

KONCEPCE WALKABILITY STATUTÁRNÍHO MĚSTA OSTRAVY



Walkability

Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst

T A

Č R

Technologická
agentura
České republiky

AUTOŘI KONCEPCE A KONTAKTY:

REALIZAČNÍ TÝM:

- Mgr. Alexandr Nováček, Ph.D.
E-mail: Alexandr.novacek@osu.cz
- Mgr. Ondřej Slach, Ph.D.
E-mail: Ondrej.slach@osu.cz
- Mgr. Lenka Paszová
E-mail: Lenka.paszova@osu.cz
- Mgr. Vojtěch Bosák, Ph.D.
E-mail: Vojtech.bosak@osu.cz
- Mgr. Luděk Krtička, Ph.D.
E-mail: Ludek.krticka@osu.cz
- Mgr. Adam Červenka
E-mail: Adam.cervenka@osu.cz
- Mgr. Marek Krumnikl
E-mail: Marek.krumnikl@osu.cz
- Mgr. Lukáš Chwistek
E-mail: Lukas.chwistek@osu.cz
- Mgr. Lucia Hýllová
E-mail: Lucia.hyllova@osu.cz
- Mgr. Daniel Janečko
E-mail: Daniel.janecko@osu.cz
- Mgr. Jan Horák
E-mail: Jan.horak@osu.cz

Více o projektu a jeho autorech naleznete na webu walkability.osu.cz

**T A
Č R**

Tento projekt je spolufinancován se státní podporou Technologické agentury ČR a Ministerstva dopravy v rámci **Programu DOPRAVA 2020+**.

www.tacr.cz

www.mdcr.cz



OBSAH

O koncepci walkability	4
Přínosy walkability pro Ostravu	6
Základní principy walkability	7
Metodika, výběr území a návrhy	9
Ulice a prostory pro realizaci opatření	11
Strategické ulice a prostory pro město Ostravu	12
Významné ulice a prostory pro městské obvody	15
Ulice a prostory se snadnou a rychlou realizací	19
Implementace koncepce	23
Seznam příloh koncepce	26
Zdroje a odkazy na literaturu	27



O KONCEPCI WALKABILITY

Tato koncepce volně navazuje na Strategický plán rozvoje města Ostravy na období 2024-2030¹ (pod značnou fajnOVA) [1], kde je kladen velký důraz na rozvoj (nejen) pěší dopravy, ale i kvalit města, které mají souvislost s walkabilitou.

Pojem „walkability“, nelze do češtiny snadno přeložit, asi nejbližší je mu někdy používaný pojem „chodeckost“, který však plně nevyjadřuje původní význam tohoto slova. Walkability můžeme krátce popsat jako přívětivost městského prostředí pro chodce, která umožňuje pěší dopravu. Ani toto vysvětlení však není úplné, neboť oproti původnímu pojmu nevyjadřuje, že walkabilita vytváří takové prostředí, že se v něm lidé samovolně chtějí dopravovat pěšky a trávit v něm svůj volný čas.

Tato koncepce vznikla v rámci projektu „Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst“, který byl podpořen programem TAČR DOPRAVA 2020+. Na vzniku dokumentu se podíleli pracovníci působící na Ostravské univerzitě, do výše zmíněného projektu TAČR však byli zapojeni i pracovníci působící na Univerzitě Jana Evangelisty Purkyně. Projekt samotný si kladl za cíl pomoci českým městům zlepšit prostředí pro chodce a pěší dopravu, která je v Česku stále převážně vnímána jako ta méně významná. Celý výzkumný projekt byl od počátku koncipován jako aplikovaný, což zjednodušeně znamená, že jeho výstupy by měly být ihned zaváděny do plánovací praxe.

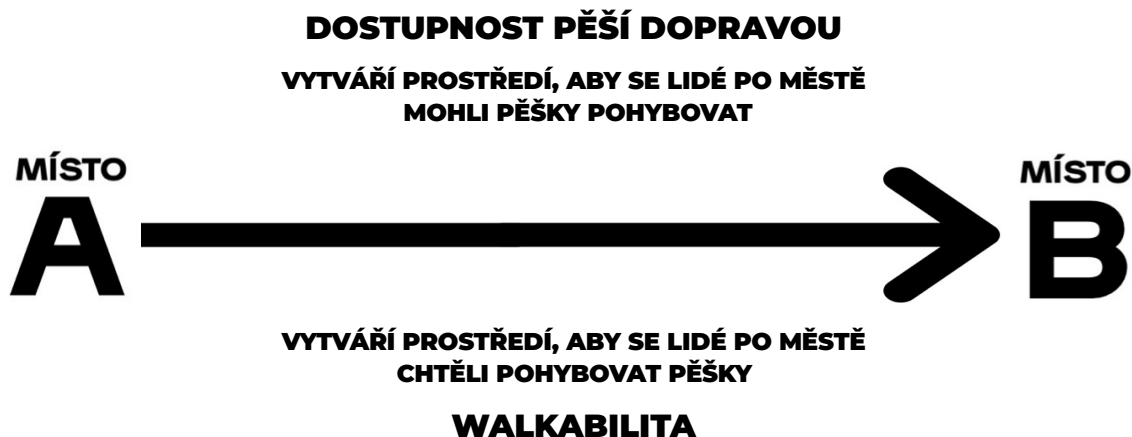
Takto vznikly dvě „sesterské“ koncepce, které se zabývají konceptem walkability. Obě koncepce sdílejí obdobný přístup k podpoře walkability a měly by se stát v tomto ohledu pomyslnými „vzory“ pro další česká města. Vedle Koncepce walkability statutárního města Ostravy, kterou máte právě před sebou, se dále jedná o Koncepci walkability statutárního města Most. Obě tato průmyslová města, která byla kdysi tahouny ekonomického rozvoje státu a přitahovala k bydlení obyvatele i z opačné strany tehdejšího Československa, mají dlouhodobý problém s úbytkem populace, způsobeným mimo jiné odchodem mladých obyvatel za prací a za kvalitnějším prostředím k životu.

Jak podotkl Leo van den Berg, významný autor zabývající se rozvojem měst, právě kvalita městského prostředí je jedním z nejdůležitějších faktorů, které rozhodují o úspěchu měst v době, kdy průmysl již není tak významný jako v minulosti a kdy se dynamicky rozvíjejí nová odvětví zaměřená na znalosti, podnikavost a kreativitu [2]. Statutární město Ostrava v současnosti nedisponuje dokumentem, který by se pěší dopravou specificky zabýval. Z tohoto důvodu se snaží tato koncepce tento nedostatek překlenout a vedle tématu walkability se zabývá i problematikou dostupnosti, tedy, aby se obyvatelé dostali z bodu A do bodu B. Rozdíl mezi oběma tématy znázorňuje následující schéma.

¹ Poznámka: Pro pohodlí čtenáře bude v celé této koncepci zkrácen původní název zmíněného strategického plánu na Strategický plán fajnOVA. Obdobně je zkrácen název tohoto dokumentu na Koncepce walkability.



Schéma 1: Rozdíly a spojitosti mezi dostupností pěší dopravou a walkabilitou



Obě témata se tedy vzájemně doplňují. Zatímco jedna vytváří základní podmínky pro chodce, tak druhá prostředí pro ně rozvíjí. Z toho důvodu v rámci přípravy vznikla i specializovaná interaktivní mapa, která zobrazuje pěší vzdálenosti ve městě Ostravě [3].

Koncepce walkability byla navíc od počátku koncipována tak, aby představovala jakýsi pomyslný návod, jak k problematice walkability může město Ostrava přistupovat. Zároveň byl při tvorbě dokumentu kladen důraz na to, aby šlo tuto koncepci v budoucnu obohatit o další přístupy, jak prostředí pro pěší zlepšit či rozšiřovat o další konkrétní místa vhodná k úpravám. Z tohoto důvodu je řada poznatků z procesu tvorby koncepce její součástí ve formě příloh, což umožnilo udržet dokument přiměřeně rozsáhlý a srozumitelný pro jeho čtenáře.

Součástí koncepce jsou následující přílohy:

- Příloha 1: Příklady měst zabývajících se walkabilitou
- Příloha 2: Urbanistické struktury města Ostravy
- Příloha 3: Průzkum kvality města Ostravy z pohledu chodců
- Příloha 4: Výsledky šetření kvalit urbánního designu
- Příloha 5: Výsledky guiding interview
- Příloha 6: Rozhovory s dotčenými aktéry a plánovací workshop
- Příloha 7: Inspirativní příklady projektů zlepšujících walkabilitu

Postupy a zkušenosti z tvorby koncepcí pro města Ostravu a Most jsou popsány v dokumentu Metodika walkability: nástroj podpory udržitelné mobility českých měst [4], který je i s dalšími výstupy dostupný na webu projektu. Zmíněná metodika je pak návodným materiálem pro další česká města.



PŘÍNOSY WALKABILITY PRO OSTRAVU

Existuje více než 200 studií potvrzující vliv kvality městského prostředí na chování lidí při chůzi, např. [5-16], další studie se pak zabývají pozitivními přínosy pro obyvatele měst, kteří v městech podporující walkabilitu žijí či pro města samotná. Mezi nevýznamnější přínosy lze zařadit:



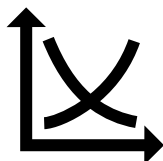
Zvýšení kvality městského prostředí:

Podpora chůze přispívá ke zlepšení prostředí ve městech, což má pozitivní vliv na životní podmínky a kvalitu života obyvatel města.



Zdravější populace:

Chůze jako každodenní aktivita přináší zdravotní přínosy jednotlivcům, napomáhá omezení obezity a kardiovaskulárních onemocnění.



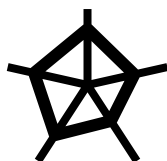
Posílení místní ekonomiky:

Lidé, kteří se po městě přepravují pěšky mají tendenci více utrácet u místních obchodníků, restaurátérů a poskytovatelů dalších služeb.



Posílení bezpečnosti a pocitu bezpečí:

Ulice, na které nejsou lidé zpravidla působí mnohem více nebezpečně než ulice, na které lidé tráví čas. Rovněž v nich lze očekávat, že někdo v případě nutnosti zavolá pomoc.



Posílení místní komunity:

Pěší doprava podporuje sociální soudržnost a inkluzi v místních komunitách, přispívá k posilování sdílené identity.



Přizpůsobení se výzvám současnosti:

Pěší doprava je jednou z odpovědí na problémy spojené s energetickou tranzicí, geopolitickými výzvami, dopady globální změny klimatu a znečištěním životního prostředí ve městech.



ZÁKLADNÍ PRINCIPY WALKABILITY

Zavádění konceptu walkability by se mělo řídit následujícími rámcovými principy z oblastí strategického, dopravního a územního plánování:

Podpora pěší dopravy napříč všemi oblastmi

- zohlednění pěší dopravy jako jednoho ze základních způsobů dopravy ve všech plánovacích a rozvojových dokumentech města
- zajištění zdrojů a finančních prostředků pro provádění realizace strategie pěší dopravy

Tvorba atraktivního městského prostředí pro život a pohyb obyvatel zohledňujícího klimatickou změnu

- zastínění chodníků na ochranu před horkem např. uliční zelení
- venkovní stolování a předzahrádky
- dostatečné množství kvalitního městského mobiliáře, např. v podobě posezení pro odpočinek na delších trasách a pro starší lidi
- podpora biologické rozmanitosti pomocí výsadby, zavádění vodních prvků atd.

Tvorba prostředí snižující pocitové vzdálenosti

- aktivní partery a umění v ulicích snižují pocitové vzdálenosti. Pěší vzdálenost se pak zdá kratší, protože je více zábavná

Zvýšení bezpečnosti provozu

- dostatečné množství a bezpečné přechody přes silnice
- zajištění oddělení dopravních ploch pro cyklisty a chodce
- snížení rychlosti vozidel (na 30 km/h) v oblastech s velkým pohybem chodců, v obytných oblastech a u dopravně citlivých objektů, jako jsou mateřské a základní školy, komunitní centra, střediska volného času, sportoviště, kulturní instituce apod.

Prosazování rovnosti všech účastníků silničního provozu

- posilování role udržitelných forem dopravy
- „nenálepkovat“ změny jako „město zcela bez aut“
- vytvoření bezpečných cest pro děti a dospívající do škol a za přáteli
- překlenutí bariér a odstranění fyzických překážek na pěších trasách

Zajištění přístupnosti pěších koridorů

- uplatňování konceptu města krátkých vzdáleností
- vytvoření bezpečné a souvislé sítě chodníků spojujících celé město
- propojení tzv. zelených koridorů ve městě s pěšími stezkami



Zajištění dobré dostupnosti pro všechny jeho občany, ale i dojíždějící z okolí

- řízení parkování pro dojíždějící za prací (P+R, K+R apod.)

Participativní a evidence-based přístup

- zapojení a respektování názorů obyvatel u dopravních řešení a využití dostupných dat

Testování opatření před samotným zavedením

- ověření realizovatelnosti a funkčnosti navrhovaných opatření pomocí tzv. dočasných zásahů do veřejného prostoru
- ověření obliby a přijetí řešení u obyvatel

Komunikace o plánovaných změnách

- komunikace s obyvateli města o plánovaných změnách a zejména se skupinami, kterých se změny nejvíce dotýkají. Příkladem jsou podnikatelé, kteří působí v centru města, nebo školy

Výše vyjmenované principy však nepředstavují kompletní výčet možných kroků, které je vhodné dodržovat při zavádění walkability. Jedná se o zjednodušený výčet a pro zájemce toto téma je doporučeno autory koncepce se blíže podívat na následující odbornou literaturu, která se této problematice věnuje do hloubky:

- **Města pro lidi** – Jan Gehl
- **Život mezi budovami** – Jan Gehl
- **Smrt a život amerických velkoměst** – Jane Jacobs
- **Soft cities** – David Sim
- **Walkable city: Revitalization, Vibrancy and sustainable consumption** – Carlos J. L. Balsas
- **Walkable city – rules** – Jeff Speck
- **Urban Playground How Child-Friendly Planning and Design Can Save Cities** – Tim Gill
- **Reclaiming Cities as Spaces of Middle Class Parenthood** – Johanna Liljus



METODIKA, VÝBĚR ÚZEMÍ A NÁVRHY

Koncepce walkability vznikala pomocí asociativní metody. Ta kombinuje přístup komunitní, tedy zapojení nejrůznějších aktérů, jejichž agenda se walkability dotýká, a přístup expertní, který přináší pohledy z vnějšku, například v podobě inspirace přístupy zahraničních měst. Komunitní rozměr přípravy koncepce byl zajištěn i skrze šetření realizovaného online, kterého se mohli zúčastnit obyvatelé města Ostravy. Této možnosti využilo 497 respondentů. Expertní přístup zajistil realizační tým tvořený pracovníky působícími na Ostravské univerzitě, který byl zpracovatelem této koncepce. Postup přípravy kopíroval klasický postup přípravy koncepčních dokumentů, od analytické fáze, při které se zjišťovaly vstupní údaje, až po návrhovou fázi, která tyto poznatky využila v návrzích. Analytická fáze zahrnovala také studium relevantních koncepčních, strategických a plánovacích dokumentů města Ostravy, Moravskoslezského kraje a Česka. Nejdůležitější rámec však představoval Strategický plán fajnOVA.

ANALYTICKÁ FÁZE

Tato fáze se nejprve soustředila na tzv. makroúroveň walkability, tedy studium a hodnocení prostředí celého města Ostravy. Zároveň však proběhlo studium přístupů zahraničních měst, které by mohly město Ostrava inspirovat (viz Příloha 1). Na makroúrovni města Ostravy byla následně zpracována analýza urbanistických struktur města s cílem určit vhodnost jednotlivých oblastí pro aplikaci možných návrhů walkability (viz Příloha 2). Následovalo dotazníkové šetření, které bylo cenným vstupem pro zjištění nedostatků městského prostředí pro pěší z pohledu obyvatel. Výsledky tohoto šetření lze nalézt v Příloze 3, zároveň však byly zpracovány do podoby interaktivního dashboardu [17], který umožňuje filtrovat výsledky dle různých parametrů. Tento dashboard lze nalézt společně s dalšími výstupy na webu projektu. Výsledkem této fáze byl výběr významných ulic centra města Ostravy pro analýzu walkability na mikroúrovni.

Na vybraných ulicích bylo provedeno terénní šetření kvalit urbánního designu pomocí nástroje UWET (Urban Walkability Evidence Tool), který je výstupem projektu a je volně dostupný k využití [18]. Výsledky tohoto šetření popisuje Příloha 4. Silnou stránkou tohoto přístupu je dobré zachycení fyzických a funkčních aspektů ulic, potažmo vědecká průkaznost jejich dopadů na objem pěší dopravy skrze statistickou analýzu. Na druhou stranu tento přístup nezachycuje skutečné lidské důvody pro pěší využití ulic. Proto byl výzkum obohacen o metodu guiding interview, jenž umožňuje hluboké a komplexní porozumění chůzi v městském prostředí z pohledu respondentů (viz Příloha 5). Významný vhled do situace kolem plánování pěší dopravy, walkability a veřejného prostoru přinesly rozhovory s aktéry, kteří se svou agendou dotýkají těchto témat.



NÁVRHOVÁ FÁZE

Dalším důležitým vstupem byl plánovací workshop, na kterém byl výběr ulic, kterými se tato Koncepce walkability má zabývat, rozšířen o další prostory (viz Příloha 6), které mají potenciál zlepšit pěší dostupnost ve městě Ostrava. Tento výběr byl realizován zejména s ohledem na odstraňování významných prostorových bariér, které se v Ostravě v poměrně velkém množství nacházejí. Tyto prostory pak byly identifikovány s využitím specializované interaktivní mapy zobrazující pěší vzdálenosti [3]. Posledním, avšak neméně významným vstupem pro tuto koncepci byly inspirativní příklady projektů zlepšujících kvalitu prostředí pro pěší (Příloha 7). Z těchto příkladů lze vybírat a realizovat ty, které odpovídají potřebám, možnostem a celkovému kontextu města Ostravy.

Výsledkem výše popsaného procesu výběru vhodných prostor pro realizaci opatření zlepšujících walkabilitu a pěší dostupnost byl seznam níže uvedených 32 ulic a prostorů rozdělený do 3 kategorií podle jejich významu a pravděpodobné náročnosti na realizaci. Jedná se o strategické ulice a prostory pro město Ostravu, významné ulice a prostory pro městské obvody a ulice a prostory s relativně snadnou a rychlou realizací. Každá z ulic či prostorů byla opatřena problémově orientovaným popisem, který se zaměřuje na hlavní nedostatky v území stran pěší dostupnosti a walkability a je doplněn o doporučení, na jaké oblasti se opatření mohou zaměřit. Výsledný výběr byl verifikován zástupci dotčených městských obvodů.

Zde je nutno podotknout, že se nejedná o ideové návrhy či konkretizované plány, jak přesně vybrané prostory upravovat. Jedná se však o modelové inspirativní přístupy či opatření, která by v území mohla vést k pozitivní změně. Zjednodušeně řečeno, cílem není určit, kde má být přesně lavička, nebo strom, ale nastínit vizi, jak by se území dalo zlepšit. Tuto vizi by měl následně převzít architekt či projektant, který jednotlivá doporučení zahrne do svého návrhu v rámci rekonstrukce či jiné úpravy vybraných prostorů a zohlední limity v území, jako jsou například sítě či jiná stavební omezení.

Pro zlepšení kvality prostředí pro pěší je vhodné tato doporučení implementovat také u dalších, obdobně významných ulic či jiných prostor ve městě. Návodným materiálem pro zlepšení kvality města pro pěší jsou současně i výše uvedené kapitoly koncepce a doporučená literatura. Pokud se město Ostrava rozhodne problematikou walkability zabývat, je rovněž doporučeno volit takové materiály a provedení, které odolají dlouhodobějšímu hrubšímu zacházení. Zároveň je vhodné přizpůsobit i režim úklidu a údržby a v případě nutnosti realizovat osvětové a preventivní kampaně směřující na uživatele těchto prostor s cílem omezit vandalismus. Jednou z cest, jak zlepšovat prostředí pro pěší, pak představuje koncept dočasného využití, tedy časově omezeného otestování, zda úpravy budou fungovat. Využívána jsou levná řešení, která lze v případě neúspěchu přesunout jinam. V případě úspěchu je pak podoba opatření upravena na řešení trvalé. Tento koncept je blíže představen v Příloze 7.



ULICE A PROSTORY PRO REALIZACI OPATŘENÍ

Následující podkapitoly obsahují jednoduchý popis výchozího stavu vybraných ulic a prostorů města Ostravy a seznam doporučení ve formě, jaká byla popsána v předešlé subkapitole. Tato doporučení by měla vést ke zlepšení podoby prostor tak, aby přispěly ke zkrácení pěších vzdáleností či byly více přívětivé k chodcům. Samotný seznam je pouze doporučující. Vzhledem k indikativní povaze doporučení jsou pro pohodlí čtenáře zobrazena pouze formou piktogramů:



Odkaz na mapu s lokací

Každý prostor je vyznačen v online mapě, která je přístupná přes čtečku QR kódů. V digitální verzi stačí na QR kód kliknout. Zde uvedený QR kód čtenáři zobrazuje lokaci všech prostorů.



Doplnění nového pěšího propojení

V místě schází infrastruktura, která by chodcům umožňovala průchod, může se jednat o přechod, podchod či nadchod.



Zklidnění dopravy

Veškerou dopravu v místě je vhodné zklidnit či omezit například dopravním značením, retardéry či vyvýšenými přechody.



Zvýšení pocitu bezpečí

Prostor v jeho uživateliích vzbuzuje pocit hrozícího nebezpečí. Je vhodné jej kultivovat, osvětlit a případně zvýšit nad ním dohled.



Úprava povrchů pro chodce

Povrchy v místě neumožňují pohodlnou chůzi a je potřeba je nahradit za nové, a to ideálně i s ohledem na prvky bezbariérovosti.



Modrozelená infrastruktura

V místě schází zeleň, která by prostor učinila přívětivějším k chodcům. Rovněž je vhodné pracovat s vodou v území.



Mobiliář pro chodce

Místo je vhodné dovybavit mobiliářem pro chodce, jako jsou lavičky, koše, osvětlení či orientační systém.



Zkrácení pocitové vzdálenosti

Vzdálenost lze pocitově zkrátit aktivním parterem či jinak atraktivním prostředím na úrovni očí, např. uměleckými prvky.



Místo pro hru a rozvoj dětí a mládeže

Území neodpovídá Desateru měst přívětivých k dětem [19] a je potřeba jej upravit pro aktivní a bezpečné trávení času dětí.



Osvěta a práce s místní komunitou

Problémy v prostoru jsou způsobeny místními obyvateli či jeho návštěvníky, kteří jej znečišťují, vandalizují či jinak znehodnocují.



Dlouhodobé plánování

Z různých důvodů nelze úpravy v místě realizovat v krátkodobém horizontu a je nutné je zohlednit v dlouhodobých plánech.



STRATEGICKÉ ULICE A PROSTORY PRO MĚSTO OSTRAVU

Těmito ulicemi a prostory se má z pohledu walkability a pěší dostupnosti smysl zabývat kvůli jejich významu pro celé město Ostravu. Tato významnost je dána například jejich funkcí spojnice mezi významnými místy s vysokou symbolickou hodnotou. Pro město je zásadní se těmito ulicemi a prostory aktivně zabývat, neboť spoluutvářejí image celého města v očích návštěvníků a přispívají ke zkvalitňování života obyvatel. Realizace opatření v takovýchto prostorech jsou nákladnější a náročnější vzhledem k většímu množství aktérů v území.

JANTAROVÁ STEZKA



Jantarová stezka spojuje historické jádro města s Novou Karolinou a Dolními Vítkovicemi. Tato pěší spojnice je však v současnosti nereprezentativní, nejenže vede podél odstavného parkoviště autobazaru, ale okolí je zarostlé křídlatkou s povrchem neodvádějícím dešťovou vodu, která se zde dlouhodobě drží a často znemožňuje Jantarovou stezku používat. Podél stezky se nenachází prakticky žádný mobiliář pro chodce.



SPOJENÍ HISTORICKÉHO JÁDRA A KONCERTNÍHO SÁLU



Plánovaná výstavba koncertní sálu a Černé kostky zvýší poptávku po zlepšení pěšího spojení historického jádra s těmito významnými investicemi. Obě současné spojující trasy, tj. podchod na ulici Stodolní a lávka u Nové Karolíny a přilehlé ulice, jsou v současnosti z pohledu walkability nevyhovující.



NÁDRAŽÍ OSTRAVA STŘED



Na výše zmíněná spojení historického jádra, koncertního sálu a Dolních Vítkovic volně navazuje myšlenka propojení oblasti Nová Karolína a železničního nádraží Ostrava střed podchodem. Tento podchod by pomohl k jednoduššímu překonávání železniční tratě, která představuje významnou bariéru.



VÍTKOVICKÉ NÁDRAŽÍ, MĚSTSKÝ STADION A OSTRAVAR ARÉNA



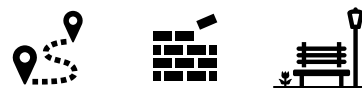
Vítkovické nádraží představuje bránu do města pro ty, co míří za kulturou a sportem. Současné pěší propojení Městského stadionu a Ostravar arény přitom při velkých akcích způsobuje komplikace pro MHD a automobilovou dopravu. Řešením by bylo protažení nadchodu kolejí na Vítkovickém nádraží a vybudování navazující pěší trasy podél ulice Sirotců s využitím současného průchodu pod ulicí Rudnou, čímž by vzniklo pohodlné pěší propojení nekřížující trasování dalších dopravních módů.



PLANETÁRIUM A JEHO OKOLÍ



Planetárium patří mezi oblíbený cíl návštěvníků města Ostravy. V současnosti jsou však možnosti, jak se na místo pěšky dostat, omezeny na průchod přes Porubský les či složitý průchod od zastávky Krásnopolská, která je poměrně vzdálená od samotné budovy planetária. Toto činí planetárium nedostupné pro ty, kdo nevládní automobil. Planetárium by bylo vhodné lépe napojit na systém MHD ve městě.



KAMPUS VŠB-TUO, FAKULTNÍ NEMOCNICE A PROPOJENÍ S PORUBOU



Kampus VŠB-TUO v Porubě je místem, které významně ovlivňuje image Ostravy. Pracovníci univerzity, studenti, ale i zahraniční hosté se pohybují v poměrně nepřívětivém prostoru ulice 17. listopadu, který je v současnosti významně využíván jako parkoviště. Napojení této ulice na kampus univerzity působí nereprezentativně a samotný areál je pro chodce chaotický. Obdobná situace panuje i před a uvnitř areálu Fakultní nemocnice.



HLAVNÍ NÁDRAŽÍ A JEHO PROPOJENÍ SE ZADNÍM PŘÍVOZEM



Zadní Přívoz představuje jedinou zástavbu městského typu severně od železniční tratě. V současnosti jediné spojení se zbytkem městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz představuje průchod pod železniční tratí na ulici Sokolská třída / Hlučínská, což dostupnost hlavního nádraží a zbytku městského obvodu značně zhoršuje. Podchod či nadchod z hlavního nádraží do Zadního Přívozu by tuto situaci efektivně vyřešil a udělal by Zadní Přívoz atraktivnějším místem k životu.



JANÁČKOVA, MUSORGSKÉHO A ŠKROUPOVA



V okolí těchto ulic se nacházejí proluky, které jsou používány jako placené parkoviště. Rozloha těchto parkovišť přitom v součtu přesahuje plochu jednoho celého bloku budov zdejší zástavby. Vzhledem ke strategii města Ostravy, která cílí na zástavbu proluk v centru města, je doporučováno tyto ulice přetvořit na pěší zónu, což by efektivně zamezilo ekonomickému využití těchto ploch jako parkovišť a motivovalo jejich majitele k zástavbě proluk. Úpravy v území je však nutné realizovat v souladu s potřebami místních podnikatelů a majitelů nemovitostí.



NA HRADBÁCH



Ulice Na Hradbách představuje další z hodnotných prostorů historického jádra města, který je v současnosti využíván jako parkoviště. Zejména pak křížení ulic Na Hradbách, Dr. Šmerala, Zeyerova a Antonína Macka má potenciál na přestavbu na piazzettu, která by mohla posílit atraktivitu centra města pro jeho návštěvníky.



VÝZNAMNÉ ULICE A PROSTORY PRO MĚSTSKÉ OBVODY

V této kategorii se nacházejí zejména ulice a prostory, které mají význam pro jednotlivé městské obvody. Realizovaná opatření by pak měla zejména pozitivní dopad na kvalitu života a možnosti pěší chůze obyvatel těchto městských obvodů. Náročnost realizace takovýchto opatření je různorodá.

PROPOJENÍ TOMKOVA A PODĚBRADOVA



Ve vyústění těchto ulic se nachází pěšina, kterou místní používají k (nelegálnímu) přechodu přes koleje, což značí potřebu si tudy zkracovat cestu. Vybudováním podchodu či nadchodu v tomto místě by došlo k efektivnímu propojení mezi sídlištěm Fifejdy, oblastí kolem ulic Jílová a sídlištěm Jindřiška. Zároveň by se zlepšila pěší dostupnost směrem na hlavní nádraží a do historického jádra. Legální možnost překonání kolejí by rovněž přispěla k bezpečnosti železniční dopravy.



LÁVKA BIEBLOVA



Jižním směrem, ve vzdálenosti přibližně 680 metrů od výše zmíněného propojení ulic Tomkova a Poděbradova, se nachází lávka, která propojuje nad železničním koridorem dvě poloviny městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz. Tato lávka však není bezbariérová, její okolí je zanedbané a postrádá základní vybavenost pro chodce. Lávku by rovněž šlo teoreticky prodloužit, tak aby překonávala silnici na ulici Cihelní.



KINO LUNA



Předprostor Kina Luna byl rekonstruován v roce 2015. Použité materiály však rychle podlehly chátrání a prostor je potřeba opětovně rekonstruovat, aby odpovídal symbolickému významu pro městský obvod Ostrava-Jih. Současné řešení navíc postrádá dostatečné množství zeleně, které by prostor zastínilo.



U TISKÁRNÝ A CHOPINOVA



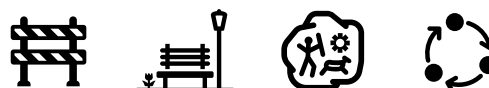
Postupně regenerované území vymezené ulicemi U tiskárny a Chopinova představuje pomyslný protipól k relativně dobře řešenému náměstí Svatopluka Čecha. V současnosti se v území nachází minimum mobiliáře a prostor slouží spíše jako parkoviště. Omezení vjezdu automobilů a využití prostoru jako jakéhosi prodloužení náměstí skýtá potenciál pro oživení Předního Přívozu skrze vytvoření prostoru pro kavárny a jiné gastronomické jednotky ve veřejném prostoru.



VÍTĚZNÁ



Ulice Vítězná má představovat jeden z reprezentativních prostorů městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz. Z urbanistického hlediska se jedná o osu vedoucí k památníku Rudé armády, která by měla sloužit jako symbolický hlavní vstup do Komenských sadů. V současnosti je prostor využíván zejména jako parkoviště a nachází se ve špatném stavu. Prostor je potřeba koncepčně rozvíjet, a to zejména od křižení s ulicí Sadová směrem k hlavnímu vstupu do parku.



PŘÍVOZSKÁ



Přívozká ulice byla již v minulosti podél Husova sadu humanizována a doprava byla v tomto úseku zklidněna. Problematická však zůstala křižovatka s ulicí Dvořákovou, která je nepřehledná a u chodců vzbuzuje pocity ohrožení ze strany projíždějících automobilů. Toto je možno řešit například vybudováním vyvýšených přechodů pro chodce. V ulici se nenachází žádný uliční mobiliář, který by ji udělal přívětivější pro chodce mířící směrem na Masarykovo náměstí.



VELKÁ



Ulice Velká v současnosti zažívá poměrně rychlý stavební rozvoj díky výstavbě budovy Nové lauby a rozšíření Laserového léčebného centra. Ulice díky svému úzkému profilu poskytuje stín po většinu dne a je tedy poměrně zajímavým prostorem v rámci adaptace na narůstající teploty v letních měsících. Fyzický prostor ulice však v současnosti neposkytuje zázemí pro jakékoliv aktivity návštěvníků historického jádra města.



MILÍČOVA, CHELČICKÉHO A S. K. NEUMANNA



Prostor těchto ulic představuje jednu z hlavních pěších spojnic historického jádra s Jindřiškou. Jedná se o atraktivní oblast, kterou postupně obsazují gastronomické jednotky, které však narážejí na velice omezený prostor na chodnících, kam by mohly rozšířit své předzahrádky. V celé oblasti se nachází minimum mobiliáře a podobně jako další ulice slouží spíše k zaparkování automobilů. Pokud by došlo k vymístění automobilů z této ulice, Ostrava by získala velice populární veřejný prostor rozšiřující pěší zónu.



MÁNESOVA A JIRSKÁ



Prostor sídliště v okolí ulic Mánesova a Jirská byl již v minulosti zpracován v rámci projektu TAČR „Dlouhodobě udržitelná transformace sídliště statutárního města Ostravy“ [20]. Návrhy opatření z tohoto projektu, které by napomohly ke zlepšení walkability tohoto sídliště, však doposud nebyly implementovány. Pilotní studie projektu přitom může Ostravě významně usnadnit budoucí snahy o rozvíjení modernistických sídlišť.



PLZEŇSKÁ



Plzeňská ulice představuje významnou bariéru mezi zástavbou rodinných domů ve starém Zábřehu a volnočasovým areálem na protější straně ulice přiléhajícímu k Lékařské fakultě OU. Tuto silnici lze přejít přes přechod na zastávce Ferona či podchodem na zastávce Hulvácká. Tento podchod však není protažen v celé délce a chodci musí silnici dále překonávat průchodem pod nájezdem na silnici, což dále prodlužuje pěší vzdálenosti.



HORNÍ



Silnice a tramvajová trať na ulici Horní odděluje sídliště Dubina od sídliště přilehajícímu k Bělskému lesu. Tuto překážku lze sice překonat na několika místech, nicméně se zde nacházejí dva úseky, kde jsou taková místa od sebe vzdálená přes 350 metrů, což významně prodlužuje pěší vzdálenosti v lokalitě.



DR. MARTÍNKA



Ulici Dr. Martínka lze ve své délce od Místecké ulice po kruhový objezd překonat pouze na 4 místech, přičemž jedno z nich je přímo u kruhového objezdu. Tento nedostatek míst k překonání silnice a kolejí významně prodlužuje pěší vzdálenosti v Hrabůvce. V prostoru mezi ulicemi U Haldy a Aviatiků přiléhajícím k ulici Místecká si pak lidé vyšlapávají pěšiny, protože v okolí nemají jinou možnost, jak silnici překonat.



ULICE A PROSTORY SE SNADNOU A RYCHLOU REALIZACÍ

Takovéto ulice a prostory jsou často na poměrně malých, ale ve vybrané časy frekventovaných, úsecích. Realizace opatření na takovýchto místech je jednodušší a méně nákladná, často může spočívat v pouhém předláždění povrchů či doplnění o uliční mobiliář nebo zeleň, která by prostor zastínila. Tyto drobné prostory však mohou mít velký vliv na ochotu obyvatel a návštěvníků chodit pěšky.

OD ZASTÁVKY HLUČÍNSKÁ PŘES ČERNÝ POTOK NA LANDEK



Z konečné zastávky tramvaje Hlučínská se lze dostat podchodem pod dálnicí, mostem přes Černý potok a jez přes řeku Odru pěšky až na Landek. Vzhledem k návštěvnickému významu Landeku pro město Ostravu je velkým paradoxem, že tato trasa nebyla doposud zkulturněna. V realitě se jedná o velmi jednoduché zásahy, které by vytvořily zajímavou vycházkovou trasu a propojení Landeku s tramvajovou zastávkou. Vybudovanou trasu je také vhodné propagovat, aby se dostala do všeobecného povědomí obyvatel města.



CITYCAMPUS OU A ČERNÁ LOUKA



Nově vybudované budovy Ostravské univerzity na Černé louce jsou nedostatečně propojeny se zbytkem Černé louky. Zejména schází propojení s podnikem Pávilon, který se nachází pouze pár desítek metrů od těchto budov, ale schází zde chodník a oficiální místo pro přecházení přes tramvajové koleje, které by obě místa propojovalo.



ŠKOLY NA OSTRČILOVĚ ULICI



Část ulice oddělující od sebe budovy MŠ a ZŠ Ostrčilova a 1st International School of Ostrava – mezinárodní gymnázium s.r.o. je ideálním kandidátem pro zklidnění dopravy, např. v podobě tzv. školní ulice. V ranních a odpoledních hodinách zde dochází k vysoké koncentraci automobilů (zejména rodičů dovážejících děti do školy), které znepříjemňují žákům, studentům a jejich doprovodu cestu do těchto škol.



ZÁKLADNÍ ŠKOLA NA VIZINĚ



Základní škola Na Vizině 28 ve Slezské Ostravě je zajímavým příkladem školy umístěné do zalesněného prostoru. Děti z okolních ulic si často zkracují cestu lesními pěšinami. V místě by bylo vhodné tyto pěšiny zkultivovat a propojit okolí s aktivitami školy a s místní komunitou.



STŘEDNÍ ŠKOLA PROF. ZDEŇKA MATĚJČKA



Tato střední škola disponuje poměrně nelogicky řešenými přechody ulice 17. listopadu. Zároveň škola nemá vhodný předprostor, který by umožňoval aktivní trávení času před a po výuce docházejícím studentům. Škola se specializuje na děti se specifickými potřebami, které je potřeba při úpravě prostoru zohlednit.



PUSTKOVECKÝ RYBNÍK



Rybník v Pustkovci představuje rekreační oblast pro obyvatele žijící v okolí a zároveň pomyslnou křižovatku pěších tras v lokalitě. V současnosti je však tato síť pěších tras nedostatečná a nevyhovuje potřebám místních obyvatel. V západní části scházejí schody, které by propojovaly chodník s komunitním centrem Všichni spolu a ve východní části je pak nevhodně trasovaný chodník směrem na ulici Karla Pokorného.



SVINOVSKÉ MOSTY A NÁDRAŽÍ



Chodník od Svinovských mostů k nádraží má v současnosti nevhodný vzor, který u některých chodců způsobuje závrať. Zároveň se jedná o poměrně dlouhou trasu, kterou je vhodné zastínit a pocitově zkrátit.



AVION SHOPPING PARK – SEVER



Pěší spojení s obytnou zástavbou severně od Avion shopping parku bylo v posledních letech zlepšeno. V místě se však nachází několik nelogických propojení místních chodníků. Přes investice do území tak stále celé místo působí nedodělaně a místní jsou při dešti nuceni využívat rozblácené pěšiny.



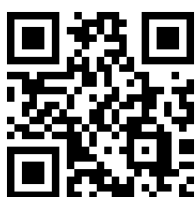
SPOJENÍ FIFEJD A JÍLOVÉ



V současnosti lze projít ze sídliště Fidejdy na ulici Tomkova podchodem pod dálničním přivaděčem. V tomto místě však schází kvalitní chodník a jakákoliv jiná infrastruktura pro pěší. Prostor pod přivaděčem by přitom šlo používat i pro práci s dětmi a mládeží za deštivých dní z lokality okolo ulice Jílová. Dodatečně se nabízí i propojení Fifejd a Jílové severněji, kde se nachází průchod pod kruhovým objezdem, kdy pro napojení na Jílovou schází pouze několik metrů chodníku u zastávky Jirská osada.



CHOCHOLOUŠKOVA



Na sídlišti Šalamoun se nachází pásem zeleně přerušená ulice Chocholouškova, která postupně přechází v ulici Havířská. Tato ulice představuje významnou osu v území, kterou využívají místní obyvatelé pro přístup k zastávce Dům Energetiky. Přerušená ulice Chocholouškova působí nedostavěným dojmem a místní si zde naokolo bytového domu vyšlapali pěšiny. Místo je přitom vhodné jak pro dobudování sítě pro pěší, tak i pro vytvoření komunitního prostoru.



OD ČERNÉ LOUKY K HRADU A SOUTOKU ŘEK OSTRAVICE A LUČINY



Existující pěší spojení přes lávku Unie (zvanou také Hradní), je vhodné doplnit o další funkce. Prostor pod mostem silnice Frýdecká je nyní zanedbaný, přitom však skýtá potenciál pro realizaci zajímavých projektů. Například v blízkosti zastávky U Hradu lze vybudovat „krytý“ skatepark, zpřístupnit nábřeží soutoku řek či na protější straně pod mostem vybudovat „kryté“ podium.



IMPLEMENTACE KONCEPCE

Jak již bylo výše zmíněno, tato koncepce je v souladu se Strategickým plánem fajnOVA, přičemž ho doplňuje o rozpracování problematiky walkability a dostupnosti pěší dopravou. Konkrétně tato koncepce navazuje na závěry analytické části Strategického plánu fajnOVA, které směřují k udržitelné dopravě a vytváření podmínek pro příjemnější pohyb pěších po městě. Jedním ze strategických cílů výše uvedeného dokumentu je „Kultivovat prostředí pro život všech generací“, ve kterém si Ostrava stanovuje, že do roku 2030 zvýší prostupnost města pro pěší (konkrétně by chtěla být Ostrava v roce 2030 „*Město bez bariér – bezpečný a komfortní pěší pohyb obyvatel a návštěvníků po městě*“), a právě k tomuto by měla přispět i tato Koncepce walkability. Kromě obecných principů navazuje Koncepce walkability také na již zcela konkrétní opatření a aktivity uvedené ve Strategickém plánu fajnOVA. Příkladem může být následující opatření v rámci klíčové oblasti A.2.1 Živé centrum: „*Zlepšit podmínky pro pěší – walkabilita centra města – odstranění největších fyzických bariér, vyřešení některých komplikovaných situací a propojení jednotlivých částí centra z pohledu pěších a obecně přizpůsobení dopravy pěším (řazení pěších na první místo), například i formou práce s územním plánem – při vymežování ploch pro novou zástavbu zachovávat, případně zvyšovat prostupnost města i krajiny*“. Kromě uvedeného Strategického plánu fajnOVA, který se walkabilitou vzhledem k zaměření na úroveň celého města zabývá pouze v obecné rovině, neexistuje v Ostravě jiný dokument řešící walkability v ucelené podobě. Tuto roli by nyní měla plnit tato koncepce, která je kromě rozpracování samotného konceptu doplněna návodnými příklady dobré (nejen) zahraniční praxe. Zároveň koncepce na území města definuje několik konkrétních prostorů, kterými by se statutární město Ostrava a jeho městské obvody měly zabývat, aby došlo ke zlepšení pěší dostupnosti a walkability ve městě. Vzhledem ke komplexnímu přístupu konceptu walkability k řešení městského prostředí tato koncepce může sloužit jako zdroj inspirace při formulaci návazných koncepcí, a zejména konkrétních opatření v rámci města a jeho prostředí, ať už v rovině technické, organizační či procesní. Podstatné je, aby nedošlo k opomenutí principů vytváření prostředí přívětivého k chodcům a aby se v Ostravě neprohlubovalo upozadování chůze před ostatními způsoby dopravy. Problematika pěší dopravy je samozřejmě oblastí, do které se promítá mnoho aspektů společenské reality, včetně rozdílného vnímání hodnot a preferencí obyvatel. Tato situace vyžaduje během implementace vždy hledat možnosti kompromisu.

Tato koncepce je spíše než dokumentem normativního charakteru (nevznikají v její návaznosti konkrétní povinnosti a úkoly) návodem, jak může město Ostrava k problematice walkability v budoucnu přistupovat. Jedná se o koncepční dokument, který by měl být primárně zdrojem podnětů pro navazující ucelené řešení přívětivosti prostředí pro chodce.

Z výše uvedeného plyne, že je zcela v kompetenci statutárního města, jeho městských obvodů a organizací, jakým způsobem přistoupí k naplňování principů, myšlenek a navržených typových opatření v Koncepci walkability.



PROMÍTNUTÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ DO PRAXE

Ostrava chce dle svého Strategického plánu fajnOVA v následujícím období „zlepšovat walkabilitu (pěší průchodnost města), zejména v intenzivně využívaných lokalitách a před veřejnými institucemi, památkami atd.“. Z tohoto důvodu by mělo statutární město, jeho městské obvody, instituce a organizace při jakémkoli zásahu do těchto intenzivně využívaných lokalit využít koncepci walkability jako pomocný materiál a zakomponovat zde uvedené prvky do návrhů konkrétních řešení. V rámci této koncepce jsou některá z těchto konkrétních prostor na území města vytipována – strategické prostory pro celé město, významné prostory pro městské obvody a prostory s rychle realizovatelnými návrhy.

V této koncepci navrhovaná opatření nepředstavují „nové projekty“, nejedná se o akční plán projektů, ale jedná se spíše o doporučení a doplnění kvalitativního rozměru pro stávající či plánované investice, respektive v některých případech o doporučení při provádění běžné údržby a oprav. Konkrétní intervence ve veřejném prostoru (respektive popsání zde uvedených principů do návazných koncepčních dokumentů a strategií města), již následně mají na starost příslušné odbory magistrátu, organizace typu MAPPA (Městský ateliér prostorového plánování a architektury) nebo vybraní architekti a projektanti, kterým by měla být tato koncepce předložena k využívání jako zdroj inspirace v případě, kdy bude hledáno řešení zlepšující kvalitu prostředí pro pěší.

Principy, návrhy a případně konkrétní opatření uvedené v této koncepci walkability je doporučeno využít při:

- vyhlášení architektonických soutěží,
- zadávání veřejných zakázek na řešení dotčených území,
- zpracování a provádění plánu údržby,
- provádění oprav a výměny mobiliáře,
- navrhování a realizaci projektů v rámci participativních rozpočtů a dotačních programů na úpravu veřejných prostranství,
- aktualizaci strategických rozvojových a koncepčních dokumentů,
- rozšiřování Koncepce walkability o další oblasti intervencí.

Pro samotný koncept walkability a aplikaci této koncepce by bylo přínosné určování (indikativní stanovisko u dotčených realizací při projednávání v orgánech města), jak konkrétní řešení přispívá k walkabilitě.

VYHODNOCOVÁNÍ WALKABILITY

Koncepce walkability by měla být vnímána jako iniciační nástroj pro rozvoj všeobecné diskuse o úpravách veřejného prostoru pro vyšší komfort pěší chůze. Z tohoto důvodu by mělo s určitým časovým odstupem docházet k pravidelnému vyhodnocování, k jakým změnám v tomto směru na území města dochází. V tomto dokumentu není nastavena sada měřitelných indikátorů, a to zejména z důvodu motivačního efektu koncepce. Ta totiž nemá být vnímána jako nástroj pro sledování řádného naplňování konceptu a sbírání plusových bodů za splněné hodnoty.



Zpracovatel koncepce doporučuje vyhodnocovat postupnou proměnu městského prostředí spíše kvalitativně a vizuálně a pomocí zpětné vazby ze strany uživatelů veřejného prostoru. Důležité je zejména aktivně diskutovat s odbornou veřejností i s obyvateli přímo dotčených prostor, informovat o pozitivních změnách, ke kterým bude docházet, a rozšiřovat dále principy tohoto konceptu mezi širokou veřejnost, provádět osvětu, a i tímto přispívat ke zlepšení prostředí pro pěší ve městě. Případně až v následujících letech je možné nastavit systém indikátorů, které by byly vyhodnocovány. Inspirativní příklady takového kvantitativního hodnocení úrovně walkability lze nalézt již i v Česku [21]. I poté však není vhodné se pouze snažit „dosáhnout cílových hodnot“.

PROVÁDĚNÍ ZMĚN A AKTUALIZACÍ KONCEPCE

Předložená Koncepce walkability se zaměřovala pilotně na prostory vybrané na základě identifikovaných potřeb a v následujících letech tedy bude vhodná její aktualizace a doplňování o další problematiku veřejné prostory a návrhy opatření. Ta se mohou objevovat v souvislosti s novými trendy v oblasti modrozelené infrastruktury, s legislativními změnami nebo se společenskými změnami ve městě. Musí však být zachován význam této koncepce, což obnáší nastavení určitých procesních pravidel, kterými se daná aktualizace a rozšiřování koncepce má řídit. Primárním požadavkem je princip dialogu a hledání kompromisu.

K aktualizaci či doplnění koncepce by tak vždy měli být přizváni relevantní aktéři (zástupci relevantních odborů magistrátu, MAPPa, městské obvody atd.), nové návrhy by měly být předmětem diskusí v příslušné komisi (minimálně komise strategického rozvoje a energetiky a komise dopravní), ale také v radě a zastupitelstvu města.



SEZNAM PŘÍLOH KONCEPCE

- Příloha 1: Příklady měst zabývajících se walkabilitou
- Příloha 2: Urbanistické struktury města Ostravy
- Příloha 3: Průzkum kvality města Ostravy z pohledu chodců
- Příloha 4: Výsledky šetření kvalit urbánního designu
- Příloha 5: Výsledky guiding interview
- Příloha 6: Rozhovory s dotčenými aktéry a plánovací workshop
- Příloha 7: Inspirativní příklady projektů zlepšujících walkabilitu



ZDROJE A ODKAZY NA LITERATURU

- [1] Statutární město Ostrava (2024): Strategický plán rozvoje města Ostravy na období 2024 – 2030.
Dostupné z: <https://fajnova.cz/wp-content/uploads/2024/03/Strategicky-plan-rozvoje-mesta-Ostravy-na-roky-2024-2030.pdf>
- [2] Van den Berg, L. (1999): The urban life cycle and the role of a market-oriented revitalization policy in Western Europe In: Summers, A. A., Cheshire, P. C., & Senn, L. (1999). Urban change in the United States and western Europe: Comparative analysis and policy. The Urban Insitute.
- [3] Ostravská univerzita (2024): Pěší dostupnost v Ostravě – specializovaná mapa.
Dostupné z: <https://walkability.osu.cz/aktivity-a-vystupy/specializovane-mapy>
- [4] Ostravská univerzita (2024): Metodika walkability: nástroj podpory udržitelné mobility českých měst.
Dostupné z: <https://walkability.osu.cz/aktivity-a-vystupy/metodika-walkability>
- [5] Lilius, J. (2019): Reclaiming cities as spaces of middle class parenthood. Springer Singapore.
- [6] Saelens, B. E., Sallis, J. F., & Frank, L. D. (2003): Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of behavioral medicine*, 25(2), 80-91.
- [7] Saelens, B. E., & Handy, S. L. (2008): Built environment correlates of walking: a review. *Medicine and science in sports and exercise*, 40(7 Suppl), S550.
- [8] Pont, K., Ziviani, J., Wadley, D., Bennett, S., & Abbott, R. (2009): Environmental correlates of children's active transportation: a systematic literature review. *Health & place*, 15(3), 849-862.
- [9] Vale, D. S., Saraiva, M., & Pereira, M. (2016): Active accessibility: A review of operational measures of walking and cycling accessibility. *Journal of transport and land use*, 9(1), 209-235.
- [10] Sung, H., & Lee, S. (2015): Residential built environment and walking 27activity: Empirical evidence of Jane Jacobs' urban vitality. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 41, 318-329.
- [11] Curiel-Esparza, J., Mazario-Diez, J. L., Canto-Perello, J., & Martin-Utrillas, M. (2016): Prioritization by consensus of enhancements for sustainable mobility in urban areas. *Environmental Science & Policy*, 55, 248-257.



- [12] Singh, A. K., Farmer, C., Van Den Berg, M. L., Killington, M., & Barr, C. J. (2016): Accuracy of the FitBit at walking speeds and cadences relevant to clinical rehabilitation populations. *Disability and health journal*, 9(2), 320-323.
- [13] Lindelöw, D., Svensson, Å., Brundell-Freij, K., & Hiselius, L. W. (2017): Satisfaction or compensation? The interaction between walking preferences and neighbourhood design. *Transportation research part D: transport and environment*, 50, 520-532.
- [14] Moura, F., Cambra, P., & Gonçalves, A. B. (2017): Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon. *Landscape and Urban Planning*, 157, 282-296.
- [15] Tribby, C. P., Miller, H. J., Brown, B. B., Werner, C. M., & Smith, K. R. (2017): Analyzing walking route choice through built environments using random forests and discrete choice techniques. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 44(6), 1145-1167.
- [16] Ewing, R., & Cervero, R. (2010): Travel and the built environment: A meta-analysis. *Journal of the American planning association*, 76(3), 265-294.
- [17] Ostravská univerzita (2024): Dashboard kvality města Ostravy z pohledů chodců. Dostupné z: <https://walkability.osu.cz/aktivity-a-vystupy/koncepce-walkability-ostavy/>
- [18] Ostravská univerzita (2024): UWET: Urban Walkability Evidence Tool. Dostupné z: <https://walkability.osu.cz/aktivity-a-vystupy/urban-walkability-evidence-tool>
- [19] Statutární město Ostrava (2024): Koncepce rodinné politiky statutárního města Ostravy 2030. Dostupné z: <https://fajnarodina.cz/wp-content/uploads/2024/04/Koncepce-rodinne-politiky-4.pdf>
- [20] Vysoká škola báňská Technická univerzita Ostrava – Centrum kvality bydlení (2020): Specializovaná mapa urbanistické studie pilotní lokality Jirská, Ostrava – Moravská Ostrava a Přívoz. Dostupné z: https://fajnova.cz/wp-content/uploads/2021/06/TACR_OST_spec-mapa_Jirska-Privoz_a4.pdf
- [21] Istrate, A. L., Bosák, V., Nováček, A., & Slach, O. (2020): How attractive for walking are the main streets of a Shrinking city?. *Sustainability*.

