

KONCEPT MĚSTA DOBRÉ DOSTUPNOSTI A JEHO VÝZNAM PRO KVALITU ŽIVOTA SENIORŮ A DĚTÍ V URBÁNNÍM PROSTŘEDÍ

Zuzana Krmelová

Cílem konceptu města dobré dostupnosti je udržitelnost vazeb mezi prvky, mezi kterými probíhají pravidelné interakce za současného zajištění sociální soudržnosti měst a omezení vlivů dopravy na životní prostředí. Článek přibližuje faktory, ovlivňující dostupnost ve vztahu k různým věkovým skupinám obyvatel se zaměřením na pěší dostupnost, která je přátelská k životnímu prostředí a podporuje fyzickou aktivitu obyvatel. Článek je součástí výzkumného projektu SGS15/68/OHK1/2T/15: Vývoj nástrojů pro hodnocení lokalit z pohledu dostupnosti základních aktivit obyvatel města.

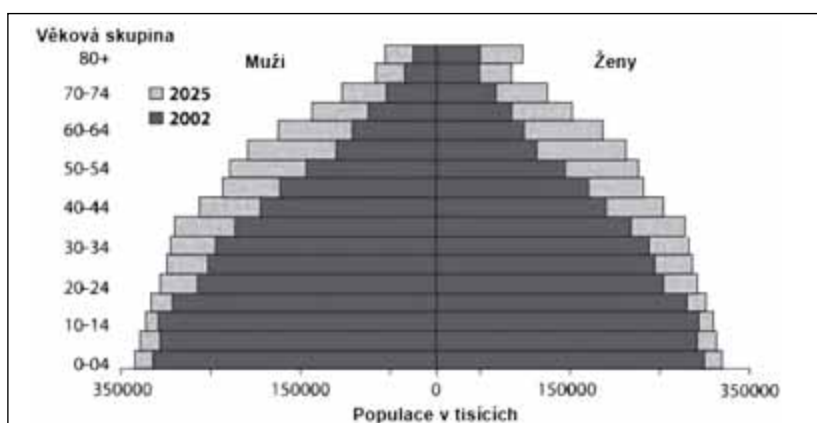
Demografické trendy, změny v rozvoji měst

Zastoupení lidí ve věku vyšším než 60 let roste rychleji než jakákoli jiná věková skupina. Mezi roky 1970 a 2025 je očekáván nárůst počtu seniorů o 694 milionů, což je celých 223 %. V roce 2025 bude na světě okolo 1,2 miliardy lidí starších 60 let. V roce 2050 to budou 2 miliardy. [WHO 2002]. Řada vyspělých měst už tento trend propisuje do svých strategií. V souvislosti se stářím se mobilita snižuje a prostřednictvím výzkumů je dokázáno, že s nedostatečnou dostupností každodenních potřeb vzrůstá závislost obyvatel na pomoci druhých a s tím se snižuje rezidenční spokojenost seniorů [např. WHO 2002; Petrová Kafková, Galčanová 2012; Temelová, Dvořáková, Slezáková 2010].

Ač jsou pro seniory v Praze, i přes proměny čtvrtí směrem k luxusnějšímu vybavení [Simpson 1999, Sýkora 2001], stále nejvyužívanější služby v pěší dostupnosti [Petrová Kafková, Galčanová 2012], návyky seniorů v jiných evropských městech spolu s dřívějším nástupem proměny center i okrajů měst směřují k závislosti na automobilu i ve velmi vysokém věku. Vzhledem k neměnnému trendu stárnutí se tyto hrozby týkají i českého prostředí.

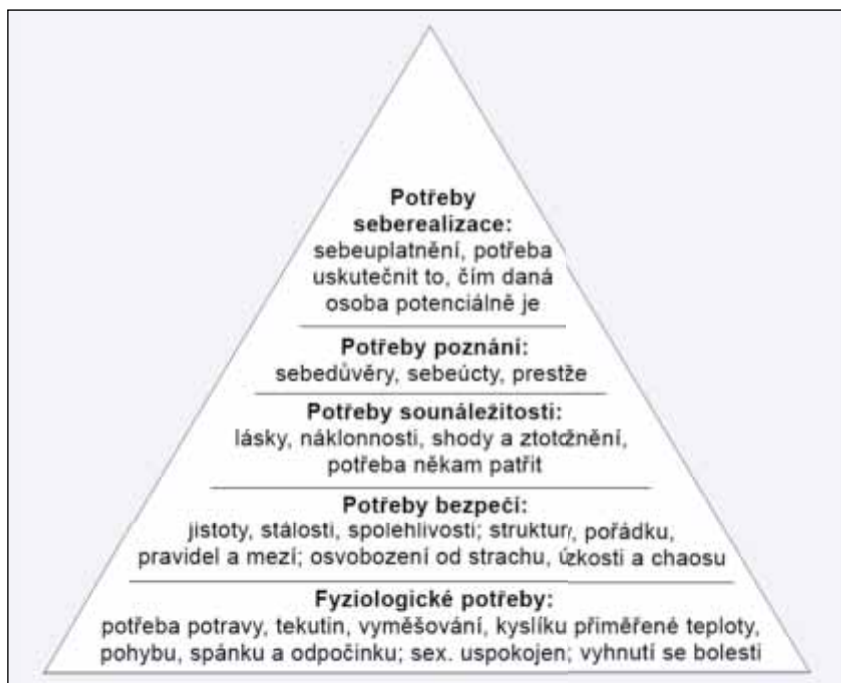
Proměny dostupnosti v průběhu života

Mobilita člověka se v průběhu života proměňuje v závislosti na stáří, fyzické kondici, sociálně-ekonomickém statutu nebo např. na rodinném stavu. Stejně



Věkové rozvrstvení globální populace v roce 2002 a průměrně pro rok 2025

Zdroj: WHO 2007



Maslowův model přirozených lidských potřeb

tak se mění lidské potřeby a pravidelné aktivity [Krmelová 2014]. Tyto aktivity jsou spojeny s přirozenými lidskými potřebami: s potřebou bezpečí, pozná-

ni, seberealizace, obecně obstaráváním životních zdrojů, potřebou sociálních kontaktů a zdravotní péče.

S věkem se mění význam těchto potřeb a v souvislosti s určitými překážkami, ať už fyziologickými, nebo překážkami ve fyzickém prostředí také pravidelnost jejich uspokojování. Zdraví předškoláci a starší lidé jsou na rozdíl od mládeže a zdravých dospělých limitováni svou přirozenou tělesnou kondicí [Karim 2008]. Schmeidler [2005] upozorňuje, že bez zastávky ujdou lidé se sníženou pohyblivostí jen 350 až 450 m, přibližně 18 % seniorů má navíc problémy se schody bez zábradlí. Během stárnutí často navíc dochází ke snížení sociálního statusu a zhoršení finanční situace [Svobodová 2007].

Význam kvality dostupnosti pro méně mobilní skupiny obyvatel

Prostor aktivit se s ubýváním fyzických sil seniorů přirozeně zužuje a význam uspořádání a vybavení čtvrti tak s přibývajícím věkem roste. Chůze je u seniorů převažujícím způsobem pohybu a dopravy [Golant 1984] a zajištění příležitosti k obstarávání potřeb v pěší dostupnosti tak může redukovat příchod chronických nemocí. Například u lidí se srdečním onemocněním snižuje pravidelná fyzická aktivita riziko infarktu o 20–25 % [WHO 2002]. Pocit samostatnosti také přispívá k psychickému štěstí a spokojenosti seniorů.

V dnešní době je pro starší obyvatele významná zejména dostupnost a cenová přijatelnost základních služeb, blízkost zeleně i jistota sousedské výpomoci [Temelová, Dvořáková, Slezáková 2010]. Nejvíce času mimo svůj byt či dům tráví seniori nakupováním nebo volnočasovými aktivitami. V Praze chodí pěšky nakupovat 82 % seniorů, většina obstarává v docházkové vzdálenosti také drogerii (74 %) či léky (79 %) a vyřizuje potřebné služby na poště (69 %) [Petrová Kafková, Galčanová 2012].

Zatímco volnočasových aktivit s přibývajícím věkem může ubývat, cesty za nákupy neustávají ani ve velmi vysokém věku. Při ztrátě pohodlného nákupu v docházkové vzdálenosti zpravidla seniori přicházejí o potenciální zdroj sociálního kontaktu a jsou tak nuceni ces-

tovat do vzdálenějších obchodů [WHO 2007], případně být odkázáni na pomoc blízkých. Mezi nejčastěji uváděné překážky ve využívání aktivit v okolí je 1) absence dané příležitosti v blízké vzdálenosti; 2) nevyhovující nabídka zboží, cena [Temelová, Dvořáková, Slezáková 2010]; 3) bariérovost přístupových cest; 4) strach z napadení; 5) nedostatečné fyzické schopnosti [Zegras et. al 2008].

V některých zemích světa je na základě těchto překážek běžné, že si seniori zařizují každodenní potřeby s pomocí automobilu. Ač se v českých městech tento trend zatím významně neprojevuje, je třeba bariéry ve městech odstraňovat a soustředit se na podporu využívání služeb v pěší dostupnosti. Nejen starším lidem tak zachováme dobrou příležitost ke spokojenému a nezávislému životu ve městě, neboť město přátelské k seniorům zároveň vyhovuje i ostatním skupinám a jejich potřebám [Phillips et al. 2005].

Dopravní návyky dětí jako příležitost ke změně

Dobře takové město slouží i jiným méně mobilním skupinám obyvatel, například lidem s omezenou schopností pohybu a orientace nebo malým dětem. V Americe a severních státech Evropy (Velká Británie, Norsko, Švédsko) proběhlo několik výzkumů na téma dojížděky dětí do školy, které došly k názoru, že v mnoha případech rodiče vozí své děti do vzdělávacích institucí, zájmových kroužků nebo za kamarády autem [např. Fyhri, Hjorthol 2009; Murray 2009]. Jako důvody rodiče často uvádějí, že to mají cestou do práce nebo nedůvěřují bezpečnosti dané pěší cesty. Ve Velké Británii je tento trend dlouhodobě považován za škodlivý faktor ovlivňující zdraví dětí [Biddle et al. 1998, Department of Health 2004, Mackett et al. 2005, National Institute for Health and Clinical Excellence 2006]. Mackett a kol. [2005] dokonce potvrzuje, že chůze do školy během týdne je pro děti prospěšnější než tělocvik či herní programy jednou týdně.

Prostor mezi domovem (s rodinnými omezeními) a institucionálním prostředím školy je považován nejen za snad-

nou příležitost k fyzické aktivitě, dovednostnímu zdokonalení, ale také k osvojení veřejného prostoru a sociálnímu a emocionálnímu rozvoji [Murray 2009]. Pro podporu pěší aktivity dětí je nutné brát v potaz také to, že nové generace jsou důležitým zdrojem pro potenciální změnu v dopravním chování v méně či více udržitelném směru [Fränberg, Vilhelmson 2011].

Koncept dostupnosti, aspekty

Prostorové uspořádání měst vytváří podmínky pro rozvoj sociálního prostředí ve městech tím, jak jsou rozmístěny různé formy bydlení a v jakých prostorových vztazích se nacházejí k dopravním strukturám. Vymezuje dostupnost pracovišť, veřejné infrastruktury, služeb, volnočasových aktivit a dalších pravidelných potřeb. Dobrá dostupnost je tak základním předpokladem pro udržitelný rozvoj v sociálním pilíři [Maier, Peltán, 2012] a může v rezidenční lokalitě znamenat významný rozdíl mezi pozitivní interakcí a sociální izolací méně mobilních lidí [Petrová, Kafková, Galčanová 2012; WHO 2002].

Samotná dostupnost bohužel nemá ve světě jednoznačnou definici. Obecně se jedná o indikátor potenciálu prostorové interakce [Ingram 1971]. Alam, Thompson a Brown [2010] odhalují různé pohledy, kterými se dá na dostupnost jako takovou pohlížet, a to jednak z pohledu jednotlivce (dostupnosti jednotlivých služeb či veškerých aktivit komplexně), nebo z pohledu dané aktivity (kolika lidem je aktivita dostupná). Dostupnost aktivit vůči člověku pak definují jako míru jednoduchosti (míru vynaložení různých sil), s jakou může člověk nebo skupina lidí dosáhnout míst, ve kterých se aktivity odehrávají.

Míra dostupnosti cílů se může zlepšovat se zkracováním vzdáleností, s množstvím možností, které daná lokalita pro aktivity nabízí [Hansen 1959]. Důležité jsou také kvality cíle samotného – jeho atraktivita, příležitosti, které nabízí a náklady k jejich využití. Pokud bychom chtěli analyzovat kvalitu dostupnosti určitých cílů vůči uživateli, je třeba míru dostupnosti místa vztáhnout

k míře osobní dostupnosti, která je pro každého člověka odlišná dle jeho možností (fyzických, finančních, časových) a preferencí [Pirie 1979, Damm 1979]. Currie [2011] shrnuje tři základní principy, které podporují prostorovou interakci (služeb) z hlediska uživatele takto: 1. služby musejí být přístupné (geograficky a časově), 2. musejí být dostupné a 3. lidé si je musejí dokázat dovolit.

Výše zmíněné aspekty nejlépe shrnuje definice: „...dostupnost odkazuje na schopnost (a potřebu) navštěvovat místa aktivit (obchody, pracovní místa, služby atd.) využíváním jednotlivých dopravních systémů za akceptovatelné náklady ve smyslu času nebo peněz.“ [Dijst, Jayet, Thomas 2002].

A_i = potenciál prostorové interakce
 S_j = velikost aktivity j
 d_{ij} = vzdálenost aktivity j od rezidenční oblasti i
 att_j = kvality cíle, atraktivita
 α = „spatial destination choice set“ – parametry výběru cíle
 β = „distance decay parametr“ – parametr významu dané aktivity pro člověka

Ve stanovení parametrů však většina vědců zanedbává právě faktory spojené se socioekonomickými proměnnými ve vztahu subjektu a cíle a hodnotu daného parametru si volí bez podrobnějších průzkumů [Alam, Thompson, Brown 2010].

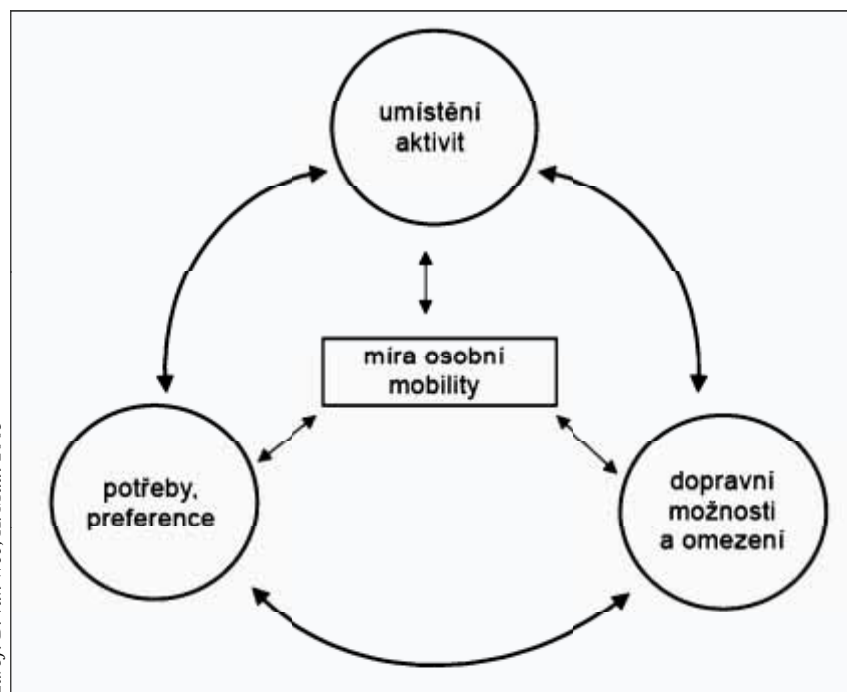
Lidé žijící v městských oblastech s populací mezi 10 000 a 125 000 obyvateli obecně cestují na kratší vzdálenosti než ti, kteří žijí v oblastech s menším množstvím obyvatel [Eilidér 2014]. V českém prostředí jsou to malá města a města střední velikosti (5 000–100 000 obyvatel), která jsou zpravidla bohatá na rozmanité charaktery prostředí. Služby, kulturní i společenské potřeby jsou díky jejich velikosti dobře dostupné stejně jako sportovní, parkové plochy a jiné rekreační příležitosti [Mužík 2010].

Se zvětšováním měst je postupně z center vytlačováno bydlení a nahrazováno progresivnějšími aktivitami, především ze sektoru služeb. Zvyšuje se anonymita a častější je užívání automobilů. Obyvatelé často nenavštěvují všechny části města a jejich akční prostor se často odvíjí od místa bydliště a místa pracoviště, případně dalších pravidelných aktivit.

Striktně zónovací politika posledních dekad, která vedla k separaci různých využití území a následující výstavba extenzivních rezidenčních satelitních městeček má vliv na stimulaci dojížděky, která je jádrem mnoha environmentálních problémů, kterým v současné době čelí městská území [Green Paper on the Urban Environment of the European Communities 1990]. Nejvíce pociťují proměny čtvrtí lidé, jejichž každodenní život je s místem bydliště nejsilněji spjat [Musil 1982, Golant 1984]. V kombinaci s gentrifikačními proměnami vnitřních měst je tak ohrožena kvalita života méně mobilních obyvatel nejen v suburbii, ale i ve vnitřních částech měst, jejichž kompaktní struktura je z hlediska vzdáleností považována v dnešní době za základ udržitelného rozvoje měst pro eliminaci dopravních nároků a zlepšování dostupnosti každodenních potřeb obyvatel.

Dostupnost základních potřeb v pražských lokalitách

Pro zobrazení příkladu proměn dostupnosti v kompaktním městě byl srovnán rozvoj služeb v parteru v pětiletém intervalu v Praze v oblasti horních Holešovic na Praze 7 a dolního Žižkova na Praze 3. Jedná se o součást praktického výzkumu projektu SGS15/68/OHK1/2T/15



Vlivy mobility

K hodnocení dostupnosti (potenciálu prostorové interakce) se v praxi nejčastěji užívá gravitačních modelů, které jsou založeny na kombinaci parametrů cesty a potřeby dané aktivity (tz. „distance-decay“ parametr [Alam, Thompson, Brown 2010]) a parametru výběru („spatial destination choice set“ [Zhang, Lu, Holt 2011]).

$$A_i = \sum_j \frac{att_j^\lambda S_j^\alpha}{d_{ij}^\beta}$$

Vliv proměny měst a společnosti na vnímání dostupnosti

Města jsou centry ekonomického růstu a také individuální prosperity, která vede ke vzrůstající diferenciaci životních stylů a nároků na mobilitu [Agenda 21 for Urban Mobility 2009], a proto je třeba se zabývat dostupností v širším měřítku toho, co všechno ji ovlivňuje, jaké náklady jsou akceptovatelné pro různé skupiny lidí a jak omezit její dopady na životní prostředí.

na Fakultě architektury ČVUT: *Vývoj nástrojů pro hodnocení lokalit z pohledu dostupnosti základních aktivit obyvatel města.* Cílem projektu je prověření nástrojů a postupů, pomocí kterých bude možné maximálně objektivně vyhodnocovat potenciál městských lokalit z pohledu dostupnosti základních aktivit obyvatel města. V širším měřítku, kterému se věnuje Mgr. Jindřich Felcman, jsou předmětem analýzy parametry indikované z předchozí rešerše faktorů atraktivity obytného území, jakými jsou dostupnost krajiny v okolí města a centra města, využití MHD a nabídka veřejné vybavenosti v obytné lokalitě / čtvrti.

V podrobném měřítku, jehož součástí je právě toto srovnání, prověřuje projekt skutečné potřeby obyvatel města a jejich návyky týkající se cestování za jednotlivými aktivitami se zaměřením na pěší dostupnost. Syntéza získaných dat a jejich statistické zpracování povede k formulaci obecných závěrů, které bude možné aplikovat při návrhu urbanistických zásahů do stávajících lokalit i při návrhu nových rozvojových lokalit.

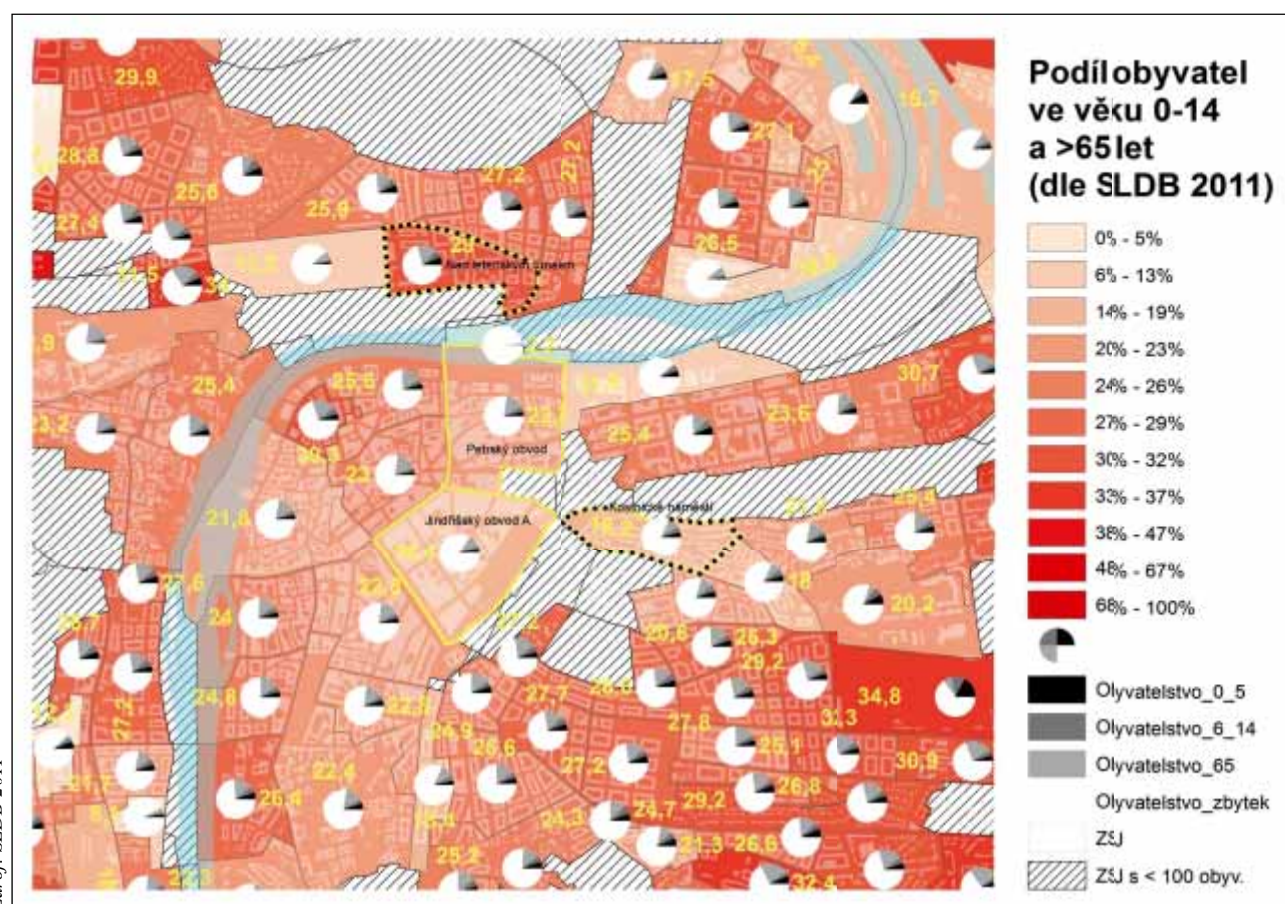
Dvě pražské lokality byly vybrány na základě těchto kritérií: 1) kompaktnost fyzické struktury tzv. „krátkých vzdáleností“; 2) srovnatelné umístění ve vztahu k centru města; 3) výrazný rozdíl v podílu méně mobilních obyvatel v rámci dané lokality (na základě SLDB 2011 v měřítku základní sídelní jednotky).

Lokality v Holešovicích a na Žižkově jsou umístěny v těsném sousedství centra města (Praha 1 a 2), spojení s ním je však zároveň omezeno fyzickými bariérami (železnice, řeka) pouze na jediný přístup. Ke zbytku čtvrti přiléhají páteřní ulicemi s tramvajovou tratí a od čtvrtí sousedních jsou odděleny dalšími bariérami.

Zatímco v lokalitě Nad Letenským tunelem (Holešovice) je součet dětí mladších deseti let a obyvatel starších 65 let mezi nejvyššími v rámci kompaktní Prahy (29%), oblast Kostnického náměstí (Žižkov) je pak s výjimkou turistické oblasti Jindřišského obvodu na spodní hranici (18,2%). Toto kritérium bylo zvoleno na základě hy-

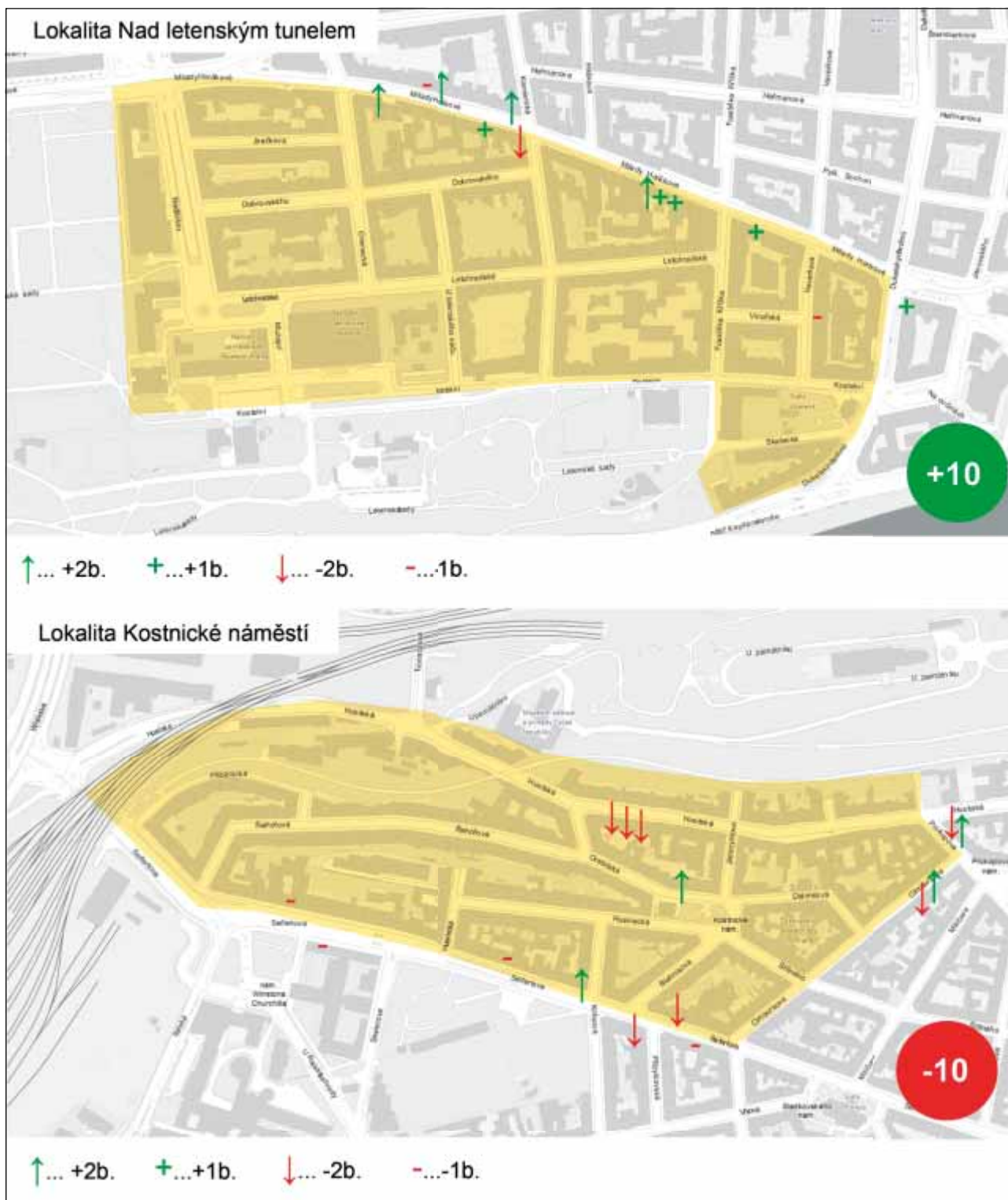
potézy, že jedním z důvodů pro nižší zastoupení méně mobilních obyvatel může být také nedostatečná vybavenost pro každodenní potřeby.

První fáze výzkumu v lokalitách ukazuje skutečně na rozdílnost změn, kterými mezi lety 2009 a 2014 tyto lokality prošly. Na základě snímkování Google streetview byly sledovány změny ve vybavenosti a hodnoceny z hlediska jejich významu pro život seniorů. Základem pro hodnocení potřeby daných služeb byly výsledky průzkumu z roku 2012 [Petrová Kafková, Galčanová 2012], které popisují nejčastější aktivity v pěší dostupnosti seniorů v kompaktním městě – tedy nákupy potravin, drogerie a léků a návštěvy pošty. V rámci celé vymezené lokality včetně okrajových ulic byly sledovány proměny ve využití komerčních prostor. V případě, že byla zrušena provozovna, která je seniory vnímána jako významná v rámci pěší dostupnosti, byly odečteny dva body, v případě navýšení ceny zboží byl ubírána jeden bod a obráceně.



Podíl méně mobilních obyvatel v rámci ZS

Zdroj: SLDB 2011



Zdroj dat: Googlemaps

Porovnání lokalit z hlediska rozvoje vybavenosti

Již v této fázi je patrné, že rozvoj dvou fyzickou strukturou srovnatelných lokalit je z hlediska dostupnosti každodenních aktivit méně mobilních obyvatel v posledních letech diametrálně odlišný. Dostupnost základních potřeb obyvatel Letné je v rámci čtvrti víceméně stabilní, spíše rostoucí. V někte-

rých případech dochází k navýšení cenové náročnosti, ale celkově se množství „potřebných“ provozoven zejména v ulici Milady Horákové zvyšuje (+10 b). Tradiční obchody každodenní potřeby (pekárna, řeznictví) ve čtvrti navíc zůstávají na svých místech, provozovatelé ani sortiment se nemění.

Obyvatelé se tak ve své lokalitě dobře orientují. Dolní Žižkov je bohužel příkladem naprosto opačným (-10 b). Nově vznikající služby jsou často dražší než ty, řekněme, tradiční, a v mnoha jiných případech dochází k úpadku vybavenosti směrem ke službám, které nejsou pro každodenní život obyvatel

nezbytné. Z drogerií a pekáren se stávají bazary nebo kasina, tradiční jídelny nahrazují bary a rychlá občerstvení. Ty mohou naopak v prostředí vytvářet bariéry cizím okruhem osob, které přitahují.

Lokalita nenabízí dobrou alternativu nákupům ve velkých centrech, které jsou daleko mimo rezidenční prostředí. Nekonzistentní nabídka služeb může negativně ovlivňovat prostředí, kterým se obyvatelé pohybují. Vzhledem k izolaci lokality tak může být mnohdy obtížné za svými potřebami docházet, a senioři jsou tak odkázáni na dojíždění, případně pomoc asistentek nebo rodiny.

Závěr a další výzkum

Na pěší dostupnost bychom se měli vzhledem k diverzifikaci společnosti dívat individuálnějším pohledem a soustředit se na ty skupiny, které jsou na pěší dostupnost určitých aktivit zvyklí, případně jsou na ni svým způsobem závislí, a kterých navíc v městském prostředí přibývá. Krátké fyzické vzdálenosti v kompaktním městě jsou jedním ze základních předpokladů, ale nesmíme se spokojit s tímto málem, neboť, jak je vidět, z hlediska potřeb těchto skupin obyvatel měst nemusí být takové prostředí dostačující.

Další fáze výzkumu ukážou, jak jsou změny a celková vybavenost čtvrtí vnímaná samotnými seniory a také rodiči s malými dětmi. Koncem roku 2015 proběhl sociologický průzkum formou kvalitativních rozhovorů, který se zaměřil na obyvatele výše zmíněných lokalit. Výsledky by měly objasnit faktory, které (ne)využívání služeb v místě bydliště ovlivňují, a napomoci tak k možnosti kvantitativního hodnocení lokalit z hlediska pěší dostupnosti služeb a zároveň k hledání řešení, jakým způsobem dostupnost těchto aktivit v místě podpořit, ať už regulací nabídky, nebo odstraňováním určitých bariér. Podpora pěších dopravních návyků seniorů a dětí umožní nejen jim spokojený život ve městě a otevře tak možné cesty ke změně paradigmatu skrze koncept města dobré dostupnosti.

Použité zdroje:

- WHO (2002) *Active Ageing: A Policy Framework* [online]. WHO/NMH/NPH/02.8, Geneva International Network on Ageing (GINA), Geneva, 2002 [27. 8. 2015]. Dostupné z: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/67215/1/WHO_NMH_NPH_02.8.pdf.
- PETROVÁ KAFKOVÁ – M., GALČANOVÁ, L. Stárnutí městských populací a senioři. Demografie: *Revie pro výzkum populačního vývoje*. 2012, roč. 54, č. 2, s. 47–61, Praha: Český statistický úřad. ISSN 0011-8265.
- TEMELOVÁ, J. – DVOŘÁKOVÁ, N. – SLEZÁKOVÁ, A. Rezidenční spokojenost seniorů v proměňujících se čtvrtích Prahy. *Sociální studia*. Fakulta sociálních studií Masarykovy univerzity, 3/2010, s. 95–113. ISSN 1214-813X.
- SIMPSON, F. Tourist Impact in the Historic Centre of Prague: Resident and Visitor Perceptions of the Historic Built Environment. *The Geographical Journal*. 1999, roč. 165, č. 2, s. 173–183. ISSN 1475-4959.
- SÝKORA, L. Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: HAMPL, M. a kol. *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*. Praha: Demo Art, 2001, s. 127–166. ISBN 80-902686-6-8.
- KRMELOVÁ, Z. Myšlenky konceptu města krátkých vzdáleností a jejich využití v polyfunkčních celcích. In: *Velkoměstské paláce*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2014. S. 74–79. ISBN 978-80-01-05629-5.
- KARIM, H. A. *The quality of life of residents of urban low cost flats in Klang and Shah Alam*. UKM. 2008.
- SCHMEIDLER, Karel. Kvalita života starších spoluobčanů ve vztahu k jejich mobilitě. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2005, roč. 8, č. 2, s. 29–33. ISSN 1212-0855.
- SVOBODOVÁ, Kamila. Sociálně psychologické aspekty stárnutí. *Demografie*. 2007, roč. 49, č. 2, s. 87–95. ISSN 1801-2914.
- GOLANT, Stephen M. The Effects of Residential and Activity Behaviors on old People's Environmental Experiences. In: ALTMAN, I. – WOHLWILL, J. – LAWTON, M. P. (eds.) *Human Behavior and the Environment: The Elderly and the Environment*. New York: Plenum Press, 1984, s. 239–279. ISBN 0-30641-429-5.
- WHO. *Global Age-friendly Cities: A Guide* [online]. Geneva, 2007, ISBN 9789241547307. [27. 8. 2015]. Dostupné z: http://www.who.int/ageing/publications/Global_age_friendly_cities_Guide_English.pdf.
- ZEGRAS, P. Ch. et al. Everyday life without a car would be impossible. A Comparative Study of Baby Boomers' Travel Behavior and Residential Preferences in Age-Restricted and Typical Suburban Neighborhoods. In: *Transportation Research Board*, 2008. [27. 8. 2015]. Dostupné z: <http://www.uvm.edu/~transctr/pdf/Zegras%20Article.pdf>
- PHILLIPS, D. R. et al. Ageing and the Urban Environment. In: ANDREWS, G. J. – PHILLIPS, D. R. (ed.). *Ageing and Place: Perspectives, Policy, Practice*. 2005, s. 147–163. London: Routledge.

- B. VILHELMSON: Daily mobility and the use of time for different activities. The case of Sweden. *GeoJournal*. 1999, Vol. 48, Issue 3, s. 177–185, Kluwer Academic Publishers. ISSN 0343-2521.
- FYHRI, A. – HJORTHOL, R. Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*. Vol. 17, Nr. 5, s. 377–384, Elsevier, 2009. ISSN: 0966-6923.
- MURRAY, L. Making the journey to school: The gendered and generational aspects of risk in constructing everyday mobility. *Health, Risk & Society* 11/2009, Vol. 11, No. 5, Taylor & Francis 2009, s. 471–486. ISSN 1369-8575.
- BIDDLE, S. – SALLIS, J. – CAVILL, N. Young and Active? – young people and health-enhancing physical activity evidence and implications. *A report for the Health Education Authority Symposium Young and Active?* London: Health Education Authority. 1998.
- Department of Health. At least five a week: evidence on the impact of physical activity and its relationship to health. *A report from the Chief Medical Officer*. London: Department of Health. 2004.
- MACKETT, R. – LUCAS, L. – PASKINS, J. – TURBIN, J. The therapeutic value of children's everyday travel. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 02/03 2005, Volume 39, Issues 2–3, s. 205–219
- National Institute for Health and Clinical Excellence. *Obesity Full guideline CG43*. London: NICE, 2006.
- FRÄNDBERG, L. – VILHELMSON, B. More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort. *Journal of Transport Geography*. 2011, Vol. 19, s. 1235–1244.
- MAIER, Karel a kol. *Udržitelný rozvoj území*. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, ISBN 978-80-247-4198-7.
- INGRAM, D. R. A Concept of Accessibility: A Search for an Optimal Form. *Regional Studies*. 1971, Vol. 5, No. 2, s. 101–107.
- ALAM, B. M. – THOMPSON, G. L. – BROWN, J. R. Estimating Transit Accessibility with an Alternative Method, Evidence from Broward County, Florida. *Transportation Research Record*. 2010, Vol. 2144, s. 62–71.
- HANSEN, W. G. How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of The American Institute of Planners*, 05/1959, Vol. 25, No. 2 – Land Use and Traffic Models, s. 73–81.
- PIRIE, G. H. Measuring Accessibility: A Review and Proposal. *Environment and Planning*. 1979, 11A, pp. 299–312.
- DAMM, D. – *Towards a Modal of Activity Scheduling Behavior*, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, 1979.
- CURRIE, G. *New Perspectives and Methods in Transport and Social Exclusion Research*, Emerald Group Publishing Limited, Bingley, UK, 2011. ISBN 978-1-78052-200-5.
- DIJST, M. – JAYET, H. – THOMAS, I. Transportation and urban performance: Accessibility, daily mobility and location of household and facilities. In: DIJST, M. – SCHENKEL, W – THOMAS, I. *Governing Cities on the Move*. Aldershot: Ashgate, 2002. ISBN 9780754617587.

van WEE, B., MAAT, K. Land-Use and Transport: a Review and Discussion of Dutch Research. *EJTIR*. 2003, Vol. 3, no. 2, s. 199–218.

ZHANG, Xingyou, LU, Hua, HOLT, James B. Modeling spatial accessibility to parks: a national study. *International Journal of Health Geographics*. 2011. [24. 9. 2015] Dostupné z: <http://www.ij-healthgeographics.com/content/10/1/31#>.

Agenda 21 for Urban Mobility 2009

ELLDÉR. Residential location and daily travel distances: the influence of trip purpose. *Journal of Transport Geography*. 2014, Vol. 34, s. 121–130. Elsevier Ltd.

MUŽÍK, J. Města. In: Navrátilová, A., Rozmanová, N., ed. *Principy a pravidla územního plánování* [online]. Ústav územního rozvoje, 2015. s. B.3-30-59. [31. 8. 2015]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/pap-komplet-pro-tisk-15-01-2015.pdf>

Commission of the European Communities. *Green Paper on the Urban Environment*. Brussels. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities L-2958, 1990. ISSN 0254-1475.

MUSIL, J. Starý člověk a prostředí. In: WOLF, J. a kol. *Umění žít a stárnout*. Praha: Svoboda, 1982, s. 229–286.

WEGENER, M. Reduction of CO2 emissions of transport by reorganisation of urban activities. In: HAYASHI, Y., ROY, J., eds. (1996): *Transport, Land-Use and the Environment*, Dordrecht: Kluwer Academic Publishers, 103-124. [27. 8. 2015]. Dostupné z: http://www.spiekermann-wegener.com/pub/pdf/MW_Blackheath.pdf

Ing. arch. Zuzana Krmelová

ENGLISH ABSTRACT

The concept of towns of good accessibility and its importance for the quality of the life of senior citizens and children in urban settings, Zuzana Krmelová

The objective of the concept of towns of good accessibility is a sustainable relation among elements through which regular interaction takes place, so arranging for social cohesion and the elimination of effects of transportation on the environment. The article describes factors affecting accessibility as related to various age groups of inhabitants and focusing particularly on accessibility on foot as environment-friendly and an encouragement to physical activity.