužit jako vodítko pro tuto implementaci (viz Obrázek 3).

Jako doplněk rámce UNICEF se několik dalších iniciativ zaměřuje na transformaci měst tím, že je přetvářejí očima svých nejmladších obyvatel. Iniciativa 8 80 Cities vychází z přesvědčení, že „pokud je vše, co děláme v našich městech, skvělé pro osmileté i osmdesátileté, bude to lepší pro všechny“. Podporuje bezpečné, inkluzivní a přístupné městské prostředí pro lidi všech věkových skupin. Globální iniciativy, jako je Urban95, podporují urbanistické plánování z pohledu tříletých dětí, přičemž jako měřítko pro hodnocení urbanistického designu používají jejich průměrnou výšku 95 cm. Podobně evropská nadace Child in the City Foundation a iniciativa Global Designing Cities Initiative vyvinuly strategie a osvědčené postupy pro města přátelská k dětem.

“Město, které je dobré pro děti, je dobré pro všechny.”

Tim Gill, výzkumník a zastánce dětských her a mobility



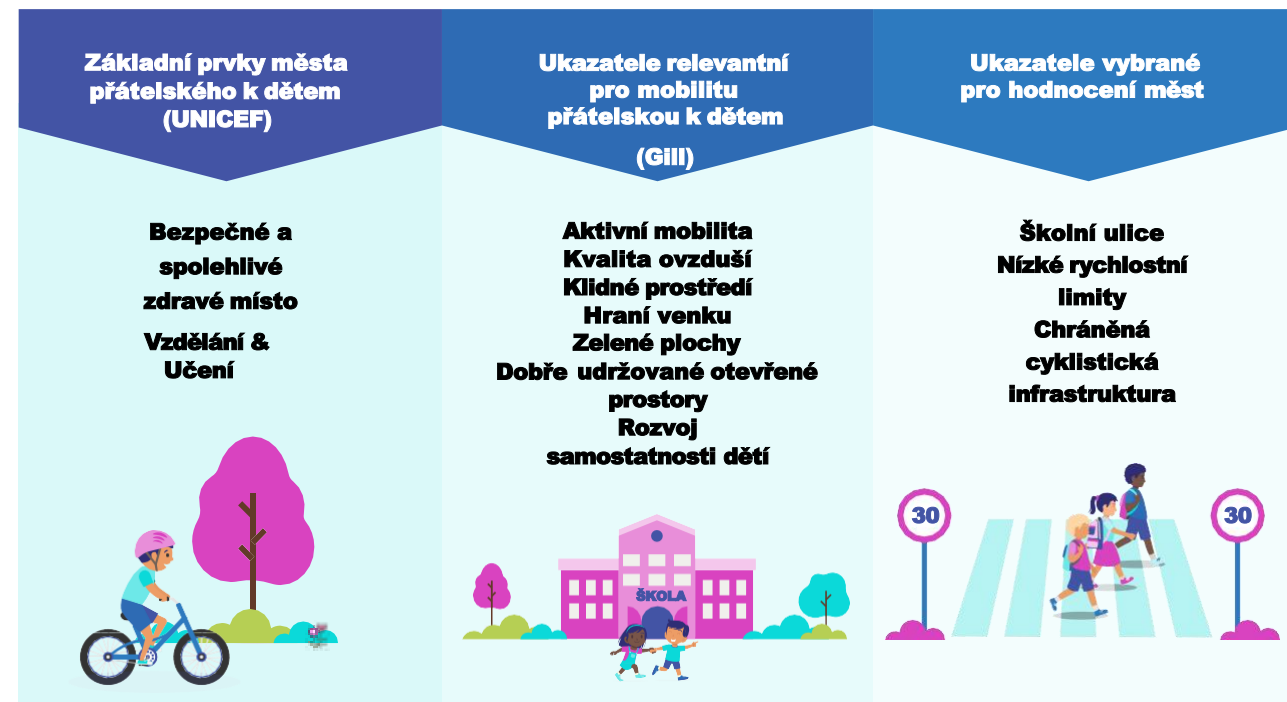
Obrázek 3. Stavební kameny města přátelského k dětem podle UNICEF.

Přední odborníci na urbanismus přátelský k dětem, jako například **Tim Gill**, autor knihy **Urban Playground**, zdůrazňují, že navrhování měst pro děti není prospěšné pouze pro ně, ale zlepšuje celkovou kvalitu života všech obyvatel. Gill definuje města přátelská k dětem jako místa, kde jsou děti aktivními účastníky městského života, jsou viditelné a mohou volně komunikovat se svým okolím. **Marketta Kyttä**, profesorka územního plánování a odbornice na prostředí přátelské k dětem, rozšiřuje tuto definici o hodnocení přátelskosti města k dětem ve dvou rovinách: svoboda pohybu dětí v jejich okolí a jejich

přístup k různým prostranstvím nebo prvkům pro hru.

Souvislost mezi mobilitou přátelskou k dětem a městy přátelskými k dětem

Ze stavebních kamenů města přátelského dětem od UNICEF jsme se zaměřili na tři vybrané, které mohou být přímo ovlivněny městem a souvisejí s mobilitou. Podrobný rozpis nástrojů a indikátorů mobility přátelské dětem, převzatý od Tima Gilla, a jejich souvislost s indikátory našeho žebříčku naleznete níže (Obrázek 4).



Obrázek 4: Od města přátelského dětem k indikátorům městské mobility přátelské dětem. Zdroj: Clean Cities

Nezávislá mobilita je městská mobilita přátelská k dětem

Mobilita je klíčovým aspektem měst přátelských k dětem, protože tvoří velkou část každodenního života dětí. To, jak se děti pohybují po svém okolí nebo městě – ať už do školy, za volnočasovými aktivitami nebo do přírodních lokalit – má přímý dopad na jejich zdraví, bezpečnost, a dokonce i školní výsledky, jak bylo uvedeno v předchozích částech. Z tohoto důvodu není mobilita pouze praktickou záležitostí, ale také základním prvkem při utváření prostředí, ve kterém se děti mohou rozvíjet.

Podle iniciativy **EIT Urban Mobility** financované EU jsou „města přátelská k dětem taková, která jsou schopna regulovat automobilový provoz a zároveň umožňují dětem a obyvatelstvu obecně bezpečný, udržitelný a efektivní pohyb“. To zahrnuje podporu různých bezpečných dopravních možností a podporu „**nezávislé mobility dětí**“, tedy „svobody dětí pohybovat se ve svém okolí nebo městě bez dozoru dospělých“. Aktivní a nezávislá mobilita dětí je důležitou příležitostí k podpoře jejich duševního a tělesného vývoje a pohody.

Výzkum prokázal souvislost mezi samostatnou mobilitou dětí a řadou pozitivních výsledků, jako je zvýšená fyzická aktivita, sociální kompetence, častější hra a přirozeně také větší samostatnost. Obrázek 5 dále ilustruje význam aktivní a

samostatné mobility pro vnímání prostředí dětmi a ukazuje, že vozit děti do školy autem nejen snižuje jejich fyzickou aktivitu, ale také jejich **potenciální vnímání okolí**.

Dětské kresby jejich cesty do školy



Obrázek 5: Děti nakreslily cestu do školy (vpravo: William, 7 let, chodí do školy pěšky; vlevo: Samuel, 7 let, do školy ho vozí autem). Zdroj: Marco Hüttenmoser/Forschungs- und Dokumentationsstelle Kind und Umwelt

Bylo zjištěno, že pohlaví ovlivňuje pohybové vzorce dětí – v průměru mají **chlapci větší samostatnost v pohybu** (například mohou cestovat sami na delší vzdálenosti) v důsledku různých **socioekologických faktorů**, jako je vnímání rizika ze strany rodičů. To se částečně odráží v tom, že dívky mají v průměru o **17% méně celkové denní fyzické aktivity** než chlapci. Pokud jde o jízdu na kole, rozdíl mezi pohlavími je ještě větší – například ve Velké Británii

jezdí na kole dvakrát více chlapců než dívek.

Rámeček 1 shrnuje opatření, která mohou města přijmout, aby byla mobilita přátelská k dětem. To je konkrétním zaměřením tohoto žebříčku měst, který hodnotí, jak mohou zásahy v městské dopravě vytvořit prostředí přátelské k dětem

Nezávislá mobilita dětí: svoboda dětí pohybovat se po svém okolí nebo městě bez dozoru dospělých.



Rámeček 1: Jak mohou města vytvořit podmínky pro mobilitu přátelskou k dětem?

- ▶ (Proměna) koncepce ulic – prostřednictvím pěší zóny, **snížení rychlosti**, navrhování sdílených prostorů nebo omezení parkovacích míst
- ▶ **Infrastruktura pro aktivní mobilitu (cyklistika, chůze)**
- ▶ Veřejná doprava přístupná všem
- ▶ **Chráněné prostředí kolem škol**
- ▶ Místa k sezení a herní prvky na ulicích
- ▶ Lepší propojení a pokrytí veřejnou dopravou



Rámeček 1. Shrnutí klíčových atributů podporujících nezávislou mobilitu. Zvýrazněné atributy jsou zahrnuty v ukazatelích tohoto žebříčku měst.

‘Rozmach automobilů a plánování zaměřeného na automobily v posledních 100 až 120 letech je největším faktorem, který stojí za ztrátou svobody dětí’

Tim Gill, výzkumník a zastánce dětských her a mobility

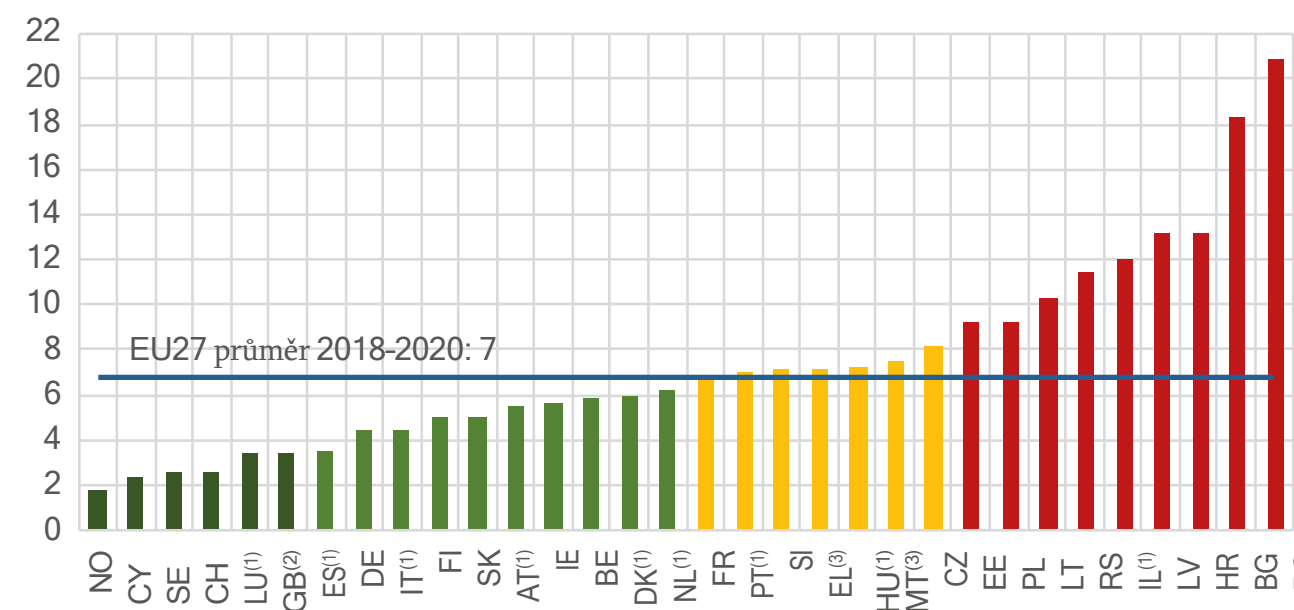
U dětí byl zaznamenán negativní trend v oblasti nezávislé mobility

Navzdory rostoucímu uznání významu mobility přátelské k dětem několik ukazatelů naznačuje znepokojivé trendy, které poukazují na pokles kvality a kvantity samostatné a aktivní dopravy dětí. Například údaje z průzkumu *Active Lives Survey* (2023) ukazují, že více než polovina dětí v Anglii nesplňuje doporučené úrovně fyzické aktivity stanovené Světovou zdravotnickou organizací.

Zároveň *dlouhodobý výzkum* odhaluje výrazný pokles samostatné mobility dětí. V roce 1971 mohlo 86 % dětí v Anglii a 91 % v Německu chodit ze školy domů samo. Do roku 2010 tento podíl klesl na 25 % v Anglii a 76 % v Německu. Vědci zjistili, že „rodiče uváděli jako hlavní důvod pro vyzvedávání dětí ze

školy (základních a středních škol) strach z dopravy“. Studie ze *Sheffieldu* zkoumala změny v samostatné mobilitě u tří generací a odhalila jasný trend dramatického poklesu mobility bez dozoru – každá následující generace se mohla pohybovat méně svobodně a navštěvovala méně rozmanitá venkovní místa.

V oblasti bezpečnosti silničního provozu je však patrný pozitivní trend: počet dětí usmrčených při dopravních nehodách v EU *klesl* mezi lety 2013 a 2023 o 28 %, což je výraznější pokles než u celé populace. Vzhledem k omezeným údajům nelze s jistotou říct, zda je to výsledkem účinných opatření, nebo výše zmíněného poklesu počtu dětí chodících pěšky a jezdících na kole. V každém případě zůstává počet dětí zraněných nebo usmrčených na silnicích v evropských městech *nepříjemně vysoký*, což podtrhuje trvalou potřebu bezpečnějšího a dětem přátelštějšího prostředí pro mobilitu.



Obrázek 6. Počet dětí usmrčených na silnicích na milion dětí. Průměrný počet za období 2019–2021 nebo za poslední tři roky, za které jsou údaje k dispozici. Zdroj: *Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu* [(1) 2018-2020, (2) 2017-2019, (3) 2018-2019]

Potřeba hodnocení měst z hlediska mobility přátelské k dětem

Mnoho aspektů každodenního života je přímo ovlivněno rozhodnutími měst. Jak bylo zdůrazněno výše, platí to zejména pro děti, které jsou obzvláště citlivé na negativní dopady současných modelů mobility, včetně znečištění ovzduší, hladiny hluku a nebezpečí na silnicích. Výzkumy však ukazují, že „v oblasti městské infrastruktury a politiky jsou specifické potřeby dětí a osob, které o ně pečují, zohledňovány jen zřídka, a pokud ano, pak obvykle v rámci sektorů zdravotnictví nebo školství“.

Tímto výzkumem poskytuje kampaň Clean Cities přehled založený na důkazech o stavu mobility přátelské k dětem ve 36 hlavních a velkých evropských městech. Nabídkou robustního a

transparentního srovnání výkonnosti měst chceme podpořit vzájemné učení mezi městy a urychlit pokrok prosazováním opatření, která vedou k rychlým, škálovatelným a měřitelným zlepšením. Cílem je také pomoci dětem, rodinám, učitelům a dalším subjektům prosadit nezbytné změny v jejich městech,

Hodnocení vychází ze dvou předchozích publikací Clean Cities: **hodnocení nulové emisní mobility** z roku 2022 a **hodnocení sdílených dopravních možností** z roku 2023, čímž dále posiluje náš závazek k udržitelné a inkluzivní městské mobilitě. Je součástí našeho širšího poslání budovat veřejnou podporu pro města, aby přešla od znečišťujících automobilů k aktivní, sdílené a elektrické mobilitě. Toho dosahujeme tím, že pomáháme městům stát se místy zaměřenými na lidi a šetrnými ke klimatu tím, že přerozdělujeme prostor ve prospěch lidí a zeleně, umožňujeme více chůze, jízdy na kole a koloběžkách, zlepšujeme veřejnou dopravu a sdílenou mobilitu a upřednostňujeme elektrická vozidla před vozidly se spalovacími motory (viz obrázek 7).



Přerozdělení prostoru ve prospěch lidí a zeleně



Vytvoření podmínek pro větší počet chodců, cyklistů a vozíčkářů



Zlepšení veřejné dopravy a sdílené mobility



Upřednostnění elektromobilů před vozidly s benzínovým nebo naftovým pohonem

Obrázek 7: Čtyři pilíře činnosti iniciativy Čistá města. Zdroj: Clean Cities

2.

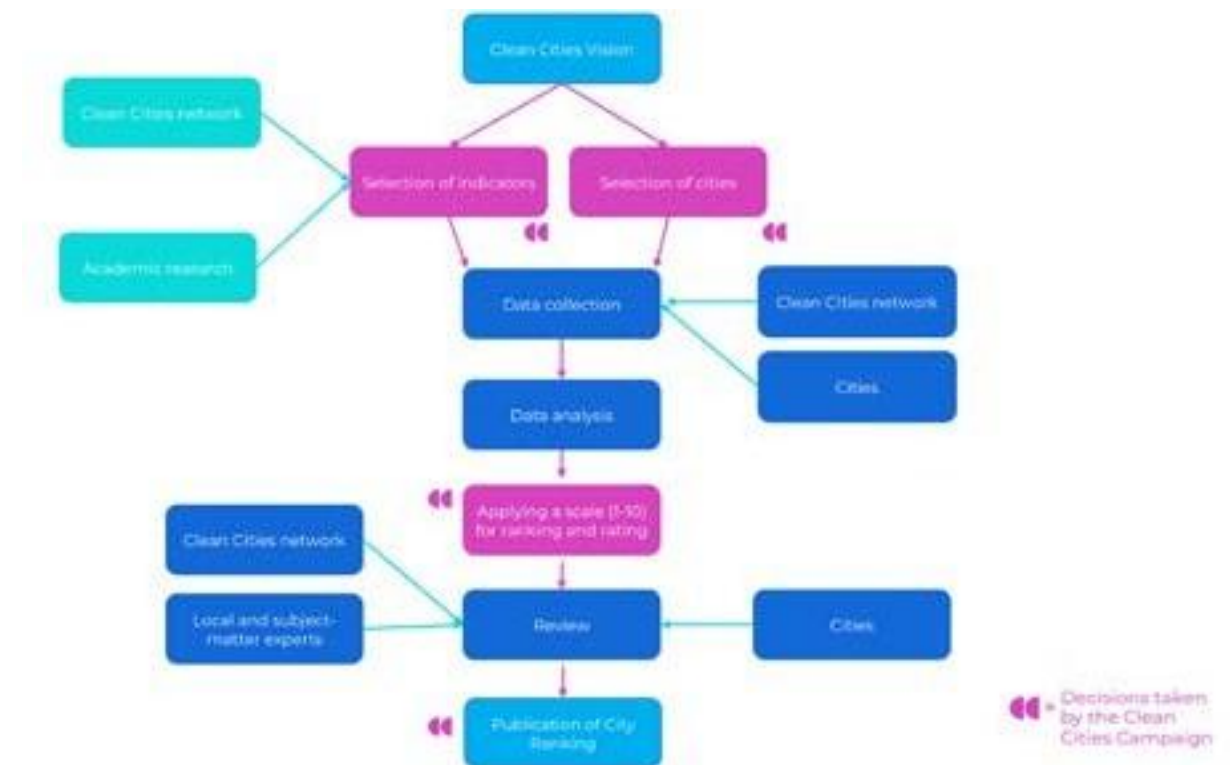
Jak bylo toto hodnocení sestaveno?



Tento žebříček byl sestaven na základě spolupráce a transparentního procesu, který je shrnut na Obrázku 8. Sběr a analýza dat byly provedeny základním týmem iniciativy Clean Cities za přispění **sítě** občanských organizací z celé Evropy zapojených do této iniciativy. Tito partneři hráli klíčovou roli při tvorbě indikátorů a kontrole výsledků. Použitá metodika je podrobněji popsána v přílohách 2 a 3.

Každá městská správa byla vyzvána, aby poskytla místní údaje a zpětnou vazbu k případným chybějícím nebo neúplným informacím. Údaje pro toto hodnocení poskytlo 34 z 36 měst. U dvou měst, která údaje neposkytla, a u neúplných údajů byly místo toho použity veřejné zdroje.

Podněty od místních partnerů i zástupců měst pomohly zpřesnit výzkumný přístup a podložit konečná doporučení. Závěry a návrhy politiky uvedené v této zprávě vypracovala iniciativa Clean Cities na základě důkladné analýzy zjištění.



Obrázek 8. Přehled procesu, který byl použit pro sestavení žebříčku. Zdroj: Clean Cities

Vypracování indikátorů

Výběr indikátorů se řídil výše uvedenou definicí městské mobility přátelské k dětem. Vybrané indikátory odrážejí prioritní opatření doporučená Evropskou observatoří bezpečnosti silničního provozu EU, která mohou města přijmout především za účelem zlepšení podmínek pro děti v městských dopravních systémech. Tyto indikátory jsou uvedeny v tabulce 2 níže. Opatření hodnocená v tomto žebříčku mohou také pomoci řešit problémy v oblasti rovnosti, např. vyšší úroveň znečištění ovzduší v znevýhodněných oblastech. Opatření, jako jsou školní ulice, nižší rychlostní limity a bezpečnější infrastruktura, lze zavést v celém městě (např. v Paříži a Bruselu),

city-wide (e.g. like in Paris and Brussels), benefiting all neighbourhoods. což přinese prospěch všem městským čtvrtím. Kromě toho bylo zjištěno, že přínosy těchto politik přesahují rámec jejich bezprostřední oblasti použití.

Ačkoli zaměření na tyto tři praktické a kvantitativní ukazatele má určitá omezení, tento přístup umožňuje jasnou a srovnatelnou analýzu široké škály měst. Ukazatele poskytují cenné informace o klíčových složkách mobility přátelské k dětem a slouží jako pevný základ pro identifikaci pokroku, výzev a příležitostí pro další opatření.

Indikátor	Relevance pro městskou mobilitu přátelskou k dětem	Použitá metrika	Primární zdroje dat
Indikátor 1: Školní ulice	Školní ulice omezují vjezd motorových vozidel do okolí škol, alespoň v době začátku a konce vyučování. Tato opatření jsou prospěšná pro děti, protože snižují intenzitu automobilového provozu, zvyšují bezpečnost silničního provozu a zlepšují kvalitu ovzduší v bezprostřední blízkosti škol. Pomáhají také vytvářet příjemnější a lidštější prostředí a zvyšují počet dětí, které chodí do školy a ze školy pěšky nebo jezdí na kole. Využití školních ulic podporuje většina rodičů a doporučuje jej také expertní skupina Evropské komise pro městskou mobilitu	Podíl základních škol s pěšími zónami nebo dočasně uzavřenými školními ulicemi	Magistráty měst
Indikátor 2: Bezpečná rychlost	Zavedení nebo rozšíření omezení rychlosti na 30 km/h ve městech pomáhá snižovat spotřebu paliva a hlukové znečištění. Nižší rychlosti snižují počet a závažnost dopravních nehod, čímž zvyšují bezpečnost na ulicích pro všechny a podporují přístup k bezpečnosti silničního provozu založený na principu bezpečného systému. Významné organizace jako Světová zdravotnická organizace (WHO), Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) a Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) podporují (větší) využívání omezení rychlosti na 30 km/h v městských oblastech. Bezpečnější rychlost dopravy také zvyšuje atraktivitu a dostupnost chůze a jízdy na kole, což podporuje samostatnou mobilitu dětí.	Podíl silniční sítě s maximální rychlostí 30 km/h nebo méně (20 mph ve Velké Británii)	Městská administrativa, Openstreetmap (zkratka OSM, bezplatná otevřená databáze map)

Indikátor 3: Chráněná cyklistická infrastruktura



Cyklistické sítě by měly být soudržné, přímé, pohodlné, atraktivní a **bezpečné**. RVýzkum nizozemských odborníků na bezpečnost silničního provozu **zdůrazňuje** význam oddělení cyklistů od rychlého motorového provozu pomocí vyhrazených cyklostezek a bezpečných křižovatek, které zvyšují bezpečnost zejména zranitelných účastníků silničního provozu. **Studie** ukazují, že cyklisté všech věkových skupin a sociálních vrstev upřednostňují fyzické oddělení od motorového provozu, přičemž děti, ženy a starší lidé tuto preferenci vyjadřují ještě silněji. Chráněná cyklistická infrastruktura je rovněž vnímána jako výrazně bezpečnější než vyznačené cyklistické pruhy, které se podle některých **studií** ukázaly jako nebezpečnější než žádná infrastruktura

Poměr chráněné (tj. fyzicky oddělené bariérou, výškovým rozdílem nebo vzdáleností od motorové dopravy) cyklistické infrastruktury k celkové délce silniční sítě (v km)

Městská administrativa, **Evropská cyklistická federace** (ECF) / **Openstreetmap**

Tabulka 1. Přehled ukazatelů, metrik a zdrojů dat. Zdroj: Clean Cities

Další důležité aspekty mobility přátelské k dětem, jako je úroveň znečištění ovzduší, prostupnost měst pro pěší nebo dostupnost zelených ploch, byly prozkoumány během výzkumné fáze, ale do konečného žebříčku nebyly zahrnuty z důvodu omezené dostupnosti a kvality údajů. Mezi další ukazatele zkoumané při sestavování tohoto žebříčku patřil podíl cest pěšky (modal split) a úroveň toxického znečištění ovzduší (roční průměrné koncentrace NO₂ u silnic), jakož i dostupnost zelených ploch. Chůze je klíčovou součástí nezávislé mobility dětí, zatímco NO₂ – pocházející hlavně ze silničního provozu – představuje pro děti vážné zdravotní riziko. Existují také přesvědčivé důkazy o přínosech zelených ploch pro zdraví dětí.

Navzdory jejich významu byly tyto indikátory z finálního žebříčku vyloučeny z důvodu omezených dostupných údajů. Města používají nejednotné metody sběru údajů o chůzi a jejím podílu na dopravě, což znemožňuje spolehlivé srovnání. **Studie** navíc ukazují, že oficiální údaje o NO₂ nemusí konzistentně a srovnatelně odrážet znečištěná místa v jednotlivých městech. Údaje o dostupnosti zelených ploch jsou k dispozici pouze na úrovni metropolitních oblastí, nikoli na úrovni měst. Tyto aspekty zůstávají zásadní pro pochopení mobility přátelské k dětem, a proto jsme provedli korelační analýzu (viz níže), která ukazuje, že města, která dosahují vysokého celkového skóre, mají také nižší úroveň znečištění NO₂ u silnic a vyšší podíl chůze.

Výběr měst

Tento výzkum zahrnuje 36 hlavních a dalších významných měst v celé Evropě. Žebříček zahrnuje průřez měst, která reprezentují různé lokality, velikosti a přístupy k městské mobilitě. Byla zahrnuta pouze města se spolehlivými a dostatečnými údaji (viz níže). Úplný seznam všech měst je uveden v příloze 1. Není-li uvedeno jinak, každé město odkazuje na obec stejného názvu. Rozhodli jsme se zaměřit na oblast pod správou místních orgánů, zejména starostů.

Zdroje dat a jejich kvalita

Aby bylo zajištěno spolehlivé hodnocení, Clean Cities zahrnula pouze města, pro která byly k dispozici spolehlivé, transparentní a srovnatelné údaje na základě výše uvedených definovaných metrik. Kontaktovali jsme každé město s žádostí o data a zpětnou vazbu. 34 z 36 měst poskytlo alespoň částečné údaje. V případě potřeby jsme je doplnili veřejně dostupnými údaji od měst, vládních orgánů, **Evropské cyklistické federace** a **Openstreetmap**. V případech, kdy byly k dispozici pouze odhady, je to jasné uvedeno. Kvalita údajů každého města byla hodnocena na stupnici od nízké po vysokou, aby byly zdůrazněny potenciální nejistoty.

Sběr dat proběhl od prosince 2024 do 7. února 2025 s využitím nejaktuálnějších informací. Významné aktualizace byly zahrnuty pouze v případě, že města nebo partneři poskytli nové údaje do 4. dubna 2025. Novější změny nebo aktualizace nebyly zohledněny.

Bodování a klasifikace

Pro každý indikátor bylo městům přiděleno skóre od 0 (nejhorší) do 10 (nejlepší) na základě jejich výkonnosti. Další podrobnosti o způsobu bodování a klasifikaci jsou uvedeny v příloze 3.

Nejvyšší skóre bylo přiděleno městům, která splnila nebo překročila maximální hodnotu stanovenou výzkumným týmem s ohledem na rozložení výsledků a relevantní výzkum za účelem stanovení vhodné prahové hodnoty.

Celkové výsledky jsou prezentovány jak v procentech, tak pomocí školního klasifikačního systému, kde A představuje nejlepší výkon a F nejhorší. Další podrobnosti o procesu, metodice a ukazatelích jsou k dispozici v přílohách.

Sběr dat proběhl od prosince 2024 do 7. února 2025 s využitím nejaktuálnějších informací.

3.



Jaké jsou hlavní výsledky a co znamenají?

Tato kapitola shrnuje výsledky a klíčová zjištění. Tři následující tabulky poskytují přehled výsledků a žebříček 36 evropských měst zahrnutých do analýzy. Každému městu bylo také přiděleno celkové hodnocení, které odráží jeho aktuální výkonnost. Podrobné výsledky jsou k dispozici na webových stránkách Clean Cities.

Indikátor 1: Školní ulice

Údaje z 36 měst poskytují dosud nejširší přehled o školních ulicích v Evropě a obsahují cenné informace o jejich rozšíření a zdůrazňují různé způsoby jejich zavádění v různých městských oblastech. Naše analýza zjistila, že školní ulice se stále častěji využívají jako nástroj k vytváření bezpečnějšího a zdravějšího prostředí pro děti:

- ▶ **Ve 36 hodnocených městech bylo identifikováno téměř 1 000 školních ulic**, přičemž 26 měst – více než dvě třetiny – zavedlo alespoň jednu.
- ▶ **Čtyři přední města zavedla školní ulice u více než jedné z pěti základních škol**, což svědčí o silném závazku k mobilitě přátelské k dětem.
- ▶ **Deset měst – necelá třetina – však nezavedlo žádné**, což poukazuje na nerovnoměrný pokrok v celé Evropě
- ▶ **Většina měst je však zajišťuje pouze pro méně než 10 % škol**. Podle iniciativy Clean Cities se jedná o promarněnou příležitost zajistit bezpečnější a zdravější ulice pro všechny děti, nikoli pouze pro vybranou menšinu. Aby byla zajištěna rovnost a nedocházelo k prohlubování stávajících nerovností, měla by města překročit rámec malých iniciativ a přijmout celoměstské programy, které zaručí přístup k bezpečným školním trasám ve všech čtvrtích.

Data také ukazují, že provádění těchto opatření se v jednotlivých zemích a městech výrazně liší:

- ▶ **Londýn je s více než 500 zavedenými školními ulicemi jednoznačně na čele, zatímco Paříž přijala nejambicióznější program**, který klade zvláštní důraz na trvalá opatření.
- ▶ **Ve městech s vysokým počtem zavedených školních ulic sehrála při prosazování změn klíčovou roli silná mobilizace rodičů, žáků a učitelů na místní úrovni**. Města jako Londýn, Paříž, Brusel, ale také Milán, Turín a Řím zaznamenala aktivní účast a tlak zdola ze strany místních kampaní a komunit, což často vedlo k přijetí programů školních ulic na úrovni městských částí nebo celého města.
- ▶ **Jasnost v právních otázkách hrála důležitou roli při rozšiřování těchto iniciativ**, ať už prostřednictvím národních dopravních předpisů (například v Rakousku, Belgii, Francii nebo Itálii), nebo pragmatickým využíváním stávajících právních opatření (například ve Velké Británii nebo v německé spolkové zemi Severní Porýní-Vestfálsko).
- ▶ **Trvalé uzavření pro motorová vozidla zůstává méně běžné než uzavření s časovým omezením, přičemž existují značné rozdíly mezi jednotlivými zeměmi**: tSpojené království a Belgie se zaměřily na režimy s časovým omezením, zatímco ve Francii je vyšší podíl trvalých opatření.
- ▶ **Implementace zůstává celkově omezená v zemích jako Německo a země střední a východní Evropy** (s několika výjimkami, jako jsou Kolín nad Rýnem, Varšava a Praha), kde dosud pokrok brzdila právní nejistota a nedostatek politické vůle.

Školní ulice s trvalým uzavřením pro motorová vozidla a novým uspořádáním

Následujících pět měst je průkopníky v oblasti časově neomezených školních ulic. Každé z nich již zavedlo více než 10 trvalých pěších školních ulic, ve většině případů s kompletní proměnou koncepce ulic:

Města
Paříž
Lyon
Milán
Barcelona
Řím

Tabulka 2: Města s nejlepším příkladem pro motorovou dopravu trvale uzavřených školních ulic

Školní ulice s trvalým režimem zákazu vjezdu pro motorovou dopravu mají oproti dočasným několik výhod. Podporují aktivní dopravu a omezují projíždějící motorová vozidla mimo školní hodiny. Mají také větší vliv na zdraví dětí a obyvatel, protože snižují znečištění ovzduší a hluk v okolí po celý den, nikoli jen v době příjezdu a odjezdu dětí ze školy.

Kromě toho mohou také zlepšit vzhled místních ulic, zejména pokud jsou v rámci zavedení pěší zóny přestavěny a osázeny zelení. Tímto způsobem mohou města vytvořit živé veřejné prostory otevřené celé místní komunitě, vrátit ulice k jiným účelům než dopravě, poskytnout prostor pro sociální interakce, zmírnit efekt městských tepelných ostrovů a vyřešit nedostatek přístupných zelených ploch ve městech.

Pěší zóny v okolí škol také ukazují, jak lze silniční prostor přerozdělit pro jiné účely než motorovou dopravu, a ilustrují možné cesty k odklonu od urbanistického plánování zaměřeného na automobily a k zdravějším a obyvatelnějším městům v Evropě.

Kompletní výsledky jsou uvedeny v tabulce vpravo.



◀ Obrázek 9: Pěší zóna v okolí školy Via Beroldo, Milán. Zdroj: Clean Cities

▲ Obrázek 10: Pěší zóna u školy Monte Ruggero, Řím. Zdroj: Sergio Gatto

Školní ulice

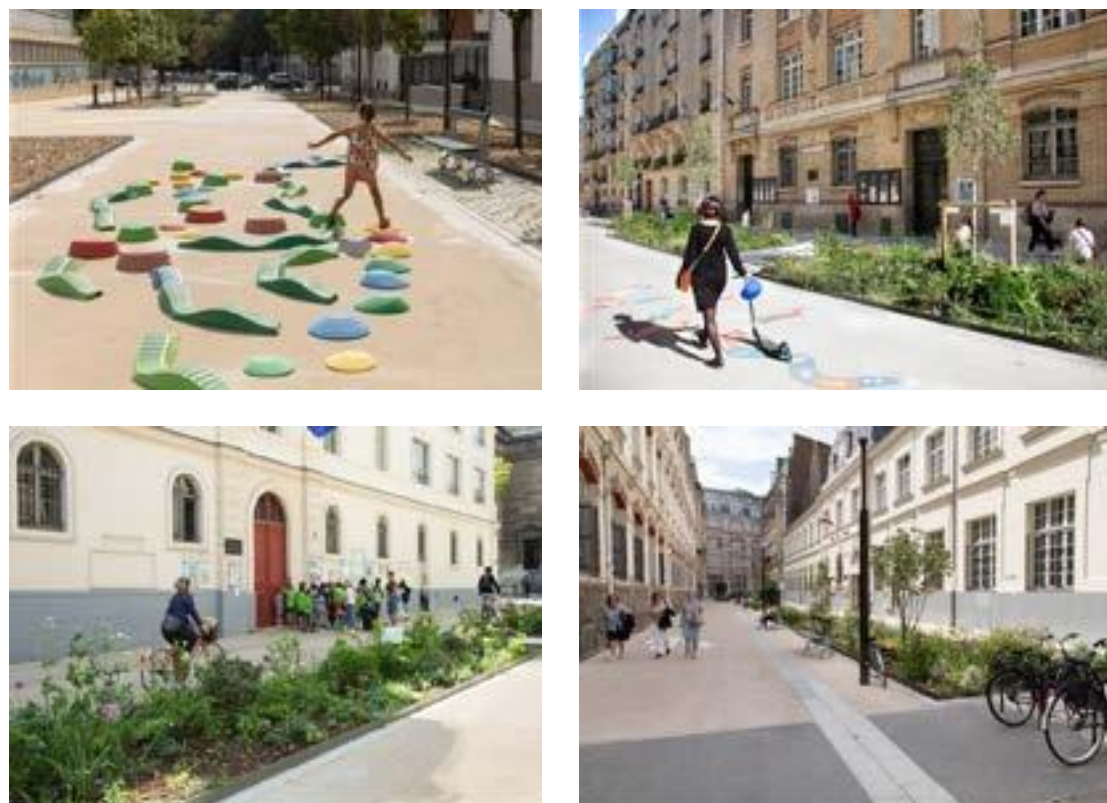
Pořadí	Město	Podíl základních škol s školní ulicí	Počet školních ulic	Počet základních škol
1	Velký Londýn	26.9%	525	1955
2	Milán	25.9%	37	143
3	Paříž	24.5%	125	510
4	Turín	23.8%	34	143
5	Antverpy	23.5%	46	196
6	Lyon	15.4%	23	149
7	Gent	12.4%	12	97
8	Bristol	11.4%	13	114
9	Brusel-hlavní město	11.4%	56	492
10	Kodaň	11.1%	13	117
11	Boloňa	10.1%	7	69
12	Amsterdam	6.9%	15	216
13	Manchester	5.9%	8	135
14	Oslo	4.6%	6	130
15	Barcelona	4.5%	15	335
16	Řím	3.2%	17	527
17	Vídeň	3.2%	10	314
18	Praha	3.1%	9	292
19	Varšava	2.7%	6	223
20	Kolín nad Rýnem	2.6%	4	153
21	Vratislav	2.3%	3	128
22	Marseille	2.0%	6	305
23	Lublaň	2.0%	1	51
24	Bratislava	1.5%	2	131
25	Zaragoza	1.5%	2	133
26	Berlín	0.2%	1	462
27	Bukurešť	0.0%	0	169
27	Budapešť	0.0%	0	408
27	Florence	0.0%	0	74
27	Hamburk	0.0%	0	251
27	Helsinky	0.0%	0	112
27	Krakov	0.0%	0	108
27	Lisabon	0.0%	0	179
27	Madrid	0.0%	0	601
27	Mnichov	0.0%	0	172
27	Sofie	0.0%	0	96

Tabulka 3. Výsledky pro indikátor 1: Školní ulice. Zdroj: Clean Cities

Případová studie: Program školních ulic v Paříži

Paříž prokázala silné politické odhodlání a jasnou strategii pro rozšiřování školních ulic s cílem vytvořit **do roku 2026 celkem 300 školních ulic**. Klíčovým aspektem tohoto plánu je zajistit, aby alespoň třetina těchto ulic prošla kompletní přestavbou, která zahrnuje **opatření na ozelenění**.

Dosud bylo realizováno více než 230 školních ulic, z nichž 125 se nachází v blízkosti základních škol, přičemž 70 z nich disponuje rozsáhlou zelenou infrastrukturou, kde v průměru **30% prostoru je věnováno zeleni**. Tento přístup nejen zlepšuje bezpečnost a kvalitu ovzduší, ale také celkově zkvalitňuje městské prostředí pro všechny obyvatele. Na webových stránkách města je k dispozici mapa školních ulic (viz také obrázky níže) a seznam příkladů dosud realizovaných projektů.



Obrázek 11. Příklady školních ulic v Paříži. Zdroj: *Město Paříž*

Případová studie: Srdeční zóny v norských městech

V Norsku včetně hlavního města Osla se ke zlepšení dopravních podmínek v okolí škol používá koncept známý jako „srdeční zóna“ (v norštině „Hjertesone“). Ačkoli jsou tato opatření často podobná školním ulicím nebo dokonce zahrnují školní ulice jako součást širšího plánu, nezaměřují se primárně na (dočasná) omezení motorové dopravy.

Město Oslo definuje srdeční zónu jako geograficky vymezenou oblast kolem školy, kde je prioritou bezpečnost silničního provozu a rodiče jsou vybízeni, aby sem nejezdili autem. Školy určují, jak bude srdeční zóna vypadat, na základě své polohy a místních problémů. V některých školách se za dostatečné považuje zvýšení povědomí, zatímco jiné provádějí fyzické změny. Tato opatření mohou zahrnovat nové dopravní značení, značky, opatření pro kontrolu rychlosti (například retardéry) a zlepšení chodníků. Mnoho škol v Oslu má systém dopravní hlídky, v rámci kterého se na řízení dopravy podílejí dobrovolníci z řad rodičů nebo jiných dospělých.



Iniciativa byla zahájena na počátku roku 2010 a od té doby si získala značnou popularitu. V roce 2024 zavedlo srdeční zónu 352 z více než 2 700 škol v Norsku a očekává se, že tento počet po **začlenění** do národní strategie norské vlády pro bezpečnost silničního provozu ještě poroste.

Výzkumy ukazují, že srdeční zóny mohou přispět ke zvýšení povědomí o bezpečnosti silničního provozu, což vede ke snížení používání automobilů a nárůstu cyklistiky a chůze.

Pro účely tohoto žebříčku měst identifikovala organizace Clean Cities v Oslu srdeční zóny, které zahrnují výše definovaná omezení pro školní ulice.

Obrázek 12. Logo kampaně srdeční zóny. Zdroj: *Trygg Trafikk*

Indikátor 2: Bezpečná rychlost

Naše analýza rychlostních limitů v 36 evropských městech odhalila velké rozdíly v zavádění obecného rychlostního limitu 30 km/h (20 mil/h), který je klíčovým faktorem pro vytvoření bezpečnějších ulic pro děti:

- **Brusel, Paříž, Amsterdam, Oslo, Lyon a Bristol** – těchto šest měst vyniká jako lídři, s více než 80 % silniční sítě s rychlostí omezenou na 30 km/h. Ukazují, čeho lze dosáhnout silnou politickou vůlí a správnými regulačními rámci.
- **Na opačném konci spektra se nachází pět měst, kde je omezena rychlost na 30 km/h na méně než 10 % ulic.** Jedná se o Lisabon, Kodaň, Řím, Sofii a Marseille.
- **Celkově již téměř polovina analyzovaných měst stanovila rychlost na 30 km/h na alespoň 50 % své silniční sítě,** což znamená pokrok v oblasti zvyšování bezpečnosti městské mobility pro všechny účastníky silničního provozu.

Vnitrostátní předpisy hrají rozhodující roli při usnadňování nebo brzdění pokroku:

- **Flexibilita měst nebo zavedení standardní maximální rychlosti 30 km/h hraje klíčovou roli pro zlepšování městské mobility.** Například revize rakouských předpisů o silničním provozu umožnila obcím snadněji snížit rychlostní limity. Španělsko (2021) a Wales (2023) rovněž stanovily maximální rychlost 30 km/h (20 mph) jako standardní limit v městských oblastech.



Důkazy naznačují, že omezení rychlosti na 30km/h přispívá k plynulejšímu provozu a zkrácení celkové doby jízdy.

- **Naopak právní omezení a procedurální překážky zdá se zpomalily dynamiku v některých městech.** Například v Dánsku brání pokroku nutnost policejního schválení v Kodani, ale snížení rychlosti dopravy bylo nyní schváleno a bude zavedeno v roce 2025. V Německu omezují národní předpisy schopnost měst samostatně zavádět rychlostní limity 30 km/h. Ačkoli nedávne změny daly městům větší svobodu, dynamika je stále bržděna byrokratickými překážkami.

Úplné výsledky jsou uvedeny v tabulce níže.

Důkazy naznačují, že omezení rychlosti na 30 km/h přispívá k plynulejšímu provozu a zkrácení celkové doby jízdy. Plošné omezení rychlosti na 30 km/h je považováno za výhodnější než postupné zavádění zón s omezením rychlosti na 30 km/h.

Zavedení standardního omezení rychlosti na 30 km/h ve městech bylo v celoevropské srovnávací analýze popsáno jako opatření, kterého nikdo nelituje: „Žádné z evropských měst, které snížilo rychlostní limit na 30 km/h, toho nelituje. Omezuje to počet nehod, zvyšuje bezpečnost dopravy a motivuje lidi k využívání veřejné dopravy a jízdy na kole, čímž se zlepšuje kvalita ovzduší a snižuje hlukové znečištění.“ Údaje z Bruselu, který v roce 2021 zavedl standardní rychlostní limit 30 km/h, potvrzují, že průměrná rychlost dopravy se snížila a opatření vedlo ke snížení počtu vážných nehod a hlukového znečištění.

Je důležité poznamenat, že ačkoli stanovení nižších limitů je klíčovým krokem, jejich účinnost závisí na prosazování prostřednictvím návrhu ulic, vzdělávání a kontrol, které zajistí skutečné snížení rychlosti jízdy.

Bezpečnější rychlosti

Pořadí	Město	Podíl silniční sítě s maximální rychlostí 30 km/h nebo méně	Silniční síť s maximální rychlostí 30 km/h nebo méně	Celková délka silniční sítě (v km)
1	Paříž	88.9%	1,511	1,700
2	Bruselský region	86.0%	1,732	2,014
3	Lyon	84.1%	576	685
4	Amsterdam	80.0%	2,160	2,700
4	Bristol	80.0%	1,166	1,458
6	Madrid	80.0%	4,014	5,018
7	Barcelona	75.0%	1,025	1,367
8	Oslo	70.0%	1,288	1,840
9	Mnichov	66.7%	1,555	2,333
10	Antverpy	64.6%	872	1,351
11	Vídeň	63.0%	1,792	2,844
12	Manchester	60.6%	1,009	1,665
13	Berlín	60.2%	3,219	5,350
14	Helsinky	60.0%	758	977
15	Hamburk	59.1%	2,317	3,919
16	Gent	58.0%	814	1,403
17	Velký Londýn	53.7%	8,654	16,111
18	Boloňa	45.9%	475	1,034
19	Budapešť	43.7%	2,105	4,821
20	Praha	43.6%	1,783	4,093
21	Lublaň	42.0%	693	1,649
22	Kolín nad Rýnem	39.7%	1,112	2,800
23	Vratislav	38.1%	674	1,769
24	Florencie	37.0%	383	1,037
25	Bratislava	36.2%	419	1,159
26	Varšava	30.2%	1,297	4,300
27	Zaragoza	26.2%	525	2,005
28	Krakow	25.4%	541	2,128
29	Bukurešť	25.2%	653	2,594
30	Milán	22.0%	427	1,945
31	Turín	17.1%	305	1,786
32	Lisabon	5.1%	87	1,700
33	Řím	4.1%	350	8,594
34	Kodaň	2.9%	27	926
35	Sofie	2.9%	173	5,955
36	Marseille	0.8%	11	1,300

Tabulka 4. Výsledky pro indikátor 2: Bezpečné rychlosti. Zdroj: Clean Cities

* Odhad, ¹ Nezahrnuje přístav v Antverpách, ² 54,6 % silnic spravovaných obcí a 63,3 % silnic v zastavěných oblastech, ³ Celkový počet zahrnuje pouze silnice s stanovenou maximální rychlostí, ⁴ Nezahrnuje dálnice, ⁵ Pouze silnice spravované obcí

Případová studie: Odvážný krok Boloně za bezpečnější ulice

V lednu 2024 se Boloň stala prvním velkým italským městem, které zavedlo na velké části své silniční sítě rychlostní limit 30 km/h. Iniciativa, kterou vedlo městské zastupitelstvo a silně podpořil starosta Matteo Lepore, měla za cíl snížit počet úmrtí na silnicích, zlepšit kvalitu ovzduší a zvýšit bezpečnost a obyvatelnost veřejných prostor pro všechny, zejména pro děti, seniory, chodce a cyklisty.

Nové omezení rychlosti se vztahuje na více než 60 % všech silnic spravovaných městem v zastavěné oblasti (46 % všech silnic v obci) a je součástí plánu "Bologna Città 30", který se inspiroval podobnými úspěšnými iniciativami v jiných evropských městech. Přestože počáteční odpor byl silný, město neustoupilo a vytvořilo první „město s omezením rychlosti na 30 km/h“ v Itálii.



Obrázek 13: Logo Bologna Città 30.
Zdroj: *Comune di Bologna*

O rok později jsou **výsledky** hodnocení slibné:

1. Počet dopravních nehod (-13 %), zranění (-11 %) a úmrtí (-49 %) od zavedení opatření poklesl, přičemž počet úmrtí byl o 9 nižší než v předchozím roce a poprvé od začátku zaznamenávání údajů nedošlo k úmrtí žádného chodce
2. Současně vzrostl počet jízd na kole, sdílení kol a automobilů a využívání veřejné dopravy
3. Koncentrace NO₂, látky znečišťující ovzduší, která je silně spojena s silniční dopravou, byla nejnižší za posledních 10 let

Krok města Boloně je působivým příkladem vedoucí role a politické odvahy při znovuzískávání městského prostoru a upřednostňování lidí před automobily. Tímto odvážným krokem se Boloň připojila k rostoucímu hnutí evropských měst, která kladou zdraví a bezpečnost lidí do centra městské mobility.

Indikátor 3: Chráněná cyklistická infrastruktura

Jak již bylo zmíněno výše, **studie** ukazují, že cyklisté všech věkových skupin a sociálních vrstev preferují fyzické oddělení od silničního provozu, přičemž děti, ženy a starší lidé tuto preferenci vyjadřují ještě silněji. Proto podíl chráněné cyklistické infrastruktury na celkové délce silniční sítě poskytuje užitečný přehled o tom, nakolik je cyklistická infrastruktura města přátelská k dětem. Je však třeba poznamenat, že tento ukazatel nezohledňuje propojenost sítě, kvalitu řešení ani to, zda trasy spojují klíčové cíle, jako jsou školy.

Analýza 36 měst ukazuje, že chráněné cyklistické trasy jsou v mnoha městských oblastech ojedinělé:

- ▶ **V průměru tvoří chráněná cyklistická infrastruktura pouze 17 % silniční sítě.**
- ▶ **Sedm měst dosahuje více než 30 %, zatímco více než dvě třetiny měst mají méně než 20 % a více než třetina méně než 10 %.**

V praxi to znamená, že ve většině měst děti a rodiny stále čelí problémům při výběru bezpečných a pohodlných tras pro jízdu na kole, což omezuje možnosti samostatného a aktivního cestování do školy nebo do práce.

Důležitý je také typ a kvalita infrastruktury:

- ▶ **Sdílené stezky pro pěší a cyklisty sice nejsou ideální, ale přesto poskytují ochranu před motorovou dopravou,** což pomáhá některým městům dosahovat relativně dobrých výsledků. Tento typ infrastruktury je běžný v zemích jako Německo, Polsko a Finsko. Chráněná síť v Helsinkách, která pokrývá více než 48 % silniční sítě, zahrnuje velký podíl sdílených stezek pro pěší a cyklisty.
- ▶ **Paříž a Kodaň představují odlišné přístupy:** rychlé zavedení v Paříži v posledních letech versus dlouhodobé investice v Kodani.
- ▶ **Města jako Amsterdam, Ghent a Antverpy** se mohou nacházet na nižších příčkách žebříčku kvůli omezenému počtu fyzicky oddělené infrastruktury, ale díky silné cyklistické kultuře patří celkově mezi nejbezpečnější a nejdostupnější města pro cyklisty.
- ▶ **Naopak města jako Bukurešť, Sofie a Řím nemají téměř žádnou chráněnou cyklistickou infrastrukturu.**
- ▶ **Celé Spojené království také zaostává,** a to i přes ambiciózní města jako Londýn a Bristol, která se potýkají s převahou nechráněných cyklistických pruhů a nedostatkem politické vůle.
- ▶ **Výrazné rozdíly mezi městy s dobrými a špatnými výsledky v rámci jedné země poukazují na klíčovou roli místní samosprávy, dlouhodobých investic a vize** při budování bezpečných cyklistických sítí přátelských k dětem. Porovnejte například Boloňu a Řím nebo Bratislavu a Varšavu.

Chráněná síť Helsinek pokrývající více než 48% silniční sítě zahrnuje velkou část společných stezek pro pěší a cyklisty.

Chráněná cyklistická infrastruktura

Pořadí	Město	Poměr chráněné cyklistické infrastruktury – silniční síť	Délka chráněné cyklistické infrastruktury (km)	Celková délka silniční sítě (v km)
1	Paříž	48%	822	1,700
2	Helsinky	48%	783	1,628
3	Kodaň	43%	397	926
4	Mnichov	37%	862	2,333
5	Amsterdam	34%	919	2,700
6	Hamburk	33%	1,291	3,919
7	Antverpy	33%	440	1,351
8	Kolín nad Rýnem	24%	663	2,800
9	Vratislav	20%	355	1,769
10	Barcelona	19%	264	1,367
11	Bruselský region	19%	375	2,014
12	Gent	18%	252	1,403
13	Berlín	17%	925	5,350
14	Oslo	17%	307	1,840
15	Boloňa	15%	158	1,034
16	Lublaň	15%	251	1,649
17	Varšava	15%	631	4,300
18	Lyon	14%	98	685
19	Vídeň	14%	384	2,844
20	Turín	13%	234	1,786
21	Bratislava	12%	186	1,490
22	Krakov	11%	229	2,128
23	Florencie	10%	108	1,037
24	Milán	9%	180	1,945
25	Marseille	8%	109	1,300
26	Madrid	8%	405	5,018
27	Velký Londýn	8%	1,287	16,111
28	Zaragoza	8%	155	2,005
29	Manchester	8%	128	1,665
30	Bristol	7%	101	1,458
31	Lisabon	7%	114	1,700
32	Praha	6%	248	4,093
33	Budapešť	4%	212	4,821
34	Řím	3%	270	8,594
35	Sofie	2%	113	5,955
36	Bukurešť	1%	25	2,594

Tabulka 5. Výsledky pro indikátor 3: Chráněná cyklistická infrastruktura. Zdroj: Clean Cities

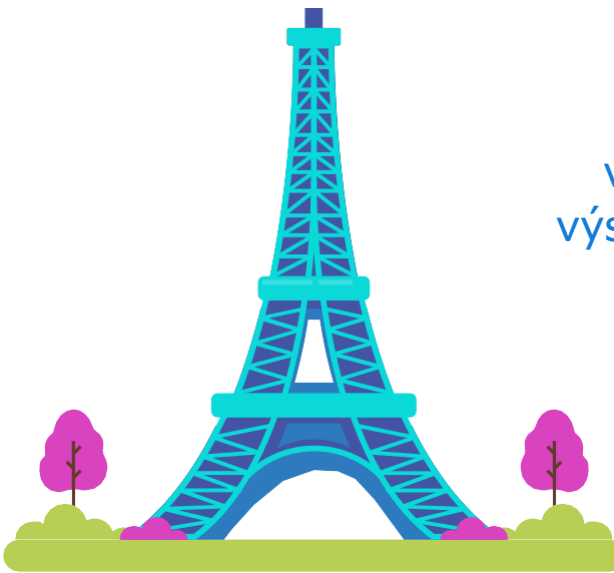
Celkové výsledky a poznatky

Výsledky žebříčku celkově ukazují velké rozdíly ve výkonnosti měst v oblasti městské mobility přátelské k dětem. Ze zjištění vyplývají důležitá ponaučení pro urychlení pokroku v celé Evropě:

- ▶ **Nejlepší výsledky vykazuje Paříž**, která dosáhla konzistentně vysokých hodnot ve všech třech indikátorech a celkového skóre 79 % (B+), čímž se téměř dostala na úroveň známky A. Je to především výsledek úsilí starostky Hidalgo o urychlení transformace města v uplynulém desetiletí, od zavedení školních zón a cyklistické infrastruktury až po zavedení obecného omezení rychlosti na 30 km/h. Na druhém místě se celkově umístil Amsterdam (63 %, B), následovaný Antverpami (62 %, B), Bruselským hlavním regionem (56 %, C) a Lyonem (53 %, C).

Velký Londýn vede v oblasti školních ulic a získal celkové skóre 42 % (C), protože za méně než 10 let vytvořil více než 500 školních ulic. **Paříž** se umístila na prvním místě v oblasti chráněné cyklistické infrastruktury a rychlostních limitů, protože již v roce 2021 zavedla plošné omezení rychlosti na 30 km/h.

- ▶ **„Noví šampioni“ dosahují rychlého pokroku.** Mezi vedoucími městy jsou některá – jako **Amsterdam** a **Kodaň** – všeobecně uznávaná jako dlouhodobí průkopníci progresivní městské mobility, kteří s přestavbou dopravní infrastruktury začali již před desítkami let. Jiná – jako **Paříž**, **Brusel** a **Londýn** – dosáhla pozoruhodného pokroku teprve v posledních 10 letech. To dokazuje, že významné změny jsou možné v relativně krátkém časovém období.
- ▶ **Žádné město však nedosáhlo klasifikace A (80 % nebo více z celkového skóre)**, přičemž společným nedostatkem je absence zavedení školních ulic v celém městě. Osm měst, především v jižní, střední a východní Evropě, dosáhlo podprůměrných výsledků a získalo klasifikaci E nebo F.
- ▶ **Města ve stejných státech dosáhla velmi odlišných skóre**, což zdůrazňuje klíčovou roli místního vedení, vize, dlouhodobého závazku a investic.



Paříž vykazuje nejvýraznější výkonnost, s konzistentně silnými výsledky ve všech třech ukazatelích a celkovým skóre 79 %.

Pořadí	Město	Body	%	Známka
1	Paříž	23.7	78.9%	B
2	Amsterdam	18.8	62.7%	B
3	Antverpy	18.5	61.7%	B
4	Bruselský region	16.7	55.7%	C
5	Lyon	15.9	52.9%	C
6	Helsinky	15.6	52.0%	C
7	Barcelona	14.9	49.5%	C
8	Bristol	14.4	48.0%	C
9	Oslo	14.3	47.8%	C
10	Gent	13.6	45.3%	C
11	Kodaň	13.6	45.2%	C
12	Mnichov	13.4	44.6%	C
13	Vídeň	12.7	42.3%	C
14	Velký Londýn	12.6	42.0%	C
15	Berlín	12.5	41.5%	C
16	Boloňa	12.1	40.2%	C
17	Kolín nad Rýnem	11.7	39.1%	D
18	Hamburk	11.6	38.6%	D
19	Manchester	11.5	38.4%	D
20	Vratislav	11.0	36.7%	D
21	Lublaň	10.0	33.5%	D
22	Varšava	9.9	33.1%	D
23	Milán	9.9	32.9%	D
24	Turín	9.6	32.1%	D
25	Praha	9.2	30.7%	D
26	Madrid	8.6	28.7%	D
27	Bratislava	8.5	28.3%	D
28	Zaragoza	6.5	21.8%	D
29	Florencie	5.1	16.9%	E
30	Budapešť	4.9	16.3%	E
31	Marseille	4.7	15.6%	E
32	Řím	4.6	15.4%	E
33	Krakov	4.2	13.9%	E
34	Bukurešť	2.2	7.3%	F
35	Lisabon	1.3	4.5%	F
36	Sofie	0.4	1.3%	F

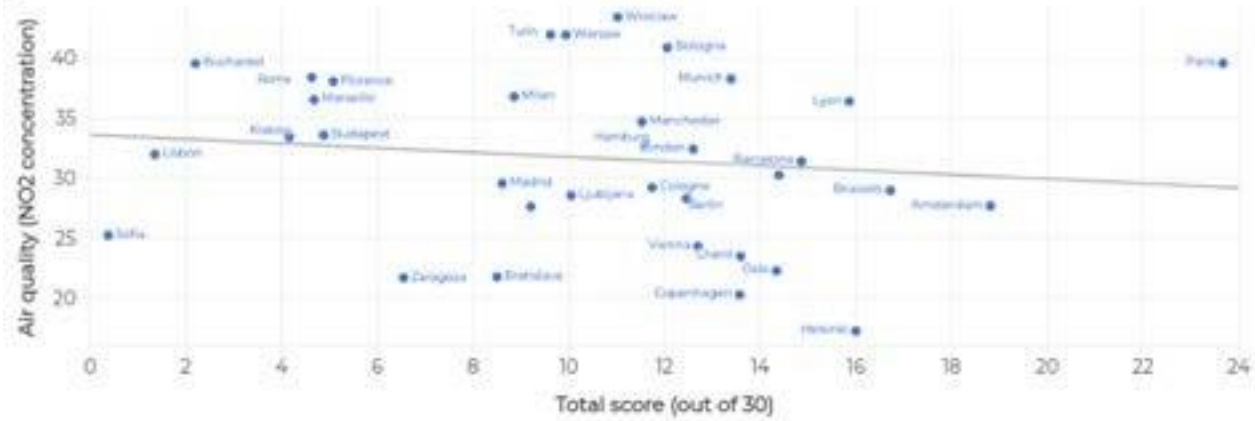
Tabulka 6. Celkové skóre a známka. Zdroj: Clean Cities

Analýza korelace s kvalitou ovzduší a podílem chůze na dopravě

Kvalita ovzduší a podíl cest pěšky – dva relevantní ukazatele pro hodnocení městské mobility přátelské k dětem – nemohly být do žebříčku zahrnuty z důvodu nedostatku spolehlivých dat (viz výše). Analyzovali jsme však jejich korelaci s výsledky žebříčku a zjistili jsme souvislost, která naznačuje, že naše vybrané ukazatele nepřímo odrážejí i tyto aspekty.

Níže uvedený bodový graf (obrázek 14) ukazuje vztah mezi kvalitou ovzduší, měřenou úrovní znečištění NO₂ u silnic, a celkovým skóre. Slabá negativní korelace (-0,136) naznačuje, že města s vyšším skóre mobility přátelské k dětem mají tendenci mít nižší úrovně NO₂. To je pravděpodobné, vzhledem k tomu, že opatření hodnocená v tomto žebříčku mohou mít přímý dopad na kvalitu ovzduší (viz tabulka 1).

Cities with a higher overall score have lower levels of NO2 air pollution



Weak negative correlation (-0.136), i.e. cities with a high score report lower levels of NO2 roadside pollution.

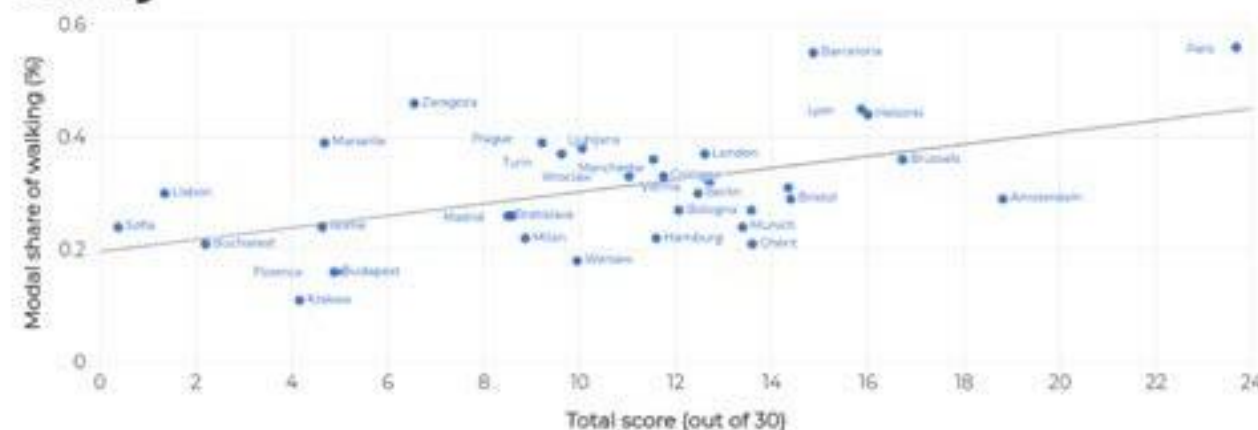


Obrázek 14. Korelace mezi úrovní koncentrace NO2 a celkovým skóre. Zdroj: Clean Cities

Druhý bodový graf (obrázek 15) porovnává celkové skóre s podílem chůze na celkové dopravě v daném městě a ukazuje jasnou pozitivní korelaci (0,522). To naznačuje, že města s vyšším skóre mobility přátelské k dětem mají také tendenci mít větší podíl cest pěšky. Přestože prostupnost pro pěší je klíčovou složkou mobility přátelské k dětem, nebyla do žebříčku zahrnuta z důvodu nedostatku srovnatelných údajů.

Korelace však ukazuje, že pěší doprava se v žebříčku nepřímo odráží, protože města, která dosahují dobrých výsledků v ukazatelích zahrnutých do žebříčku, mají tendenci mít také vyšší podíl pěší dopravy.

Cities with a higher overall score have a higher modal share of walking



Moderate positive correlation (0.522), i.e. cities with a high score report higher modal share of walking.



Obrázek 15. Korelace mezi podílem chůze na celkové dopravě a celkovým skóre. Zdroj: Clean Cities

Korelace ukazuje, že chůze se nepřímo odráží v žebříčku, protože města, která dosahují dobrých výsledků v ukazatelích zahrnutých do žebříčku, mají tendenci mít také vyšší podíl chůze.



4.

Závěry a doporučení pro politiku



Závěry

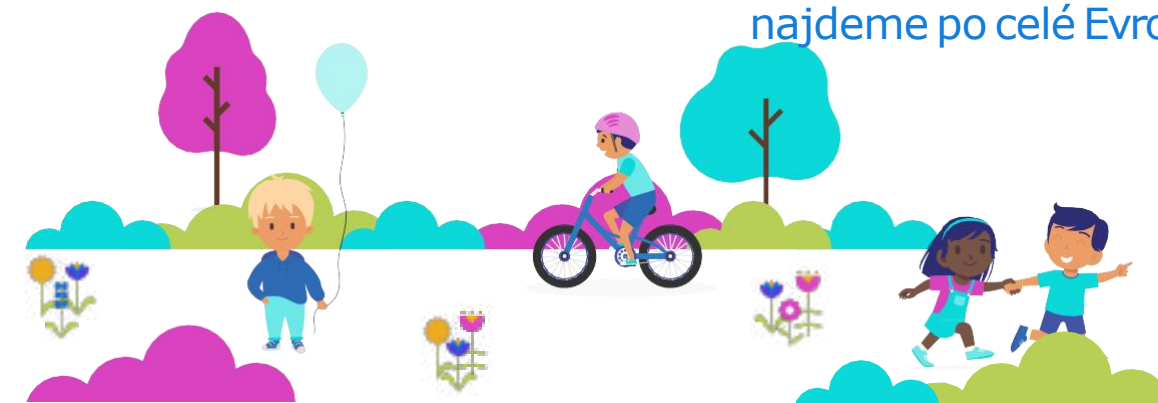
Závěry této zprávy odhalují širokou škálu výkonnosti v oblasti městské mobility přátelské k dětem ve 36 zkoumaných městech. 28 z 36 měst získalo známku D nebo lepší, což odpovídá alespoň 20 % z celkového počtu bodů. Na silné výsledky dosáhly jak tradiční lídři v oblasti městské mobility, jako jsou Amsterdam a Kodaň, tak noví šampioni, jako jsou Paříž, Brusel, Barcelona a Londýn. Paříž vyniká jako nejlepší město, které exceluje ve všech třech ukazatelích a téměř dosáhlo známky A, zatímco Londýn vyniká jako lídr v oblasti školních ulic.

Ve 36 městech analyzovaných iniciativou Clean Cities bylo zavedeno téměř 1 000 školních ulic, přičemž více než dvě třetiny měst (26 z 36) mají alespoň jednu. V nejlépe hodnocených městech se školní ulice stávají běžným jevem a využívá je každá pátá základní škola. Mnohá z nezbytných opatření, jako jsou školní ulice, se těší vysoké podpoře veřejnosti, a to i přes stále polarizovanější debaty o dopravní politice v celé Evropě.

Například průzkum mezi tisícovkou italských školáků **odhalil**, že 88 % z nich by uvítalo školní ulici před svou školou. Podobně více než dvě třetiny (71 %) respondentů reprezentativního průzkumu provedeného v pěti evropských městech – Bruselu, Barceloně, Paříži, Londýně a Varšavě – **podporuje** zavedení časových omezení dopravy v okolí škol.

Mnoho měst také zavedlo omezení rychlosti na 30 km/h na velkých částech své silniční sítě, přičemž šest měst uplatňuje nízké rychlostní limity na více než 80 % své silniční sítě. Kromě toho se ve velkém měřítku zavádí chráněná cyklistická infrastruktura, přičemž sedm měst poskytuje takovou infrastrukturu na více než 30 % svých silnic. Dobré výsledky nejsou omezeny na konkrétní region. Lídry v oblasti mobility přátelské k dětem najdeme po celé Evropě. Zjištění poukazují na pozitivní vývoj ve střední a východní Evropě, kde města jako Vratislav, Lublaň a Varšava vedou v zavádění městské mobility přátelské k dětem. Mezi městy v rámci stejných zemí existují výrazné rozdíly, což podtrhuje význam místních opatření

Lídry v oblasti mobility přátelské k dětem najdeme po celé Evropě.



Důležité je, že mnoho z těchto změn bylo zavedeno relativně nedávno, což ukazuje, že v krátkém časovém období lze dosáhnout významných zlepšení. Například **první školní ulice** byly zřízeny v italském Bolzanu v roce 1989, ale jejich široké přijetí začalo až v roce 2010 a výrazně se rozšířilo během pandemie COVID-19. Podobně byla nedávno zavedena rozsáhlá omezení rychlosti na 30 km/h ve městech jako Brusel a Paříž (2021) a Bologna (2023). Některé země, včetně **Španělska** (2021) a **Walesu** (2023), také stanovily omezení rychlosti na 30 km/h jako výchozí možnost v městských oblastech. Zavádění oddělených cyklistických pruhů je v mnoha evropských městech dlouhodobým úsilím, ale některá města dosáhla významného pokroku v krátkém časovém období. Paříž, která má v našem žebříčku nejvyšší podíl chráněné cyklistické infrastruktury, se v uplynulém desetiletí proměnila v město přátelské k cyklistům a v rámci příprav na olympijské hry v roce 2024 nedávno **přidala** dalších 60 km nových pruhů.

Jak dokazují rychlé proměny v mnoha předních městech, každé město může vytvořit podmínky pro mobilitu přátelskou k dětem. Společným jmenovatelem předních měst je politické vedení.

Doporučení pro politiku

Na základě výsledků tohoto výzkumu navrhuje Clean Cities následující strategická doporučení:

Města:

- ▶ **Školní ulice pro každé dítě:** Zahájit program školních ulic v celém městě s cílem vybavit všechny školy do roku 2030 stálými školními ulicemi, přičemž přednost budou mít základní a mateřské školy, a v případě potřeby přijmout dočasná opatření. Omezit provoz motorových vozidel v okolí škol a zařízení péče o děti.
- ▶ **Dodržovat přístup „bezpečného systému“ k bezpečnosti silničního provozu a přizpůsobit infrastrukturu dopravním omezením s cílem podpořit bezpečnost v celé městské oblasti:** Holistický **přístup** integruje různé prvky dopravního systému a zohledňuje zranitelnost a omylnost lidí. **Klíčové** je snížení rychlosti vozidel v obytných a centrálních městských zónách na 30 km/h, spolu s plány prosazování předpisů s ročními cíli pro kontroly a dodržování dopravních předpisů.
- ▶ **Vytvořte „živé čtvrti“, které upřednostňují bezemisní dopravu.** Jedním z hlavních způsobů, jakým města budují zdravější a bezpečnější prostředí, je vytváření „živých čtvrtí“. V Evropě již 35 měst **přijalo** plány, které vymezují konkrétní oblasti výhradně pro chodce, cyklisty a vozidla s nulovými emisemi, čímž vytvářejí bezpečnější a obyvatelnější ulice. Tato opatření – označovaná také jako „zóny s nulovými emisemi“ – často začínají regulací nákladní dopravy a již byla **zavedena** v 16 nizozemských městech.
- ▶ **Přijměte nové paradigma:** Přezkoumejte politiky mobility a územního plánování z hlediska vstřícnosti vůči dětem. Zapojte děti a rodiny do plánování a rozhodování, například prostřednictvím workshopů ve školách.
- ▶ **Sledování a hodnocení dopadů:** Opatření a intervence by měly prokázat svůj dopad. To je nezbytné pro provádění oprav a zlepšení, komunikaci, zajištění spravedlnosti a transparentnosti. Sledování a hodnocení jsou nezbytnou součástí osvědčených postupů.

Vlády jednotlivých států:

- ▶ **Přizpůsobit vnitrostátní právní předpisy tak, aby posílily pravomoci měst:** Města by měla mít pravomoc přijímat dopravní předpisy, které jsou vhodné pro místní podmínky, jako jsou školní ulice nebo nižší rychlostní limity. Tam, kde tomu tak v současné době není, by měly být právní předpisy změněny tak, aby tato pravomoc byla městům udělena, nebo by měla být stanovena ambiciózní vnitrostátní pravidla.
- ▶ **Vytvořit národní pokyny pro mobilitu přátelskou k dětem:** Vypracovat komplexní politiky, které stanoví normy a osvědčené postupy pro vytváření bezpečného městského prostředí pro děti.

Evropská unie:

- ▶ **Podpora zavádění bezpečné infrastruktury pro děti:** Revidovaná **směrnice** o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ukládá Evropské komisi povinnost vydat pokyny pro navrhování »shovívavých silnic« (silnice navržené tak, aby zmírňovaly následky chyb řidičů a snižovaly dopady nehod), »intuitivních silnic« (silnice, které intuitivně vedou řidiče k bezpečnému chování) a »požadavků na kvalitu návrhu silnic pro ochranu chodců a cyklistů«. Tyto pokyny by měly zahrnovat také doporučení pro školní ulice a chráněné cyklistické pruhy.
- ▶ **Vyzvat členské státy, aby přijaly nižší rychlostní limity:** Využít všechny dostupné nástroje, jako je doporučení Evropské komise, k prosazení přijetí rychlostních limitů 30 km/h na městských komunikacích.
- ▶ **Pomoc členským státům při využívání strukturálních fondů na investice do bezpečné a zdravé městské mobility:** Zahrnout do strukturálních fondů EU zvláštní rozpočtové položky na podporu členských států při financování projektů městské mobility, zejména rozvoje bezpečné a kvalitní infrastruktury.
- ▶ **Lepší data pro lepší rozhodnutí:** Zavést

the new Ambient Air Quality Directive (AAQD) as planned by 2030 to ensure more reliable and consistent air quality data across all cities. Revise the EU's Urban Mobility Indicators (UMI) in line with the **recommendations** of the EU's Expert Group on Urban Mobility to include robust and comparable data on the number of trips and distance travelled per mode of transport, as well as the number of persons fatally or seriously injured in road crashes by age category and vehicle type.

Nad rámec tohoto žebříčku: opatření a zdroje pro městskou mobilitu přátelskou k dětem

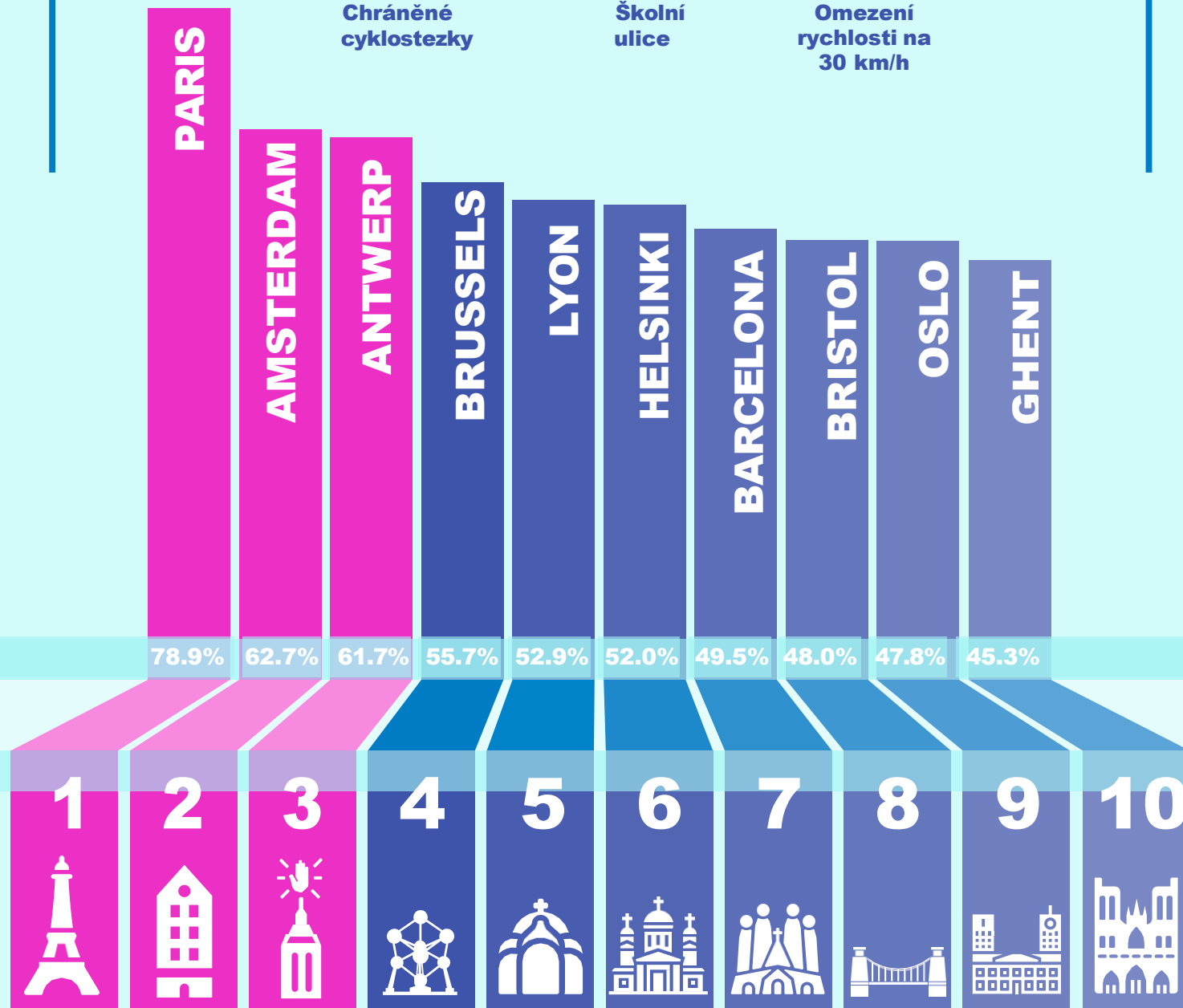
- ▶ **Ulice pro děti: kampaň** Clean Cities za zvýšení počtu školních ulic v celé Evropě, zahájená v roce 2022.
- ▶ **Pomozte nám najít školní ulice:** **Crowdmappingová** iniciativa Clean Cities zaměřená na identifikaci a zmapování všech školních ulic v Evropě.
- ▶ **Školní ulice pro města přátelská k dětem:** stručný **přehled** dopadů a přínosů školních ulic, publikovaný organizacemi BYCS a Clean Cities.
- ▶ **Protokol pro monitorování kvality ovzduší v okolí škol:** jednoduchá **metoda** pro občany k monitorování úrovně NO₂ za účelem měření kvality ovzduší v okolí škol. Vyvinuto organizacemi ISGlobal a Clean Cities.
- ▶ **Ulice pro děti: Městské prostory pro růst dětí:** Bezplatný **online kurz** bISGlobal, který zkoumá, jak se ulice mohou proměnit v živé, inkluzivní prostory, které upřednostňují bezpečnost a pohodu dětí před dominancí automobilů.

Společným faktorem vedoucích měst je politické vedení.



Top 10 evropských měst pro mobilitu přátelskou dětem

Hodnotili jsme 36 měst z hlediska podpory mobility přátelské dětem – jednoho ze způsobů, jak zlepšit městský život pro všechny.



CleanCities

Kontakty

Barbara Stoll, Director, Clean Cities Campaign
barbara.stoll@cleancitiescampaign.org
Jens Müller, Deputy Director,
jens.mueller@cleancitiescampaign.org

Další informace

Clean Cities je největší evropská síť organizací, jejichž posláním je získat podporu veřejnosti pro přechod měst od znečišťujících automobilů k aktivní, sdílené a elektrické mobilitě.

www.cleancitiescampaign.org
info@cleancitiescampaign.org

