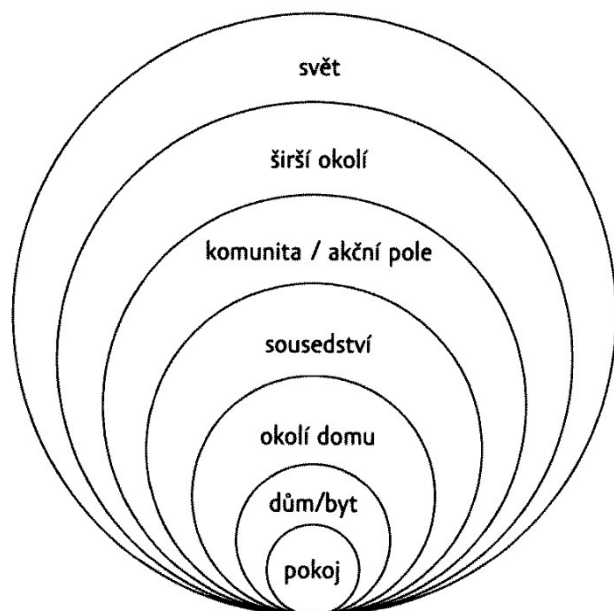


# Mobilita seniorů ve městě

Karel Maier

[maier@fa.cvut.cz](mailto:maier@fa.cvut.cz)

# Prostorová mobilita

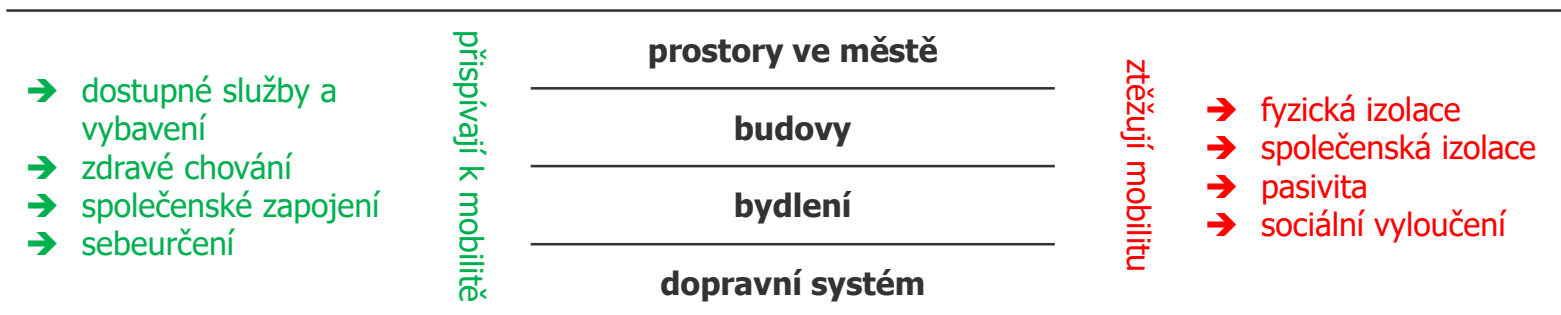


## mobilita / cestování

- za utilitárními potřebami → nákupy, lékař
- k uspokojení afektivních potřeb → nezávislost a kontrola
- „estetické“ → jako požitek sám o sobě

*Musselwhite, Haddad 2010: Mobility, Accessibility and Quality of Life. Quality in Ageing and Older Adults*

Zdroj: Podle [Webber, Porter, Menec 2010: 446]



*WHO 2007: Global Senior Friendly Cities*

→ nelze úspěšně kompenzovat fyzickou nedostupnost „službami do domu“ či „internetem věcí“

# Formy prostorové mobility



## pěšky

### *kritéria*

---

vzdálenost  
kvalita povrchu komunikace  
převýšení / schody  
okolní prostředí → pocit bezpečí  
přehlednost → pocit bezpečí  
možnost odpočinku po cestě

---



## MHD

pěší dostupnost zastávky  
prostředí zastávky → pocit bezpečí  
nástup do vozidla a výstup z něj  
komfort a bezpečí ve vozidle  
přestupy / schody, vzdálenost  
cena dopravy

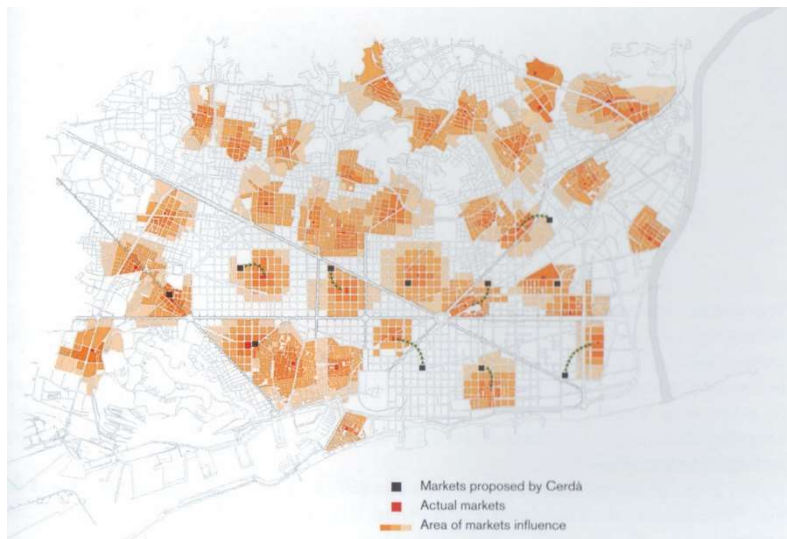
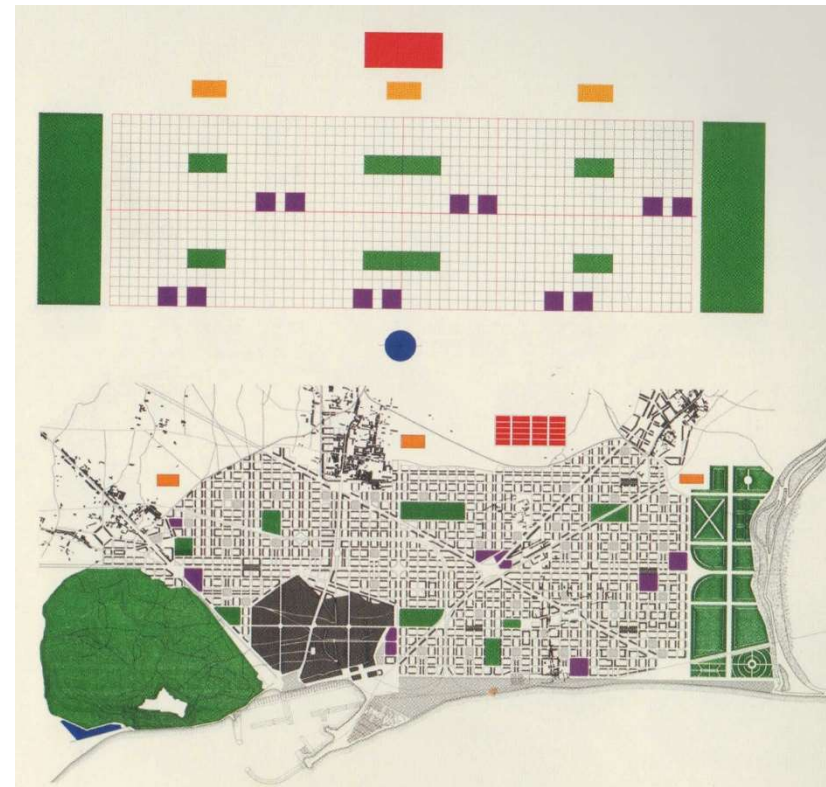
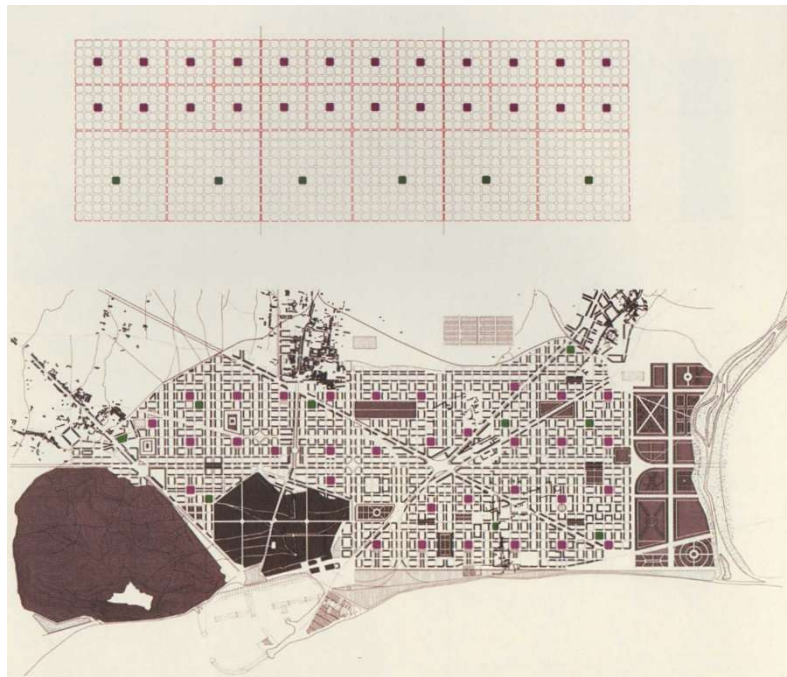
---



**auto** ? zdravotní stav seniora  
finanční možnosti

---

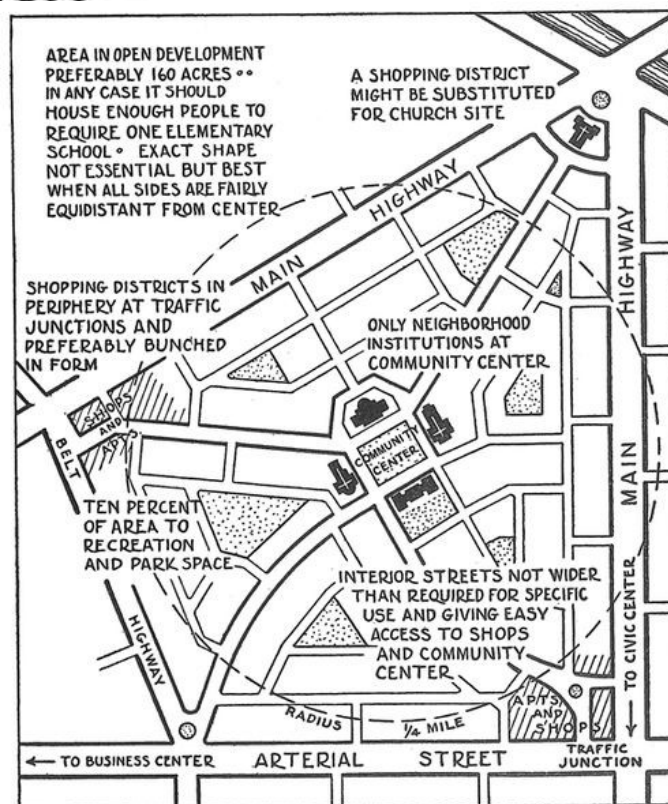
# Plánování dostupnosti ve městě: Ildefons Cerda Barcelona 1859



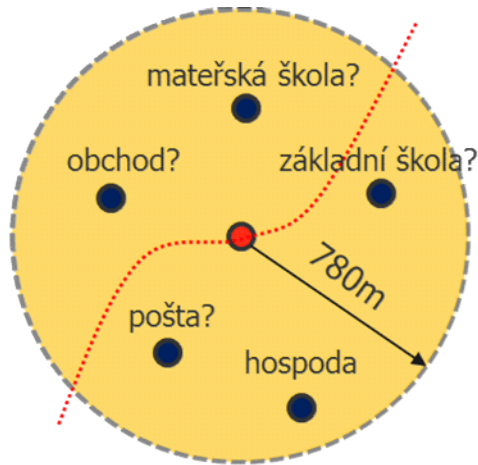
# Prostorová strukturace města → obytný okrsek / „sousedství“



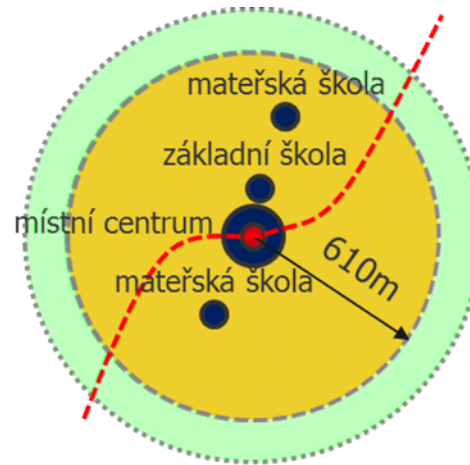
Clarence Perry –  
město jako shluk „vesnic“ - komunit s vlastním  
základním vybavením (1920...)  
→ Chicagská škola urbánní ekologické  
sociologie (1930...): soužití primárních skupin  
lidí, kteří se navzájem znají, mohou si pomáhat



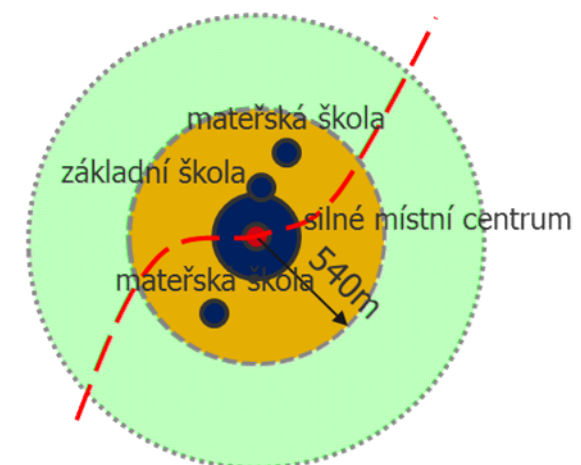
# Vztah intenzity zástavby a efektivní dostupnosti v území



- brutto obytná hustota 50 obyv./ha  
→ cca 60% obyvatel bydlí ve vzdálenosti > 500m od zastávky MHD  
→ používají auta pro cesty za prací  
→ neefektivní obsluha MHD  
→ používají se auta pro cesty za vybavením a službami  
→ zařízení vybavení a služeb jsou rozptýlená nebo se soustřeďují u dopravních komunikací



- brutto obytná hustota 100 obyv./ha  
→ cca 30% obyvatel bydlí ve vzdálenosti > 500m od zastávky MHD a základní školy  
→ používají auta pro cesty za prací  
→ základní obsluha MHD na hranici efektivnosti  
→ zařízení vybavení a služeb mohou být soustředěna v místním centru u zastávky MHD



- brutto obytná hustota 150 obyv./ha  
→ cca 12% obyvatel bydlí ve vzdálenosti > 500m od zastávky MHD a základní školy  
→ velmi dobrá pěší dostupnost mateřských škol  
→ plně efektivní obsluha MHD umožňuje vysokou četnost spojů  
→ zařízení vybavení a služeb jsou soustředěna v centru na pěší dostupnosti a díky dobrému napojení MHD mohou obsluhovat i ostatní místa ve městě

**nelze** **Ize stěží** **Ize**  
*dosáhnout pěší dostupnost základních občanských infrastruktur*

# Normativní požadavky na dostupnost

## **vypracovány s ohledem na potřeby „průměrného obyvatele“**

- převážně pro mladé rodiny
- školská zařízení podle věku dětí docházejících do školského zařízení
- potřeby seniorů???

## Zásady a pravidla územního plánování – VÚVA / URBION 1984

zařízení	dostupnost z bydliště
obvodový park	15 min.
ordinace praktického lékaře	600 m
lékárna	600 m
knihovna (místní)	800 m
prodejna základních potravin	400 m

## Současné zahraniční standardy dostupnosti veřejných prostranství / zeleně

zařízení	zdroj	dostupnost z bydliště
veřejné prostranství > 0,5 ha	společný evropský indikátor (ECI)	300 m
<i>amenity open space</i>	UK – uvedeno v Krumpolcová, M., 2010: Štandardy minimálnej vybavenosti obcí	400 m
lokální park (v obytné čtvrti)	D – Prinz, D., 1980: Städttebau	200 – 400 m
	UK – Rogers et al 1999: Towards an Urban Renaissance	200 m
minipark (0,6 acres / 2 400 m <sup>2</sup> )	USA - Recreation Standards for the District of Columbia	600 m <i>g</i>



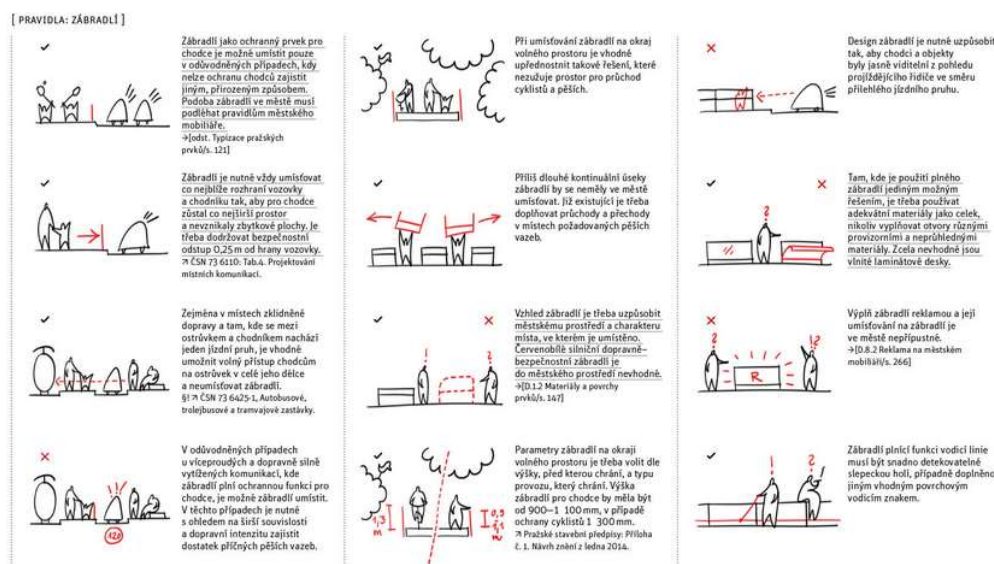
# Současné normativní požadavky na dostupnost v ČR

## Dostupnost v měřítku města / městské čtvrtě

- komerční vybavenost – tržní mechanismus – neregulováno
- veřejná občanská vybavenost, dopravní infrastruktura a veřejná prostranství – metodika MMR
- veřejná doprava – politika měst a krajů
- veřejná prostranství (zeleň?) – regulována pro novou obytnou a rekreační zástavbu vyhláškou č. 501/20006 Sb. – požadováno 1000 m<sup>2</sup> veřejného prostranství na každé 2 ha zastavitelné plochy

## Uspořádání veřejných prostranství

- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, Příloha 2 – řeší šířku, výškové rozdíly a spády komunikací, překážky na komunikacích, uspořádání přechodů, nástupiště veřejné dopravy
- Pražské stavební předpisy – Nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ...



# Standardy dostupnosti zařízení veřejného občanského vybavení

veřejná infrastruktura		bod sledovaný pro dostupnost		sledovaná výchozí území	typ území	typ dostupnosti	standard dostupnosti
okruh / druh / typ	kategorie	výchozí	cílový				
<b>SOCIÁLNÍ PÉČE A PÉČE O RODINU</b>							
<b>ZAŘÍZENÍ AMBULANTNÍ SOCIÁLNÍ PÉČE: středisko pečovatelské služby a denní stacionář pro děti, mládež a seniory</b>	základní	obytný dům	zařízení soc. péče	obytné plochy	A, B, C	fyzická - pěší – skutečná	600 m
					D	časová - dojezdová doba	30 minut
<b>DOMOV DŮCHODCŮ, PENZION / DŮM S PEČOVATELSKOU SLUŽBOU</b>	vyšší				A	sídelně strukturální	přítomnost v obci
<b>ZDRAVOTNICTVÍ</b>							
<b>AMBULANTNÍ ZDRAVOTNÍ PÉČE - SKUPINA 1**</b>  v tom: všeobecné praktické lékařství, praktické lékařství pro děti a dorost, zubní lékař, gynekologie a porodnictví, lékárna	základní	obytný dům	ordinace lékaře / lékárna	obytné plochy	A, B, C (obec > 2000 obyv.)	sídelně strukturální	přítomnost v obci
					A, B, C	fyzická - pěší docházka - skutečná	600 m
					D	časová - dojezdová doba	pozn. 4 35 minut pozn. 4
<b>KULTURA</b>							
<b>KNIHOVNA ***</b>	základní	obytný dům	knihovna	obytné plochy	A, B, C, D	časová - pěší chůze nebo dojížd'ka veřejným dopravním prostředkem hromadné dopravy nebo dojížd'ka autem	15 minut
<b>KLUBOVÉ ZAŘÍZENÍ, KLUBOVNA / KOMUNITNÍ CENTRUM (pro všechny věkové kategorie - pro děti, mládež, seniory)</b>	základní	obytný dům	klubovna	obytné plochy	A, B	fyzická - pěší docházka - skutečná	600 m (400 m)*
					C, D	fyzická - pěší docházka - skutečná	800 m
<b>VÍCEÚČELOVÝ SÁL</b>	základní	obytný dům	víceúčelový sál	obytné plochy	A, B, C, D (obec > 1 000 obyv.)	sídelně strukturální	přítomnost v obci
<b>DIVADLO</b>	vyšší	obytný dům	divadlo	obytné plochy	A, B (obec > 30 000 obyv.)	sídelně strukturální	přítomnost v obci
<b>VEŘEJNÁ SPRÁVA</b>							
<b>POŠTA / POŠTOVNÍ PŘEPÁŽKA</b>	základní	obytný dům	pošta	obytné plochy	A, B, C (obec > 2500 obyvatel)	sídelně strukturální	přítomnost v obci
					A, B; C (obec > 2 500 obyv.)	fyzická - pěší docházka - vzdušná vzdálenost	2 km
					D	fyzická - dojezd VHD/autem - vzdušná vzdálenost	10 km

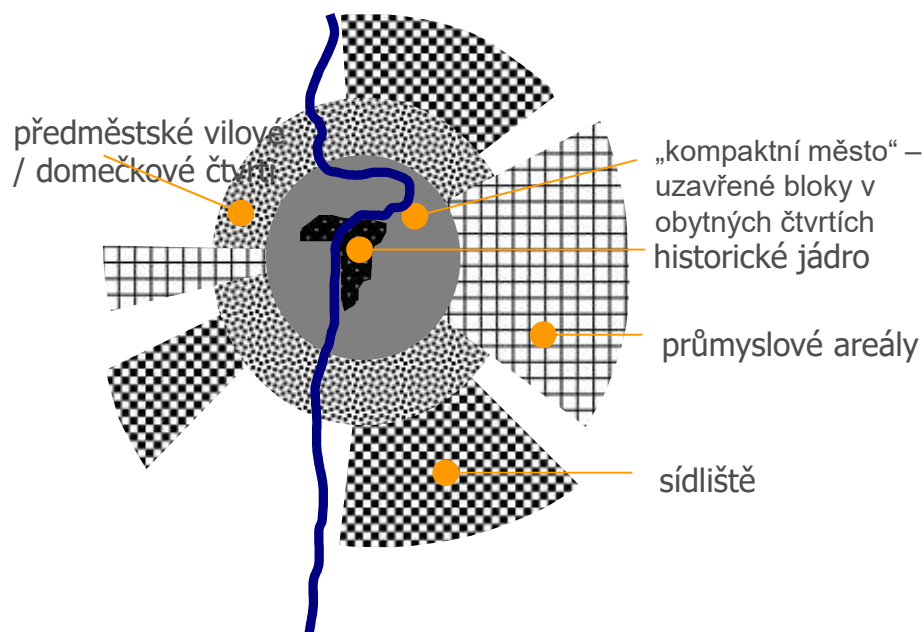
# Standardy dostupnosti dopravní infrastruktury

veřejná infrastruktura	bod sledovaný pro dostupnost		sledovaná výchozí území	typ území	typ dostupnosti	standard dostupnosti
okruh / druh / typ	výchozí	cílový				
<b>DOPRAVA V KLIDU</b>						
<b>ODSTAVNÁ STÁNÍ PRO OSOBNÍ AUTOMOBILY</b>	pozemek stavby pro bydlení a/nebo pro rodinnou rekreaci	odstavné stání	obytné a rodinná rekreace	bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	300 m
	vstup do objektu určeného pro ubytování	odstavné stání	domov důchodců, domov mládeže, ubytovna pro pracující, VŠ kolej	bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	500 m
<b>KRÁTKODOBÉ PARKOVÁNÍ (do 2 h trvání)</b>	parkovací stání	vstup na pozemek nebo vstup do objektu	všechna území s potřebou zajištění parkování vozidel jejich uživatelů	bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	200 m
<b>DLOUHODOBÉ PARKOVÁNÍ (nad 2 h trvání)</b>	parkovací stání	vstup na pozemek nebo vstup do objektu	všechna území s potřebou zajištění parkování vozidel jejich uživatelů	bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	300 m
<b>PARKOVIŠTĚ P + R</b>	parkovací stání	nástupiště veřejné hromadné dopravy		bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	300 m
<b>PARKOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL - KRÁTKODOBÉ (DO 2 h)</b>	parkovací stání	hlavní vstup do objektu, který je cílem cesty cyklisty	hlavní vstup do objektu, který je cílem cesty cyklisty	bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	10 m
<b>PARKOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL - STŘEDNĚDOBÉ (DO 12 h)</b>	parkovací stání	hlavní vstup do objektu, který je cílem cesty cyklisty		bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	50 m
<b>PARKOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL - DLOUHODOBÉ (&gt; 12 h)</b>	parkovací stání	hlavní vstup do objektu, který je cílem cesty cyklisty		bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	100 m
<b>VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA</b>						
<b>ZASTÁVKA HROMADNÉ DOPRAVY**</b>	vstup do objektu / na pozemek areálu z veřejného prostranství	střed nástupiště	zastavěné území + zastavitelné plochy s poptávkou po obsluze veřejnou hromadnou dopravou	A, B	fyzická - pěší docházka - skutečná z použití veřejně přístupných komunikací	500 m (300 m)*
				C, D		600 - 700 m

# Standardy dostupnosti veřejných prostranství

veřejná infrastruktura	bod sledovaný pro dostupnost		sledovaná výchozí území	typ území	typ dostupnosti	standard dostupnosti
okruh / druh / typ	výchozí	cílový				
<b>VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ (bez započtení pozemních komunikací)</b>	obytný dům, objekt rekreace, objekt občanského vybavení, polyfunkční dům s bydlením a občanským vybavením	veřejné prostranství	zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné	A, B, C, D	sídelně strukturální	nejméně 1000 m <sup>2</sup> pro každé 2 ha zastavitelné plochy; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace
<b>VEŘEJNÁ PARKOVÁ ZELEŇ JAKO SOUČÁST VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ (rozloha 0,5 - 1 ha)</b>	obytný dům	okraj parku	obytné plochy	A, B, C	fyzická - pěší docházka - skutečná	300 m
				D	sídelně strukturální	v každém obytném sídle

# Předpoklady jednotlivých částí měst pro zajištění dostupnosti



## historické jádro

- centrum
- turisté a kanceláře
- **malý podíl trvalých obyvatel neumožní zajištění občanských infrastruktur v potřebné dostupnosti**

## historická předměstí

- pravidelná kompaktní bloková zástavba
- byla postavena jako „město krátkých vzdáleností“
- **Ize je zpětně transformovat na dostupné čtvrtě vhodné pro bydlení seniorů**

## vilová předměstí

- rozvolněná nebo soustředěná zástavba
- **záleží na obytné hustotě**

## sídliště

- byla postavena na principu obytných okrsků
- **mají předpoklady pro konverzi na bydlení vhodné pro seniory**

## aglomerované obce, suburbia

- prostorově oddělené, ale funkčně spojené
- rozvolněná zástavba bez ploch pro vybavení
- **velmi problematické pro bydlení seniorů**

# Realita veřejných prostranství



# Realita veřejných prostranství



# Realita veřejných prostranství







***děkuji za pozornost***

Karel Maier

[maier@fa.cvut.cz](mailto:maier@fa.cvut.cz)

