

**UNIVERZITA PARDUBICE  
FAKULTA EKONOMICKO – SPRÁVNÍ**

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**2010**

**Bc. Jana MODRÁČKOVÁ**

**Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní**

**Zhodnocení významu indikátoru udržitelného rozvoje v  
rozvoji měst (na příkladu vybraného města)**

**Bc. Jana Modráčková**

**Diplomová práce  
2010**

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní  
Ústav veřejné správy a práva  
Akademický rok: 2009/2010

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jana MODRÁČKOVÁ**  
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Ekonomika veřejného sektoru**

Název tématu: **Zhodnocení významu indikátorů udržitelného rozvoje  
v rozvoji měst (na příkladu vybraného města)**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

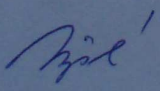
- 1) Trvale udržitelný rozvoj měst
- 2) Indikátory udržitelného rozvoje na lokální (městské) úrovni
- 3) Význam indikátorů UR pro rozvoj města
- 4) Případová studie pro vybrané město
- 5) Hodnocení významu indikátorů udržitelného rozvoje na rozvoj města

Rozsah grafických prací: –  
Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

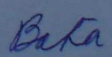
Seznam odborné literatury:

- BERAN, Václav, DLASK, Petr. Management udržitelného rozvoje regionů, sídel a obcí. Praha: Academia, 2005. 323 s. ISBN 80-200-1201-X  
MEZŘICKÝ, Václav. Environmentální politika a udržitelný rozvoj . Praha : Portál, 2005. 207 s. ISBN: 80-7367-003-8  
NÁTR, Lubomír. Rozvoj trvale neudržitelný . Praha : Karolinum, 2005. 102 s. ISBN: 80-246-0987-8  
ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. Indikátory udržitelného rozvoje: teoretické přístupy a zkušenosti v České republice. Případová studie Hradec Králové . Hradec Králové: Civitas per Populi, 2008. 52 s. ISBNá978-80-903813-6-0.

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D.  
Ústav veřejné správy a práva  
Datum zadání diplomové práce: 30. června 2009  
Termín odevzdání diplomové práce: 30. dubna 2010

  
doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.  
děkanka

L.S.

  
Ing. Robert Baťa, Ph.D.  
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 25. srpna 2009

## **Prohlášení autora**

Prohlašuji, že tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše. Souhlasím také s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 20. 6. 2010

Bc. Jana Modráčková

## **Poděkování**

Touto cestou bych ráda poděkovala paní doc. Ing. arch. Vladimíře Šilhánkové, Ph.D., za odborné vedení a připomínky při vypracování celé diplomové práce, také bych ráda poděkovala panu Ing. Martinovi Maštálkovi, Ph.D. za cenné rady a paní Kateřině Slovákové, Dis. z Odboru strategie a rozvojových projektů města Magistrátu města Hradec Králové za poskytnuté materiály. V neposlední řadě bych ráda poděkovala i své rodině a přátelům, kteří mi vytvořili vhodné prostředí pro realizaci této práce a podporovali mě během celého mého studia.



## **Anotace**

První část diplomové práce se zabývá trvale udržitelným rozvojem, jeho historií, hlavní myšlenkou a koncepcí. Popisuje jakým způsobem je implementována strategie trvale udržitelného rozvoje a jak jeho principy přijímá Evropská unie a zvláště Česká republika. Dále se zabývá indikátory udržitelného rozvoje na místní úrovni, jejich definicí, výběrem, druhy a popisuje jaký význam má jejich sledování na lokální úrovni a pro místní obyvatele. Pozornost je věnována především Společným evropským indikátorům a jejich využití ve městech České republiky, především v Hradci Králové.

Městu Hradec Králové je věnována druhá část práce, která popisuje koncepci jeho rozvoje a realizaci nejvýznamnějších projektů posledních let. Také popisuje indikátory ze skupiny Společných evropských indikátorů, které se v Hradci Králové sledují, a zejména zaměřuje pozornost na ty, které měli vliv na realizaci zmiňovaných projektů.

## **Klíčová slova**

Udržitelný rozvoj, indikátor, Hradec Králové

## **Titul**

Valuation of indicators importance sustainable development in town development (on choosen city)

## **Annotation**

The first part of my thesis is aimed at sustainable development, its history, main ideas and concepts. It describes a way of strategy implementation of sustainable development and how the European Union and especially the Czech Republic accept its principles. Further the work deals with indicators of sustainable development at the local level, their definition, selection, kinds. Describes the importance of monitoring of the indicators at the local level and local residents. Attention is aimed on European Common Indicators and their use in Czech cities, especially in Hradec Kralove.

Second part of work is aimed on city of Hradec Králové and its concept of development in this city. It describes the most important projects in the city in the last few years and describes monitoring indicators in the city and ist effect on the implementation of these projects.

## **Keywords**

Sustainable development, indicators, Hradec Kralove

## Obsah

1.	Úvod .....	12
2.	Základní pojmy .....	14
3.	Trvale udržitelný rozvoj měst .....	16
3.1	Trvale udržitelný rozvoj .....	16
3.2	Pilíře trvale udržitelného rozvoje .....	17
3.3	Mezinárodní koncepce trvale udržitelného rozvoje .....	18
3.3.1	Agenda 21 .....	18
3.3.2	Místní agenda 21 .....	21
3.3.3	Trvale udržitelný rozvoj a EU .....	26
3.4	Koncepce udržitelného rozvoje v ČR.....	27
4.	Indikátory udržitelného rozvoje na lokální (městské) úrovni .....	29
4.1	Kritéria indikátorů trvale udržitelného rozvoje .....	29
4.2	Výběr indikátorů při uplatňování MA21 .....	31
4.3	ECI - Společné evropské indikátory .....	33
4.3.1	Iniciativa TIMUR a indikátory ECI .....	34
4.3.2	Partnerská města.....	35
5	Význam indikátoru UR pro rozvoj města .....	37
5.1	Význam indikátorů při hodnocení činnosti veřejné správy.....	38
5.2	Význam indikátorů ECI/TIMUR .....	39
5.3	Význam programových a specifických indikátorů.....	45
5.4	Téma 200X .....	46
6.	Případová studie pro město Hradec Králové.....	48
6.1	Město Hradec Králové .....	48
6.2	Strategický a akční plán .....	51
6.3	Udržitelný rozvoj v Hradci Králové.....	53
6.4	Rozvojové projekty města.....	55
6.4.1	Městská karta.....	56
6.4.2	Terminál hromadné dopravy .....	57
6.4.3	Cyklistické stezky .....	58
6.4.4	Rozšíření parkovacích kapacit ve městě .....	59
6.4.5	Městské koupaliště Flošna .....	60



7.	Hodnocení indikátorů udržitelného rozvoje na rozvoji města Hradec Králové .....	61
7.1	Sledování indikátorů .....	61
7.1.2	Indikátor A.1 - Spokojenost občanů s místním společenstvím .....	61
7.1.3	Indikátor A.3 – Mobilita a místní přeprava cestujících.....	64
7.2	Hodnocení vlivu indikátorů na rozvoj města .....	67
8	Závěr.....	70

## **Seznam zkratek**

ČD – České dráhy

ČR – Česká republika

dB – decibel

DPmHK – Dopravní podnik města Hradec Králové

ECI – European Common Indicators (Společné evropské indikátory)

EU – Evropská unie

HK – Hradec Králové

MHD – městská hromadná doprava

MmHK – Magistrát města Hradec Králové

OSN – Organizace spojených národů

Sms – krátká textová zpráva

## Seznam obrázků

Obrázek 1 Pilíře trvale udržitelného rozvoje, zdroj: Wikipedia.....	17
Obrázek 2 Pyramida hierarchie činností MA 21; zdroj: Metodika pro MA21 .....	24
Obrázek 3 Partnerská města TIMUR, zdroj: publikace TIMUR.....	35
Obrázek 4 Poloha města, zdroj: z dokumentu Profil města 2008 .....	48
Obrázek 5 Katastrální území města Hradec Králové, zdroj: Profil města 2008 .....	49
Obrázek 6 Městská karta, zdroj: DPmHK.....	56
Obrázek 7 Nová budova Terminálu hromadné dopravy, zdroj: Magistrát města HK .....	58
Obrázek 8 Nové městské koupaliště Flošna; zdroj: Magistrát města HK.....	60

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Přehled ECI, zdroj: TIMUR.....	34
Tabulka 2 Města připojená do sledování ECI/TIMUR, zdroj: Timur.....	36
Tabulka 3 Přehled akcí pro veřejnost se zapojením občanů, zdroj: publikace TIMUR.....	47
Tabulka 4 Indikátory ECI sledované v HK, zdroj: Magistrát města HK .....	54
Tabulka 5 Důvody nespokojenosti občanů, zdroj: materiály MmHK .....	63

# 1. Úvod

V dnešní době, především ve vyspělých státech světa, je už standardem vysoká životní úroveň, lidé berou jako samozřejmost dostatek prostředků k udržení této životní úrovně a že jejich spotřeba není ničím omezována. Jen málo kdo z nich si uvědomuje, že předmětem jejich každodenní spotřeby jsou především zdroje globálního ekosystému, jako je voda, potraviny nebo vzduch, které nutně lidská společnost potřebuje k přežití a jejíž zásoby nejsou neomezené. Svým způsobem života a chováním by se společnost mohla dostat až do bodu, kdy vyčerpá veškeré zásoby a to by mohlo mít katastrofické následky.

To, že vývoj na planetě se řítí neudržitelným tempem a že zásoby neobnovitelných zdrojů na planetě se zmenšují, bylo hlavním tématem na Summitu Země v Riu de Janeiru v roce 1992, po tom, co bylo vyslyšeno několikaleté varování odborníků před neudržitelným vývojem světa. Výsledkem jednání je první globální strategie svého druhu, která pod názvem Agenda 21 má šířit hlavní myšlenky a principy udržitelného rozvoje dále mezi jednotlivé státy.

Samotná myšlenka zajištění trvale udržitelného rozvoje planety budoucím generacím je jasná a pochopitelná, bohužel už ne tak jasně a jednoduché je její zavádění do praxe. Okolo toho se pohybuje mnoho otázek a nejasností. Problematické je jak trvale udržitelný rozvoj sledovat, jak rozpoznat, že sledování je správné a o čem vlastně vypovídají zjištěné výsledky. K měření trvale udržitelného rozvoje slouží indikátory, tedy ukazatelé, které jednotlivé místní a státní úrovně sledují a které mohou po určitém čase ukázat trend vývoje anebo se mohou použít k porovnání mezi sebou.

Od ratifikace Agendy 21 se toho hodně změnilo, ve většině případů k lepšímu. Trvale udržitelným rozvojem se zabývají mnozí odborníci a celé instituce, bylo sepsáno velké množství publikací na toto téma a především si tento problém začali uvědomovat jednotlivé země a svoji politiku směřují tímto směrem. Je totiž zřejmé, že se globální vývoj nedá ovlivnit jinak, než začít od těch nejnižších stupňů – jednotlivých států, jejich regionálních a místních úrovní a především jejich občanů, kteří si tento problém musí uvědomit také.

Výjimkou není ani Evropská unie a její členské státy. Česká republika nezůstala pozadu a od roku 1992 zapracovala myšlenku trvale udržitelného rozvoje do svých zákonných předpisů. Této problematice se věnuje mnoho odborníků, včetně jedné oficiální organizace, která napomáhá více jak dvaceti městům na území České republiky zapojovat se do sledování indikátorů trvale udržitelného rozvoje.

Jedno z prvních měst, které se přihlásilo k respektování zásad trvale udržitelného rozvoje, bylo město Hradec Králové. Již od roku 2003 sleduje celou řadu indikátorů, pomocí nichž se snaží zlepšit životní prostředí svých občanů a zkvalitňovat úroveň jejich života. Občané mají možnost vyjádřit své názory, které jsou akceptovány při zpracování dlouhodobých strategických dokumentů, což zaručí zvyšování kvality života ve městě i do budoucna.

Cílem této práce je zhodnotit jaký vliv má sledování indikátorů ve městech na kvalitu života jejich občanů a v praktické části zaměřit pozornost právě k městu Hradec Králové a zhodnotit, jak konkrétně v tomto městě mělo sledování indikátorů vliv na jeho rozvoj.

## 2. Základní pojmy

### Agenda 21

Strategický dokument OSN, který byl přijat na konferenci v Riu de Janeiro v roce 1992. Jedná se o program udržitelného rozvoje naší planety.<sup>1</sup>

### Indikátor

Indikátor je ukazatel sledující vývoj nějakého jevu. Indikátory také slouží ke sledování trvale udržitelného vývoje, kde popisují chování lidské společnosti. Sledují vývoj určitého vybraného jevu, který souvisí s udržitelným rozvojem, a zaznamenávají a vyhodnocují o něm údaje, které se mohou časem měnit.<sup>2</sup>

### Místní agenda 21

Nástroj pomocí něho se přenáší principy Agendy 21 na místní a regionální úroveň. Pomáhá ke zkvalitňování správy věcí veřejných, zapojování veřejnosti a strategickému plánování. Využívá dosažených poznatků o udržitelném rozvoji ke zvyšování kvality života ve všech jeho aspektech a směřuje k zodpovědnosti občanů za jejich životy, i životy budoucích generací.<sup>3</sup>

### Strategický plán rozvoje

Je základní dlouhodobý dokument územního celku, který vychází ze současného stavu a vyjadřuje vývoj daného celku v určitém časovém horizontu. Soustředí se na prioritní oblasti a jeho hlavním cílem je prosperita města jako celku.<sup>4</sup>

### Projekt

„Zpracovaný záměr, rozvrh nebo plán nějaké budoucí činnosti nebo jejího výsledku (stavby, stroje, organizace a podobně). Časově ohraničené úsilí, směřující k vytvoření unikátního produktu nebo služby.“<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> *O místní Agendě 21* [online]. 2007 [cit. 2010-06-09]. Česká informační agentura životního prostředí. Dostupné z WWW: <<http://www.ma21.cz/>>

<sup>2</sup> TIMUR [online]. 2006-2008 [citace 2009-11-18]. Dostupné z <<http://www.timur.cz/indikatory/indikatory-udrzitelneho-rozvoje-12.html>>

<sup>3</sup> *O místní Agendě 21* [online]. 2007 [cit. 2010-06-09]. Česká informační agentura životního prostředí. Dostupné z WWW: <<http://www.ma21.cz/>>

<sup>4</sup> WIKIPEDIA. *Strategický plán* [online]. Encyklopedie Wikipedia. [cit. 2010-06-10]. Dostupné z www:<[http://cs.wikipedia.org/wiki/Strategick%C3%BD\\_pl%C3%A1n\\_rozvoje](http://cs.wikipedia.org/wiki/Strategick%C3%BD_pl%C3%A1n_rozvoje)>

<sup>5</sup> WIKIPEDIA. *Projekt* [online]. Encyklopedie Wikipedia. [cit. 2010-06-10]. Dostupné z www:<<http://cs.wikipedia.org/wiki/Projekt>>

## **Udržitelný rozvoj**

Trvale udržitelný rozvoj je způsob života, který hledá harmonii mezi člověkem a přírodou, mezi společností a jejím životním prostředím a spočívá v rovnováze mezi svobodami a právy jedince a jeho zodpovědností vůči jiným lidem a k přírodě.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> *O místní Agendě 21* [online]. 2007 [cit. 2010-06-09]. Česká informační agentura životního prostředí. Dostupné z WWW: <<http://www.ma21.cz/>>



## 3. Trvale udržitelný rozvoj měst

### 3.1 Trvale udržitelný rozvoj

V posledních desetiletích se stala slova trvale udržitelný rozvoj velmi diskutovaným a projednávaným pojmem. Ve světě neexistuje jediná a přesná definice, jak tento termín vysvětlit, ale přesto se většina odborníků shoduje v tom, že se jedná o proces přirozeného zlepšování a zdokonalování se, za předpokladu udržení základních podmínek pro rozvoj lidských společností a uchování zdrojů světového ekosystému pro budoucí generace.

Není tomu až tak dávno, co přední světoví odborníci vyslovili obavy nad neudržitelným vývojem světa a následky, který tento vývoj bude mít. V roce 1972 Římský klub, jedna z nejznámějších organizací zabývající se globálními problémy, složená z uznávaných specialistů, zveřejnil zprávu s výsledky počítačové simulace vývoje lidské populace a využívání přírodních zdrojů do roku 2100. Tato zpráva poukazovala na to, že během 21. století dojde k fatálnímu populačnímu pádu v důsledku znečištění, vyčerpání úrodnosti zemědělských půd a nedostupnosti energetických zdrojů, především fosilních paliv. Ve stejném roce se konala konference Spojených národů na téma prostředí člověka, kde se nastínily hlavní problémy vzájemného působení ekonomického růstu na stav planety a vznikla myšlenka nutnosti ekologicky přijatelného rozvoje. Jejich pesimistické hrozby však světová veřejnost nepřijala a doporučení zastavit hospodářský růst nebylo bráno vážně.<sup>7</sup>

V roce 1987 byla vydána zpráva s názvem Naše společná budoucnost, kde byl poprvé definován pojem trvale udržitelného rozvoje, který zavedla norská fyzička a politička Gro Harlem Brundtandová, který zněl:

*„Trvale udržitelný rozvoj je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby.“<sup>8</sup>*

Slovem „potřeby“ má zpráva na mysli základní potřeby nejchudších obyvatel planety, protože právě oni by následky případné katastrofy nesli nejhůř.

---

<sup>7</sup> WIKIPEDIA. *Udržitelný rozvoj*. [online]. Encyklopedie Wikipedia. [cit. 2010-04-17]. Dostupné z WWW:<[http://cs.wikipedia.org/wiki/Trvale\\_udr%C5%BEiteln%C3%BD\\_rozvoj#cite\\_note-0](http://cs.wikipedia.org/wiki/Trvale_udr%C5%BEiteln%C3%BD_rozvoj#cite_note-0)>

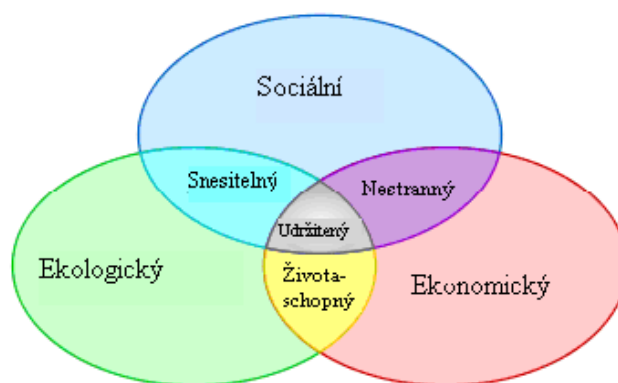
<sup>8</sup> Naše společná budoucnost, Academia, Praha 1991, str. 47

Teprve až na Summitu Země v Riu de Janeiru v roce 1992 se tato definice vryla do širokého podvědomí a trvale udržitelný rozvoj se stal diskutovaným tématem. Byly to právě tehdejší průmyslové a chemické havárie, jako například havárie v Černobyli, které donutily svět zamyslet se nad neudržitelným vývojem světa a zabývat se otázkou, jak tyto a další problémy vyřešit. Právě na této mezinárodní konferenci se hlavy států dohodly na podpisu dokumentu Agendy 21, který byl návodem jak zabránit dalšímu negativnímu vývoji. Po dvaceti letech od zveřejnění zprávy Římského klubu byly vytvořeny nové matematické modely simulující různé chování lidské populace. Ve většině těchto modelů došlo k významnému poklesu životní úrovně, který souvisí se znečištěným životním prostředím a vyčerpáním přírodních zdrojů v letech 2020 až 2060.

V roce 2002 na Summitu v Johannesburgu byla ratifikována dohoda vyjadřující zájem o zachování přírodních zdrojů a přírodní různorodosti světa, kterou podepsalo několik desítek tisíc zástupců světových vlád a hlav států. V roce 2005 pak byl zakončen projekt Hodnocení ekosystémů na přelomu tisíciletí, který se pokusil o nové modelování možného vývoje v 21. století.<sup>9</sup>

### 3.2 Pilíře trvale udržitelného rozvoje

Trvale udržitelný rozvoj má tři základní rozměry, které tvoří rovnováhu mezi základními oblastmi lidského života. Tyto tři pilíře jsou mezi sebou propojeny velkým množstvím vazeb a vzájemně na sebe působí<sup>10</sup>



**Obrázek 1** Pilíře trvale udržitelného rozvoje, zdroj: Wikipedia<sup>11</sup>

<sup>9</sup> MOLDAN, Bedřich. Indikátory trvale udržitelného rozvoje. 1. vyd Praha : Ministerstvo životního prostředí ČR, 1996. 87 s. tab. Edice:Phare. ISBN 80-7078-380-X

<sup>10</sup> MOLDAN, Bedřich. *Centrum pro otázky životního prostředí Univerzity Karlovy* [online]. 2010 [cit. 2010-05-10]. Sedmáct (velmi zhuštěných) tezí o udržitelném rozvoji. Dostupné z WWW: <<http://www.czp.cuni.cz/Osoby/Moldan/Publikace/t126.htm>>

<sup>11</sup> WIKIPEDIA. *Strategický plán* [online]. Encyklopedie Wikipedia. [cit. 2010-05-10]. Dostupné z www:<[http://cs.wikipedia.org/wiki/Trvale\\_uds%20drzitelny%20rozvoj](http://cs.wikipedia.org/wiki/Trvale_uds%20drzitelny%20rozvoj)>

### **Ekologický pilíř**

Rovnováhu ekologického rozměru udržitelnosti znamená zachovat dostupnost globálních životodárných systémů, které budou mít dlouhodobě trvalý a nezhoršující se charakter. Jednotlivé státy by měli chápat přírodní zdroje jako své národní bohatství, které má svoji hodnotu a měli by se o něj náležitě starat. Země je místem, které má obnovitelné i neobnovitelné zdroje, které člověk spotřebovává a svým chováním nesmí překročit udržitelnou mez, za kterou se už příroda nedokáže sama regenerovat.

### **Ekonomický pilíř**

Podle ekonomického pilíře je Země místem, kde dochází k produkci a následné spotřebě. Je zde stále snaha o ekonomický růst především rozvojových zemí z důvodu odstranění chudoby. Ten by měl být však takový, který vyznává principy udržitelného rozvoje a nemá negativní vliv na životní prostředí. Je stále více kladen důraz na vývoj a používání nových a k přírodě šetrnějších technologií.

### **Sociální pilíř**

Sociální pilíř se zaměřuje na rozvoj lidské osobnosti a mezilidské vztahy. Principem tohoto pilíře je to, aby každý měl své místo ve společnosti a sociální uznání, pocit bezpečnosti a zabezpečení všech základních lidských a občanských práv a svobod a aby sám mohl rozhodnout o své budoucnosti. To vše je podmíněno politickým systémem, který zaručuje demokracii, má plně fungující instituce a právní řád.

## **3.3 Mezinárodní koncepce trvale udržitelného rozvoje**

### **3.3.1 Agenda 21**

Agenda 21 je ambiciózní akční plán Organizace spojených národů, který byl přijat na konferenci životního prostředí v Riu de Janeiru v roce 1992. Tato konference znamenala významný mezník ve světové diplomacii a strategii rozvoje naší planety. Sešlo se na ni deset tisíc oficiálních delegátů ze 178 států světa a dohodli se na některých společných opatřeních, která by měla pomoci lidstvu nasměrovat se na cestu udržitelného rozvoje globálního charakteru. Tento krok byl nutný, neboť uznali, že problémy, které si vyžadovaly řešení, byly většího rozsahu, než aby si s nimi mohla poradit sama jakákoliv země a proto přijali politický závazek k mezinárodní spolupráci v oblasti rozvoje a životního prostředí.

Lze říci, že tento dokument je ojedinělou systematicky ucelenou strategií lidstva, která kdy byla zpracována v takovém rozsahu, odbornosti a komplexnosti. Obsahuje celkem 500 stran a na 40 kapitol. Každá kapitola se věnuje jedné oblasti, potřebné pro nastolení udržitelného rozvoje. Kapitoly jsou rozděleny do 4 základních částí:

- Sociální a ekonomické aspekty,
- Ochrana zdrojů a hospodaření s nimi,
- Posilování úlohy velkých skupin,
- Finanční zdroje a mechanismy

Dokument vychází z předpokladů, že primárními hnacími silami změn v životním prostředí je růst populace, spotřeba a technologie. Navrhuje jak zabránit plýtvání a neefektivnosti a jak dosáhnout udržitelné rovnováhy mezi těmito primárními silami. Popisuje některé technologie a techniky, které je třeba rozvíjet, nabízí možnosti, jak zabránit degradaci půdy, ovzduší a vody a jak chránit různorodé druhy a život na planetě.

Cílem tohoto dokumentu je vyřešit stávající problémy světa a ukázat cestu udržitelnosti, která skloubí ekonomický a sociální rozvoj s ochranou životního prostředí. Nejpodstatnějším úkolem je odstranění chudoby tím, že se potřebným zajistí přístup ke zdrojům, které jsou nutné pro jejich udržitelný život.<sup>12</sup>

Svým pojetím Agenda 21 představuje program pro 21. století, ukazující cestu k udržitelnému rozvoji na naší planetě. Proto byl zvolen název „Agenda 21“. Vyzývá ke globálnímu partnerství a od států, které se k ní přihlásily, se očekává, že vyhlásí svůj akční plán vycházející z tohoto dokumentu. Je nositelem informací, dovedností a koncepčním podkladem pro vytvoření Místní Agendy 21 a pro uplatnění principů udržitelného rozvoje v místních podmínkách. Pro úspěšnou implementaci agendy 21 mají zásadní význam národní strategie, plány, politiky a postupy. Činnosti místních správ je věnována 28. kapitola tohoto dokumentu.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Agenda 21. vyd. Praha: MŽP 1998. 332 s. ISBN: 80-7212-039-5

<sup>13</sup> *O místní Agendě 21* [online]. 2007 [cit. 2010-05-3]. Česká informační agentura životního prostředí. Dostupné z www: <<http://www.ma21.cz/>>

## Principy udržitelného rozvoje

Přijetím dokumentu Agenda 21 se státy zavázaly přijmout a dodržovat základní principy udržitelného rozvoje, jejichž aplikací lze snížit lidský dopad na životní prostředí. Jedná se o deset následujících principů:<sup>14</sup>

- 1) **Propojení základních oblastí života** (ekonomickou, sociální a environmentální) – Udržitelný rozvoj spočívá v rovnováze těchto tří základních oblastí. Z ekonomického pohledu je území místem pro produkci, distribuci, spotřebu a inovaci. Z pohledu ekologického je území místo, kde se spotřebovávají přírodní zdroje, a produkuje se odpad. A z pohledu sociální oblasti je území prostředím mezilidských vztahů, sociálních a zájmových skupin. Zohlednění pouze jednoho nebo dvou z těchto oblastí by nebylo dlouhodobě efektivní.
- 2) **dlouhodobá perspektiva** – všechny rozhodnutí musí být hodnoceny a zvažovány z hlediska dlouhodobých dopadů, které mohou způsobit. Je potřeba jejich strategické plánování.
- 3) **Omezená kapacita životního prostředí** – musí být bráno v potaz, že životní prostředí má omezené kapacity nejen jako zdroje surovin, látek a funkcí potřebných k životu, ale také jako prostor pro odpady a znečištění všeho druhu
- 4) **předběžná opatrnost** – především z důvodů, že ne vždy víme předem všechny důsledky lidské činnosti, je dobré být při rozhodování opatrný
- 5) **prevence** - je mnohem efektivnější než následné řešení dopadů. Na řešení již vzniklých problémů, musí být vynakládáno mnohem větší množství časových, finančních a lidských zdrojů
- 6) **kvalita života** – lidé mají přirozené právo na život. Má rozměr nejen materiální, ale také společenský, etický, estetický, duchovní, kulturní a další.
- 7) **sociální spravedlnost** - sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje se přikládá stále větší význam a udržitelný rozvoj je čím dál častěji chápán jako trvalé zlepšování sociálních podmínek v rámci ekologické únosnosti Země. Ekonomika v tomto výkladu hraje roli nástroje k dosažení zlepšení sociálních podmínek, protože chudoba je ohrožující faktor udržitelného rozvoje. Příležitosti i zodpovědnosti by měly být spravedlivě děleny mezi země, regiony i mezi rozdílné sociální skupiny.

---

<sup>14</sup> Metodika pro místní Agendy 21 České republiky : Strategie, postupy a techniky uplatnění MA21 na místní a regionální úrovni ČR. [s.l.] : [s.n.], 2003. 120 s.

- 8) *zohlednění vztahu lokální - globální* - činnosti na místní úrovni ovlivňují problémy na úrovni globální, vytvářejí je, ale také je mohou pomoci řešit.
- 9) *vnitrogenerační a mezigenerační odpovědnost* - zabezpečení národnostní, rasové i jiné rovnosti, respektování práv všech současných i budoucích generací na zdravé životní prostředí a sociální spravedlnost. Jedná se o morální povinnosti k budoucím generacím, zda mají zajištěnou možnost života ve zdravém prostředí anebo zda nebudou muset řešit problémy současné společnosti.
- 10) *demokratické procesy* – zapojením veřejnosti již od počáteční fáze plánování činnosti se vytváří nejen objektivnější plány, ale také obecná podpora pro jejich realizaci.

Další důležitý dokument, který navazoval na Agendu 21 a byl jejím návodem na realizaci v celosvětovém měřítku, byl **Implementační plán**. Ten byl výsledkem dalšího dlouho očekávaného Světového summitu o udržitelném rozvoji v Johannesburgu v roce 2002. Tento plán obsahoval i řadu nových priorit v oblastech, které v Agendě 21 chyběly. Šlo například o oblasti využívání energie, vztahu globalizace, volného obchodu a udržitelného rozvoje nebo rozpracování problematiky změny vzorců výroby a spotřeby. Už se nezaměřuje pouze na dosažení rovnováhy mezi ekonomickým, sociálním a environmentálním pilířem, ale také na rovnováhu mezi zeměmi, různými společenskými skupinami, dneškem a budoucností.<sup>15</sup>

### 3.3.2 *Místní agenda 21*

Dosáhnout udržitelného rozvoje je podmíněno kvalitou veřejné správy daného státu, kterou se na lokální a regionální úrovni zabývá místní Agenda 21. Místní Agenda 21, také jen MA21, je nástrojem pro uplatnění principů udržitelného rozvoje v praxi, neboť problémy globálního charakteru mají kořeny v lokálních činnostech a aktivitách. Jedná se o program rozvoje obce či regionu, který propojuje ekonomické a sociální aspekty s oblastí životního prostředí, zohledňuje místní problémy a je vytvářen ve spolupráci s veřejností, proto nese název „místní“<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> *Ústav pro ekopolitiku* [online]. 2006 [cit. 2010-05-10]. Co je udržitelný rozvoj. Dostupné z WWW: <<http://udrzitelnyrozvoj.ecn.cz/udrzitelnyrozvoj.shtml>>

<sup>16</sup> *Metodika pro místní Agendy 21 České republiky : Strategie, postupy a techniky uplatnění MA21 na místní a regionální úrovni ČR*. [s.l.] : [s.n.], 2003. 120 s.

Je to náročný proces, který vede k dlouhodobě vysoké kvalitě života a životního prostředí tím, že vede občany k zodpovědnosti za své životy i životy ostatních. Jednotlivé činnosti procesu musí být ovšem součástí dlouhodobého plánování, zkvalitňování správy věcí veřejných (good governance) a zapojení veřejnosti na tvorbě akčních plánů. To vše musí být politicky podporováno a zaštitěno. Přestože může být systém naplňován různými způsoby, neměl by být opomenut důraz na základní principy a součásti systému místní Agendy 21<sup>17</sup>.

### **Základní součásti systému místní Agendy 21**

Pro zavádění MA 21 nejsou stanoveny přesné postupy jak toho dosáhnout, jsou známe jen hlavní kroky, které by jednotlivé lokální úrovně měli dodržovat. Následující činnosti tvoří komplexní systém MA21 a je potřeba je při jejich implementaci řešit a zavádět společně už od začátku procesu.

- 1) **Organizační zázemí** – jedná se o nejdůležitější podmínku procesu, protože fungování systému místní Agendy 21 je nejvíce závislé na schopnostech koordinátora, který zajišťuje spolupráci, propojování aktivit, školení cílových skupin a práci na plánech rozvoje za účasti veřejnosti. Organizační zázemí musí být politický zaštitěno a napojeno na místní správu, v ideálním případě je umístěno přímo ve struktuře této správy.
- 2) **Komunitní spolupráce (partnerství)** – místní Agenda 21 je procesem partnerství zaměstnanců místní správy s místními organizacemi a veřejností při dlouhodobé spolupráci na přípravách a realizacích místních aktivit s tím, že výsledky této spolupráce budou přijímány na základě souhlasu všech partnerů.
- 3) **Kapacita pro získávání zdrojů** – komunitní spolupráce a propojení ekonomických, sociálních a ekologických aspektů při rozvoji obce či regionu jsou většinou důležitými kritérii pro získání mnohdy tak důležité finanční pomoci ze zahraničních a mezinárodních zdrojů. Zapojením veřejnosti se otvírá další cesta k získání zdrojů. Pokud jsou lidé opravdu do procesu zapojeni a cítí se být jeho součástí, často jsou ochotni přispět nejen svým časem a zkušenostmi, ale také finančními a dalšími prostředky.

---

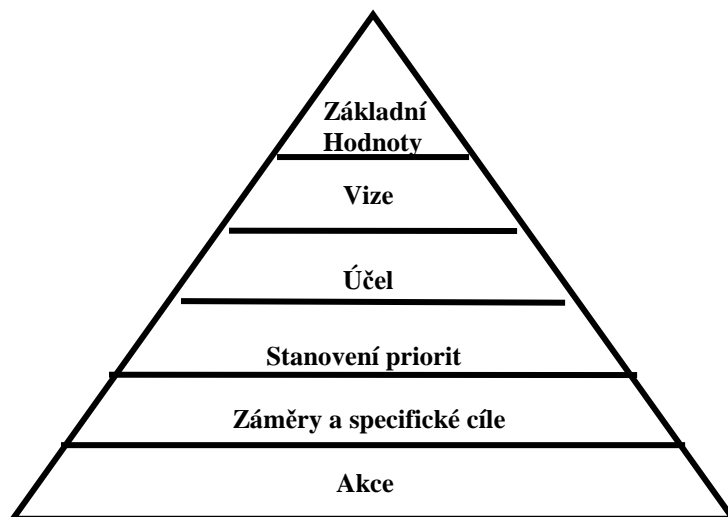
<sup>17</sup> *O místní Agendě 21* [online]. 2007 [cit. 2010-05-05]. Česká informační agentura životního prostředí. Dostupné z WWW: <<http://www.ma21.cz/>>



- 4) **Formalizace procesu, politická podpora** – místní Agenda musí být brána jako oficiální součást rozvoje a fungování místního regionu či obce. Tím, že zastupitelstvo přijme MA21, zavazuje se k respektování principů trvale udržitelného rozvoje při svém jednání, rozhodování a tvorbě strategických plánů. Také se zavazuje ke spolupráci s veřejností a k činnostem, které povedou k plnění společných cílů.
- 5) **Strategie udržitelného rozvoje za účasti veřejnosti** – každá místní správa, která přijala místní Agendu 21, by měla mít zpracovanou dlouhodobou Strategii udržitelného rozvoje, na jejíž zpracování a realizaci by měl mít každý občan možnost se podílet nebo by o ní měl být alespoň informován. Každá strategie by měla být krátký, jasný a veřejně dostupný dokument, který sebou nese akční plán s přesným určením toho kdo, co, kdy a z jakých zdrojů udělá. Vytvoření tohoto plánu nastartuje proces místní Agendy 21, protože zapojení veřejnosti nekončí pouze jejich informováním, ale někdy se můžou podílet i na získávání názorů a podkladů, spoluúčasti, vytváření a realizaci procesu.
- 6) **Výchova, vzdělávání, osvěta a informovanost** – je důležité, aby místní občané rozuměli základním otázkám udržitelného rozvoje a byli motivováni k aktivnímu zapojení do procesu MA21. Tím, že budou součástí tohoto procesu, si začnou uvědomovat, že jsou spoluvůrci budoucnosti obce a regionu a že nesou určitý díl zodpovědnosti za její rozvoj. Toho MA21 dosahuje nenásilně v rámci výchovy cílových skupin, jako jsou děti a mládež, menšiny, podnikatelé, mladé rodiny nebo staří lidé.
- 7) **Management kvality** – zaváděním managementu kvality do veřejné správy se sleduje kvalita služeb pro místní občany, šetrný provoz veřejných budov a postoj k životnímu prostředí. Zaměstnanci úřadu by měli být školeni, aby pochopili základní principy udržitelného rozvoje a tyto principy pak zohledňovali ve své praxi.
- 8) **Vnější vztahy a vazby** – udržitelný rozvoj má široké souvislosti, takže pro obce nebo regiony je nutné budovat vnější vztahy a informační vazby s dalšími obcemi a regiony připojených do MA21, to vede k možnosti posílení kapacity, získání inspirace a dalších zdrojů. Nejlepší formou jak se do spolupráce zapojit, je zapojit se do existujících sítí a projektů na národní a mezinárodní úrovni. Krom výše popsaných výhod, je dalším přínosem to, že obec je zaznamenána na mezinárodních seznamech, podle kterých se řídí zájmy turistů a investorů.

9) **Mikroprojekty** – jedná se o dílčí projekty malého či většího rozsahu a slouží ke zjištění projektů, které přispívají k udržitelnému rozvoji. Je nejvhodnější, aby se na financování těchto projektů podílela místní správa.

### Uplatňování místní Agendy 21



Obrázek 2 Pyramida hierarchie činností MA 21; zdroj: Metodika pro MA21<sup>18</sup>

Obrázek 1 znázorňuje hierarchii činností při uplatňování místní Agendy 21 na úrovni obcí a regionů. Prvním krokem je stanovení základních hodnot, které účastníci vyznávají a které určují směr dalších prací. Dále by projekt měl mít jasnou vizi, jakým směrem se bude ubírat rozvoj dané lokality a jak bude vypadat za 10, 15 nebo 20 let. Účastníci MA21 také musí zodpovědět na otázku jaký má daný projekt účel a „proč“ by měl být proces zahájen a realizován. K dosažení všech vizí je nutné stanovit prioritní oblasti práce a jejich záměry, které jsou pak rozpracovány do specifických cílů, jenž slouží k upřesnění a rozdělení záměrů na jednotlivé bloky. Poté je ke každé vybrané prioritní oblasti sestaven Akční plán konkrétních projektů, které se musí udělat k dosažení specifických cílů. Obsahuje již termíny, zdroje a zodpovědné osoby, které budou na projektu spolupracovat.

<sup>18</sup> Metodika pro místní Agendy 21 České republiky : Strategie, postupy a techniky uplatnění MA21 na místní a regionální úrovni ČR. [s.l.] : [s.n.], 2003. 120 s.

Přínosy, které může mít dobře vedená místní Agenda 21, jsou podle kapitoly 28 dokumentu Agenda 21<sup>19</sup> následující:

- větší spokojenost obyvatel
- vyšší efektivitu práce
- předcházení konfliktů a zmenšování rozporů
- zlepšení kvality života obyvatel
- zachování a zlepšení kvality životního prostředí
- nalezení skutečných problémů a optimálních cest jejich řešení
- dosažení společné vize o budoucnosti obce či regionu
- aktivní zapojení lidí do řešení problémů
- spolupráci různých společenských a profesních skupin
- větší pochopení práce úřadů a zastupitelů a zvýšení důvěry v jejich rozhodnutí
- zajištění zpětné vazby v řízení města
- lepší společenskou atmosféru
- pochopení různých názorů a postojů
- posílení a rozvoj demokracie
- posílení pocitu sounáležitosti s obcí, regionem
- zachování místních hodnot - kulturních, společenských i přírodních
- zvýšení schopností a kapacit
- rozšíření finančních a dalších zdrojů pro rozvoj obce, regionu
- větší schopnost obce nebo regionu reagovat na měnící se vnější i vnitřní prostředí
- místní stabilitu, která ovlivňuje stabilitu v mezinárodním měřítku

---

<sup>19</sup>Agenda 21 [online]. Praha : MŽP, 1998 [cit. 2010-05-09]. 28.kapitola. Dostupné z WWW:  
<[http://www.ma21.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/MZPMSFGSI0KM/\\$FILE/kapitola\\_1\\_3\\_ma21.pdf](http://www.ma21.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/MZPMSFGSI0KM/$FILE/kapitola_1_3_ma21.pdf)>

### 3.3.3 *Trvale udržitelný rozvoj a EU*

První strategie Evropské unie pro trvale udržitelný rozvoj přijala Evropská rada v Göteborgu v roce 2001 a o rok později byla s ohledem na Světový summit v Johannesburgu rozšířena o vnější rozměr. Hlavním úkolem bylo změnit současné neudržitelné modely spotřeby a výroby na neintegrováný přístup k tvorbě politik a řešit základní problémy, které se týkaly ochrany životního prostředí, sociální spravedlnosti a soudržnosti, hospodářské politiky a plnění mezinárodních povinností<sup>20</sup>.

V roce 2006 byla Evropskou radou přijata revidovaná strategie udržitelného rozvoje pro rozšířenou Evropu, která vycházela z předchozí strategie z roku 2001 a obsahuje soudržnou představu toho, jak bude EU postupovat v dosažení stanovených úkolů a cílů udržitelného rozvoje. Uznává potřebu spolupráce i s partnery mimo Evropskou unii, včetně rychle se rozvíjejících zemí, které budou mít na globální udržitelný rozvoj značný vliv.

Nejnovější zveřejněná zpráva ze dne 24. 7. 2009 o Začleňování udržitelného rozvoje do politiky EU<sup>21</sup>, která hodnotí dosažené výsledky od roku 2006 a poukazuje pokrok strategie udržitelného rozvoje EU, který byl dosažen především v oblastech klimatické změny a čisté energie, udržitelné dopravy, udržitelné spotřeby a výroby, uchování a nakládání s přírodními zdroji, veřejné zdraví, sociální začleňování, demografie a migrace, globální chudoba a výzvy udržitelného rozvoje, vzdělávání a odborného výcviku, výzkumu a vývoje.

Ukazuje také, že v budoucnu by se měla Strategie trvale udržitelného rozvoje zaměřit na:

- větší synergie s Lisabonskou strategií růstu a zaměstnanosti,
- účinnější sledování a vynucování členskými státy,
- komprehensivní monitoring založený na indikátorech udržitelného rozvoje,
- nově se objevující výzvy – bezpečná energie,
- adaptace na klimatické změny,
- bezpečnost potravin,
- využití půdy,
- udržitelnost veřejných financí a vnější rozměr udržitelného rozvoje.

---

<sup>20</sup> Zdravé město Litoměřice[online]. 2010 [cit. 2010-05-09]. Obnova strategie udržitelného rozvoje EU. Dostupné z WWW: <[http://zdravemesto.litomerice.cz//images/stories/letaky/sur\\_eu.pdf](http://zdravemesto.litomerice.cz//images/stories/letaky/sur_eu.pdf)>

<sup>21</sup> Začleňování udržitelného rozvoje do politik EU: Přezkoušení strategie Evropské unie pro udržitelný rozvoj za rok 2009[online]. 2009 [cit. 2010-05-04]. Dostupné z WWW: <[http://www.spcr.cz/cz/eu/com\\_2009\\_400\\_cz.pdf](http://www.spcr.cz/cz/eu/com_2009_400_cz.pdf)>

### 3.4 Koncepce udržitelného rozvoje v ČR

U nás nebyl princip trvale udržitelného rozvoje do roku 1989 nijak zohledňován. Důležitým krokem bylo schválení zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí, který byl první svého druhu u nás a zdůrazňuje mimo jiné právo člověka na příznivé životní prostředí. V tomto zákoně byl definován i pojem trvale udržitelného rozvoje, jehož tvůrcem je první československý ministr životního prostředí Josef Vavroušek.

*„Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů.“<sup>22</sup>*

V závislosti se závěry a cíly, které byly schváleny na Summitu v Johannesburgu v roce 1992 a následnou Strategii udržitelného rozvoje EU přijatou Radou EU, bylo usnesením vlády č. 778/2003 z 1. srpna 2003 zřízena Rada vlády pro udržitelný rozvoj jako stálý poradní, iniciační a koordinační orgán vlády ČR. Radu tvoří předseda a místopředsedové, jejichž post zastávají tři ministři a jsou zodpovědní za jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje.

Základním strategickým dokumentem, kterým se Česká republika v oblasti udržitelného rozvoje řídí, je Strategie udržitelného rozvoje České republiky<sup>23</sup>, která byla předložena Radou vlády pro udržitelný rozvoj a schválena vládou dne 8. prosince 2004. Tento dokument je východiskem pro zpracování dalších materiálů a pro strategické rozhodování v rámci státní správy i pro spolupráci mezi jednotlivými orgány a se zájmovými skupinami. Představuje také rámec pro dlouhodobé politické rozhodování v kontextu s mezinárodními závazky, které ČR plynou z jejího členství v Organizaci spojených národů (OSN), Organizaci pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) a Evropské unii. Česká republika plní své závazky z pozice hospodářsky vyspělé země, při čemž sdílí globální a regionální zodpovědnost při respektování specifických zájmů a potřeb ČR. Časový horizont tohoto dokumentu je do roku 2014 a v případě některých oblastí míří úvahy a cíle i za rok 2030. Je zaměřena na sladění krátkodobých a dlouhodobých cílů, které jsou formulovány tak, aby co nejvíce omezovaly nerovnováhu mezi třemi základními pilíři udržitelného rozvoje.

---

<sup>22</sup> Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí

<sup>23</sup> STRATEGIE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ČESKÉ REPUBLIKY [online]. Praha : [s.n.], 2004 [cit. 2010-05-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.nszm.cz/cb21/ur/SUR2004.pdf>>

Protože Česká republika se přidala k podpisu dokumentu Agenda 21 z Ria de Janeiro, zavázala se i uplatňovat programy místní Agendy 21. Proto i mezi strategické cíle Strategie udržitelného rozvoje ČR patří podpora udržitelného rozvoje obcí a regionů. Tato koncepce prosazování udržitelného rozvoje na lokální úrovni je i jedním z hlavních cílů EU, proto pro její uplatňování lze využít finanční prostředky ze strukturálních fondů EU. Strategie udržitelného rozvoje se bude v průběhu času měnit a bude se dále rozvíjet. Jejím základním úkolem je v čas ukázat na potencionální problémy, které by mohli ohrozit přechod ČR k udržitelnému rozvoji a opatřeními těmto hrozbám předejít.

Základním předpisem sledujícím udržitelný rozvoj území je zákon číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), platný od 1. 1. 2007, který byl již třikrát novelizován a to naposledy zákonem č. 223/2009 Sb. Tímto zákonem byla schválena Politika územního rozvoje České republiky, která je podřízena Ministerstvu pro místní rozvoj a je nástrojem územního plánování, které na celostátní úrovni koordinuje územně plánovací činnosti krajů a obcí a poskytuje rámec pro konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území.<sup>24</sup> Podle tohoto zákona<sup>25</sup> „základním cílem územního plánování je dosažení trvale udržitelného rozvoje území. S ohledem na to územní plánování usměrňuje změny v území s cílem harmonizace požadavků na kvalitní životní prostředí, ekonomických i sociálních potřeb a aktivit. Vytváří předpoklady pro umístění veřejných služeb (infrastruktury) území, nezbytných pro udržitelný rozvoj území.“

---

<sup>24</sup> *Politika územního rozvoje České republiky 2008*. Brno : Ústav územního rozvoje, 2009. 90 s. ISBN 978-80-87318-04-1.

<sup>25</sup> Zákon číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění jeho novelizace č. 223/2009

## 4. Indikátory udržitelného rozvoje na lokální (městské) úrovni

Pro sledování trvale udržitelného rozvoje území slouží ukazatelé nebo také indikátory trvale udržitelného rozvoje. Tyto indikátory popisují chování lidské společnosti ve vztahu ke zdrojům, ochraně přírody a k životnímu prostředí. Sledují vývoj určitého vybraného jevu, který souvisí s udržitelným rozvojem, a zaznamenávají a vyhodnocují o něm údaje, které se mohou časem měnit. Právě dlouhodobé sledování napomáhá určit problematické oblasti a ukazuje, zda se ke stanoveným cílům region nebo obec (popřípadě celá země) blíží anebo se od nich vzdaluje.<sup>26</sup>

### 4.1 Kritéria indikátorů trvale udržitelného rozvoje

Aby byly indikátory použitelné pro sledování trvale udržitelného rozvoje, byly nositelem důležitých informací a tyto informace byly jasně interpretovatelné, musí splňovat určitá kritéria, kterými jsou podle Moldana (1996)<sup>27</sup> především:

- 1) **Významnost** – indikátory musí být významné v dané souvislosti. Je zde řeč o životním prostředí a trvale udržitelném rozvoji a z tohoto hlediska může mít význam velké množství údajů. Tím důležitější je si vždy položit otázku, jaký význam sledování daných dat nebo konstruování daných indikátorů může mít. Tento význam může být buď specifický pro danou složku prostředí či jiný daný jev, jako je například stav ovzduší, nebo může mít význam v širokém kontextu trvale udržitelného rozvoje a celkového rozvoje společnosti,
- 2) **Reprezentativnost** – musí být zřejmé, jaký předmět nebo jev daný indikátor nebo určitá data reprezentují. Musí být zvoleno vhodné geografické měřítko, případně vhodné časové rozložení měření či odebírání vzorků, jejichž analýzy jsou podkladem pro indikátory,
- 3) **Jedinečnost** – každý indikátor má mít svou specifičnost a originalitu a nesmí opakovat to, co již je známo odjinud. To platí i o získaných informacích,
- 4) **Měřitelnost, možnost získání dat** – získávání podkladových údajů musí být technicky možné. Technická stránka měření a odebírání vzorků je jednou z klíčových záležitostí, které je nutno věnovat pozornost při konstrukci monitorovacích systémů a plánování měřicích programů,

---

<sup>26</sup> TIMUR [online].2006-2008 [citace 18. 11. 2009]. Dostupné z <http://www.timur.cz/indikatory/indikatory-udrzitelneho-rozvoje-12.html>

<sup>27</sup> MOLDAN, Bedřich. *Indikátory trvale udržitelného rozvoje*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 1996, str. 20, ISBN 80-7078-280-X



- 5) **Náklady a užitek** – požadavek na úměrnost nákladů a užitků je jeden ze základních, ale často přehlížených. Informace nejsou zadarmo a pořízení, zpracování a poskytování jakýchkoliv informací stojí vždycky nějaké náklady. Pořizování dat, provoz monitorovacích systémů a provoz informačních systémů je obvykle záležitostí velmi nákladnou. V mnoha případech se tyto náklady nesrovnávají s užitky, které informační systémy, data nebo indikátory poskytují,
- 6) **Minimalizace negativních účinků na prostředí** – při vzorkování a měření může někdy docházet k poškozování, a dokonce až ke zničení pozorovaného jevu. Zejména při získávání dat o živé přírodě se někdy používají až absurdní postupy. Pseudovědečtí ornitologové nebo entomologové často neváhají zahubit velké množství vzácných živočichů pro získání nějakého více méně irelevantního poznatku, nebo dokonce jenom ověření poznatku již existujícího,
- 7) **Správnost** – indikátory musí být správné, to znamená, že nesmí být zatíženy významnějšími chybami. Chyby přitom vznikají ve všech fázích získávání a zpracování dat, počínaje nesprávným odběrem vzorků, jejich poškozením při uchovávání, nesprávnými analýzami či měřeními a nesprávnými postupy při zpracování dat konče. Žádná data nejsou naprosto správná, vždycky musíme počítat s nějakou chybou, i když často malou.
- 8) **Spolehlivost** – data musí být prověřována co do své spolehlivosti, potvrzována několika nezávislými měřeními, případně výsledky získanými zásadně různými metodami. Kontrola a zajištění kvality dat jsou celým důležitým oborem,
- 9) **Srovnatelnost** – většina postupů měření, vzorkování, statistických šetření a podobně je mezinárodně standardizována. Tato standardizace, daná mezinárodně uznávanými normami, zaručuje srovnatelnost dat v mezinárodním měřítku a v dlouhém časovém období. Předpokladem pro srovnatelnost je ovšem správnost a spolehlivost údajů,
- 10) **Průhlednost** – postup získávání dat a indikátorů musí být transparentní. Musí být jasné, jaké metody byly použity, jak se prováděly výpočty a podobně. Dokonalá průhlednost získání údajů a indikátorů může do velké míry zajistit jejich věrohodnost, i když správnost dat, jejich spolehlivost ani srovnatelnost není na příliš vysoké úrovni z různých důvodů. Jestliže však je dobře znám postup, jakým byla data získána, mohou být tyto údaje alespoň omezeně užitečné a použitelné,
- 11) **Pochopitelnost** – veškerá data i indikátory předpokládají vždy nějakého uživatele, nějakého zájemce. Předpokladem jakéhokoliv využití údajů je jejich jasná pochopitelnost, jednoznačnost a srozumitelná prezentace,

- 12) Výpovědní schopnost** – žádná data a tím méně indikátory nemají smysl samy o sobě, nýbrž jen v určitém kontextu, v určitých souvislostech. O něčem vypovídají, je možno je určitým způsobem interpretovat. Možnost interpretace je důležitým kritériem při posuzování jakýchkoliv dat a zejména indikátorů,
- 13) Načasování** – data a indikátory mají jen výjimečně nadčasový význam. Většinou je velmi důležité, aby byly k dispozici ve správný čas. V mnoha případech to znamená co nejrychleji, co nejdříve. V extrémních případech je možno získávat informace v reálném čase on line (například informace o stavu ovzduší za smogové situace podávané grafickou nebo digitální formou na displejích v centru města),
- 14) Využitelnost** – informace jsou určitým zbožím, které má cenu jedině tehdy, je-li o ně zájem. Ačkoliv je toto hledisko velmi základní a klíčové, nemělo by svádět k jednostranným interpretacím. Některá data a informace mohou totiž získat na významu až po určité době, například jestliže jsou k dispozici dlouhé časové řady, nebo při dostatečném množství dat pokrývajících širokou geografickou oblast. Posouzení možností využití dat by se mělo dít v poměrně širokém časovém, geografickém i věcném kontextu.

## 4.2 Výběr indikátorů při uplatňování MA21

Při výběru vhodného indikátoru je nutné, aby si pozorovatel, v tomto případě obec či region, uvědomil, jaké informace jsou pro něho důležité a jak tyto informace chce dál využít. V zásadě existují dva základní přístupy k vývoji indikátorů pro společenské a geografické celky. První přístup spoléhá na **experty**, kteří určí vhodný indikátor pro měření směru vývoje. Druhý přístup spoléhá na výběr indikátorů ze strany místních **obyvatel**, jejichž volba je vázána na hodnoty, které tito obyvatelé uznávají. Mnohé programy a iniciativy uplatňují postup kombinující oba dva přístupy. Vždy zde musí být nějaký vědecký základ, metodiky a vybraná měřítka, aby získaná data byla pochopitelná a platná, ale na druhou stranu se nesmí opomíjet názor a zapojení veřejnosti. Při výběru indikátorů existuje celá řada různých skupin, které může obec zvolit.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Zrcadlo místní udržitelnosti : Evropské indikátory udržitelného rozvoje v praxi měst České republiky. [s.l.] : Ústav pro ekopolitiku, o. p. s., 2005. 43 s. ISBN 80-903244-7-9.

Důležitou skupinou místních indikátorů udržitelného rozvoje jsou tzv. **programové indikátory** uplatňované ve strategických plánovacích procesech konkrétní lokální úrovně. Jsou konstruovány přímo na míru danému strategickému cíli a slouží jako kontrolní nástroj pro vyhodnocování účinnosti a úspěšnosti dosažení těchto cílů. Podle počtu strategických cílů tak vznikne sada programových indikátorů koncepčního dokumentu rozvoje obce/města.

Další skupinou indikátorů, které si obce či regiony mohou zvolit, jsou **indikátory specifické**, které odráží individuální společenské hodnoty v lokálních podmínkách a slouží především k samohodnocení udržitelného vývoje v konkrétním místě. V procesu sledování těchto indikátorů hraje velkou roli veřejnost, ta se do velké míry podílí i na jejich výběru, protože odrážejí priority kvality jejich života.

**Agregované indikátory** jsou typem indikátorů, pro které je charakteristická snaha o agregaci velkého počtu i relativně nestejnorodých komponentů do jednoho konečného ukazatele. Jedná se například o Index lidského rozvoje, Index environmentální udržitelnosti nebo ekologickou stopu. Takovýto souhrnný index pak může poskytnout odpovědi na celý problémový okruh ve vybrané oblasti, v některých případech i napříč sektory. Výpočet takovýchto indexů bývá ale často velmi složitý a vyžaduje individuální přístup.

Pro zjednodušení a zobecnění je vhodné použít **titulkové indikátory**. Tyto indikátory slouží pro komunikaci s veřejností, musí být srozumitelné pro média, politiky i občany. Jejich skladba by měla zahrnovat všechny pilíře rozvoje a měla by umožnit srovnávání s ostatními obcemi a ukázat vývojové trendy.<sup>29</sup>

Ke sledování trendů trvale udržitelného vývoje obce nestačí pouze jeden indikátor, ale je důležité zvolit vhodnou kombinaci vzájemně se doplňujících indikátorů. **Indikátorové sady** jsou vybrány přímo na míru konkrétní obci či městu a odráží komplexnější obraz ekonomické, sociální, environmentální situace a situace v oblasti správy věcí veřejných. Vhodně zvolená kombinace jednotlivých indikátorů umožní hodnotit vzájemné vazby a souvislosti mezi různými aspekty rozvoje. Používání indikátorových sad je i obvyklým přístupem k využití indikátorů v rámci místní Agendy 21. Zvolení jednotné sady indikátorů umožní mimo jiné porovnávání jednotlivých lokálních úrovní nebo společností mezi sebou a pomůže jim uvědomit si své silné a slabé stránky.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> HŘEBÍK, Štěpán; TŘEBICKÝ, Viktor. *Zrcadlo místní udržitelnosti : Manuál zpracování a využití sady indikátorů rozvoje pro malé obce*. Praha : EnviConsult, s.r.o., 2007. 47 s. ISBN 978-80-239-8594-8.

<sup>30</sup> Česká informační agentura životního prostředí [online].2004 [citace 18. 11. 2009]. Dostupné z <[http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/CENMSFK2CK1O/\\$FILE/07\\_Indikatory%20UR.pdf](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/CENMSFK2CK1O/$FILE/07_Indikatory%20UR.pdf)>

Za účelem měřit a vyjádřit udržitelný rozvoj států, regionů a obcí vzniklo mnoho různých indikátorových sad, jejichž obsah se odvíjí od Rozvojových cílů tisíciletí, přijaté představiteli všech členských států OSN v roce 2000 na Summitu tisíciletí. Pomocí těchto úkolů by mělo docházet ke snižování globální chudoby, hladu a dalších rozvojových cílů do roku 2015.<sup>31</sup> Mezi indikátorové sady, které se mohou místní samosprávy zvolit ke sledování, patří:

- *TISSUE indikátory*
- *Městský audit* (Urban Audit)
- *Společné evropské indikátory* (ECI) – používané například v ČR

### **4.3 ECI - Společné evropské indikátory**

Příkladem indikátorové sady je sada European Common Indicators (ECI) neboli sada Společných evropských indikátorů, kterou iniciovala Evropská komise v roce 1999.

Tato iniciativa proběhala ve dvou fázích. V teoretické fázi, koordinované Expertní skupinou pro městské životní prostředí, se jednání rozvíjela původně kolem 18 témat, pokrývajících více než 100 indikátorů. Výsledkem intenzivních jednání a konzultací s desítkami místních úřadů několika evropských měst, byl tento seznam zúžen na 10 tematických indikátorů, které hodnotí konkrétní jevy rozvoje města a jsou vhodné především pro města s počtem obyvatel nad 10 000. Testovací fáze byla oficiálně odstartována na konferenci v Hannoveru v roce 2000 a trvala do roku 2003. Do praktického testování indikátorů se zapojilo více jak 160 místních úřadů v celé Evropě.

Vývoj sady společných evropských indikátorů udržitelného rozvoje na místní úrovni podporuje Evropská komise – Generální ředitelství pro životní prostředí, a podílí se na ní Evropská agentura pro životní prostředí a Expertní skupina pro městské životní prostředí ustavená Evropskou komisí v roce 1991. Evropské místní úřady jsou povzbuzovány k zapojení se do iniciativy sledování přijetím společných evropských indikátorů a jejich integrací do stávajících systémů řízení samosprávy a k tomu, aby aktivně přispívaly k dalšímu rozvoji tohoto souboru dobrovolně přijatých indikátorů.<sup>32</sup> Soubor obsahuje 10 indikátorů, které hodnotí konkrétní jevy rozvoje města, jejich přehled je uveden v tabulce 1.

---

<sup>31</sup> Rozvojovka[online].2007 [citace 14. 05. 2010]. Dostupné z <[http://www.rozvojovka.cz/rozvoje-cile-tisicileti\\_228\\_8.htm](http://www.rozvojovka.cz/rozvoje-cile-tisicileti_228_8.htm)>

<sup>32</sup> TIMUR[online].2006 [cit. 2010-05-19]. Metodické listy. Dostupné z [www: <http://www.timur.cz>](http://www.timur.cz).

Základní indikátory	
A. 1	Spokojenost občanů s životem v obci
A. 2	Místní příspěvek ke globální změně klimatu
A. 3	Mobilita a místní doprava a přeprava osob
A. 4	Dostupnost veřejné zeleně a místních služeb
A. 5	Kvalita vnějšího ovzduší v místě
Doplňkové indikátory	
B. 6	Cestování dětí do a ze školy
B. 7	Udržitelný management obce a místního podnikání
B. 8	Hluková zátěž
B. 9	Udržitelné využívání půdy
B. 10	Udržitelné výrobky

Tabulka 1 Přehled ECI, zdroj: TIMUR<sup>33</sup>

#### 4.3.1 Iniciativa TIMUR a indikátory ECI

TIMUR neboli Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj je nezisková organizace, která se ve spolupráci s městy České republiky stala partnery iniciativy, podporuje udržitelný rozvoj na místní úrovni. Pomáhá městům vhodně vybrat a zavádět místní indikátory a další nástroje MA21. Výsledky jsou pro města a obce využitelné při plánování dalšího rozvoje. TIMUR také organizuje akce pro veřejnost, jako jsou semináře nebo odborné konference z důvodu popularizace problematiky udržitelného rozvoje. Také pravidelně informuje o stavu životního prostředí na místní úrovni.

V rámci projektu Společné evropské indikátory (ECI) vznikla jednotná sada deseti indikátorů, které odrážejí společné působení environmentálních, ekonomických a sociálních hledisek. Tyto indikátory umožňují vzájemné srovnávání jednotlivých měst a obcí v rámci celé České republiky nebo i Evropy na cestě k jejich udržitelnému rozvoji.

Z důvodu snadnějšího uplatnění v českých podmínkách prošla původní sada Společných evropských indikátorů částečnou modifikací a u indikátoru B. 7 - Udržitelný management obce a místního podnikání došlo k výměně za indikátor **Nezaměstnanosti** a v případě indikátoru B. 10 Udržitelné výrobky za indikátor **ES Ekologická stopa**.<sup>34</sup>

<sup>33</sup> TIMUR [online].2006-2008 [citace 18. 11. 2009]. Dostupné z <<http://www.timur.cz/indikatory/indikatory-udrzitelneho-rozvoje-12.html>>

<sup>34</sup> SILHÁNKOVÁ, Vladimíra. Indikátory udržitelného rozvoje: teoretické přístupy a zkušenosti v České republice. Případová studie Hradec Králové. Hradec Králové : Civitas per Populi, 2008. 52 s. ISBN 978-80-903813-6-0.

### 4.3.2 Partnerská města

V České republice je v současné době připojeno k iniciativě TIMUR 29 partnerských měst či obcí a 2 mikroregiony.



Obrázek 3 Partnerská města TIMUR, zdroj: publikace TIMUR<sup>35</sup>

Ne všechna partnerská města se ale současně připojila i ke sledování indikátorů udržitelného rozvoje ECI/TIMUR. Následující tabulka 2 uvádí, která města, popřípadě mikroregiony se ke sledování indikátorů ECI/TIMUR připojila od začátku spolupráce v roce 2003 do roku 2009 a kolik indikátorů k minulému roku sledovala. První, kdo se ke sledování indikátorů a k iniciativě připojil již v roce 2003, bylo město Vsetín a o 3 měsíce později, ještě ve stejném roce, město Hradec Králové. Tyto dvě města mají se sledováním indikátorů nejdelší zkušenosti, proto do minulého roku sledovala již 8 z 10 možných indikátorů ECI/TIMUR. Další města, připojená později, sledovala indikátorů méně a poslední připojená města v roce 2009 se sledováním indikátorů začíná, proto sledovala pouze jeden nebo dva indikátory anebo se ke sledování teprve chystá.

<sup>35</sup> NOVÁK, Josef; TŘEBICKÝ, Viktor; POMALIŠOVÁ, Michaela; LUPAČ, Miroslav. Zrcadlo místní udržitelnosti: Zkušenosti a praxe TIMUR. TIMUR, 2010. 37 s. ISBN 978-80-904490-5-3

Rok zapojení	Místo	Počet sledovaných indikátorů v roce 2009
2003	Vsetín	8
	Hradec Králové	8
2004	Svitavy	6
	Krnov	7
	Mikroregion Záhoran	2
2005	Chrudim	5
	Kladno	6
	Mladá Boleslav	3
	Třebíč	6
	Příbram	3
	Velké Meziříčí	5
	Kopřivnice	2
	Hodonín	4
Pelhřimov	2	
2006	Bílina	4
	Litoměřice	3
2007	Krásná Lípa	2
	Roudnice n. Labem	4
	Uherské Hradiště	2
	Rumburk	2
	Prostějov	2
2008	Praha – Libuš	4
	Poděbrady	3
2009	Most	2
	Vrchlabí	1
	Jablonec nad Nisou	2
	Semily	2
	Tmář	1
	Hlučín	0
	Zděchov	0

Tabulka 2 Města připojená do sledování ECI/TIMUR, zdroj: publikace TIMUR<sup>36</sup>

36 NOVÁK, Josef; TŘEBICKÝ, Viktor; POMALIŠOVÁ, Michaela; LUPAČ, Miroslav. Zrcadlo místní udržitelnosti: Zkušenosti a praxe TIMUR. TIMUR, 2010. 37 s. ISBN 978-80-904490-5-3



## 5 Význam indikátoru UR pro rozvoj města

To, že indikátory musí mít význam v dané souvislosti, je jedno ze základních kritérií, které by tyto ukazatele měly splňovat. Je důležité položit si otázku, jaký význam sledování nebo konstruování daných indikátorů může mít. Indikátor má buď význam specifický pro danou složku prostředí, nebo význam v širokém kontextu udržitelného rozvoje. Indikátory umožňují sledovat a popisovat vývoj určitého jevu a odhadnout jeho budoucí rozvoj v konkrétní obci či městě. Indikátory mají potenciál obcím přinést kvalitnější pohled na řízení rozvoje, na jeho plánování a hodnocení. Výhodou práce s indikátory je získání obrazu o účinnosti místní politiky. Indikátory jsou používány ke sledování úspěšnosti plánovacích a rozhodovacích procesů i konkrétních projektů snažících se naplňovat koncept udržitelného rozvoje. Umožňují jednotlivým obcím své výsledky porovnávat mezi sebou i v čase a navzájem využívat získané zkušenosti. Pokud se naměřené hodnoty časem mění k lepšímu, znamená to, že město či obec při svých činnostech postupuje správným směrem - směrem udržitelného vývoje.

Nejdůležitější vlastností daného indikátoru je užitečnost, kterou přinese svým uživatelům, tedy veřejnosti, zástupcům veřejné správy, místním podnikatelům, občanským sdružením a dalším. Užitečnost znamená, že indikátor v sobě nese přidanou hodnotu, tedy srozumitelnou a jasnou informaci, která je významná a nelze ji zjistit jiným způsobem.<sup>37</sup>

Získávání, přenášení a využívání různých informací při rozhodování v nejrůznějších oblastech je typickým rysem současného společenského vývoje. Informace tedy mají v procesu přechodu k trvale udržitelnému rozvoji naprosto zásadní význam. Tento význam byl uznán i v dokumentu z konference v Riu de Janeiro, Agendě 21, kde je jim věnována dokonce celá kapitola. Svůj zájem zaměřuje především na informace s kvantitativním charakterem, které mají určitou vypovídací schopnost, jsou snadno pochopitelné a jednoznačné.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> HŘEBÍK, Štěpán; TŘEBICKÝ, Viktor. *Zrcadlo místní udržitelnosti : Manuál zpracování a využití sady indikátorů rozvoje pro malé obce*. Praha : EnviConsult, s.r.o., 2007. 47 s. ISBN 978-80-239-8594-8.

<sup>38</sup> Zdroj: *Centrum pro otázky životního prostředí* [online]. 2009 [cit. 2009-03-08]. Dostupný z WWW: <<http://cozp.cuni.cz/COZP-14.html>>.

## 5.1 Význam indikátorů při hodnocení činnosti veřejné správy

Jeden z hlavních důvodů využívání těchto moderních metod je sledování efektivity a produktivity veřejné správy a zvyšování kvality poskytování veřejných služeb ve veřejné správě. To má především význam pro zákazníky, tedy občany, kteří očekávají, že dojde ke zvyšování kvality života v jejich obci, že veřejné služby budou poskytovány ve veřejném zájmu a že úřední záležitosti budou vyřízeny rychle, bez právních nedostatků a v požadovaném termínu. Pro sledování efektivnosti veřejné správy se využívají jednotlivé typy indikátorů.<sup>39</sup>

### Indikátory hodnotící stav a vývoj obce

Tyto indikátory hodnotí nejrůznější oblasti života a rozvoje obce v souvislosti s hospodářskou, sociální a environmentální oblastí a také se správou věcí veřejných. Souvisí i s kvalitou poskytovaných veřejných služeb a se zvyšováním kvality života občanů dané obce. Důležitým rysem těchto indikátorů je, že obec může některé z nich svojí působností částečně ovlivnit. Smyslem sledování tohoto indikátoru je moderní pohled na kvalitu ve veřejné správě, možnost srovnávání s jinými obcemi a v neposlední řadě i finanční důvody, neboť obec, která poskytuje lepší podmínky k životu, může očekávat příliv nových obyvatel i firem a tím pádem i příliv nových peněz, které bude moci investovat znovu do rozvoje obce.

### Indikátory hodnotící fungování veřejné správy

Další skupina indikátorů přímo hodnotí fungování úřadu, jevů a skutečností, které úřad v rámci své kompetence ovlivňuje. Jde tedy o důležité procesní indikátory, které mají přímou vazbu na management státní správy, umožňují stanovit standardy fungování veřejné správy a jsou nezbytné pro strategické řízení. Ukazatelé v této metodě slouží k přímému měření naplňování vize a strategických priorit. Přímou souvisí s hodnocením kvality služeb, které veřejná správa poskytuje občanům. Jedná se například o index spokojenosti zaměstnanců úřadu, počet připravovaných a realizovaných projektů nebo cena vybraného majetku.

---

<sup>39</sup> HŘEBÍK, Štěpán; TŘEBICKÝ, Viktor. *Zrcadlo místní udržitelnosti : Manuál zpracování a využití sady indikátorů rozvoje pro malé obce*. Praha : EnviConsult, s.r.o., 2007. 47 s. ISBN 978-80-239-8594-8.

## **Indikátory pro přípravu a hodnocení projektů**

Jde o specifickou podmnožinu indikátorů hodnotící fungování veřejné správy a využívají se při zpracování a realizaci konkrétního projektu. Mají jasně určené použití a tedy i požadavky na zpracování. Měli by být co nejjednodušší, snadno měřitelné a jedinečné ve vztahu

### **5.2 Význam indikátorů ECI/TIMUR**

Indikátory neslouží jen k hodnocení úspěšnosti naplňování cílů a priorit, ale i k hodnocení úspěšnosti realizace konkrétních projektů a opatření. Indikátory také umožňují měřit a hodnotit kvalitu života v dané obci či městě. Metodika pro měření indikátorů je definována v metodických listech, které jsou vyhotoveny zvlášť pro jednotlivé indikátory, obsahují samotné definice konkrétního indikátoru, zdroj dat a možnost jejich ověřování a vyhodnocování.

V České republice nabízí metodickou pomoc se zaváděním indikátorů udržitelného rozvoje na místní úrovni sdružení TIMUR. Pomáhá také s vyhodnocováním, shromažďováním a se zveřejňováním výsledků měření v obcích a městech. Proto je nejpoužívanější indikátorovou sadou sada ECI/TIMUR, pro kterou byly metodické listy revidovány a upraveny na naše podmínky. Každý z 10 indikátorů je tvořen titulčovým indikátorem, který celkově hodnotí udržitelnost celé oblasti a několika dílčími ukazateli, zaměřenými na jednotlivé podoblasti, které je nutné znát ke konstrukci hlavního titulčového indikátoru. K charakteristice následujících indikátorů byly použity jednotlivé metodologické listy<sup>40</sup> a publikace Ústavu pro ekopolitiku<sup>41</sup>

#### **A. 1 Spokojenost občanů s místním společenstvím**

Důležitou součástí udržitelné společnosti je z pohledu občana kvalita jeho života. Chce žít v takových podmínkách, které mu umožňují bezpečné a cenově přijatelné bydlení, dostupnost základních služeb, zajímavou a uspokojující práci, kvalitní životní prostředí a možnost účastnit se místního plánování a rozhodování. Tento ukazatel je nejdůležitějším a nejsledovanějším na místní úrovni, jelikož umožňuje zhodnotit celkovou spokojenost s daným místem a ukázat na slabé a silné stránky města z pohledu jejich občanů.

---

<sup>40</sup> TIMUR[online].2006 [cit. 19.05.2010]. Metodické listy. Dostupné z WWW: <<http://www.timur.cz/indikatory/indikatory-eci-timur-12.html>>.

<sup>41</sup> KLOUDA, Lukáš ; NOVÁK, Josef ; POMALIŠOVÁ, Michaela . *Indikátory trvale udržitelného rozvoje a GIS*. Praha : Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., 2007. 78 s. ISBN 978-80-87099-03-2.

To je přínosná informace především pro vedení města, které ji může využít při rozhodování o dalším vývoji města. Spokojenost života může ovlivnit plno faktorů, proto se při měření sledují pouze ty, které jsou přímo ovlivňovány místní politikou, jejichž cílem je, aby výsledky měly vzrůstající tendenci směrem k větší spokojenosti občanů.

Tento ukazatel má označení A. 1 a procentuálně reflektuje úroveň spokojenosti občanů obecně a s ohledem na různé rysy fungování obce. Údaje se získávají v intervalu 2 let, ale města mohou zvolit i kratší interval. Je sledován pomocí dotazníkového šetření reprezentativního vzorku respondentů, kteří mají na výběr ze čtyř možností: velmi spokojen, mírně spokojen, mírně nespokojen, velmi nespokojen. U respondentů je sledován věk, pohlaví, vzdělanost a ekonomická aktivita. Důležitým prvkem je i sledování jejich bydliště v rámci obce, protože hodnocení spokojenosti v jednotlivých částech obce se může lišit. Při srovnání výsledků mezi jednotlivými městy České republiky je na prvním místě město Pelhřimov, kde je podle výsledků z roku 2006 obecná míra spokojenosti občanů 93,5%. Ani při novějších šetřeních v jiných městech nebyl tento výsledek zatím překonán.

Další dílčí indikátory A. 1 sledují míru spokojenosti v dílčích oblastech fungování obce. Respondenti hodnotí spokojenosti s daným jevem na stupnici 0 až 10, kdy nula je nejnižší hodnocení. Může se tak sledovat například spokojenost s mezilidskými vztahy, možnost provozovat záliby a koníčky, možnost zaměstnání, spokojenost se zdravotními a sociálními službami, se základními a středními školami, s veřejnými službami, s technickými službami, s městskou policií, MHD nebo s Městským úřadem. Tímto sledováním se můžou například vytipovat nebezpečné městské lokality a pomocí městské policie je eliminovat.

## **A. 2 Místní příspěvek ke globálním změnám klimatu**

Pokud obec přistoupí na podmínky udržitelného rozvoje, znamená to, že převzala i odpovědnost za kvalitu života dalších generací a chce přispívat k odstranění globálních problémů životního prostředí. Svým jednáním člověk způsobuje negativní změny celkového klimatu na naší planetě, kterým je nutné zabránit například snižováním spotřeby omezených zdrojů. Na místní úrovni jde o podporu úspory energie, využívání nefosilních zdrojů energie a snižování počtu skládek. Evropská unie i Česká republika si dala za cíl do roku 2012, že sníží emise CO<sub>2</sub> o 8% v porovnání s rokem 1990. Navázali tak na Kjótský protokol, který ratifikovalo 55 průmyslových zemí a zavázalo se snížit emise skleníkových plynů. Prognózy byly totiž takové, že spotřeba ropy, uhlí a plynu bude nadále růst a to bude mít za následek zvyšování množství skleníkových plynů, proto je žádoucí učinit aktivní opatření ke snižování těchto emisí, především na místní úrovni.

Indikátor místního příspěvku ke globálním změnám má označení A. 2 a měří celkové ekvivalentní emise CO<sub>2</sub>. Tyto ukazatele se měří jednou ročně v tunách na obyvatele či sektor (bydlení, obchod, průmysl a doprava) a v procentuální změně k minulým rokům.

Jediným městem České republiky, které tento indikátor sleduje je město Krnov. Údaje, které byli v roce 2001 naměřeni, jsou 1,18 tun CO<sub>2</sub> za město na osobu a rok (t/EO/rok), protože tento údaj nelze srovnat s jiným českým městem, zle alespoň při porovnání s evropskými městy určit, že naměřený výsledek je velmi nízký. Nejblíže k němu má norské Oslo (2,47 t/EO/rok) a španělská Barcelona (3,6 t/EO/rok), naopak finské Pori dopadlo v tomto srovnání nejhůře (11,9 t/EO/rok). Výsledek českého Krnova je nízký i díky tomu, že v něm využívají spalování biomasy při výrobě tepla pro město.

### **A. 3 Mobilita a místní přeprava cestujících**

Znát mobilitu občanů v městském prostředí je důležité jak z hlediska kvality života občanů, tak také z hlediska zátěže mobility na životní prostředí. S mobilitou jsou spojené další aspekty života v městském prostředí, patří mezi ně kvalita ovzduší a emise CO<sub>2</sub>, hluk, silniční bezpečnost, zastavování území a městská krajina. Ačkoliv neexistuje žádný specifický cíl, je potřeba snížit poptávku po mobilitě a po individuální motorizované dopravě a vyměnit jí za dopravu méně zatěžující životní prostředí, jako je třeba hromadná doprava či doprava cyklistická.

Indikátor A. 3 zjišťuje a popisuje mobilitu občanů žijících na území dané samosprávy. Titulkový indikátor značí procento cest uskutečněných osobními automobily. Výsledkem šetření je ale i mnoho dalších informací, třeba jako průměrný počet cest občana za den, účel cest, průměrná denní vzdálenost cesty, délka trvání cest a další. Průzkum se provádí dotazníkovým šetřením na vybraném vzorku respondentů v intervalu 3 let. Města díky tomuto sledování mohou například lépe vytipovat chybějící linky MHD nebo zjistit případnou poptávku po cyklistických stezkách.

### **A. 4 Dostupnost veřejných prostranství a služeb**

Pro kvalitu života a životaschopnost místní ekonomiky trvale udržitelné komunity je přístup občanů k veřejným prostranstvím a základním službám nezbytný. Nesplnění základních požadavků na zásobování potravinami a poskytování základní zdravotní péče vede k neuspokojování sociálních potřeb, pokud se to děje jen v určité části města je to znakem společenského vyřazení. Místní úřady hrají důležitou roli při umožňování přístupu základních služeb a volného prostranství, například prostřednictvím plánovacích procesů.

Tuto dostupnost lze sledovat podle indikátoru A. 4, titulkový indikátor definuje dostupnost jako bydlení ve vzdálenosti 300 m od veřejných prostranství větších jak 5000m<sup>2</sup>, tím jsou myšleny parky, zahrady a nekrytá sportovní zařízení. Výsledkem je procento obyvatel, kteří bydlí do vzdálenosti 300 od veřejného prostranství v porovnání s celkovým počtem obyvatel. Měření je často problematické už na začátku, při určování místa, které je považováno za veřejné prostranství. Zpracování pak probíhá pomocí geografických informačních systémů v intervalu 2 nebo 3 let.

Toto sledování je důležité především z důvodu vytipování míst, kde občanům v blízkosti jejich bydlení chybí základní služby, jako jsou veřejné školy, hromadná doprava, obchody se základními potravinami, zdravotnická zařízení a služby sběru separovaného odpadu. Například chybějící zastávky MHD v blízkosti bydliště způsobí občanům omezenou mobilitu a může u nich v tomto směru vyvolávat pocit vyřazení. Dvě ze šesti měst České republiky, které tento indikátor sledují, dosáhlo výsledku 100%, bylo to sledování města Vsetín z roku 2004 a Třebíč z roku 2005.

#### **A. 5 Kvalita místního ovzduší**

Čisté ovzduší je základním faktorem trvalé udržitelnosti. Hlavními škodlivinami, které způsobují znečištění ovzduší, jsou oxid siřičitý, oxid dusičitý, oxid uhelnatý, těžké organické látky, prach, ozón a olovo. Ty mají negativní vliv na lidské zdraví, kulturní památky a nepřímo mohou zapříčinit ztrátu místní pracovní síly, zvýšené náklady na lékaře a ztrátu produktivních a ochranných ekosystémů. Kvalita ovzduší závisí na stupni znečištění některými látkami, které mají škodlivý dopad jak na lidské zdraví tak na přírodní ekosystémy. Proto jsou stanovené normy, které jsou sledovány a při jejich překročení a dlouhodobému vystavení již hrozí riziko negativních dopadů.

V místech, kde jsou tyto normy překračovány často, je nutné, pomocí místní politiky, zabezpečit dosahování stanovených mezních hodnot vhodným opatřením. Sledování se soustředí na hlavní zdroje znečištění ovzduší, kterými jsou procesy spojené se spalováním v dopravě, vytápěním a průmyslu. Řízení kvality ovzduší pak zahrnuje i zavádění plánů či programů potřebných k dosažení mezních hodnot v oblastech, kde jsou překračovány. Opatření se mohou vztahovat přímo k řízení mobility, propagaci alternativních zdrojů energie či využití dálkového vytápění a průmyslové výroby.

Tento indikátor A. 5 zjišťuje počet případů překročení  $PM_{10}$  - mezních hodnot vybraných látek znečišťující ovzduší. Počet případů se vypočítá podle časového období (za den, za 8 hodin nebo za hodinu). Ke sledování je potřeba automatizovaného imisního monitoringu, který zatím není dostupný pro všechny samosprávy v České republice. Nejhorších výsledků při měření titulkového indikátoru dosáhlo město Třebíč, které mělo 41 překročení limitů v roce 2005 a také město Vsetín se 40-ti překročeními ve stejném roce. Dále je sledováno překračování limitů u oxidu siřičitého, oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého a přízemního ozónu.

### **B. 6 Cesta dětí do školy a zpět**

Udržitelná společnost se projevuje tím, že má veřejné služby jako je hromadná doprava či školy snadno dosažitelné pěšky nebo na kole. Projevuje se také tím, že je bezpečná z hlediska kriminality a bezpečného cestování. Rodiče musí mít pocit, že jejich dítě se může bezpečně pohybovat po ulicích a také může bez obav použít městskou hromadnou dopravu. Tím, že rodiče své děti učí využívat služby MHD nebo je učí správnému chování při jízdě na kole, vedou je zároveň i k udržitelnému životnímu stylu. Vozit děti do školy autem nejen přispívá k ranní dopravní špičce, ale také to má vliv například na zhoršení zdravotního stavu a kondice, na problémy ekonomické a environmentální.

Indikátor B. 6 je jeden z nejoblíbenějších sledovaných indikátorů ve městech České republiky. Titulkový indikátor je procento dětí dopravujících se do školy autem a je zjišťován pomocí dotazníkového šetření u rodičů dětí ve věku 3 – 15 let v intervalu 1 roku. Náprava problémů zjištěných z dotazníků je v tomto případě jednodušší než u jiných indikátorů. Města tak mohou zvýšit bezpečnost dětí na cestě do školy a zamezit tak možným nehodám.

### **B. 7 Nezaměstnanost**

Sledování míry nezaměstnanosti úzce souvisí s otázkou chudoby, sociálního vyloučení a pružnosti pracovního trhu, které je věnován první rozvojový cíl podle OSN. Míra nezaměstnanosti je základní indikátor sociální oblasti a její vývoj je citlivě vnímán jak občany, tak politiky. Je sledována na všech úrovních České republiky a její snižování je mnohdy často finančně náročné. Proto je třeba nezaměstnanost v jejích různých podobách na všech úrovních detailně sledovat a vyhodnocovat.

Indikátor B. 7 zjišťuje především dlouhodobou míru nezaměstnanosti a míru zaměstnanosti u žen a absolventů. Údaje se hodnotí jednou ročně, ale je možné tyto údaje sledovat i měsíčně nebo čtvrtletně. To umožňuje městům rychleji odhadnout trend a zasáhnout do jeho vývoje, vytvářením nových pracovních míst, diverzifikací pracovního trhu apod.

### **B. 8 Zatížení obyvatel hlukem**

Udržitelná společnost by měla svým občanům zabezpečit městské funkce (bydlení, mobilita, práce) aniž by je vystavovala obtěžujícímu působení hluku. Nechtěné a škodlivé vnější zvuky vznikají při lidských činnostech, především jsou způsobeny silniční, železniční a leteckou dopravou nebo také průmyslovou činností. Nepříjemný hluk může mít škodlivý dopad na lidské zdraví a pohodu. Hlavním cílem sledování tohoto indikátoru je snížit počet lidí pravidelně vystavovaných vysokým hladinám hluku na co nejnižší počet.

Sledování indikátoru B. 8 je z celé sady indikátorů nejproblematictější. K sledování jsou zapotřebí relativně vysoké náklady na vyhotovení hlukové mapy daného města. Titulkový indikátor sleduje podíl populace vystavené v noci působení hluku většího než je 55 dB (A). Jediné město v České republice, který tento indikátor sleduje je Vsetín.

### **B. 9 Udržitelné využívání území**

Pokud chce být město udržitelné, musí zvyšovat účinnost využívání území, chránit vysoce hodnotné nezastavěné pozemky, biologickou rozmanitost a obnovovat kontaminované a opuštěné pozemky, zvané brownfields, pro nové využívání. Tyto činnosti má město zahrnuté ve svém strategickém a územním plánování. Řada měst se také řídí dalšími dokumenty jako je strategie ochrany lokalit se zemědělskou, krajinnou a ekologickou hodnotou nebo evropská strategie obnovy zanedbávané a kontaminované půdy.

Indikátor B. 9 umožňuje sledování udržitelnosti plánování území a jeho využívání pro místní samosprávy. Titulkový indikátor ukazuje procentuální podíl zvláště chráněných oblastí v celkové místní rozloze. Je možné z něho získat informace o efektivitě užívání půdy ve městě, podíl obnovy a zušlechťování nebo intenzita využívání urbanizovaného území. Měření a zpracovávání probíhá pomocí geografického informačního systému.



## **ES Ekologická stopa**

Ekologická stopa značí množství přírodních zdrojů, které město spotřebuje za jeden rok. V dnešní době je ekologická stopa velmi oblíbeným a využívaným ukazatelem. Indikátor B. 10 je souhrnný ukazatel, který srozumitelně ukazuje udržitelnost města. Umožňuje pak srovnávání měst, regionů nebo států mezi sebou. Pro výpočet je nutné mít k dispozici různá data o spotřebě energie, produkci odpadů či spotřebě služeb, proto je výpočet velmi složitý. Výsledek je měřen v globálních hektarech na jednoho obyvatele a provádí se v intervalu 2 let.

### **5.3 Význam programových a specifických indikátorů**

Další, velmi důležitou skupinou indikátorů na místní úrovni jsou programové a místně specifické indikátory. Tyto skupiny indikátorů doplňují základní sadu indikátorů ECI a z pohledu veřejnosti mohou být důležitější, protože se na jejich výběru často podílí velkou měrou.<sup>42</sup>

#### **Programové indikátory**

Programové indikátory jsou spojené se strategickým plánováním rozvoje města nebo mikroregionu a jsou zpracovány do strategického plánu či obdobného dokumentu zakotvující principy udržitelného rozvoje. Hlavním smyslem tohoto dokumentu je nejen odpovídat na potřeby daného území, ale také na potřeby a zájmy místních obyvatel a komunit. Proto je nezbytné do tvorby těchto dokumentů veřejnost zapojit. Programové indikátory jsou přímo „šité na míru“ strategickému plánu a tvoří ucelenou sadu, která pomáhá sledovat naplňování konkrétních cílů i celého plánu nebo úspěšnost stanovených opatření. Při konstrukci těchto indikátorů je třeba především dbát na dostupnost zdrojových dat. Každý indikátor má svůj metodický list, ve kterém je uvedena jeho definice, dále zdroj a popis zpracování dat a doporučená frekvence měření, která je zpravidla jeden rok.

#### **Specifické indikátory**

Druhou skupinou indikátorů, na jejichž výběru se podílí veřejnost, jsou indikátory specifické. Tyto indikátory odrážejí určitou charakteristiku a výjimečnost daného místa. Zde se dává prostor občanům, aby vyjádřili, jaké problémy oni sami považují za stěžejní. Vyberou se specifická témata, která nejvíce ovlivňují kvalitu života a rozvoj obce. Specifické indikátory pak sledují, zda opatření, která obec zavedla, směřují udržitelným směrem.

---

<sup>42</sup> NOVÁK, Josef; POMALIŠOVÁ, Michaela; TŘEBICKÝ, Viktor; LUPAČ, Miroslav. Zrcadlo místní udržitelnosti : Indikátory místní udržitelnosti v ČR. TIMUR o.s., 2010. 36 s. ISBN 978-80-904490-5-3.

## 5.4 Téma 200X

Téma 200X<sup>43</sup> je název kampaně, kterou organizuje iniciativa TIMUR a ve které mají občané možnost samy vybrat problematiku a aktivně se tak zapojit do správy vlastního města. Obyvatelé mají možnost zvolit jedno z deseti vybraných témat, popřípadě zvolit si vlastní téma, které je nejvíce trápí. Během několika denní akce v konkrétním městě mohou občané hlasovat pro vybraná témata formou vhození anketního lístku do určených boxů, vyplnění dotazníku přímo na ulici nebo prostřednictvím internetu či zasláním sms zprávy. Často tato akce bývá spojena s další významnou událostí, například Dnem Země, trhy, festivaly nebo i komunálními volbami. Po zakončení kampaně jsou slavnostně vyhlášeny výsledky na oficiálním setkání zástupců města, občanů a organizátorů ankety. Výsledky této ankety seznamují politiky a úředníky s prioritami občanů, mají přispět k tomu, aby byli přednostně řešeny problémy, které občany opravdu trápí.

Kromě výběru specifického tématu slouží tato akce také k popularizaci udržitelného rozvoje. Díky mediální podpoře se občané města dozví o problematice sledování indikátorů místního udržitelného rozvoje a s možností zapojení do plánování rozvoje svého města.

Od roku 2004 proběhly akce pro veřejnost spojené s výběrem specifického tématu v jedenadvaceti městech a v jednom mikroregionu České republiky se zapojením více jak patnáct tisíc obyvatel. V následující tabulce jsou uvedeny termíny, kdy se akce Téma 200X v konkrétním městě konala a jaká byla účast veřejnosti.

---

<sup>43</sup> TIMUR[online].2006 [cit. 06.06.2010]. Téma 200X. Dostupné z WWW: <<http://www.timur.cz/aktivity/tema-200x.html>>.

Město	Termín konání	Celkem obyvatel	Celkem hlasů	% hlasů na obyvatele
Hradec Králové	2003, prosinec	95 755	95	0,10%
Vsetín	2004, únor	28 731	478	1,66%
Svitavy	2004, červen	17 538	938	5,35%
Záhoran (mikroregion)	2004, listopad	3 907	370	9,47%
Krnov	2005, duben	25 654	541	2,11%
Kladno	2005, květen	70 328	621	0,88%
Třebíč	2005, září	38 963	527	1,35%
Velké Meziříčí	2005, září	11 790	723	6,13%
Chrudim	2006, únor	19 725	768	3,89%
Příbram	2006, říjen	30 132	537	1,78%
Mladá Boleslav	2006, listopad	37 236	1 031	2,77%
Uherské Hradiště	2007, září	22 517	614	2,73%
Rumburk	2007, duben	9 062	848	9,36%
Bílina	2007, duben	13 142	927	7,05%
Krásná Lípa	2007, duben	2 959	372	12,57%
Roudnice nad Labem	2007, duben	11 161	840	7,53%
Litoměřice	2007, duben	20 627	1 319	6,39%
Praha - Libuš	2008, říjen	8 170	350	4,28%
Záhoran (mikroregion)	2009, červen	3 907	615	15,74%
Semily	2009, září	7 772	579	7,45%
Jablonec nad Nisou	2009, září	38 048	1 802	4,74%
<b>Celkem</b>		<b>517 124</b>	<b>14 895</b>	<b>2,88% (průměr)</b>

Tabulka 3 Přehled akcí pro veřejnost se zapojením občanů, zdroj: publikace TIMUR<sup>44</sup>

Díky tomu, že politici a orgány místní správy znají problémové oblasti, které občany nejvíce tíží mohou efektivněji připravovat strategické dokumenty a rozvojové projekty města tak, aby v budoucnu byly tyto problémy minimalizovány. Tím, že město vyslyší názory veřejnosti, dává najevo, že má zájem o zvyšování kvality životních podmínek svých občanů. Jedno z takových měst je i město Hradec Králové, které se jako jedno z prvních připojilo k iniciativě TIMUR a ke sledování indikátorů ECI/TIMUR a v roce 2003 uspořádalo jako první z českých měst akci pro veřejnost. Tím potvrdilo, že se zajímá o názor svých občanů a že chce přispět ke kvalitnímu a spokojenému životu svých obyvatel. Proto je následující praktická část věnována právě tomuto městu, jeho strategickým cílům, realizaci významných projektů a výsledkům sledovaných indikátorů rozvoje města.

<sup>44</sup>NOVÁK, Josef; POMALIŠOVÁ, Michaela; TŘEBICKÝ, Viktor; LUPAČ, Miroslav. *Zrcadlo místní udržitelnosti : Indikátory místní udržitelnosti v ČR*. TIMUR o.s., 2010. 36 s. ISBN 978-80-904490-5-3.

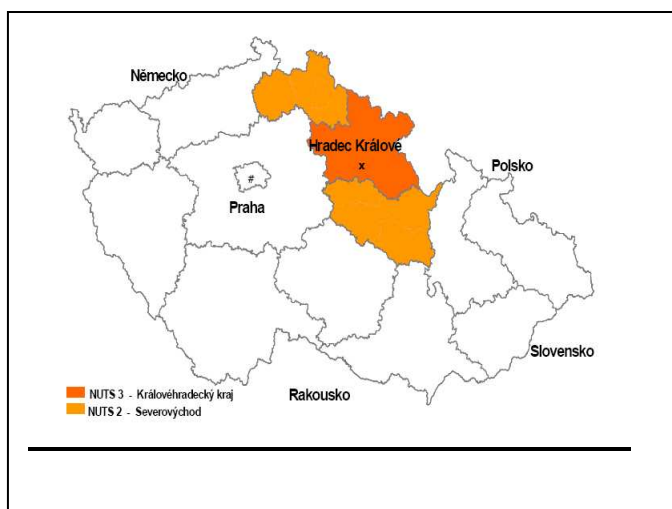
## 6. Případová studie pro město Hradec Králové

### 6.1 Město Hradec Králové

Statutární město Hradec Králové<sup>45</sup> je přirozenou krajskou metropolí, je centrem administrativy a správy, sídlem řady bank, finančních institucí, střediskem kultury, školství, vědy a duchovního života. Je významným regionálním dopravním uzlem a přirozeným spádovým střediskem severovýchodních Čech. Je častým místem konání odborných kongresů a symposií. Širší území Královéhradecka lze charakterizovat jako průmyslové území s intenzivní zemědělskou výrobou a nízkou mírou nezaměstnanosti.

Působí zde mnoho významných kulturních institucí. Město se stalo známým rovněž mnoha hudebními festivaly s mezinárodní účastí. Dnešní rozvoj města navazuje na své dobré tradice. Je přitažlivou lokalitou pro bydlení, nákupní příležitosti, kulturní a společenské vyžití.

#### Poloha města



Statutární město Hradec Králové patří svou velikostí i významem mezi nejdůležitější centra osídlení v České republice. Je sídlem Královéhradeckého kraje, který je součástí NUTS 2 Severovýchod, který se skládá ze tří krajů, a to Královéhradeckého kraje, Pardubického kraje a Libereckého kraje.

**Obrázek 4** Poloha města, zdroj: z dokumentu Profil města 2008

Město Hradec Králové leží v nejvýznamnějším prostoru České kotliny, na soutoku řek Labe a Orlice. Na území města se nachází několik větších vodních ploch. Na okrajích města písňíky a zemníky, uvnitř města pak menší plochy. Kvalita vody je dobrá a působí v krajině jako ekostabilizující prvky. Krajinný charakter území je především rovinný s průměrnou nadmořskou výškou 235 m n. m.

<sup>45</sup> Profil města Hradec Králové 2008. [online]. 2008. [cit. 2009-12-28]. Dostupné z WWW: <<http://web2.mmhk.cz/dld/rm/Profil%20mesta%202008.pdf>>

Hradec Králové leží v příhodné klimatické oblasti, která je charakterizována jako teplá, mírně suchá s mírnou zimou s průměrnou roční teplotou 9,7° C<sup>46</sup>. Životní prostředí patří k silným stránkám Hradci Králové. Je znám svými rozsáhlými a dobře udržovanými plochami zeleně. Kromě parkových ploch a uliček stromořadí je ve městě několik dalších prostranství, které mají vysoký ekologický a rekreační potenciál. I v těsné blízkosti města je komplex Novohradeckých lesů a v povodí řeky Orlice se vyskytuje mnoho chráněných a vzácných druhů rostlin a živočichů.

Správní území města má rozlohu 105,6 km<sup>2</sup> a nachází se na něm 21 katastrálních území, spadající pod město.



Obrázek 5 Katastrální území města Hradec Králové, zdroj: Profil města 2008<sup>47</sup>

## Obyvatelstvo

Statutární město Hradec Králové patří svojí velikostí i významem mezi nejdůležitější centra osídlení v České republice. V roce 2008 měl 96 128 obyvateli a řadí se tak mezi deset největších měst České republiky. Je historickým, správním a kulturním centrem Severovýchodních Čech, jádrem přirozeného Hradeckého regionu.<sup>48</sup>

<sup>46</sup> Český hydrometeorologický ústav. 2010 [online]. 2008. [cit. 2009-12-28]. Dostupné z www: <<http://www.chmi.cz/meteo/ok/okdat091.html#prumtv>>

<sup>47</sup> Profil města Hradec Králové 2008. [online]. 2008. [cit. 2009-12-28]. Dostupné z www: <<http://web2.mmhk.cz/dld/rm/Profil%20mesta%202008.pdf>>

<sup>48</sup> Králové.[online]. Encyklopedie Wikipedia. [cit. 2010-06-01]. Dostupné z www:<[http://cs.wikipedia.org/wiki/Hradec\\_Kr%C3%A1lov%C3%A9#ObyvatelstvoWIKIPEDIA.Hradec](http://cs.wikipedia.org/wiki/Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9#ObyvatelstvoWIKIPEDIA.Hradec)>

## **Zemědělství a průmysl**

Dobré přírodní podmínky, především klimatické a půdní, charakterizují území jako vhodné pro intenzivní zemědělské využívání. Hlavní výrobní zaměření rostlinné výroby je na pěstování obilovin, cukrovky, řepky, máku a zeleniny. Vlivem administrativních omezení rozvoje „pevnostního města“ nastal průmyslový rozvoj Hradce Králové se značným zpožděním až na konci 19. století. Dosud živým svědkem tohoto „zpoždění“ je pestrá oborová skladba místního průmyslu, jeho relativně malá kapitálová a organizační koncentrace, poměrně moderní technická základna a nekonfliktní územní rozmístění průmyslových závodů. Pro Hradec Králové je typická členitá odvětvová a oborová struktura a větší počet podniků střední velikosti.

## **Doprava**

Hradec Králové je významnou křižovatkou silniční dopravy, jako spádové město je i východiskem regionální hromadné dopravy. I když se zde nenachází ani jeden kilometr dálnice, její dostupnost se v poslední době zvýšila díky dostavbě víceúrovňové křižovatky v nedalekých Opatovicích nad Labem. To, že je město středem hlavních dopravních tahů ve východních Čechách platí i o železniční dopravě. V centru města se nachází Hlavní železniční nádraží a pak několik menších železničních stanic v okrajových částech města. Letiště v Hradci Králové slouží jako neveřejné mezinárodní letiště a lze ho využít i k civilním účelům, ale pouze na vnitrostátní úrovni. Více se však v současné době dostává do podvědomí jako místo národních a mezinárodních kulturních akcí, hlavně v letních měsících.

Obyvatele města mohou využít při přepravě po městě služby MHD Dopravního podniku města Hradec Králové, také má město ideální podmínky k cyklistické dopravě, nejen díky rovinnatému území, ale také díky vybudované husté síti cyklostezek, jejichž množství se stále zvyšuje.

## **Občanská vybavenost a služby**

Ve městě je široká síť mateřských, základních a středních škol. Je zde také sídlo vysoké školy Univerzity Hradec Králové a několika fakult Univerzity Karlovi a Univerzity obrany. V blízkosti centra je Fakultní nemocnice s více jak 1500 lůžky, kde jsou prováděny nejsložitější chirurgické výkony a používány nejnovější technologie. Dále jsou ve městě desítky samostatných zdravotnických zařízení a dva léčebné ústavy. Město je také centrem obchodních domů, supermarketů a hypermarketů uvnitř města, ale i podél příjezdových cest na okraji města.

## 6.2 Strategický a akční plán

Město Hradec Králové v současné době hodnotí desítky různých indikátorů, jejichž sledování se promítá v důležitých programových dokumentech města, především do Strategického plánu rozvoje města a Akčního plánu. Díky těmto ukazatelům mohou pracovníci Magistrátu města Hradec Králové, neziskové organizace i veřejnost hodnotit úspěšnost dosahování cílů stanovených v těchto dokumentech. Kromě jednotlivých odborů Magistrátu města jsou výsledky měření indikátorů udržitelného rozvoje důležité i pro další orgány města, jedná se například o městskou policii, dopravní podniky nebo školy.

### Strategický plán rozvoje města<sup>49</sup>

Jedním ze základních dokumentů, který je zpracován s principy místní Agendy 21 je strategický plán rozvoje města Hradec Králové. Byl vypracován mezi léty 2002 - 2004 a v roce 2006 aktualizován Odborem strategie a rozvojových projektů města (dříve Odbor rozvoje města) Magistrátu města Hradec Králové za účasti neziskových organizací, místních podnikatelů a více jak 2500 občanů. Je to dlouhodobý dokument, který popisuje obraz Města Hradce Králové do roku 2020. Nejdůležitější částí Strategického plánu je **vize města**, neboli ideální stav města v roce 2020, který říká, že: „Hradec Králové je v roce 2020 metropolí severovýchodních Čech, dynamicky se rozvíjející a udržované město s funkčním a harmonickým urbanistickým řešením navazujícím na tradici města – Salónu republiky, město živé a otevřené novým myšlenkám,

- město jednoznačně prostorově vymezené vůči okolní krajině, s vyváženým rozložením a promíšením funkcí, s polyfunkčním živým jádrem města a s možností získat přiměřené bydlení,
- město s vyváženým funkčním dopravním systémem šetrným k životnímu prostředí s významnou rolí veřejné dopravy, propojenou sítí cyklostezek, usměrněnou automobilovou dopravou a kvalitním železničním a dálničním napojením na okolní regiony i svět,
- město zdravé a čisté, s dostatkem veřejné zeleně, rozvíjející se v souladu s principy udržitelného rozvoje a respektující principy předběžné opatrnosti, se zavedeným systémem péče o životní prostředí, chránící přírodu a krajinu, respektující svou kapacitu a limity území a vytvářející dobré životní prostředí pro své občany,

---

<sup>49</sup> Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2020[online]. 2007. [cit. 2010-05-28]. Dostupné z [www: <http://web2.mmhk.cz>](http://web2.mmhk.cz)

- uznávané centrum kultury, sportu a společenského života s bohatou kulturně společenskou a sportovní nabídkou podporující rozvoj lidského potenciálu, město vstřícné k aktivitám občanů a přitažlivé pro jeho návštěvníky,
- vyhlášené univerzitní město, centrum školství a vzdělanosti poskytující dostatek příležitostí pro celoživotní vzdělávání, vědu a výzkum i kvalitní naplňování volného času, kongresové centrum,
- město moderního průmyslu a podnikání, založeného na nejnovějších ekologicky šetrných technologiích s čistými provozy a využívající IT a kvalifikované síly, známé svými výrobky, s dynamickým rozvojem drobného a středního podnikání, širokou škálou provozů a služeb a nabízející diverzifikované pracovní příležitosti,
- bezpečné město s nízkým výskytem společensky nežádoucích jevů a s vysokou úrovní prevence, s komplexním a spravedlivým systémem zdravotní péče a sociálních služeb založeným na spolupráci zadavatelů, uživatelů a poskytovatelů,
- město s kvalitní, fungující a hospodárnou technickou infrastrukturou šetrnou k životnímu prostředí a nenarušující vzhled města, se zajištěnými podmínkami pro optimální rozvoj zásobování energiemi,
- komunikující město s vysokou kvalitou veřejné správy a aktivní občanskou společností, s otevřeným a průhledným rozhodováním, kdy rozhodnutí jsou přijímána s ohledem na dlouhodobé dopady a je zajištěna zpětná vazba v řízení města při respektování názorů občanů, město s aktivním partnerstvím mezi radnicí a různými organizacemi ve městě, ČR i zahraničí, a se zdravým sebevědomím jedinců i komunity.“

Tato vize je dále rozpracována do několika **klíčových oblastí**, které představují největší problémy v rozvoji města. Každá z těchto klíčových oblastí má definovanou svoji dlouhodobou vizi, globální cíl a k němu příslušný ukazatel, který monitoruje jeho stav a vývoj. Jedná se o následující klíčové oblasti:

- Urbanismus a bydlení
- Doprava
- Podnikání a zaměstnanost
- Infrastruktura
- Vzdělávání a školství
- Životní prostředí
- Sociální oblast a zdraví obyvatel
- Kultura, volný čas, sport, cestovní ruch



Ke klíčovým oblastem jsou přiřazeny podoblasti, které formulují konkrétní **specifické cíle**, pro které jsou znovu definovány ukazatelé, které monitorují a hodnotí vývoj plnění těchto cílů. Plnění specifických cílů vede k plnění globálních cílů a tedy přiblížení se k celkové vizi města.

### **Akční plán**<sup>50</sup>

Dlouhodobé cíle strategického plánu jsou podrobněji rozpracovány v Akčním plánu města. Je to taktický dokument, který specifikuje konkrétní úkoly a projekty, které budou realizovány nebo podporovány městem v určitém časovém horizontu. Tento časový horizont je v Hradci Králové spojen s volebním obdobím místní samosprávy, proto tedy je v současné době aktuální Akční plán zpracován na léta 2007 – 2010 a je provázán s Programovým prohlášením volených zástupců v Radě města. V akčním plánu lze nalézt již konkrétní aktivity a projekty, které se ve stanoveném období budou realizovat. Jsou stejně jako ve Strategickém plánu rozvoje města rozděleny do stejných osmi klíčových oblastí rozvoje a již má každý projekt přiřazen odpovědnou osobu z vedení města, časový harmonogram, předpokládané náklady pro jednotlivé roky realizace a také ukazatele (indikátory), podle kterých se bude hodnotit úspěšnost projektu spolu s jejich zdroji dat.

## **6.3 Udržitelný rozvoj v Hradci Králové**

Město Hradec Králové se v roce 2003 jako jedno z prvních v České republice připojilo k principům udržitelného rozvoje vyjádřené v Agendě 21, stvrdilo to podpisem Aalborgské charty, tedy Charty evropských měst směřujících k trvale udržitelnému rozvoji, ke které se od roku 1994 hlásí více jak 500 evropských měst. V roce 2003 také začalo spolupracovat s iniciativou TIMUR a zapojilo se do projektu Evropské komise, ke sledování Společných evropských indikátorů udržitelného rozvoje (ECI).

---

<sup>50</sup> Magistrát města Hradec Králové [online]. 2007. [cit. 2009-06-02]. Dostupné z WWW: <<http://web2.mmhk.cz>>

Město Hradec Králové se hlásí ke sledování následujících indikátorů z indikátorové sady ECI:

	<b>Indikátor</b>	<b>Začátek sledování</b>	<b>Frekvence sledování</b>
<b>A. 1</b>	Spokojenost občanů s místní společností	2005	2 roky
<b>A. 3</b>	Mobilita a místní doprava a přeprava cestujících	2003	2 až 3 roky
<b>A. 4</b>	Dostupnost místních veřejných prostranství a služeb	2003	2 roky
<b>A. 5</b>	Kvalita místního ovzduší	2005	1 rok
<b>B. 6</b>	Cestování dětí do a ze školy	2003	2 roky
<b>B. 7</b>	Nezaměstnanost	2007	1 rok
<b>B. 9</b>	Udržitelné využívání půdy	2005	1 rok
<b>ES</b>	Ekologická stopa	2007	2 roky

**Tabulka 4 Indikátory ECI sledované v HK, zdroj: Mm HK<sup>51</sup>**

První indikátory město začala sledovat v roce 2003, v současné době sleduje celkem 8 indikátorů. Indikátory A. 2 Místní příspěvek ke globálním změnám klimatu a B. 8 Zatížení životního prostředí hlukem se v Hradci Králové nevyhodnocují.

Základní sadu indikátorů ECI doplňují specifické indikátory, které odrážejí prioritní oblasti rozvoje města z pohledu jeho obyvatel. Město Hradec Králové bylo první z českých měst, které na konci roku 2003 uspořádalo ve spolupráci s iniciativou TIMUR akci pro veřejnost s názvem Téma 2004, ve které občané města mohli vyjádřit své názory a upozornit, které oblasti města vidí jako nejproblematictější. Byla sestavena anketa s klíčovými tématy a ve spolupráci s Magistrátem města byla doplněna o problémové okruhy. Hlavními tématy byly: čistota veřejných prostranství (1), znečištění ovzduší a hlučnost z dopravy (2), městská doprava (3), organizace cyklo dopravy (4), městská zeleň a její údržba (5), zajištění tříděného sběru odpadů (6), kvalita městské pitné vody (7), nedostatek záchytných parkovišť (8) nebo protipovodňová ochrana (9). Z témat bylo možné vybírat nebo přidat další.

<sup>51</sup> Magistrát města Hradec Králové. [online]. 2007. [cit. 2010-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://web2.mmhk.cz>>

I přes propracovanost a připravenost akce se nesetkala s velkými ohlasy ze stran občanů. Hlasování se zúčastnilo pouze 95 občanů skoro stotisícového města, což je velmi malý reprezentativní vzorek. I přesto byly výsledky této ankety akceptovány a pracovalo se s nimi v diskusních kroužcích, pracovních skupinách a fórech<sup>52</sup>.

Za jako nejvíce problematické považovali občané města tyto tři oblasti:

- Doprava (hlavně městská hromadná)
- Chybějící venkovní koupaliště
- Nedostatek parkovišť

## 6.4 Rozvojové projekty města

Město Hradec Králové má ve svém strategickém, respektive akčním plánu velmi mnoho projektů, které měly a mají být realizovány. Na výběr projektů měly velký vliv i názory místních občanů, kteří ať už v diskusních kroužcích nebo právě prostřednictvím sledovaných indikátorů mohli vyjádřit svůj názor a upozornit tak na problémové oblasti.

Nejvýznamnějšími projekty se stala výstavba nového terminálu hromadné dopravy, výstavba nových parkovacích domů, zavedení nového odbavovacího systému MHD, výstavba nových cyklostezek a výstavba venkovního koupaliště.

Tyto projekty byly realizovány v návaznosti na výsledky akce Téma 2004, kde byla vybrána za nejproblematictější oblast doprava a dále pak na výsledky dotazníkového šetření při sledování indikátorů ECI/TIMUR. Zvláště indikátoru A3 - Mobilita a místní přeprava cestujících, který poukazoval na růst individuální automobilové dopravy a pak indikátoru A1 - Spokojenost občanů s místním společenstvím, kde výsledky prvního šetření z roku 2005 ukazovali, že největším důvodem nespokojenosti občanů je chybějící venkovní koupaliště, hluk a nedostatečné MHD. V dalších letech šetření se sledoval opakovaně vývoj těchto indikátorů i problémových oblastí. Některé důvody nespokojenosti se znovu již neobjevily, ale byly zjištěny nové problémy, které se týkaly dopravní zatíženosti a parkování ve městě. Podrobnější výsledky šetření těchto indikátorů jsou více rozpracované v kapitole 7. Hodnocení indikátorů udržitelného rozvoje na rozvoji města Hradec králové.

---

<sup>52</sup> Město Hradec Králové [online]. 2007. [cit. 2010-05-29]. Dostupné z WWW: <[http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/zpravodaj/\\_2003\\_40/c109.html?synchronize=1](http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/zpravodaj/_2003_40/c109.html?synchronize=1)>

### 6.4.1 Městská karta

Městská karta je jedním z realizovaných projektů, který měl zkvalitnit přepravu cestujících městskou hromadnou dopravou. Jak ukázaly výsledky akce pro veřejnost Téma 2004, zvolili si obyvatelé města jako nejproblematičtější oblast právě městskou hromadnou dopravu. To potvrdily i výsledky dotazníkového šetření v rámci sledování indikátoru A. 1 v roce 2005, kdy mezi hlavními důvody nespokojenosti bylo i nevyhovující MHD. Dále pak výsledky indikátoru A3 ještě varovaly před narůstající individuální automobilovou dopravu v centru města mezi roky 2003 a 2005. Proto byla snaha o motivaci cestujících k využívání jiných druhů dopravy, nezatažující tolik životní prostředí, jako je právě MHD.

Městská karta je elektronické čipové médium, které bylo do provozu zavedeno 1. 1. 2006 Dopravním podnikem ve spolupráci s městem Hradec Králové v rámci nového odbavovacího systému městské hromadné dopravy.

Prvořadě karta sloužila ke zlepšení a zrychlení odbavovacího systému v MHD a nově tak nahradila staré papírové časové jízdenky – týdenní, měsíční, čtvrtletní nebo roční. Její funkce pak byla rozšířena o funkci elektronické peněženky, po jejíž dobítí s ní lze platit jednotlivé jízdné, které je levnější než používání klasických papírových jízdenek a poskytuje i další slevy spojené s přestupem mezi linkami.



Obrázek 6 Městská karta, zdroj: DPmHK<sup>53</sup>

Kartu lze nabít buď v informačních centrech DPmHK nebo využít dobíjecí automaty, které stojí na frekventovaných místech ve městě a jsou přístupné 24 hodin denně. Kromě pololetní a roční časové jízdenky lze na ni dobít všechny ostatní časové jízdenky anebo elektronickou peněženku. Kontrolu karty umožňuje čtečka na displeji, která majitele informuje o stavu peněženky a dobíjené částce.

<sup>53</sup> Dopravní podnik města Hradec Králové [online]. 2008. [cit. 2010-06-07]. Dostupné z [www: <http://www.dpmhk.cz >](http://www.dpmhk.cz)

V dnešní době neslouží už jen pro cestující městské hromadné dopravy, ale její využívání se přeneslo i do jiných oblastí. Dále s ní lze platit další služby městských zařízení, například Městské koupaliště a její využití se stále bude rozšiřovat. V budoucnu se s kartou počítá jako prostředkem pro rezervaci nebo úhradu vstupenek a rovnou odbavovací prostředek návštěvníků kulturních a sportovních zařízení. Ve školství může mít uplatněna jako průkazka žáka, která umožní odbavení žáka při vstupu do školy nebo při stravování. Může také sloužit jako identifikační prostředek rodičů žáků v mateřských školách při jejich vyzvedávání nebo při identifikaci ve Městském sběrném dvoře.<sup>54</sup>

#### **6.4.2 Terminál hromadné dopravy**

Terminál hromadné dopravy byl dalším projektem, který měl přispět ke kvalitnější městské přepravě, poskytnout lepší zázemí vozům MHD i cestujícím. Vycházel také z výsledků Téma 2004 a z šetření indikátorů A1 a A3, stejně jako zavedení městské karty. Při realizaci tohoto projektu byl současně vyřešen i další problém a to dlouholetá neexistence autobusového nádraží. Prostor U Koruny, který po desetiletí plnil funkci nádraží, byl nevybavený a nevyhovující standardům cestování hromadnou dopravou. Proto bylo rozhodnuto o výstavbě nového terminálu hromadné dopravy, který zkvalitní přepravu cestujících mezi nádražím ČD, autobusovou přepravou a městskou hromadnou dopravou.

V září 2006 byla zahájena výstavba terminálu mezi ulicemi Na Okrouhlíku, Hořická a Sladkovského. Cílem bylo vytvořit integrovaný autobusový terminál pro dálkovou i regionální dopravu s přestupní návazností na městskou hromadnou dopravu a také na dopravu železniční. Po dvou letech dne 5. 7. 2008 byl nový Terminál hromadné dopravy slavnostně otevřen. Jeho investiční náklady<sup>55</sup> tvořily 400 miliónů korun (bez DPH) a město na ně získalo dotaci ze Strukturálních fondů EU. Výstavba terminálu přinesla plno změn. Autobusy MHD původně končící svou linku v prostoru Riegrova náměstí před Hlavním nádražím ČD, nyní končí trasu až na Terminálu a mezi železničním nádražím a Terminálem poskytují bezplatnou přepravu. Prostor Riegrova náměstí je v současné době neprůjezdný pro osobní dopravu. Slouží jako odpočinkový prostor s lavičkami a s plochami zeleně a plní funkci spojujícího prvku nádraží s centrem města.

---

<sup>54</sup> Zpravodaj Radnice [online]. 2009. [cit. 2010-06-07]. Dostupné z [www: <http://web2.mmhk.cz/cz/medialni\\_servis/zpravodaj.html>](http://web2.mmhk.cz/cz/medialni_servis/zpravodaj.html)

<sup>55</sup> Terminál hromadné dopravy v Hradci Králové. Magistrát města Hradec Králové [online]. 2007. [cit. 2010-06-06]. Dostupné z WWW:  [<http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek\\_nam\\_rozvoj/odb\\_rozvoj/\\_vize/terminal.html?synchronize=1>](http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek_nam_rozvoj/odb_rozvoj/_vize/terminal.html?synchronize=1)

Celý terminál je zastřešený, rozdělený na dvě vzájemně propojené části, jedna část slouží jako zóna MHD a druhá pro dálkovou a regionální dopravu. Ke každé části patří budova, která plní funkci zázemí pro cestující, kde se nachází informační služba, občerstvení, trafika nebo toalety. Samozřejmostí je bezbariérový přístup. V blízkosti Terminálu je i supermarket s velkým prostorem pro parkování.



Obrázek 7 Nová budova Terminálu hromadné dopravy, zdroj: Magistrát města HK<sup>56</sup>

### 6.4.3 Cyklistické stezky

Z výsledků indikátoru A3 vyplynulo, že se mezi léty 2003 a 2005 podíl cyklistické dopravy ve městě snížil skoro na polovinu, navíc přibyl podíl tzv. „tvrdé“ ekologicky náročné dopravy, která navíc způsobuje přetížení dopravy. Město se snaží o opačný trend, tedy o snížení podílu „tvrdé“ dopravy a zvýšení dopravy „měkké“ jako je například cyklistická doprava, která je jednou z nejekologičtějších.

Město má ideální terénní podmínky k provozování cyklistické dopravy. V Hradci Králové funguje hustá síť cyklostezek a záměrem města je tuto síť dále rozšiřovat. Systém cyklostezek navazuje na radiálně okružní dopravní systém města, který tvoří I. a II. silniční okruh a stezky jsou zde vedeny téměř po celé jeho délce na obou stranách. Další stezky ve městě jsou buď samostatné, spojeny se stezkami pro chodce nebo mají vlastní pruh na komunikacích. Tento systém se však potýká s několika problémy, které se snaží město vyřešit. Některé cyklostezky nemají mezi sebou návaznost, chybí propojení centra města do okrajových částí, některé cyklostezky mají špatný povrch, chybí značení a potřebná infrastruktura a na několika úsecích není zajištěna dostatečná bezpečnost.

<sup>56</sup> Magistrát města Hradec Králové [online]. 2007. [cit. 2010-06-07]. Dostupné z WWW: <[http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek\\_nam\\_rozvoj/odb\\_rozvoj/\\_pip/thd.html](http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek_nam_rozvoj/odb_rozvoj/_pip/thd.html) >

Město proto ve svých strategických plánech má zahrnuto i tuto oblast. Již v minulosti vystavělo anebo se chystá do budoucna vystavět nové cyklistické trasy, které by alespoň částečně řešily některé problémy. Jedná se o cyklostezku v ulici S. K. Neumana, Dukelská, Karla IV. nebo v ulici Divišova. Tyto úseky mají být v budoucnu doplněny o lávky přes Labe v lokalitě Aldis a u Zimního stadionu. Dále o propojení centra s okrajovými lokalitami nebo okolními vesnicemi. Jedná se o cyklostezku Březhrad-Opatovice, z města do Stěžer, k Novohradským lesům nebo stezku z Malšovic do Malšovi Lhoty, která by měla být propojena až do blízkých Svinar.<sup>57</sup>

#### **6.4.4 Rozšíření parkovacích kapacit ve městě**

Podobně jako jiná města stejné velikosti se město Hradec Králové potýkalo s problémem nedostatku parkovacích míst pro občany a návštěvníky města. Potvrdily to i výsledky šetření indikátorů A1, kdy se mezi důvody nespokojenosti objevil nově právě problém s parkováním. S přibývajícím počtem automobilů v centru města ubývaly prostory pro odstavení a parkování automobilů. Největší problém byl s parkováním v centrální části města a s absencí hromadných parkovacích objektů. V souvislosti s tím byl v roce 2008 zaveden Integrovaný systém parkování (ISP), který jasně vymezuje parkovací možnosti v území. Původně byl zaveden pouze v centrální části města, ale během dvou let se rozšířil i na další části měst. Snížení počtu odstavených a zaparkovaných automobilů způsobilo zpoplatnění parkovacích míst na území, které patří pod tento systém. ISP provozuje soukromá společnost Atol, a.s., která také zajišťuje vydávání parkovacích karet pro rezidenty a předplatitele. Zaplatit parkovné lze přes parkovací automaty umístěné v blízkosti zpoplatněných parkovacích míst nebo také přes mobilní telefon formou sms.

Jedním z velkých projektů, který je součástí nového parkovacího systému, je realizace parkovacích domů v Hradci Králové. První kryté vícepodlažní garáže se nacházejí v nově zrekonstruované budově pivovaru v blízkosti Zimního stadionu v centru města a nabízejí 480 parkovacích míst. Ve Wonkově ulici, nedaleko obchodního domu Tesco, vznikl další vícepodlažní parkovací dům Katschnerka. Na šesti nadzemních a jednom podzemním podlaží se nachází 504 parkovacích míst, z toho 26 po invalidní občany. V plánu jsou i další parkovací domy, například u prostoru „U Koruny“ nebo v Novákových garážích.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Profil města Hradec Králové 2008. [online]. 2008. [cit. 2009-12-28]. Dostupné z [www: <http://web2.mmhk.cz/dld/rm/Profil%20mesta%202008.pdf >](http://web2.mmhk.cz/dld/rm/Profil%20mesta%202008.pdf)

<sup>58</sup> Zpravodaj Radnice [online]. 2009. [cit. 2010-06-07]. Dostupné z [www: <http://web2.mmhk.cz/cz/medialni\\_servis/zpravodaj.html >](http://web2.mmhk.cz/cz/medialni_servis/zpravodaj.html)

### 6.4.5 Městské koupaliště Flošna

Městské koupaliště bylo dlouhou dobu jeden z prioritních cílů města, neboť ve městě chybělo místo pro letní koupání pod širým nebem a občané města si ho žádali. Na akci Téma 2004 obsadilo druhé místo a dále se opakovaně objevovalo i mezi důvody nespokojenosti při sledování indikátoru A1 v letech 2005 i 2007.

Na území města se nachází pouze dvě zařízení určené ke koupání a vodním aktivitám. Jedná se o komplex Městských lázní a plaveckého bazénu a přírodní koupaliště Stříbrný rybník. Pro tak velké město jsou tyto zařízení kapacitně nedostačující. K otevřenému koupání pod širým nebem museli obyvatelé města buď dojíždět do okolních vesnic a měst anebo se koupat v písknicích na okraji města s nedostačující kvalitou vody a hygienickým vybavením.

Pro realizaci projektu městského koupaliště byla vybrána lokalita na levém břehu řeky Orlice v blízkosti Všesportovního stadionu na území zvaném Flošna, podle kterého také koupaliště dostalo název. Koupaliště je vybaveno 50 – ti metrovým plaveckým bazénem, bazénem s proudovým kanálem, perličkou, chrličem a masážními tryskami. Dětský bazének se skluzavkami, vodním ježkem, sedacími bójkami nebo vodními děly. Součástí je i tobogán nebo speciální skluzavka, dvě hřiště na plážový volejbal, altán a travnatá opalovací plocha. Provoz bazénu je pouze v letních měsících, i když provoz dalších zařízení je celoroční. Uvnitř budovy se nachází restaurace, wellness, whirlpool, sauny a další zařízení. Provoz byl zahájen 21. května 2010 a jeho investiční náklady činily 350 mil. korun.<sup>59</sup>



Obrázek 8 Nové městské koupaliště Flošna; zdroj: Magistrát města HK

<sup>59</sup> Projekty investičních priorit. Magistrát města Hradec Králové [online]. 2006. [cit. 2010-06-07]. Dostupné z [www: <http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek\\_nam\\_rozvoj/odb\\_rozvoj/\\_pip.html>](http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek_nam_rozvoj/odb_rozvoj/_pip.html)



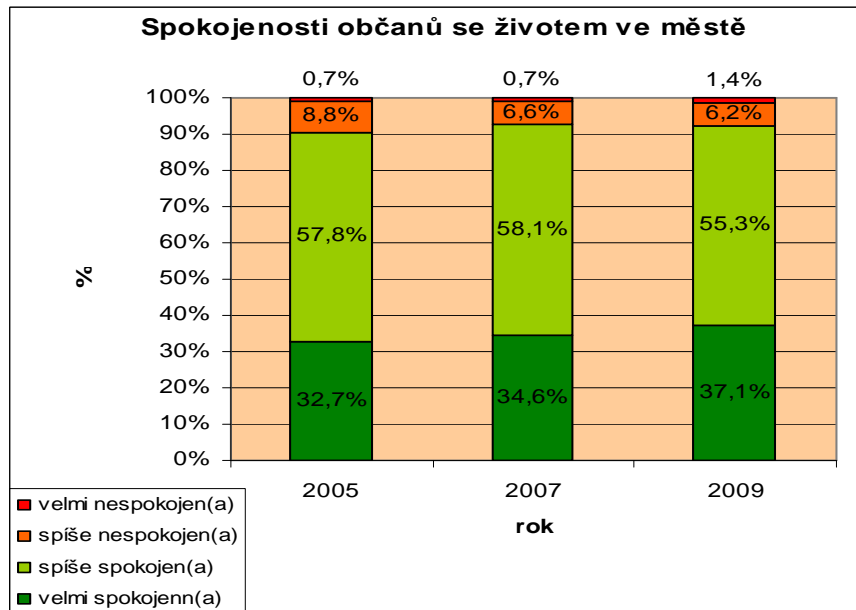
## **7. Hodnocení indikátorů udržitelného rozvoje na rozvoji města Hradec Králové**

### **7.1 Sledování indikátorů**

Město Hradec Králové v minulých letech realizovalo výše zmiňované projekty, jejichž hlavním cílem byla snaha o zvýšení spokojenosti občanů města, tak aby byla uspokojena převážná většina jejich potřeb a aby se udržela a zvýšila kvalita jejich života. Na výběr realizovaných projektů měly velký vliv výsledky dotazníkových šetření při sledování indikátoru A1 Spokojenost občanů s místním společenstvím a indikátoru A3 Mobilita a místní přeprava cestujících. V těchto dotaznících obyvatelé města sami upozornili na problémové oblasti, které měli být řešeny právě zmiňovanými projekty. To zda realizace konkrétního projektu byla správná a odstranila tak problémovou oblast, ukáží nové výsledky stejných indikátorů při pozdějších měření po realizaci projektu.

#### **7.1.2 Indikátor A. 1 - Spokojenost občanů s místním společenstvím**

I přesto, že jedním z nejdůležitějších sledovaných indikátorů je indikátor Spokojenosti občanů s místním společenstvím, nebyl toto první indikátor, které město Hradec Králové začalo sledovat. K jeho sledování přistoupilo poprvé až v roce 2005 a jeho měření každé dva roky opakuje formou dotazníkové šetření, ve kterém jsou zjišťovány názory, preference a potřeby obyvatel města. Výsledky průzkumu jsou pak podkladem při rozhodování o realizaci projektů a opatření, které povedou ke zkvalitnění života v Hradci Králové. Titulkovým indikátorem je obecná míra spokojenosti občanů se životem ve městě a respondenti při odpovědi na otázku: ***Jak jste spokojen(a) s Vaší obcí jako místem, kde žijete a pracujete?*** si mohou vybrat mezi možnostmi velmi spokojen, spíše spokojen, spíše nespokojen a velmi nespokojen. Výsledky dotazníkového šetření uvádí graf 1, který obsahuje výsledky ze všech tří šetření probíhajících v letech 2005, 2007 a 2009 a umožní tak jejich srovnání.



**Graf 1 Obecná míra spokojenosti, zdroj: materiály MmHK**

Z výsledků v grafu 1 je patrné, že celková spokojenost (spokojen velmi nebo spíše) ve městě dosáhla vždy ve všech třech šetření za hranici 90%, což jsou velmi dobré výsledky. V roce 2005 odpovědělo 90,5% respondentů, že je s životem ve městě spokojeno (32,7% velmi a 57,8% spíše spokojeno), v roce 2007 došlo pak k mírnému dvoupromětnému nárůstu spokojenosti na 92,7% (z toho 34,6% velmi a 58,1% spíše spokojeno) a při posledním měření v roce 2009 došlo k velmi nevýraznému poklesu celkové spokojenosti o 0,3% na 92,4% (37,1% velmi a 55,3% spíše spokojeno). Na grafu můžeme vidět také mírný nárůst v odpovědi „velmi spokojen“, cca o 2% s každým měřením (tedy průměrně 1% ročně). Pozitivní je také to, že dochází k mírnému poklesu odpovědí „spíše nespokojen“. Znepokojující by však mohlo být, že toto snížení nemusí způsobit zlepšení spokojenosti, ale naopak její zhoršení, a pak tedy respondenti mohli místo volby „spíše nespokojen“ volit „velmi nespokojen“. Počet odpovědí „velmi nespokojen“ se totiž v roce 2009 výrazně zvýšil a to na dvojnásobek oproti minulým měřením.

I přesto, že zjištěné výsledky dosahují více jak 90% spokojených občanů, se město snaží snižovat počet nespokojených občanů, a proto se zajímá o důvody jejich nespokojenosti. Tyto důvody také vplynuly z výsledků šetření indikátoru A1. Následující tabulka 5 uvádí vždy přehled pěti problémových oblastí, které respondenti sami napsali, bez možnosti výběru, za největší důvody jejich nespokojenosti v letech 2005, 2007 a 2009.

Rok	Důvod nespokojenosti občanů
2005	Koupaliště, aquapark
	Hluk
	Nedostatečná MHD
	Byrokracie
	Nezaměstnanost
2007	Velké dopravní zatížení
	Hluk
	Parkování
	Nezaměstnanost
	Koupaliště
2009	Parkování, firma ATOL
	Drahé bydlení
	Hluk
	Nedostatek pracovních příležitostí
	Nespokojenost s Magistrátem města

**Tabulka 5 Důvody nespokojenosti občanů, zdroj: materiály MmHK**

V návaznosti na tyto výsledky se město mezi léty 2005 a 2007 zaměřilo na zkvalitnění služeb MHD zavedením rychlejšího odbavovacího systému pomocí městské karty a začalo s výstavbou terminálu hromadné dopravy.

Z výsledků šetření v roce 2007 je patrné, že problém s MHD již občany města netrápil, zato se objevily nové problémy jako velké dopravní zatížení nebo parkování. Problém velké zatíženosti dopravou se město snažilo a stále snaží řešit nahrazováním individuální automobilové dopravy, především v centru města, za dopravu ekologicky nenáročnou jako je cyklistická a pěší doprava nebo MHD. Proto se pozornost začala věnovat výstavbě nových cyklistických stezek, tak aby byly propojeny okrajové části města a dále se podporovalo zkvalitňování služeb MHD. Byl dostavěn terminál hromadné dopravy, který poskytoval lepší zázemí vozů MHD i cestujícím. Problém s parkováním mělo vyřešit zavedení nového integrovaného systému parkování, jehož součástí byla i výstavba vícepodlažních parkovacích domů. Také byla věnována pozornost problému chybějícího koupaliště, které se opakovaně objevovalo mezi pěti hlavními důvody nespokojenosti v letech 2005 a 2007, proto jeho realizace byla naplánována na rok 2009.

Nové výsledky šetření v roce 2009 už neobsahovaly jako důvod nespokojenosti chybějící koupaliště ani velkou dopravní zatíženost, naopak problém s parkováním obsadil hned první místo. Paradoxně důvodem nespokojenosti bylo právě řešení, které město zvolilo k odstranění tohoto problému.

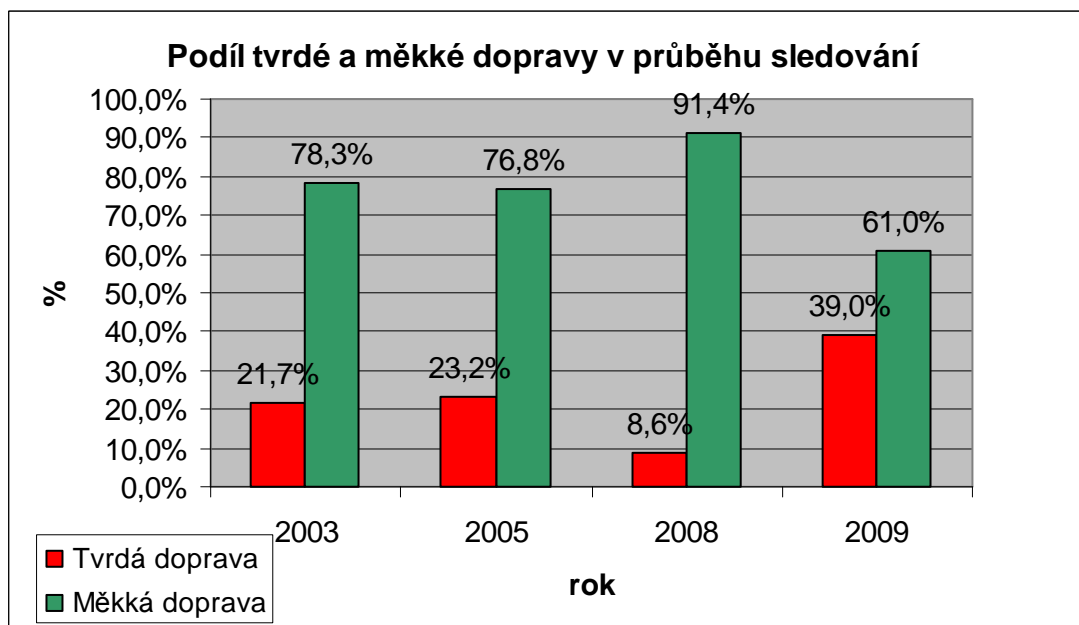
To že se problémové oblasti, které měly být řešeny realizací projektů uvedených v kapitole 6, již znovu v dotaznících jako důvod nespokojenosti neobjevují, svědčí o tom, že se je městu podařilo odstranit. Výjimkou je pouze řešený problém s parkováním. Také některé doposud neřešené oblasti stále v dotaznících figurují, například problém hluku se opakuje již od roku 2005, stejně je tomu také s nezaměstnaností. Znovu se ve výsledcích z roku 2009 opakuje nespokojenost s prací úředníků, která byla i jako jeden z důvodů nespokojenosti v roce 2005. Nově se ve výsledcích z roku 2009 objevuje nespokojenost s drahými byty ve městě.

### ***7.1.3 Indikátor A. 3 – Mobilita a místní přeprava cestujících***

Jeden z prvních ukazatelů, s jehož sledováním město začalo hned v roce 2003 je ukazatel A. 3. Tento indikátor sleduje stav dopravy v určitých intervalech měření. Výsledky se získávají pomocí dotazníkové šetření u reprezentativního vzorku obyvatel měst. Zjištěné výsledky sledování tohoto indikátoru slouží jako podkladové materiály a město díky nim může rozhodnout o prioritních projektech, které se budou realizovat. Tento indikátor také slouží jako ukazatel Strategického plánu rozvoje města Hradec Králové. Zpětně pak jeho sledování plní funkci ukazatele úspěšnosti dosahování cílů.

V Hradci Králové šetření indikátoru A3 probíhalo v letech 2003, 2005 a 2008, kdy toto šetření bylo svěřeno společnosti CityPlan, s.r.o.. Byly zde ale pochybnosti o správnosti zvolené metodologie, proto pro nové měření v roce 2009 byla zvolena společnost AUGUR Consulting s.r.o., která výsledky šetření zpracovávala s odlišnou metodikou. Z toho také vyplývá, že výsledky šetření z let 2003,2005 a 2008 nelze s daty získanými v roce 2009 porovnávat, proto je jejich srovnání v grafech 2 a 3 pouze orientační.

Pro účely této práce je nejdůležitější zaměřit se na otázku, jaký druh dopravy cestující používají ke každodennímu cestování a jaký je podíl tzv. „tvrdé“ dopravy, zastoupené hlavně individuální automobilovou dopravou, k dopravě „měkké“, do které patří ekologicky šetrná doprava, jako je cyklistická, pěší nebo MHD. Na následujícím grafu 2 jsou výsledky poměru „tvrdé“ a „měkké“ dopravy, které obyvatelé města využívali ke každodenní přepravě v jednotlivých letech měření.



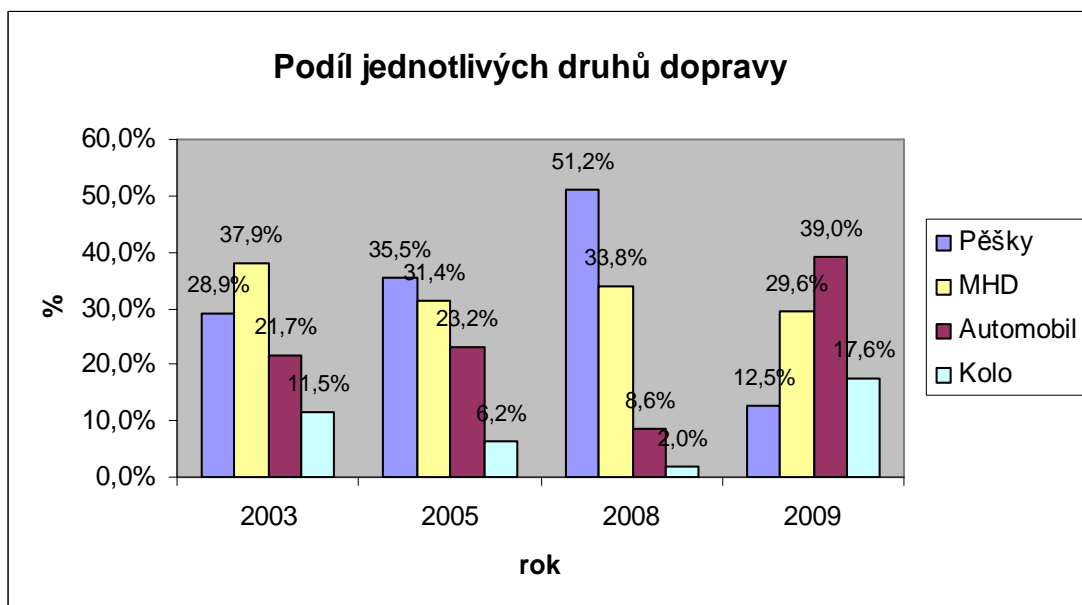
**Graf 2 Podíl tvrdé a měkké dopravy v průběhu měření, zdroj: materiály MmHK**

Z grafu 2 je vidět, že se Hradec Králové stejně jako jiná velká města potýkala s růstem individuální dopravy ve městě v letech 2003 (21,7%) a 2005 (23,2%). Tento trend se snažilo zastavit podporou a rozvojem „měkké“ dopravy, proto se v roce 2006 zavedl nový systém odbavování ve vozech MHD, započalo se s výstavbou nového terminálu hromadné dopravy a také se začala rozšiřovat síť cyklistických stezek. Všechna tato opatření měla zkvalitnit cestování ekologicky nenáročnými způsoby dopravy a podporovat osvojení si této dopravy místními obyvateli. Jak je vidět na výsledcích z roku 2008 se tento záměr povedl, neboť došlo k výraznému poklesu používání „tvrdé“ dopravy na hodnotu 8,6%.

Pokud bychom s těmito výsledky srovnali nové výsledky z šetření za rok 2009, při kterém byla využita jiná metodologie než doposud, dostali bychom se k výsledku, že v roce 2009 činil podíl „tvrdé“ dopravy 39% což by byl významný nárůst jak oproti roku 2008, tak i proti předešlým měřením v letech 2003 a 2005.

Zajímavé je také zastoupení jednotlivých druhů dopravy, které ukazuje následující graf 3. „Tvrdou“ dopravu zde zastupuje individuální automobilová doprava a do „měkké“ patří městská hromadná, cyklistická a pěší doprava.

Tento graf taktéž jako graf 2 ukazuje, že mezi léty 2003 a 2005 došlo ke zvýšení individuální automobilové dopravy. Je zde také vidět, že došlo ke snížení využívání městské hromadné dopravy z 37,9% na 31,4%, která mohla být vyměněna právě za osobní automobilovou. Také došlo k poklesu využívání cyklistické dopravy z 11,5% na 6,2% a naopak ke zvýšení dopravy pěší z 28,9% na 35,5%.



**Graf 3 Podíl jednotlivých druhů dopravy, zdroj: materiály MmHK**

Po realizaci projektů mezi léty 2005 a 2008 došlo k výrazným změnám u naměřených hodnot při novém šetření v roce 2008. Ještě výrazně se zvýšil podíl pěší dopravy ve městě, která už tvořila více jak polovinu ze všech typů dopravy (51,2%). Využívání služeb MHD se také zvýšilo na 33,8%, což mohlo být způsobeno zavedením nového odbavovacího systému a výstavbou nového terminálu hromadné dopravy. Město se také mezi roky 2005 až 2008 výrazněji věnovalo výstavbě nových cyklostezek, což se na výsledcích šetření vůbec neodrazilo, naopak využívání cyklistické dopravy dále a velmi výrazně pokleslo na 2%.

Z výsledků nového šetření v roce 2009 je vidět, že na rozdíl od předešlých měření má největší zastoupení ve městě individuální automobilová doprava (39%), následuje ji využívání městské hromadné dopravy (29,6%), poté cyklistická doprava (17,6%) a nejmenší zastoupení má pěší doprava, která má pouze 12,5%.

Ze získaných výsledků je vidět, že mezi roky 2003 a 2005 jsou mírné rozdíly, ale zastoupení jednotlivých druhů dopravy je velmi podobné, naopak výsledky z roku 2008 se velmi liší. I přesto, že výsledky jsou velmi pozitivní, nápadně působí rychlý nárůst pěší dopravy a výrazný pokles dopravy automobilové. Stejně tomu je i u výsledků z roku 2009, kdy se trend úplně obrátil a došlo k výraznému růstu automobilové a k velkému poklesu pěší dopravy, i když rozdílné výsledky v posledním roce mohou být způsobeny především rozdílnou metodikou, která byla při jejich zpracování použita.

## **7.2 Hodnocení vlivu indikátorů na rozvoj města**

Statisíkové město Hradec Králové je jedním z nejkrásnějších měst východních Čech, je městem s bohatou historií a velkým množstvím kulturních a historických památek. Je centrem administrativy a správy, významným regionálním uzlem a přirozeným spádovým střediskem. Je městem pro lidi, chce být městem, které se stále rozvíjí a stále realizuje nové projekty, chce svým občanům poskytovat ty nejlepší služby a zvyšovat tak jejich spokojenost a kvalitu života.

Jednou z možností jak sledovat spokojenost a kvalitu života svých občanů a současně sledovat i udržitelný rozvoj samotného města je připojit se ke sledování indikátorů udržitelného rozvoje. Proto město jako jedno z prvních v České republice začalo v roce 2003 spolupracovat s iniciativou TIMUR a také se připojilo ke sledování indikátorů ze sady ECI/TIMUR. Současně s přistoupením k této iniciativě přijalo i principy trvale udržitelného rozvoje, jehož jedna z hlavních zásad je i zapojení veřejnosti do tvorby strategických dokumentů města. Místní politici a orgány místní správy ví, že zvýšení kvality života svých občanů dosáhnou jen tehdy, pokud budou znát důvody jejich nespokojenosti se životem ve městě a budou je účelně řešit. Proto měli místní občané již několikrát možnost vyjádřit své názory v dotazníkových šetřeních, které probíhají v rámci sledování indikátorů a dělají se pravidelně od roku 2003 anebo na akci Téma 2004, které proběhlo ve spolupráci s iniciativou TIMUR.

Město v současné době sleduje 8 z 10 možných indikátorů z řady ECI/TIMUR. Jsou to A.1 Spokojenost občanů s místním společenstvím, A.3 Mobilita a místní přeprava cestujících, A.4 Dostupnost místních veřejných prostranství a služeb, A.5 Kvalita místního ovzduší a B.6 Cesta dětí do a ze školy. B.7 Nezaměstnanost, B.9 Udržitelné využívání půdy. ES Ekologická stopa. Indikátory A.2 Místní příspěvek ke globálním změnám klimatu a B.8 Zatížení životního prostředí hlukem se v Hradci Králové nevyhodnocují.

Nejdůležitějšími indikátory, kteří odrážejí názor veřejnosti a mají tím pádem největší vliv na realizaci rozvojových projektů, jsou indikátory A.1 Spokojenost s místním společenstvím a A.3 Mobilita a místní přeprava cestujících.

Město se sledováním indikátorů začalo v roce 2003, kdy první výsledky šetření indikátoru A.3 ukazovaly na vysoký podíl „tvrdé“ dopravy, zastoupené především individuální automobilovou dopravou, která tvořila 21,73% ze všech možných způsobů dopravy ve městě. Dávání přednosti individuální automobilové dopravě před dopravou méně ekologicky náročnou by do budoucna mohlo způsobovat velké dopravní zatížení, zvýšení hluku a zhoršení kvality ovzduší především v centru města. Navíc ještě ke konci roku 2003 proběhla akce pro veřejnost s názvem Téma 2004, kde občané města zvolili jako největší problémové oblasti městskou dopravu, chybějící koupaliště a kapacitně nedostatečné parkovací plochy. To, že si občané města zvolili problém městské dopravy, jako prioritní také nasvědčovalo tomu, že nemají důvod využívat ostatní druhy „měkké“ dopravy a že využívání individuální automobilové dopravy nebude klesat, právě naopak hrozí její zvyšování. To také potvrdily nové výsledky indikátoru A.3 z roku 2005, které potvrdily, že podíl používání individuální automobilové dopravy roste a zvýšil se na 23,24%. V tom samém roce se začal sledovat i indikátor A.1, který odhalil, že obyvatelé města jsou se životem ve městě spokojeni z 90,5%, ale že hlavními důvody nespokojenosti jsou chybějící koupaliště, hluk, nedostatečné služby městské hromadné dopravy, byrokracie a nezaměstnanost. V návaznosti na tyto výsledky byl v roce 2006 ve vozích MHD zaveden rychlejší odbavovací systém pomocí městské karty. Také v roce 2006 začala výstavba nového terminálu hromadné dopravy, která měla poskytnout zázemí jak autobusům MHD, tak i cestujícím.

Výsledky indikátoru A1 z roku 2007 ukázaly, že spokojenost obyvatel města se po dvou letech ještě zvýšila a dosáhla tak 92,7%. Bohužel se zase objevilo několik problémových oblastí, které způsobovaly nespokojenost některých obyvatel. Největším problémem se nyní stalo vysoké zatížení dopravou v centru města, dále se pak opakoval hluk, nezaměstnanost a chybějící koupaliště a dále také problém s parkováním, na který již obyvatelé upozornili v akci Téma 2004. V tomto období se město zaměřilo na podporu výstavby nových cyklostezek a zkvalitňování služeb MHD, také byl dostaven terminál hromadné dopravy. Všechny tyto opatření měli vést ke zvyšování podílu ekologicky nenáročných způsobů dopravy a současně ke snižování využívání individuální automobilové dopravy, čímž měl být řešen problém velkého dopravního zatížení. Ve městě také vznikl integrovaný systém parkování, jehož provoz byl svěřen soukromé společnosti. S cílem uvolnit parkovací plochy došlo k zpoplatnění parkování v centru města a také byla za účelem zvýšení počtu těchto parkovacích ploch realizována výstavba nových vícepodlažních parkovacích domů.



V roce 2008 došlo k novému, již třetímu měření indikátoru A3, jehož výsledky byly skoro až překvapující, došlo k výraznému snížení podílu používání automobilové dopravy a to z 23,24% (z 2005) na pouhých 8,63%, také se výrazně zvýšil podíl pěší dopravy, který tvořil více jak 50% veškeré využívané dopravy. Tyto výsledky tak naznačovaly, že se městu opravdu podařilo vyřešit problémy s městskou dopravou i s vysokým dopravním vytížením.

I když nové šetření o rok později v roce 2009 tyto výsledky naprosto vyvracely, ukazovaly na úplně odlišný trend, ve kterém se naopak podíl individuální dopravy výrazně zvýšil až na 39%. Jedním z možných vysvětlení těchto rozdílů je, že poslední šetření město zadalo jiné společnosti, než která ho prováděla do roku 2008 a při zpracování aktuálních údajů byla použita odlišná metodika.

To, že obyvatelé města již netrápí ani dopravní zatížení ani městská doprava, potvrdily i výsledky šetření indikátoru A1 z roku 2009, kde už se tyto problémové oblasti neobjevovaly. Občané znovu hodnotili spokojenost velmi vysoko, podobně jako před dvěma lety, a to 92,4%. Mezi důvody nespokojenosti se znovu objevil hluk, nezaměstnanost a stejně jako v roce 2003 i nespokojenost s prací úředníků. Nově se zde objevil problém s drahým bydlením a paradoxně znovu problém s parkováním, kdy nyní občany netrápilo nedostatek parkovacích míst, ale spíše jednání společnosti, která parkování provozuje. Z důvodů nespokojenosti také zmizelo chybějící venkovní koupaliště, které se město rozhodlo realizovat v roce 2009, a jeho dostavba skončila na jaře 2010.

Sledování indikátorů ve městě Hradec Králové neprobíhá dlouhou dobu, ale i přesto můžeme u indikátoru A1 Spokojenost s místním společenstvím rozpoznat jeho mírný nárůst o 2% mezi roky 2005 a 2007, který mohl být způsoben právě realizací terminálu hromadné dopravy, zkvalitněním služeb MHD a výstavbou nových cyklostezek. U dalšího měření změn mezi roky 2007 a 2009 růst už nepokračoval a naopak mírně poklesl o 0,3%. I přesto, že by se dal očekávat výrazný nárůst díky realizaci dlouho očekávaného venkovního koupaliště, byl tento pokles nejspíš způsoben právě nespokojeností se současným stavem parkování ve městě. U indikátoru A3 určit vývoj trendu je ještě komplikovanější, mezi prvními měřeními v letech 2003 a 2005 byl rozpoznán růst individuální automobilové dopravy, výsledky z roku 2008 však tento trend popírají, protože došlo k výraznému snížení tohoto druhu dopravy, na což by mohl mít zase vliv dostavění terminálu hromadné dopravy, nových cyklostezek a zkvalitnění přepravy městskou hromadnou dopravou. Avšak výsledky z roku 2009 toto popírají, jejich hodnoty vypovídají o úplně opačném posunu, což může být ale způsobeno použitím jiné metodiky. Proto k rozpoznání trendu vývoje bude za potřebí provést ještě několik dalších šetření v příštích letech.

## 8 Závěr

Udržitelnost, respektive udržitelný rozvoj je pojem, který se stále častěji objevuje jako hlavní téma k diskusi mezi politiky, vědci i odbornou veřejností. Od roku 1992, kdy byla ratifikována Agenda 21 a desítky států se přihlásilo k dodržování principů trvale udržitelného rozvoje, uplynulo již skoro dvacet let. Od té doby se na toto téma napsalo i mnoho odborných publikací a článků, z některých jsem při zpracování tohoto tématu vycházela. Hlavním smyslem trvale udržitelného rozvoje je uspokojit současné potřeby společnosti a zároveň zachovat svět takový, aby i budoucí generace mohli uspokojovat své potřeby. Uvádět ale tuto myšlenku do praxe je mnohdy velmi komplikované, protože globální vývoj se dá ovlivnit pouze tím, že začnou ovlivňovat svůj vývoj jednotlivé státy, jejich regionální a místní úrovně a také jejich občané. K principům trvale udržitelného rozvoje se přihlásila i Evropská unie a její členské státy, implementovali tyto principy do svých zákonných předpisů a národních strategií, stejně jako to udělala i Česká republika.

K měření trvale udržitelného rozvoje slouží indikátory, jsou to ukazatelé, kteří sledují vývoj na národní, regionální a místní úrovni, tedy vývoj určité oblasti či města. Jejich výběr a vhodná kombinace hraje důležitou roli při strategickém plánování rozvoje na místní úrovni a mají význam při zpětném hodnocení splněných cílů strategických dokumentů. Obzvláště velký význam má sledování indikátorů ze sady Společných evropských indikátorů (ECI), která umožňuje výsledky šetření srovnávat nejen na národní, ale především na mezinárodní úrovni. Tyto indikátory sledují komplexně vývoj obce z pohledu kvality života jejich obyvatel. Sledují jaké je jejich životní prostředí, zda nejsou obtěžováni přílišným hlukem, prachem a dopravou, zda mají dostupné všechny základní služby i možnost zaměstnání nebo zda se ve svém městě cítí bezpečně.

V České republice tuto sadu indikátorů pomáhá zavést Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj (TIMUR), která pomohla s implementací upravené sady Společných evropských indikátorů ECI/TIMUR již ve 29 městech a 2 regionech. Tato sada 10 - ti indikátorů sleduje udržitelný rozvoj v místním měřítku a může být doplněna o specifické indikátory, které odráží individuální lokální podmínky daného místa. Na výběr těchto indikátorů mají největší vliv místní občané. Především proto, že zapojení veřejnosti je jeden ze základních principů trvale udržitelného rozvoje a místní politici a orgány místní správy se tak dozví názory na problémové oblasti města z pohledu svých občanů a mohou toho využít při tvorbě strategických dokumentů města.

Jedním z cílů této práce bylo zhodnotit, jaký vliv má sledování indikátorů ve městech na kvalitu života jejich občanů. Indikátory sami o sobě pouze sledují vývoj daného jevu v čase a nemají možnost vývoj tohoto jevu ovlivňovat. Ten, kdo má možnost tento vývoj ovlivnit, je příjemce informací, které indikátor nese. Na místní úrovni to jsou především právě místní politici a orgány místní správy a záleží jen na nich, jak si vývoj konkrétního jevu vysvětlí a zda učiní potřebná opatření, v případě, že se sledovaný jev nevyvíjí udržitelným směrem. Indikátory slouží ke sledování vývoje života ve městě. Jsou zpravidla součástí dlouhodobých dokumentů a mají vliv na realizaci projektů rozvoje města. Zpětně pak mají sloužit k hodnocení dosažených cílů a udržitelného rozvoje města. Poté teprve dostane sledování indikátorů smysl a význam v rozvoji města a kvalitě života jeho občanů.

Jedním z prvních měst, které se připojilo k iniciativě TIMUR a ke sledování sady Společných evropských indikátorů ECI/TIMUR už v roce 2003 je statistické město Hradec Králové. Také jako první uspořádalo v tom samém roce akci pro veřejnost s názvem Téma 2004, ve které občané města mohli vyjádřit své názory a upozornit tak na oblasti, které je ve městě nejvíce trápí. Právě městem Hradec Králové se zabývá druhá část mé práce, ve které je cílem zjistit, jak indikátory sledované v tomto městě ovlivňují kvalitu života jeho obyvatel.

V současné době město sleduje 8 z 10 indikátorů ECI/TIMUR, které hodnotí vývoj města z několika různých stránek. Pro hodnocení kvality života a tím pádem i pro potřeby této práce jsou nejdůležitějšími indikátory A.1 Spokojenost občanů s místním společenstvím a A.3 Mobilita a místní přeprava cestujících. Materiály, které jsem použila ke zpracování výsledků šetření těchto indikátorů, mi poskytl Odbor strategie a rozvojových projektů města Magistrátu města Hradec Králové, který také vypracoval Strategický plán rozvoje města do roku 2020, ve kterém jsou i tyto indikátory zapracovány. Dlouhodobé cíle tohoto dokumentu jsou podrobněji rozpracovány v Akčním plánu, který již obsahuje prioritní projekty, jejich časový harmonogram a druh indikátoru k hodnocení splněného cíle. Na výběr těchto konkrétních projektů měly velký vliv i názory místních obyvatel, kteří se právě prostřednictvím akce pro veřejnost Téma 2004 anebo prostřednictvím dotazníkových šetření v souvislosti se sledováním indikátorů A.1 a A.3, měli možnost vyjádřit k problémovým oblastem města.

I přesto, že jsou obyvatelé města Hradec Králové se životem ve městě spokojeni z více jak 90%, jako jeden z největších problémů po dlouhou dobu vnímala veřejnost dopravu uprostřed města, ať už jde o služby městské hromadné dopravy nebo o velké zatížení individuální automobilovou dopravou v centru města. Město proto realizovalo projekty, jako byla instalace nového a rychlejšího odbavovacího systému ve vozech MHD, výstavba nového Terminálu hromadné dopravy a výstavba nových cyklostezek, které spojují okrajové části města s jeho centrem. Všechny tyto projekty měli zkvalitnit přepravu městskou hromadnou dopravou nebo zvýšit bezpečnost cyklistů a tak motivovat obyvatele města k upřednostňování těchto druhů dopravy před ekologicky náročnou individuální automobilovou dopravou. Další problém, který občany trápil, byly nedostačující parkovací kapacity v centru města. Tento problém měl vyřešit integrovaný systém parkování svěřený soukromé společnosti, která kvůli nedostatku míst vystavěla vícepodlažní parkovací domy a zpoplatnila parkování v centrální části města. Bohužel toto řešení nebylo nejspíše nejvhodnější, neboť jak ukázalo šetření v roce 2009, byl právě toto největší důvod nespokojenosti místních obyvatel. Dalším významným a nákladným projektem, které město realizovala, byla výstavba venkovního koupaliště, které si podle výsledků šetření obyvatelé města žádali již od roku 2003.

Z výsledků šetření vyplynulo, že problémy s městskou hromadnou dopravou, velkým dopravním zatížením a chybějícím venkovním koupalištěm, které občany města Hradec Králové nejvíce trápily od roku 2003, byly do určité míry odstraněny. Problém s nedostačujícím místem k parkování v centru města byl sice také vyřešen, ale nejspíše ne tím nejvhodnějším způsobem a měla by se mu ještě věnovat pozornost. Do budoucna by se město mělo zaměřit na řešení dalších problémů, které se často opakovaly jako důvod nespokojenosti občanů a to především na hluk, práci úředníků a nedostatek pracovních míst nebo na nový problém drahého bydlení, který se objevil ve výsledcích z roku 2009.

Sledování indikátorů v Hradci Králové nemá moc dlouhou tradici a od realizace zmiňovaných projektů bylo možné porovnávat nové výsledky pouze z jednoho až dvou následných šetření. Určitě i další šetření v budoucnu budou ukazovat na úspěšnost splnění cílů realizovaných projektů a odkrývat další nové problémové oblasti. Také se zde nabízí možnost zopakovat akci pro veřejnost Téma 200X, kde by výsledky měli potvrdit to, že tři největší problémy, které byly zvoleny v minulosti, již obyvatele netrápí.

V této práci jsem se snažila shrnout význam sledování indikátorů trvale udržitelného rozvoje na lokální a místní úrovni pro život místních obyvatel. Především jsem se zaměřila na přínosy Společných evropských indikátorů jak obecně tak i při jejich sledování v Hradci Králové, ve kterém v návaznosti na ně realizovali několik významných projektů pro zkvalitnění života obyvatel města, což mohu i jako jedna z jeho obyvatel potvrdit. Doufám tedy, že se mi tento úkol podařilo splnit a že jsem našla odpovědi na otázky vytyčené v úvodu práce.

## Seznam použité literatury

- [1.] Agenda 21. vyd., Praha: MŽP 1998. 332 s. ISBN: 80-7212-039-5
- [2.] BERAN, Václav, DLASK, Petr. Management udržitelného rozvoje regionu, sídel a obcí. Praha: Academia, 2005. 323 s. ISBN 80-200-1201-X
- [3.] HŘEBÍK, Štěpán; TŘEBICKÝ, Viktor. Zrcadlo místní udržitelnosti: Manuál zpracování a využití sady indikátorů rozvoje pro malé obce. Praha: EnviConsult s.r.o., 2007. 47 s. ISBN 978-80-239-8594-8.
- [4.] KLOUDA, Lukáš; NOVÁK, Josef; POMALIŠOVÁ, Michaela. Indikátory trvale udržitelného rozvoje a GIS. Praha: Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., 2007. 78 s. ISBN 978-80-87099-03-2.
- [5.] Naše společná budoucnost, Academia, Praha 1991, str. 47
- [6.] Metodika pro místní Agendy 21 České republiky: Strategie, postupy a techniky uplatnění MA21 na místní a regionální úrovni ČR. [s. l.] : [s. n.], 2003. 120 s.
- [7.] MEZRICKÝ, Václav. Environmentální politika a udržitelný rozvoj. Praha: Port. 1, 2005. 207 s. ISBN: 80-7367-003-8
- [8.] MOLDAN, Bedřich. Indikátory trvale udržitelného rozvoje. 1.vyd Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 1996. 87 s. tab. Edice:Phare. ISBN 80-7078-380-X
- [9.] MOLDAN, Bedřich. Indikátory trvale udržitelného rozvoje. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 1996, str. 20, ISBN 80-7078-280-X
- [10.] NÁTR, Lubomír. Rozvoj trvale udržitelný. Praha: Karolinum, 2005. 102 s. ISBN: 80-246-0987-8
- [11.] NOVÁK, Josef; TŘEBICKÝ, Viktor; POMALIŠOVÁ, Michaela; LUPAČ, Miroslav. Zrcadlo místní udržitelnosti: Zkušenosti a praxe TIMUR. TIMUR, 2010. 37 s. ISBN 978-80-904490-5-3
- [12.] Politika územního rozvoje České republiky 2008. Brno: Ústav územního rozvoje, 2009. 90 s. ISBN 978-80- 87318-04-1.
- [13.] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. Indikátory udržitelného rozvoje: teoretické přístupy a zkušenosti v České republice. Případová studie Hradec Králové. Hradec Králové: Civitas per Populi, 2008. 52 s. ISBN 978-80-903813-6-0.
- [14.] Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí
- [15.] Zákon číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění jeho novelizace č. 223/2009

- [16.] Zrcadlo místní udržitelnosti: Evropské indikátory udržitelného rozvoje v praxi měst České republiky. [s. l.] : Ústav pro ekopolitiku, o. p. s., 2005. 43 s. ISBN 80-903244-7-9.

## **Internetové zdroje**

- [17.] Agenda 21 [online]. Praha: MŽP, 1998 [cit. 2010-05-09]. 28. kapitola. Dostupné z WWW:<[http://www.ma21.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/MZPMSFGSI0KM/\\$FILE/kapitola\\_1\\_3\\_ma21.pdf](http://www.ma21.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/MZPMSFGSI0KM/$FILE/kapitola_1_3_ma21.pdf)>
- [18.] Centrum pro otázky životního prostředí [online]. 2009 [cit. 2009-03-08]. Dostupný z WWW: <<http://cozp.cuni.cz/COZP-14.html>>.
- [19.] Česká informační agentura životního prostředí [online]. 2004 [citace 18. 11. 2009]. Dostupné z <<http://www.cenia.cz>>
- [20.] Český hydrometeorologický ústav. 2010 [online]. 2008. [cit. 2009-12-28]. Dostupné z www:<<http://www.chmi.cz/meteo/ok/okdat091.html#prumtv>>
- [21.] Dopravní podnik města Hradec Králové [online]. 2008. [cit. 2010-06-07]. Dostupné z www: <<http://www.dpmhk.cz> >
- [22.] Hradec Králové.[online]. Encyklopedie Wikipedia. [cit. 2010-06-01]. Dostupné z www:<[http://cs.wikipedia.org/wiki/Hradec\\_Kr%C3%A1lov%C3%A9#ObyvatelstvoWIKIPEDIA.Hradec](http://cs.wikipedia.org/wiki/Hradec_Kr%C3%A1lov%C3%A9#ObyvatelstvoWIKIPEDIA.Hradec)>
- [23.] Indikátory trvale udržitelného rozvoje. TIMUR [online]. 2006-2008 [citace 2009-11-18]. Dostupné z <<http://www.timur.cz/indikatory/indikatory-udrzitelneho-rozvoje-12.html>>
- [24.] Magistrát města Hradec Králové [online]. 2007. [cit. 2009-06-02]. Dostupné z WWW: <<http://web2.mmhk.cz>>
- [25.] Metodické listy [online]. 2006 [cit. 2010-05-19]. TIMUR. Dostupné z www: <<http://www.timur.cz>>.
- [26.] MOLDAN, Bedřich. Centrum pro otázky životního prostředí Univerzity Karlovy [online]. 2010 [cit. 2010-05-10]. Sedmnáct (velmi zhuštěných) tezí o udržitelném rozvoji. Dostupné z WWW: <<http://www.czp.cuni.cz/Osoby/Moldan/Publikace/t126.htm>>
- [27.] Město Hradec Králové [online]. 2007. [cit. 2010-05-29]. Dostupné z WWW: <[http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/zpravodaj/\\_2003\\_40/cl09.html?synchronize=1](http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/zpravodaj/_2003_40/cl09.html?synchronize=1)>

- [28.] Odbor strategie a rozvojových projektů MmHK [online]. 2007. [cit. 2010-06-07]. Dostupné z WWW: <[http://web2mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek\\_nam\\_rozvoj/urad\\_pro\\_rozvoj\\_mesta/odb\\_rozvoj.html](http://web2mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek_nam_rozvoj/urad_pro_rozvoj_mesta/odb_rozvoj.html)>
- [29.] O místní Agendě 21 [online]. 2007 [cit. 2010-06-09]. Česká informační agentura životního prostředí. Dostupné z WWW: <<http://www.ma21.cz/>>
- [30.] Profil města Hradec Králové 2008. [online]. 2008. [cit. 2009-12-28]. Dostupné z www: <<http://web2.mmhk.cz/dld/rm/Profil%20mesta%202008.pdf>>
- [31.] Projekt[online]. Encyklopedie Wikipedia. [cit. 2010-06-10]. Dostupné z www: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Projekt> >
- [32.] Projekty investičních priorit. Magistrát města Hradec Králové [online]. 2006. [cit. 2010-06-07]. Dostupné z www: <[http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek\\_nam\\_rozvoj/odb\\_rozvoj/\\_pip.html](http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek_nam_rozvoj/odb_rozvoj/_pip.html)>
- [33.] Rozvojovka[online]. 2007 [citace 14. 05. 2010]. Dostupné z <[http://www.rozvojovka.cz/rozvoje-cile-tisicileti\\_228\\_8.htm](http://www.rozvojovka.cz/rozvoje-cile-tisicileti_228_8.htm)>
- [34.] STRATEGIE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ČESKÉ REPUBLIKY [online]. Praha: [s. n.], 2004 [cit. 2010-05-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.nszm.cz/cb21/ur/SUR2004.pdf>>
- [35.] Strategický plán[online]. Encyklopedie Wikipedia. [cit. 2010-06-10]. Dostupné z www: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Strategick%C3%BD\\_pl%C3%A1n\\_rozvoje](http://cs.wikipedia.org/wiki/Strategick%C3%BD_pl%C3%A1n_rozvoje)>
- [36.] Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2020[online]. 2007. [cit. 2010-05-28]. Dostupné z www: <<http://web2.mmhk.cz>>
- [37.] Téma 200X [online]. 2006 [cit. 06. 06. 2010]. TIMUR. Dostupné z WWW: <<http://www.timur.cz/aktivity/tema-200x.html>>.
- [38.] Terminál hromadné dopravy v Hradci Králové. Magistrát města Hradec Králové [online]. 2007. [cit. 2010-06-06]. Dostupné z WWW: <[http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek\\_nam\\_rozvoj/odb\\_rozvoj/\\_vize/terminal.html?synchronize=1](http://web2.mmhk.cz/cz/Magistrat/odbory/usek_nam_rozvoj/odb_rozvoj/_vize/terminal.html?synchronize=1)>
- [39.] Udržitelný rozvoj. [online]. Encyklopedie Wikipedia. [cit. 2010-04-17]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Trvale\\_uds%BEiteln%C3%BD\\_rozvoj#Cite\\_note-0](http://cs.wikipedia.org/wiki/Trvale_uds%BEiteln%C3%BD_rozvoj#Cite_note-0)>
- [40.] Ústav pro ekopolitiku [online]. 2006 [cit. 2010-05-10]. Co je udržitelný rozvoj. Dostupné z WWW: <<http://udrzitelnyrozvoj.ecn.cz/udrzitelnyrozvoj.shtml>>



- [41.] Začleňování udržitelného rozvoje do politik EU: Přezku strategie Evropské unie pro udržitelný rozvoj za rok 2009[online]. 2009 [cit. 2010-05-04]. Dostupné z WWW: <[http://www.spcr.cz/cz/eu/com\\_2009\\_400\\_cz.pdf](http://www.spcr.cz/cz/eu/com_2009_400_cz.pdf)>
- [42.] Zdravé město Litoměřice[online]. 2010 [cit. 2010-05-09]. Obnova strategie udržitelného rozvoje EU. Dostupné z WWW: <[http://zdravemesto.litomerice.cz//images/stories/letaky/sur\\_eu.pdf](http://zdravemesto.litomerice.cz//images/stories/letaky/sur_eu.pdf)>
- [43.] Zpravodaj Radnice [online]. 2009. [cit. 2010-06-07]. Dostupné z www: <[http://web2.mmhk.cz/cz/medialni\\_servis/zpravodaj.html](http://web2.mmhk.cz/cz/medialni_servis/zpravodaj.html)>

### **Další zdroje**

- [44.] Závěrečné zprávy k Indikátorům ECI