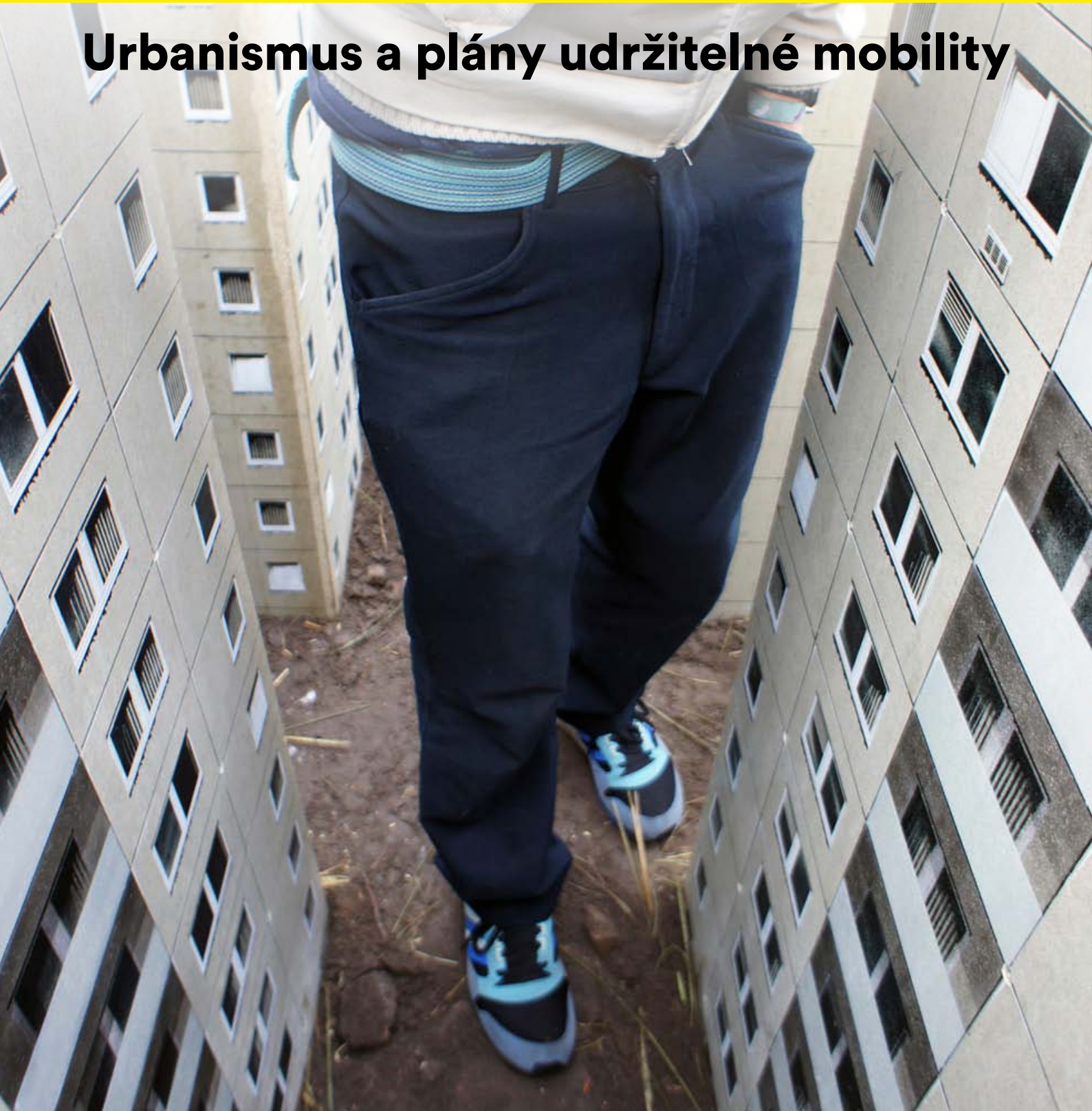


Smart Cities 04-14

Magazín o chytrých technologiích pro efektivnější správu měst a obcí

Urbanismus a plány udržitelné mobility



Vize

Rozhovor s Petrem Vokřálem, primátorem města Brna

Brno možná bude smart metropolí mezi Bratislavou, Vídní a Prahou. Větší integrita s těmito sousedními městy by Brnu mohla jen pomoci. Chybějící kvalitní dopravní propojení však tento potenciál Brna devaluje. Po 8 letech má Brno zcela nové zastupitelstvo v čele s novým primátorem, Petrem Vokřálem, kterého jsme oslovili, aby formuloval svou vizi pro Brno.

Na úvod jednu holistickou. V jakém Brně byste se chtěl za 20 let probudit, v jaké město by podle Vás mohlo Brno za příštích 20 let vyrůst?

Pokud bych si mohl něco přát, potom abych se neprobudil do Batmanova města Gotham, kde vládne Joker a kultura společnosti je postavena na strachu, touze po materiálních statcích a moci. Města občanů rezignujících na vše, co se kolem děje. Chtěl bych město s přátelskou atmosférou, kde bude normální se zajímat jeden o druhého, o problémy a věci okolo nás. Kde lidé budou důvěřovat těm, kteří toto město povedou, protože ti jim budou naslouchat a budou konat pro společnou lepší budoucnost. Ale to je zatím jen sen.

Brno je klíčovým místem celého regionu a významnou dopravní tepnou mezi Východem a Západem, ale i Severem a Jihem. Z obchodního hlediska by tak mohlo být lukrativním místem s vysokým potenciálem růstu. Hlavní překážkou je ale neexistence rozvojového plánu města na dalších 20 let a kauza majetkových machinací s pozemky související s přesunem hlavního nádraží. Hlavní nádraží je bránou do města a jeho podoba je klíčová pro první dojem návštěvníka či investora o Brně, a ten je momentálně odpuzující. Rozvoj města je tak dlouhodobě blokován právě touto kauzou. Máte nějaký funkční recept nebo plán, jak tento brněnský gordický uzel rozplést?

Na tuto otázku není jednoduché odpovědět. Rozdělil bych odpověď na tři části. Nejedná se totiž jen o technický problém. První je komunikace. Veřejnost je již znechucena přístupem vedení města. Právě díky některým jeho podivným krokům je stále ostražitější a podezřívavější. A přitom se zcela leka nemusí jednat o špatná řešení. I z těchto důvodů se město dostalo do situace, kdy bude muset vyhlásit k této problematice referendum. Já jsem přesvědčený, že k tomu nemuselo dojít. Řešení je poměrně jednoduché. Zapojit adekvátním způsobem veřejnost do diskuze a trvale komunikovat dílčí kroky přípravy. Dnes je to do značné míry emocionální záležitost.

Druhá část odpovědi je složitější. Je totiž třeba připravit opravdu srovnatelné podklady pro všechny varianty a ty nechat posoudit odborníky i veřejností. Varianty bude třeba dopracovat se všemi dopady na rozvoj města a hlavně na rozpočet města. A jak bývá obvyklé, kritickým faktorem se, alespoň z dnešního pohledu, stává čas. Bude totiž třeba rozhodnout rychle, aby bylo možné zajistit maximum prostředků z fondů EU. Rychle v tomto případě znamená v průběhu roku 2016! V prvním čtvrtletí tohoto roku totiž budou hotovy zmíněné analýzy, a naším úkolem tak bude na jejich základě do konce roku 2016 skutečně rozhodnout. Jen tak bude možné projekt dokončit mezi roky 2025–2030. A tady se dostávám ke kritické otázce „Co bude do té doby?“

A to je třetí, pro toto období kritická, část odpovědi. Musíme okamžitě zahájit jednání s Ministerstvem dopravy a jeho složkami a nechat vypracovat koncept revitalizace stávajících prostor. Není vůbec myslitelné, aby v 21. století přijížděli obyvatelé a návštěvníci Brna do tak odpudivých a naprosto nevyhovujících prostor, kde si můžeme o bezbariérových přístupech, přívětivosti a moderním funkčním vzhledu nechat jen zdát. A tady bychom chtěli využít právě potenciálu odborné veřejnosti a zapojit ji do tvorby koncepce alespoň přednádražního prostoru, který zcela spadá do odpovědnosti města.

Nešvary předchozího vedení jsou silně promítnuty i do městských provozních organizací. Mohl byste nastínit i představu, jak budete městské podniky transformovat? Zástupci města Vídně formulovali na brněnské konferenci asociace Eurocities v září 2014, že prvním krokem k pokroku je osobní odpovědnost, je tento způsob pro Vás relevantní?

Chceme tyto organizace profesionalizovat, a k tomu jednoznačně patří i vysoká míra osobní odpovědnosti. Přípravu jeme zásadní odpolitizování chodu firem; přímé přenesení kompetencí, ale i plné osobní odpovědnosti za fungování společnosti do představenstev, která chceme v krátké budoucnosti zcela odpolitizovat. Spolu s tímto krokem posílíme úlohu dozorčích rad, jako orgánů definujících strategická a politická směřování a následně kontrolu jejich naplňování. Koncept chceme připravit v průběhu 6 měsíců. Spolu s tímto konceptem připravujeme systém řízení společností jako holdingu. Je neuvěřitelné, že každá společnost si žije svým životem, neexistuje žádný konsolidovaný pohled na jejich fungování, ani systém využití všech výhod, které holdingové řízení skýtá.

Město Brno má velmi silné zázemí právě v akademickém sektoru, je to vysokoškolské centrum a sídla zde mají i některé výzkumné ústavy. Město Vídeň ze vztahů s místními odborníky trvale profituje a tito jsou dokonce součástí rozhodovacích procesů města. Mohl byste uvést konkrétní představu o budoucí spolupráci s brněnskými univerzitami a výzkumnými ústavu?

Celý koncept smart city chceme postavit právě na takové spolupráci. Město navíc již je součástí struktur vytvořených za účasti univerzit. Jen zatím, z mého pohledu, toho nedokázalo využít. Toto chceme změnit. Chceme v průběhu první poloviny roku 2015 definovat strategické cíle a vyzvat instituce a další vědecké kapacity na participaci na jejich realizaci. Věřím, že se jedná o obrovský potenciál pro zrychlení cesty směrem k modernímu a skutečně „chytrému“ městu.

Chytré město Vídeň se přímo nabízí k úzké spolupráci, inspirace z jejich práce by mohla městu Brnu velmi pomoci. Dokázete si ve své vizi představit, že by i město Brno postavilo ne jen jeden chytrý dům, ale celou inovativní čtvrť, pro kterou by se uspořádala světově otevřená urbanistická soutěž?

Ve Vídni budeme hledat celou řadu inspirací. Z osobní zkušenosti mohu potvrdit, že Vídeň je jedno z nejlépe fungujících měst, co znám. V tomto máme v Brně naopak obrovský potenciál pro seberealizaci:-). Například takzvané Jižní centrum je přesně tou oblastí, jejíž řešení by mělo být příkladem. Doba se změnila. Brno musí revidovat některé své historické představy. Pro tuto revizi budeme hledat oporu v podobných otevřených urbanistických soutěžích. Diskuze o takovém přístupu mezi našimi partnery již započala.

Město Brno nemá dlouhodobou energetickou koncepci, což ve světle energeticko-environmentálních cílů EU 20-20-20 je značný nedostatek. Dokázal byste si i zde představit, že po vzoru Vídně uspořádáte elektronickou aukci na nákup solárních panelů s participací občanů?

Úplně první krok musí vést k vytvoření dlouhodobě udržitelné energetické koncepce se zapojením všech možných ekologických řešení, která mohou navíc přinést řadu úspor. V této koncepci musíme dobře uvážit úlohu všech stávajících zdrojů a nastavit investiční priority do budoucna. Nelze nekonceptním způsobem zkoušet zachránit některé společnosti a vytvářet prostor pro opět nekonceptní rozvoj individuálních zdrojů. Pokud se nám tento úkol podaří a taková koncepce skutečně vznikne, budeme zcela jistě zvažovat model financování s participací občanů. Kromě ekonomických aspektů dojde z mého pohledu k daleko vyšší identifikaci občanů, jako spoluinvestorů, s konkrétními projekty. Tento přístup chceme využít i v jiných oblastech.

Předchozí primátor Roman Onderka v předvolební kampani mimo jiné formuloval svou vizi Brna jako města průjezdného. Budete také směřovat k podpoře individuální dopravy ve městě, jak to činili Vaši předchůdci?

Pokud myslíte průjezdné třeba na kole, potom zcela určitě. Ale takto to asi nebylo myšleno. Zcela jistě nelze zneemožnit průjezd městem osobním vozidlem. Ale na druhou stranu musí vzniknout komplexní systém dopravy postavený na dobře fungující MHD, systému zachytných parkovišť a parkování v centru, motivujícím v daleko širší míře využívat MHD, resp. alternativní dopravu, která je zcela potlačena. Ale opět hovoříme o kultuře a vnímání lidí. Pokud bude cesta autem otázka prestiže, resp. cestování MHD čímsi ponižujícím, bude se nám hledat cesta výrazně hůře.

Jiná etablovaná politická strana přišla s volebním tahákem na řešení rezidenčního parkování. Parkování je dlouhodobým problémem Brna a momentálně se uvažuje o stavbě dalších parkovacích domů, které indukují další poptávku po individuální dopravě, takže problém spíše eskalují, než řeší. Máte konkrétní představu, jak byste parkování řešil?

Myslím si, že budování parkovacích domů není negativní jev. Musí ale být součástí fungujícího systému regulujícího dopravu v klidu. V celé Evropě se budují. I ve Vídni mohu, pokud chci a mám na to, zaparkovat přímo v centru. Stejně tak třeba v Salcburku, Mnichově, Stockholmu a podobně. Zejména pro návštěvníky města je to určitá pomoc. Ale zároveň velmi nákladná. 1 hodina v centru Vídně stojí mezi 3-4 Eury. Cena ale není jediné řešení. Musí vzniknout funkční systém. Včetně rezidenčního parkování, informačních systémů, webových aplikací a navigačního systému, který mi dá šanci najít pro mne v dané chvíli a dle mých potřeb vhodné parkování. Vzorů je řada. Není třeba vymýšlet vymyšlené. Proto je nepochopitelné, že se Brno z tohoto pohledu nachází v minulém století.

Aby se město mohlo smysluplně rozvíjet po stránce urbanistické a architektonické, potřebuje mít jasně ukotvenou představu o své budoucí podobě. Je k naplnění tohoto cíle nutná funkce hlavního architekta města? Jak jeho úlohu a možnou podobu jeho úřadu vnímáte?

Zcela jistě chceme vytvořit Útvar hlavního architekta. Tento útvar musí být koncepční a respektovanou autoritou při definování urbanistických vizí a plánů rozvoje města. Měl by být mimo jiné hybatelem přípravy nového územního plánu, který město Brno zcela jistě potřebuje.



Jak vnímáte roli neziskového sektoru a občanských iniciativ při definování priorit rozvoje města a při jejich naplňování? Máte osobní zkušenost ze spolupráce s neziskovými organizacemi a angažovanými občany?

Neziskový sektor vnímám jako výrazný potenciál pro rozvoj města. Bohužel město s tímto potenciálem neumělo pracovat, a tak je obecně vnímán jako něco negativního. Město nenaslouchalo a arogancí často skrývalo nedostatek argumentů. A to je škoda. Z mého pohledu a prvních zkušeností z jednání s koaličními partnery budeme zapojovat veřejný názor v daleko širší míře do definice potřeb města, názoru na specifické projekty a problémy města. Jsem přesvědčen, že tímto budeme daleko lépe schopni předcházet komunikačním konfliktům, kterým město muselo v minulosti čelit, a přitom čerpat z bohatých názorových zdrojů a zkušeností občanské společnosti. A třeba se tak i vyhnout roky trvajícím animozitám mezi reprezentací města a občanskými iniciativami.

Konference časopisu Smart Cities pro slovenské primátory 14.–15. 1. 2015 Hotel Holiday Inn, Trnava

Tato konference seznámí účastníky s konceptem smart cities v kontextu připravovaných výzev Eurofondů a integrovaných strategií. Konference přinese odpovědi na tyto otázky:

- **Co to je vize a proč ji město potřebuje?**
- **Jak se z vize stane strategie?**
- **Jak je možné formulovat střednědobé cíle a konkrétní záměry?**
- **Jak pro tyto záměry získávat občany?**
- **Jak z témat, která města trápí, formulovat investiční projekty a jak na ně získat peníze?**
- **Jak získat investiční zdroje a správně využívat evropské dotace?**

Konference přinese praktické návody na postupnou tvorbu chytrého města s ohledem na vhodné koncepty a technologie a pravidla pro jejich poptávání. Prioritně se konference zaměří na veřejnou dopravu, parkování a cyklistickou dopravu, a veřejný prostor jak v centrech měst, tak i městské parky, dětská hřiště, školky a vnitrobloky sídlišť.

Konference nabídne v komorní atmosféře do 60 lidí možnost prodiskutovat konkrétní oblasti s příslušnými odborníky.

V případě zájmu kontaktujte:
jurik@scmagazine.cz

Generální partner:



Partner:

**WINCOR
NIXDORF**



„Člověk je velký v plánech – pro jiné.“

Erich Maria Remarque

Úvodník

Město je velmi živý a složitý organismus, vytvářený převážně druhem homo faber urbanis. Většina z nás si doprává luxus ve městě jezdit autem, za což ale všichni platíme vysokou daň v podobě znečištěného ovzduší, hluku a okupace veřejného prostoru motorovými vozidly. Každý problém ale lze překonat silou myslí, nebo s vhodnou pomocí.

Pokud sami nemáme dostatečnou motivaci a kulturní vyspělost pro cestování jinými prostředky než osobním vozidlem, potřebujeme pomoc technologií. V minulých číslech jsme Vám představili některé technologie, jimiž lze parkování regulovat a docílit tak stavu, kdy je finančně výhodnější a zároveň bezpečné cestovat jinými druhy dopravy. V tomto čísle přišlo na řadu související plánování.

Samotnými technologiemi totiž nemůžeme našeho cíle dosáhnout. Potřebujeme celoplošný regulační plán, tj. v tomto případě celistvý plán regulace parkování (tzv. generel dopravy v klidu), který definuje, kde a na co různé technologie potřebujeme. Takový plán se zabývá nejen tím, kde lze či nelze parkovat, správnou výší poplatku za parkování v daném místě či pokročilými platebními nástroji, ale i způsoby, jak získaná data o aktuální obsazenosti parkovacích ploch poskytnout třetím stranám. Obsahuje i vhodnou organizaci správy celého systému a harmonogram jeho postupného nasazení a rozvoje.

Samotná regulace parkování nepomůže, pokud nebude spojena s regulací ostatních druhů dopravy tak, abychom mohli nastavit přímou závislost mezi znevýhodněním cestování osobním vozidlem a zvýhodněním cestování veřejnou dopravou v rámci celého města či dokonce aglomerace. Takovému plánování se říká plán udržitelné městské mobility, tzv. SUMP.

SUMP je celistvým plánováním dopravy, které spojuje prvky urbanismu, územního plánování a dopravy s cílem změnit dosavadní neblahý trend měst, jenž začíná být životu nebezpečný, ať už skrze škodlivé zplodiny z vozidel či naší stále se snižující pohybovou aktivitu. V podstatě se jedná o propracované rozhodnutí ve městě hlavně žít, nikoliv cestovat.

Urbanisté mají před sebou hodně práce, protože změnit kompozici našich měst určenou dopravními stavbami na prostředí, ve kterém budeme aktivně žít, je dlouhodobý a náročný úkol. Urbanisté, s politickou podporou, nyní budou plánovat pro nás, nikoliv pro auta! S novým nádechem po volbách se jistě otevírají možnosti pro tvorbu moderních veřejných prostor respektujících 21. století, kde budeme upřednostňovat „jiskry života“ před „černými obelisky“.

S přáním našeho brzkého uzdravení

David Bárta, (šef)

04–14

VIZE

**Rozhovor s primátorem města Brna
Petrem Vokřálem**

SMART

- 02 Ako riadiť a financovať inovačný proces v prostredí slovenských a českých miest?**
- 05 Britské plány udržitelné mobility

ARCH

- 08 Manuál tvorby veřejných prostranství**
- 12 Za vším hledej urbanismus
- 14 Proč by měla mít architektura svoji politiku?
- 16 Park, parking, veřejnost
- 20 Pražské stavební předpisy

MOBILITA

- 24 Co je brzdou šetrné dopravní politiky?**
- 28 Přístupnost veřejného prostředí ve Švédsku
- 44 Mesto Malmö – iná úroveň rozvoja udržateľnej dopravy
- 52 Města chtějí jasnější pravidla pro uživatele jízdních kol

BRAND

- 54 Otevřít, nebo uzavřít? České obce se učí pracovat s veřejným prostorem**
- 58 Když hazard mizí z měst
- 60 Den architektury

PUNK

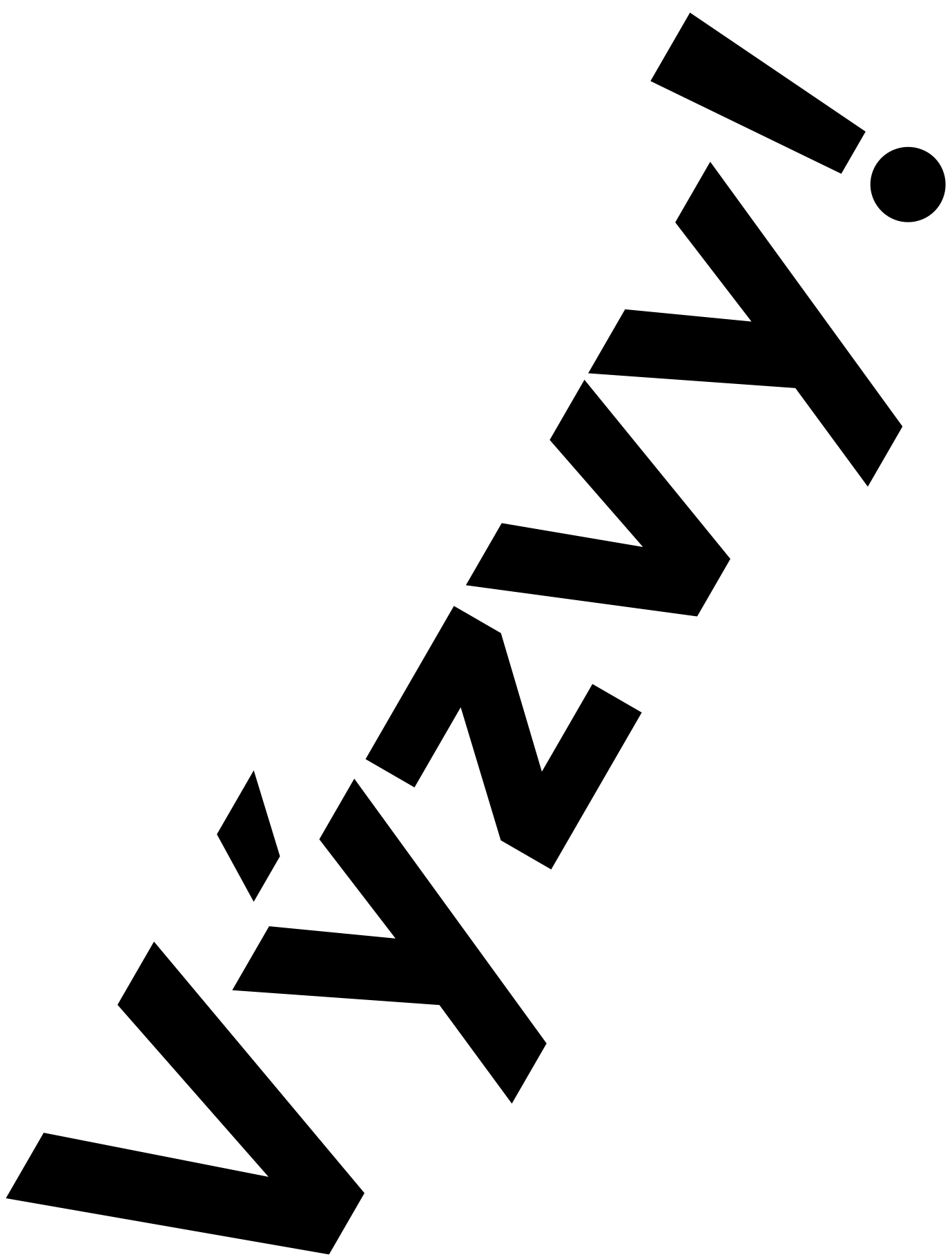
- 62 Chodiť s otvorenými očami**
- 66 Náves na míru dotacím
- 69 Co dělat, když se z Perly stane brownfield?

LIFE

- 72 Hrdé města**
- 76 Pěší doprava jako neoddelitelná součást Plánu udržitelné městské mobility
- 78 Tolerovaný sexismus

KOMERČNÍ PREZENTACE

- 19 Hags
- 27 Posse
- 31 Cubic
- 34 Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- 37 Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- 40 Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- 42 Wincor Nixdorf
- 3 ob Studio 21
- 4 ob mmcité



Ako riadiť a financovať inovačný proces v prostredí slovenských a českých miest?

Veronika Belianská, www.addsen.eu

Zámer vytvárať inteligentné a zelené mesto príjemné pre život svojich obyvateľov má zrejme každé vedenie mesta na Slovensku či v Českej republike. Otázkou však zostáva, ako nastaviť celkový proces zavádzania nových konceptov a riešení do praxe a kde nájsť potrebné zdroje financovania.

Predstavme si situáciu, kedy mesto už má vytvorenú určitú koncepciu a chce ju previesť do reality: rozhodne sa napríklad inovovať portfólio objektov, ktoré spravuje, pričom za cieľ si stanoví znížiť celkové náklady spojené so správou týchto budov.

Asi prvou možnosťou, ktorá napadne väčšine z nás, sú európske štrukturálne fondy, ktoré sú v programovom období 2014–2020 pomenované ako Európske štrukturálne a investičné fondy (EŠIF). Tie predstavujú najväčší podiel dostupných zdrojov financovania pre zavádzanie inovatívnych riešení v našich mestách, na čom nie je a priori nič zlé. Avšak je značne obmedzujúce zameriavať sa len na tento typ projektov a financovania. **Okrem EŠIF existuje viacero možností ako uskutočniť ambiciózne inovatívne riešenia, pričom prvým kritériom hodnotenia nemusí byť len cena zavádzaného riešenia**, ale v prvom rade jeho kvalitatívne, ekonomické a spoločenské, krátkodobé, ale i dlhodobé prínosy pre mesto.

Koncept SmartCities je silne podporovaný na úrovni EÚ, a preto európske inštitúcie ponúkajú širokú paletu nástrojov na financovanie projektových zámerov. Kľúčové je identifikovať správne projektové a finančné nástroje, prostredníctvom ktorých sa docieli nastavenie inovačného procesu, vytvorenie stratégií pre konkrétne ciele a ich nasledovné naplnenie.

Na úrovni komunitárnych programov EÚ existujú možnosti, ako získať prostriedky na prenos výsledkov dobrej praxe zo zahraničia do nášho prostredia, komplexnú technologickú prípravu investičnej stratégie, dopadové štúdie ale i na samotnú realizáciu inovácie. Tak tiež je možné získať napríklad výhodné úvery a pôžičky pre financovanie projektov (napríklad v spomínanom prípade inovácie budov).

Z pohľadu miest, súkromných firiem a akademickej obce je možné sa v roku 2015 zapojiť do medzinárodných projektov prostredníctvom najväčšieho celoeurópskeho programu pre podporu

vedy a inovácií – Horizon 2020 (s rozpočtom cca 80 mld. € na obdobie rokov 2014–2020) vo viacerých zaujímavých témach:

- Inteligentné mestá a komunity
- Udržateľná mobilita a dopravné systémy
- Zelená doprava a elektromobilita, Energeticky efektívna infraštruktúra a dodávka energií
- Inteligentné a energeticky efektívne budovy
- Nízkouhlíková ekonomika

Napríklad v oblasti Inteligentných a energeticky efektívnych budov sú výzvy v roku 2015 v programe Horizont 2020 zamerané na zavádzanie udržateľných riešení pri renovácii budov; vyspelých riešení skladovania tepelnej energie; efektívnych nástrojov a metodológií pre monitoring energetickej výkonnosti budov či zabezpečenie lepšieho vybavenia rezidenčných budov:

- **Výzva EeB-07-2015** je zameraná na implementáciu nových nástrojov a metodológií pre zníženie rozdielov medzi predvídanou a reálnou spotrebou energie na úrovni budov a zástavby budov, pričom ponúka možnosť vyvinúť inteligentný monitorovací systém spotreby energií. **Dátum uzatvorenia výzvy je 4/2/2015.**
- **Výzva EeB-08-2015** sa sústreďí na návrh komplexného systému pri rekonštrukcii obytných budov so zámerom priviesť budovy k nízkoenergetickým štandardom. **Dátum uzatvorenia výzvy je 4/2/2015.**
- **Výzva EE-06-2015** ponúka príležitosť zaviesť opatrenia a technologické riešenia pre optimalizáciu a zníženie energetickej spotreby vo vybraných blokoch budov. Projekt môže byť zameraný na monitorovanie v reálnom čase a optimalizáciu spotreby energie pomocou uskladnenia (vysokokapacitné akumulátory, zásobníky) a optimalizáciu dodávok energií použitím inteligentných riadiacich systémov. **Dátum uzatvorenia výzvy je 4/6/2015.**
- **Výzva EE-11-2015** je zameraná na vývoj a implementáciu nových riešení založených na IT technológiách pre podporu zavádzania opatrení energetickej efektívnosti. **Dátum uzatvorenia výzvy je 4/6/2015.**

- **Výzva EE-13-2015** rieši ako rozvíjať, demonštrovať a nasadiť novú generáciu vysokoúčinných, inteligentných diaľkových vykurovacích a chladiacich systémov, ktoré sú schopné integrovať viac energetických zdrojov (napríklad rôzne generácie použitých technológií), vrátane rôznych druhov obnoviteľných zdrojov energie, kombinovanej výroby tepla a EE, odpadového tepla z priemyselných a iných zdrojov a skladovania, a ktoré môžu byť prevádzkované na rôznych úrovniach teplôt. Tieto prvky budú riadené inteligentnými systémami.

Dátum uzatvorenia výzvy je 4/6/2015.

Bližšie informácie k uvedeným výzvam pre rok 2015 ako i ďalšie výzvy programu H2020 môžete nájsť na portáli pre účastníkov.

Príprava kvalitného medzinárodného projektu v programe H2020 štandardne vyžaduje niekoľko mesiacov (získanie prvo-triednych zahraničných (a domácich) partnerov, vyjednanie pozície a finančných alokácií pre partnerov v projekte, napísanie a podanie projektového zámeru v požadovanom rozsahu a kvalite). Nasledovne realizácia projektu trvá 2–4 roky (v závislosti od typu projektu), pričom podmienkou pre uskutočnenie projektu je účasť minimálne troch partnerov z troch rôznych členských alebo asociovaných krajín EÚ. Miera príspevku zo strany EÚ môže byť v prípade výskumných a inovačných projektov až do výšky 100 % v závislosti od typu partnera (pre verejný sektor, a teda i mestá, typicky 100 %, pre súkromný sektor typicky 70 %).

Pre mestá sa naskytuje možnosť zapojiť sa do programu H2020 najmä prostredníctvom pilotných projektov, kedy sú aplikované nové aktívne inteligentné technológie a postupy pre zvýšenie energetickej efektívnosti či zapojenie obnoviteľných zdrojov. Úloha miest v demonštratívnych projektoch spočíva napr. v poskytnutí dát (napr. open data), zariadení (napr. budov) či infraštruktúry (napr. dopravných systémov) v správe mesta, pre zavedenie na mieru navrhnutých inovatívnych technologických postupov a riešení v daných podmienkach miest do praxe.

Mestá sa typicky zúčastnia projektov vo fáze prípravy a samotnej realizácie, ktorá spočíva v spolupráci so zahraničnými a domácimi výskumnými inštitúciami a univerzitami (zaoberajúcimi sa napr. energeticky efektívnymi a inteligentnými budovami) a technologickými firmami vyvíjajúcimi a dodávajúcimi napr. inteligentné riadiace systémy, systémy pre OZE, inovatívne pasívne prvky pre budovy a podobne.

Samozrejme, čím je realizovaný projekt rozsiahlejší a má širší presah do viacerých oblastí, tým narastá i jeho ekonomický, technologický a sociálny prínos pre mesto a jeho obyvateľov. Pričom, ak by sme hodnotili objem nákladov (času a financií) vložených do prípravy projektu, podobná rovnica už platiť nemusí. **Častokrát sa stáva, že námaha vynaložená na kvalitný malý projekt, by stačila i na vypracovanie kvalitného väčšieho projektu.** „Kľúčové je totiž samotné rozhodnutie ísť do projektu a jeho podpora počas celého procesu, od prípravy, cez realizáciu

až po využitie výsledkov v ďalšom rozvoji,“ hovorí Miroslav Konečný zo spoločnosti ADDSEN, s.r.o., ktorá pripravuje inovačné projekty v oblasti Smart Cities.

Netreba sa preto báť pustiť i do prípravy väčšieho projektu v medzinárodnom prostredí. Európske komunitárne projekty predstavujú nástroj zavedenia inovatívnych riešení v oblasti SmartCities (ale i ďalších oblastiach), pričom celkový prínos pre mestá môže byť zhrnutý nasledovne:

- zavedenie najnovších technológií a inovácií v prostredí miest,
- kontakt a spolupráca so špičkovými domácimi ale i európskymi partnermi (akademický a súkromný sektor),
- zavedenie pilotných inovatívnych projektov v SR/ČR (ako príkladov inšpirujúcich ďalšie mestá),
- sociálno-ekonomické benefity pre spoločnosť a občanov.

Príkladom úspešného výskumného projektu [podporeného zo 7. rámcového programu (predchodca programu Horizon 2020)] **je projekt Bricker zameraný na zavedenie energeticky efektívnych technológií v existujúcich verejných budovách.** Projekt začal v roku 2013 a bude trvať štyri roky. Jeho rozpočet predstavuje viac než 12 miliónov Eur s kofinancovaním EÚ vo výške 8,6 milióna Eur (100 % financovania pre verejné inštitúcie, 70 % pre komerčných partnerov). Na projekte spolupracuje 60 expertov z 18 partnerských inštitúcií (veľká stavebná firma, malé a stredné technologické firmy, výskumné organizácie) z 5 rôznych krajín EÚ a Turecka.

Projekt Bricker si kladie za cieľ vytvoriť škálovateľný, opakovateľný, energeticky vysoko úsporný a nákladovo efektívny systém pri rekonštrukcii existujúcich verejných nebytových budov vo verejnom vlastníctve s cieľom dosiahnuť zníženie spotreby energie budov aspoň o 50 % oproti súčasnemu stavu ich spotreby. Predpokladaná reprodukovateľnosť aplikovaných riešení je v 1314 budovách v Belgicku a Španielsku s návratnosťou investícií medzi 6,4 až 7,2 rokmi a úsporou elektrickej energie 15 kWh na m².

V rámci projektu sa vyvíja balík riešení potrebných pre dovybavenie budov, ktorý je založený na:

- na mieru navrhnutých technológiách – fasádach, inovatívnych izolačných materiáloch a vysoko-účinných oknách;
- technológiách s nulovou produkciou emisií založených na kogeneračnom systéme dodávok energie z lokálne dostupných a čistých obnoviteľných zdrojov;
- integrácii a prevádzke stratégií vyvinutých v projekte Bricker.

Balík riešení dovybavenia bude realizovaný v troch demonštratívnych komplexoch budov spravovaných partnerskými mestami. Budovy sa nachádzajú v rôznych klimatických podmienkach a majú rozdielne využitie: hygienické – nemocničná budova v Aydin (Turecko), vzdelávacie – budova školy v Liège (Belgicko) a administratívne – budova regionálneho úradu v Cáceras (Španielsko).

Pre maximalizovanie dopadu a replikáciu výsledkov projektu budú vytvorené pokyny na vykonávanie technologického transferu v oblasti sociálneho bývania. Tie by mali pomôcť verejným orgánom pri vykonávaní optimálnych stratégií budovania dodatočného vybavenia, s prihliadnutím k ekonomickým a finančným aspektom v rámci obmedzeného prístupu k financovaniu renovácií vo verejnom sektore. Viac informácií o projekte nájdete na stránke www.bricker-project.com

Britské plány udržiteľné mobility

Mark Cartwright, konzultant časopisu Smart Cities

Tohle číslo je zaměřeno na urbanismus a plány udržitelné mobility. V Británii vytváříte tzv. Lokální dopravní plány (LTP). Mohl bys nás trochu zasvětit do procesu přípravy plánu, jeho rozsahu a rozšíření této praxe?

LTP jsou standardním procesem britských měst již od přelomu století. Zákonem o dopravě (Transport act) z roku 2000 byly plány zavedeny jako povinné a každé město musí takový plán mít.

LTP se vytvářejí zcela dle britské „kultury“ plánování, rozpočtu a hodnocení. To neznamená, že jsou všechny účinné či úspěšné! Ale rozhodně to znamená, že se města musela zamyslet, co chtějí (politicky), na co mají (finančně) a publikovat veřejný dokument. Obecně byla tato praxe shledána jako velmi užitečná.

Z počátku byla tvorba plánů přímo řízená regionální správou, protože byla potřeba vytvořit jakýsi vzor, který by byl následně posouzen a schválen centrální vládou a daná tvorba by následně byla monitorována skrze výroční zprávy. Takto to fungovalo první pětiletku. Po analýze výsledků bylo shledáno, že je proces příliš svazující. Proto se v roce 2008 pravidla tvorby plánu trochu uvolnila. Také povinnost vytvořit plán byla zrušena, městům byla ponechána volnost v tom, co plán obsahuje, a nemusela dokládat výsledky každý rok.

Samozřejmě, že národní dopravní politika zůstala v platnosti a od měst se očekává, že se jí budou držet, včetně dalších legislativních povinností.

Příchodem nové vlády v roce 2010 se změnila i filosofie role centrální vlády. Nyní se klade mnohem větší důraz na lokální podmínky (tzv. localism), tj. města si sama volí i financují své vlastní strategické priority. Nicméně tento krok neovlivnil třetí kolo tvorby plánů po roce 2011 a plány jsou dostupné v celostátním měřítku.

Způsoby, jakým mohou města čerpat finanční podporu z národních fondů v oblasti dopravy, se za poslední 4 roky významně změnilly. Tudíž není jisté, jak se budou LTP dále vyvíjet, nicméně očekávám, že zůstanou standardní součástí politiky všech měst.

Jaká je role státu v procesu tvorby LPT, existuje nějaká finanční podpora pro jejich tvorbu a jsou konkrétní projekty nějak spojeny s potenciálním kofinancováním?

Určitě ne pro tvorbu LTP. To je statutární povinností místních samospráv, které na tvorbu plánu vydávají vlastní zdroje. Nicméně naplňování plánu je velmi závislé na centrálním financování. Historicky jsou tři čtvrtiny příjmů města z tzv. přímé dotace („block grant“) od centrální vlády; jedná se o příjmy z daní. Pouze čtvrtina peněz pochází z lokálních daní a obchodu.

Ale model financování se mění. Původní účel LTP spočíval ve validaci výdajů z přímé dotace. V současné době se doprava nefinancuje z dotace, ale z konkrétních vládních programů, jakými jsou Fond místní udržitelné dopravy (LSTF) a Fond pro zlepšení dopravní obslužnosti autobusy (BBAF). Města nedostávají dotace z těchto fondů automaticky: musí o ně soutěžit podáním návrhu projektu včetně vyčíslení nákladů. Proto i plán LTP náhle mění svou roli.

Centrální vláda nyní může oddělit financování inovací (jako je například program Demonstrátor měst budoucnosti (Future cities demonstrator)) od financování projektů (jako je program na elektro-nické odbavování ve veřejné dopravě) či od financování standardních dopravních investic (jako jsou investice do řízení dopravního provozu, jež jsou financovány z přímých dotací či lokálních daní) od financování oprav vozovek (jako je fond oprav vozovek, jež byl vytvořen po rozsáhlé devastaci vozovek způsobené povodněmi na přelomu 2013-2014). Rozdíly jsou také mezi městy, podle toho, jak efektivně jsou provozována.

Jak si město tvoří svůj plán, jaké odborníky k jeho tvorbě potřebuje a jak jej následně využívá?

LTP plán se vytváří vcelku dlouho – typicky 18 měsíců či dokonce 2 roky a vyžaduje docela dost práce. Pro tvorbu plánu se vytvoří malý tým v rámci místní samosprávy, pro něhož není tvorba plánu prací na plný úvazek. Jeho základní role je označit ambice místních politiků, pochopit povinnosti národního strategického rámce, koordinovat ustanovení základních programů a jejich financování a fungovat jako editoři vydané LPT dokumentace. Tým také vede veřejnou diskuzi.

Tento ústřední koordinační tým organizuje různá oddělení odboru dopravy (dálniční, řízení dopravy, veřejné dopravy, parkování, zimní údržby atd.), které jsou odpovědné za sestavení svého vlastního programu. Tato práce obvykle vyžaduje spolupráci se specialisty, konzultanty a může vyžadovat i externí konzultace, například s Ředitelstvím silnic a dálnic, úřady sousedních měst, letišti a přístavy, logistickými centry, univerzitami či místními hlavními zaměstnavateli.

Na tvorbě plánu se nepodílí jen úředníci odboru dopravy, ale mohou přispět i jiné odbory: například tým řešící přístupnost se bude zabývat podmínkami pro autobusy s přístupem pro hendikepované na vozících či parkovací průkazy pro ZTP, tým z životního prostředí se bude zabývat emisemi a jakýmkoliv zásahem pozemních komunikací do chráněné oblasti atp.

Fakticky se jedná o přístup chytrého města! Jediným problémem je, že tento přístup trvá jen po dobu přípravy plánu, protože neexistují žádné „chytré“ nástroje pro usnadnění vzájemné komunikace, které by činnost odborů trvale provázaly.

Je město s takovým plánem schopno ovlivnit trend místní dopravy směrem k udržitelnosti při jednání s jejími soukromými poskytovateli? Jaké jsou základní nástroje pro vyjednávání?

Jen do určité míry. LTP umožní vytvořit silný a koherentní záměr pro udržitelnou dopravu. Mohou zajistit, lepší integraci pěší a veřejné dopravy. Mohou pomoci zajistit zachování dlouhodobých programů namísto „vrtochů“ ročního plánování.

Protože je LTP vnímán jako velmi silný a definitivní dokument, může napomoci úřadům při vyjednávání se soukromými dopravci. Město může například přislíbit zahrnutí podpůrného prvku do svého LTP (například preferenci MHD na křižovatkách) výměnou za slib provozovatelů, že zvýší frekvenci jízd, nebo sníží trend nárůstu jízdného. Takový typ diskuze samozřejmě nezávisí na LTP, ale existence plánu může diskuzi nasměrovat.

Je ale nutno říci, že soukromí dopravci jsou motivováni především výdělkem a žádný plán to nezmění.

Existuje nějaký příkladný plán LTP města, který by mohl být inspirací pro města v České či Slovenské republice?

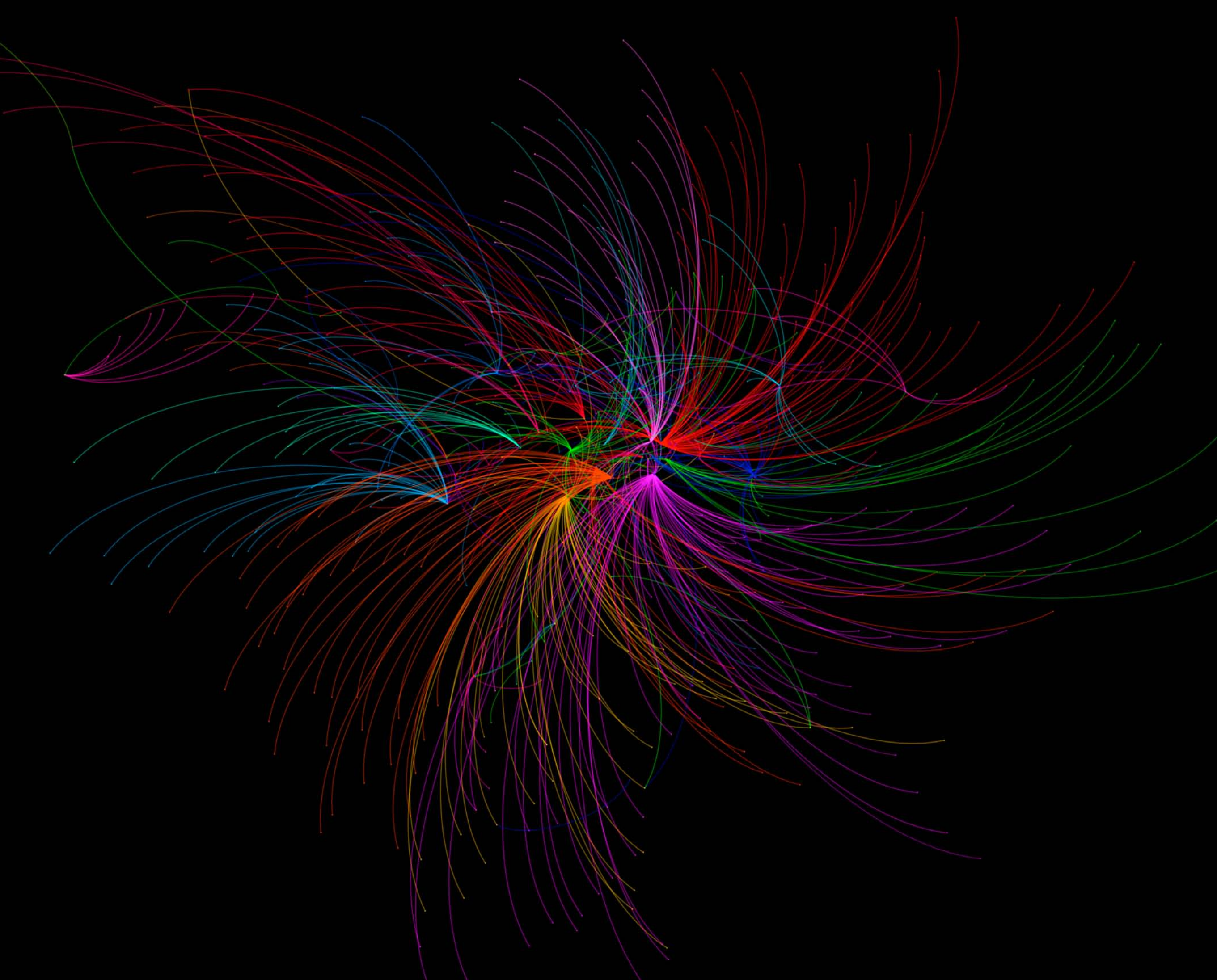
Obecně lze konstatovat, že první kolo plánů, v roce 2001, vedlo k dokumentům, které nebyly příliš konzistentní a vůbec ne účinné. To není překvapením: jednalo se o nevyzkoušený strategický mechanismus a znamenal pro města velmi dobrou lekcí, zejména jak spolu mohou odlišné části plánu konzistentně existovat. Druhé a třetí kolo (2006 a 2011) pak vykázalo mnohem lepší výsledky.

Je zde nutné uvést dvě skutečnosti. Tu první uvádím celkem často: jakkoliv je člověk školen, naučí se vždy jen to, co si sám prakticky vyzkouší. Proto bych pro hodnocení projektů vypíchnul především důležitost zajištění kvalitního provázání textu a uplatnění přístupu tzv. stále probíhajícího rozvoje dokumentu. Každé město má své tempo, ať už personální, nebo procesní, své stávající systémy, svůj ekonomický a demografický kontext. A to platí jak ve Spojeném království, tak i v České či Slovenské republice, proto nedoporučuji žádnému městu, aby použilo plán LTP jiného města.

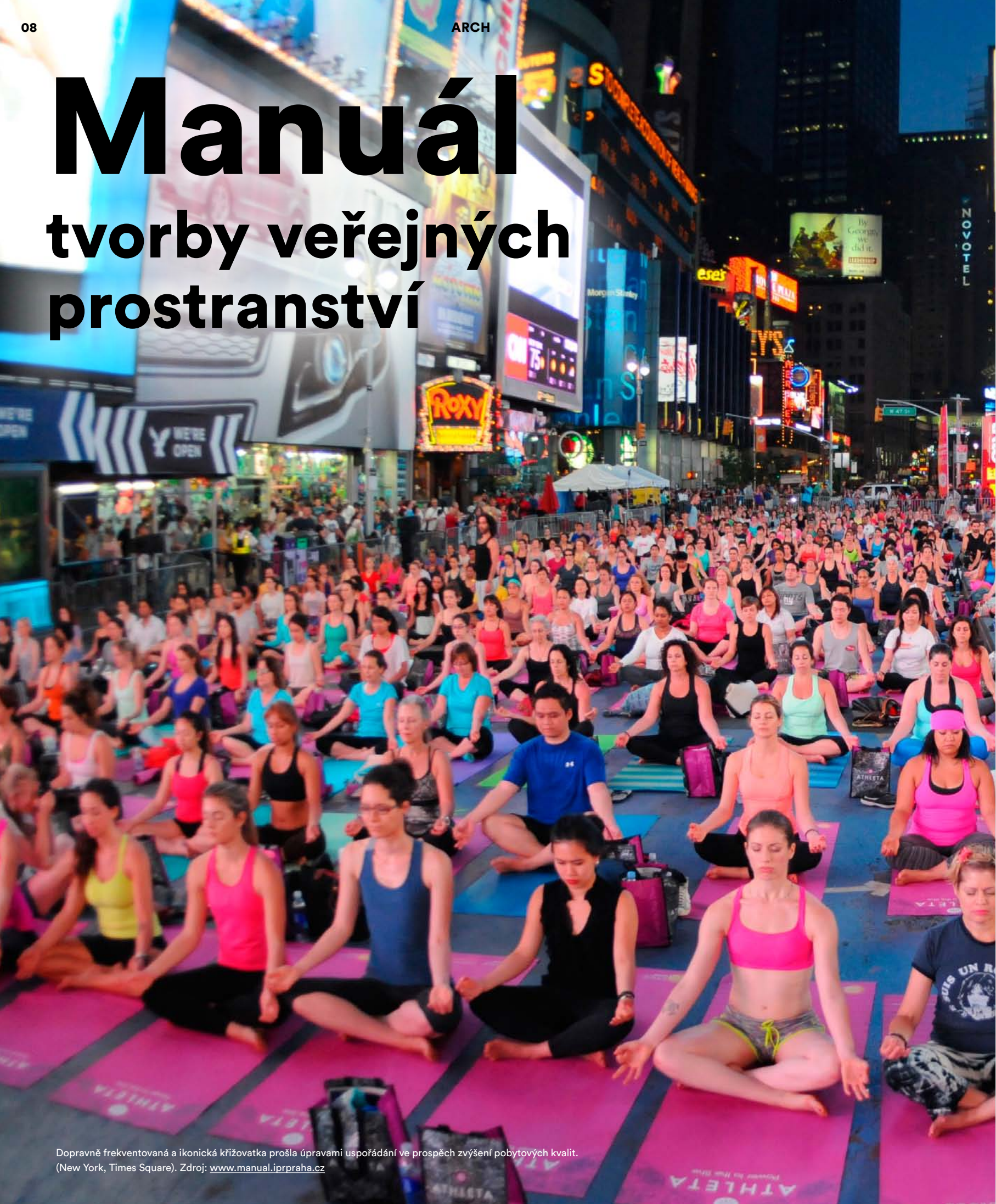
Druhou skutečností je, že anglické LTP jsou psány v kontextu anglického systému financování místní dopravy a historicky zakořeněných britských strategických agend. Mohlo by dojít k omylu či k něčemu horšímu, kdybychom se snažili o replikaci pro některé české či slovenské město.

Nicméně existují některé příklady dobré praxe. Dobrým počátečním bodem, jenž je reflektován ve většině LTP, ze zcela zřejmých důvodů, jsou Pokyny britského ministerstva dopravy, které jsou dostupné na: www.webarchive.nationalarchives.gov.uk Jednotlivé plány LTP pak můžete nalézt na www.gov.uk, potřebujete znát pouze poštovní směrovací číslo města, jehož plán byste chtěli studovat.

Mapa vizualizující nejčastější cesty, odkud a kam jezdí Londýňané v ranní špičce, získaná nad velkým množstvím dat pocházejících z platebních karet veřejné dopravy Oyster Card, www.urbanmovements.co.uk



Manuál tvorby veřejných prostranství



Dopravně frekventovaná a ikonická křižovatka prošla úpravami uspořádání ve prospěch zvýšení pobytových kvalit. (New York, Times Square). Zdroj: www.manual.iprpaha.cz

Kuchařka pro městské organizace, městské části a investory, která ukazuje, jak zvýšit kvalitu ulic, náměstí či parků. Podobný dokument má mnoho vyspělých světových metropolí, u nás však dosud chyběl. Manuál slouží jako základní podklad pro koncepční přístup k veřejným prostranstvím v Praze. Z uvedených principů, pravidel, doporučení a kritérií tvorby kvalitních veřejných prostranství však mohou přirozeně čerpat inspiraci a konkrétní návody jakákoli jiná města i obce.

„Kvalitní veřejná prostranství vybízejí obyvatele k jejich častému přirozenému užívání, a to nejen pro nutné záležitosti, ale zejména pro volný čas a společenský život, navíc do značné míry v dostupné vzdálenosti na území vlastní čtvrti.“ Citace urbanisty Roberta Sedláka je jedním z mnoha odborných komentářů, kterými je obsáhlý dokument uvozen. Architekti, urbanisté i teoretici se hned na prvních stranách vyjadřují ke stěžejním otázkám pátrajících po definici kvality veřejného prostoru u nás a roli či možnostech využití nově vytvořeného manuálu. Na příkladu české metropole se v něm totiž zcela konkrétně definují veřejná prostranství a na jejich podobu a funkci se nahlíží naprosto komplexně. Manuál se tak stává jedním z nástrojů, kterým se do oblastí plánování a správy města dostává do popředí důraz na kvalitu života.

Kancelář veřejného prostoru

V souvislosti se změnami, kterými v uplynulých dvou letech prošel bývalý Útvar rozvoje hlavního města Prahy (ÚRM) v rámci transformace v tzv. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR), získala Praha zcela novou koncepci a strategii svého budoucího rozvoje. Jejím cílem se tak stalo chytré, realistické a koncepční plánování a správa města v souladu s konceptem smart city. Díky nové organizační struktuře, rozšířené agendě a nárokům na vysokou odbornost zaměstnanců vznikla na IPR Praha odborná pracoviště jako Kancelář metropolitního plánu, Pracoviště pro územní a stavební standardy nebo Kancelář veřejného prostoru. Poradním orgánem

se stala nově sestavená a nezávislá Gremiální rada s řadou skutečně renomovaných odborníků z oblasti architektury, urbanismu, krajiny a památkové péče. K hlavním činnostem IPR Praha nyní patří také výzkum, vzdělávání a využívání dat, informací a znalostí v rámci aplikovaného výzkumu. Rozvíjí se také partnerství a spolupráce s vysokými školami, odbornými institucemi a neziskovými organizacemi jak na národní, tak mezinárodní úrovni. Ve snaze o maximální otevřenost a komunikaci pořádají jednotlivá pracoviště informační diskuse a workshopy v jednotlivých městských částech.

Konkrétním výsledkem těchto změn je řada dokumentů, které v poslední době z IPR Praha vzešly. Zcela aktuálně to jsou Pražské stavební předpisy (viz článek architekta a urbanisty Pavla Hniličky na straně 20) nebo Koncepce pražských břehů formulující vizi hlavního města o kvalitním rozvoji řeky jako celoměstsky významného veřejného prostoru. Posledně jmenovaný dokument je stejně jako Manuál tvorby veřejných prostranství dílem zmíněné Kanceláře veřejného prostoru. Jde o zcela nový typ instituce, která v soudobém plánování města v podstatě neexistovala. Zabývá se tvorbou veřejných prostranství na odborné architektonické úrovni a zastupuje deklarovaný zájem správy města o kvalitu veřejných prostor. V obecné rovině je cílem kanceláře prosazování a obhajování samostatné existence veřejného prostoru, jeho důležitosti a zájmů. Obsahem práce jsou jednak koncepční a strategické dokumenty a jiné výstupy, ale i konkrétní „městské zásahy“ reagující na aktuální potřeby města.

Typologie, uspořádání, prvky

Na procesu tvorby téměř třísetstránkové publikace, kterou lze získat v tištěné podobě nebo v elektronické verzi stáhnout z internetu, se podílelo na sedmdesát odborníků z různých profesních oblastí, organizací a městských částí. Řada světových metropolí



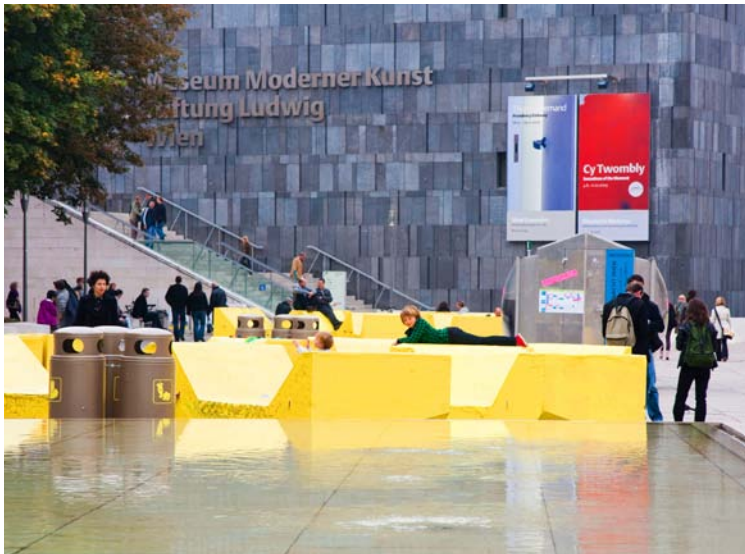
Je-li povrch dobře vyřešen a udržován, vybízí ke spontánnímu posezení (New York, Union Square). Zdroj: www.manual.iprpaha.cz

jako New York, Londýn nebo například Curych podobným materiálem disponuje, proto se jimi autorský tým nechal inspirovat. V jeho úvodu, kde autoři vysvětlují základní terminologii a používané pojmy, definují veřejná prostranství jako všechny veřejně přístupné plochy včetně veškerých prvků jejich vybavení a veřejně přístupných cest. Ve spojitém organismu města jsou důležitým prostředkem pro vnímání jeho prostoru a jednoduše tím, co obyvatelům umožňuje cítit se ve městě dobře.



Velkoryse navržené prostranství pod a kolem hlavní budovy divadla je rozšířením ulice. Využívá se i ke kulturním a společenským akcím (Praha, piazzetta Nové scény Národního divadla). Zdroj: www.manual.iprpraha.cz

Veřejná prostranství jsou v manuálu členěna na jednotlivé typy na základě definování jejich charakteru a urbanistické úlohy, a pro ně jsou pak formulovány principy, jak dosáhnout jejich kvality. Cílem je, aby každé veřejné prostranství mělo čitelný charakter a zastávalo jasnou a smysluplnou úlohu v celkové struktuře města. Platí to zejména pro nově vytvářená veřejná prostranství, ale také pro úpravy stávajících. Základní osnovu struktury veřejných prostranství města tvoří tradičně: ulice, náměstí, nábreží a parky; doplňují je však ostatní prostory, které dotváří obraz města a zpravidla se fyzicky i významově váží k určitým stavebním objektům či urbanistickým typům: pasáže a průchody, veřejně přístupné vnitrobloky, předprostory veřejných budov, veřejná prostranství sídlišť či dopravní infrastruktury a další. Vedle těch jasně definovatelných, existují veřejná prostranství, která jednoduše kategorizovat nelze, a přesto mohou být kvalitní, atraktivní a nositelem identity a udržitelnosti místa. Každý z příkladů je v manuálu nejen podrobně popsán a opatřen řadou doporučení a návodů, ale také ilustrován na konkrétních pozitivních příkladech z našich i zahraničních měst.



Muzeum se otevírá do veřejného prostoru skrze interakci s navazujícím veřejným prostranstvím, zvyšuje se tak atraktivita muzea i samotného prostranství (Vídeň, Museum moderner Kunst). Zdroj: www.manual.iprpraha.cz

Uspořádání veřejného prostranství musí nepochybně zohledňovat funkční potřeby místa, ovšem hlavním cílem zůstává jeho pobytová kvalita. Za nejvstřícnější jsou považována veřejná prostranství s maximální mírou sdílení prostoru a svobodou pohybu i pobytu zejména pro chodce. Ve městě je tedy vhodné vytvářet takové prostředí, které pohyb přiměřeně zvolní a zklidní a umožní jednotlivým druhům dopravy se navzájem vhodně doplňovat. Je třeba počítat jak s pěšími a cyklisty, tak s veřejnou hromadnou dopravou a individuální motorovou dopravou. Základním předpokladem fungujícího systému mobility je tzv. multimodální dopravní chování, kdy jsou lidé zvyklí vhodně kombinovat různé druhy dopravy. Zpravidla využívají ty, které jsou výhodnější a efektivnější. Proto je nezbytné rovnocenně zohledňovat všechny a přiměřeně preferovat ty způsoby pohybu, které jsou šetrnější k městskému prostředí. Jedním ze základních nástrojů ke zkvalitnění prostoru je tedy zklidňování dopravy, které se v ČR dosud málo využívá. Přitom v jiných zemích EU je už mnoho let považováno za standardní přístup. Největší překážky dnes vznikají mezi potřebami chodců a automobilové dopravy z důvodu odlišného charakteru a rychlosti pohybu. Veřejná prostranství ovšem musí zajistit dostatečnou ochranu pro slabší a zranitelnější uživatele, před těmi silnějšími a potenciálně nebezpečnějšími. Jedině tak mohou motivovat k šetrnějšímu a ohleduplnějšímu chování.

Zdaleka nejobsáhlejší část manuálu se týká jednotlivých prvků veřejných prostranství se zdůrazněním jejich role a vlivu na celkovou kvalitu míst. Autoři manuálu tak do detailů uvádějí příklady materiálů a povrchů použitých v konkrétních lokalitách; věnují se významu stromů a vegetace v prostředí města, podmínkám jejich výsadby i péči. Za důležitý podpůrný prvek městského prostředí manuál považuje technickou a dopravní infrastrukturu, která svým umístěním a nadzemními prvky velmi výrazně ovlivňuje podobu a možnosti užívání veřejných prostranství. Jako plnohodnotný prvek kompozice veřejného prostoru je chápáno venkovní osvětlení, které vytváří podmínky pro venkovní aktivity lidí i v době bez denního světla a současně ovlivňuje vzhled i atmosféru městského prostředí. Předmětem zájmu je zde samozřejmě mobiliář jako nábytek „obývacího pokoje“ města, jehož základní rolí je vytvářet zázemí pro plnohodnotné užívání veřejných prostranství. Současné problémy spojené s fragmentací správy a s nesystémovou a nedostatečnou údržbou mobiliáře však mají velký vliv na jeho rychlou degradaci. Nevhodná volba a uspořádání mobiliáře pak demotivují k pobytu a omezují potenciál jejich využití. Manuál dále řeší zařízení pro služby, objekty k usnadnění pohybu a přístupu, venkovní reklamou i umění na veřejných prostranstvích. To vše je v publikaci doplněno o bohatou fotografickou dokumentaci příkladů, schémat a nákresů, a také řadu odkazů na odbornou literaturu a další inspirační zdroje v podobě zahraničních manuálů tvorby veřejných prostranství dostupných on-line.

Iniciace, nikoli pouhá regulace

Manuál lze využívat hned v několika základních úrovních: jako podklad pro tvorbu strategie a plánování, jako východisko při vytváření veřejných prostranství a v neposlední řadě jako nástroj jeho posuzování. Principy a pravidla jsou v něm formulovány v obecné rovině a nelze je přejímat mechanicky. Vždy je nutné současně zohlednit individuální kontext místa a situace. Dopad manuálu je skutečně široký: městské části či státní správa jej mohou využívat například jako podklad při přípravě, vyhodnocování a schvalování záměrů na veřejných prostranstvích, a to v rovině plánování, schvalování, údržby i užívání. Zhotovitelům přípravy záměru pak slouží k navrhování kvalitních veřejných prostranství a zároveň jako argumen-



Prostranství sídlišť mají být krásná v jednoduchosti. Tak, aby současně odpovídala přirozenosti a měřítku panelových domů a byla udržovatelná. Mohou se stát přirozeným pojítkem s okolím (Litomyšl, AP Atelier, 2002). Zdroj: www.manual.iprpraha.cz

tační opora při projednávání a schvalování předkládaného návrhu. Investorům má pomáhat sladit záměry s vizí a strategií města. Může být podkladem pro vytvoření kvalitního záměru či svolení vhodného zpracovatele. A konečně pro uživatele, tedy veřejnost, slouží jako podpora k hodnotnému užívání města a k zapojení se do procesu tvorby. Jak uvádí v úvodu dokumentu architekt Osamu Okamura: „*Manuál přináší v tomto momentu maximum současných poznatků o kvalitní tvorbě veřejných prostranství ve městech. Zasazením do celkového kontextu plánování města, návodnosti*

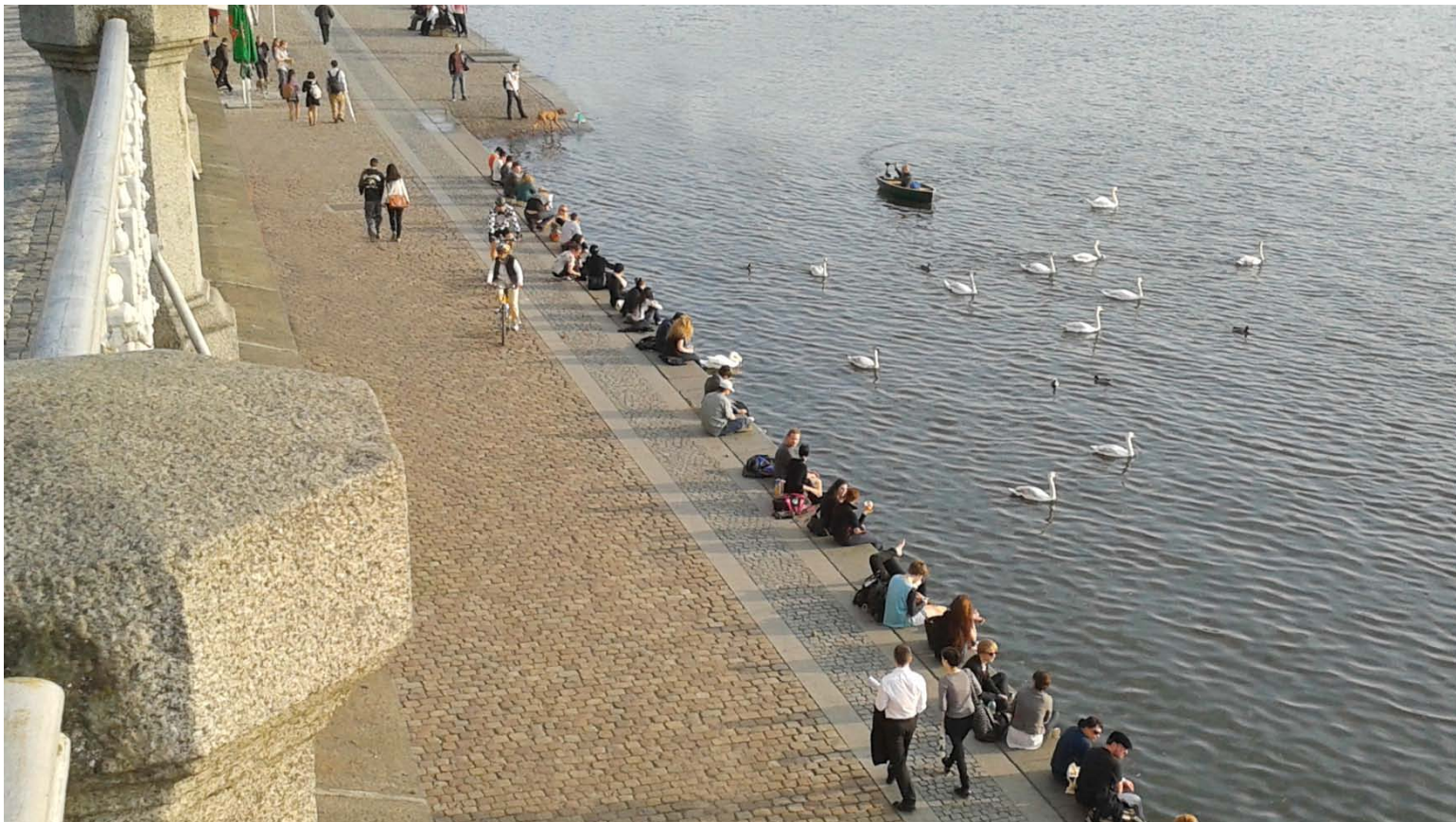
i mírou prakticky aplikovatelného detailu je v našem prostředí zcela přelomovým dokumentem, který má potenciál vystřelit Prahu mezi světové metropole nejpříjemnější životu. Tento manuál (v různých formách a úrovních zpracování) by měl být povinnou četbou všech účastníků tvorby veřejných prostranství (nejen) v Praze (politiků, úředníků, plánovačů a architektů počínaje), tedy všech Pražanů i návštěvníků a uživatelů města. Porozumění městu jako sdílenému prostoru k životu by mělo být základní znalostní výbavou každého jeho obyvatele.“

Koncepční přístup k rozvoji veřejného prostoru

Manuál tvorby veřejných prostranství je otevřeným dokumentem, doslova prvním krokem, který by měl být průběžně aktualizován a doplňován zejména na základě zpětné vazby při jeho používání. Jeho nedílnou součástí je i návrh *Strategie rozvoje veřejných prostranství* otevírající řadu témat, která by měla být v budoucnu rozpracována do samostatných celků. Oba dokumenty jsou tedy dílčími částmi dlouhodobého a kontinuálního procesu vytváření *Koncepce rozvoje veřejných prostranství hlavního města Prahy*, který představuje komplexní a celoměstský přístup k péči a rozvoji veřejných prostranství. Ten je nezbytným krokem a nastartováním procesu nápravy dlouhodobě neřešeného a problémového stavu. Postavení kvality veřejných prostranství do popředí zájmu správy města je důležitým činem, který reprezentuje uvědomění si jejího zásadního významu pro kvalitu města a života v něm. Znamená otevřenou přihlášku se k roli, která správě města přísluší, tedy k hájení a prosazování veřejného zájmu.

www.iprpraha.cz

www.manual.iprpraha.cz



Atraktivita nábreží a náplavek spočívá v samotné kvalitě prostranství. Kontakt s řekou, charakteristické výhledy. Umělé atrakce by neměly přebíjet charakteristickou atmosféru místa. (Praha, Náplavka). Zdroj: www.manual.iprpraha.cz

Za vším hledej urbanismus

Proč by se jím představitelé měst a obcí měli zabývat?

Roman Čerbák a Martin Klenovský, architekti a urbanisté

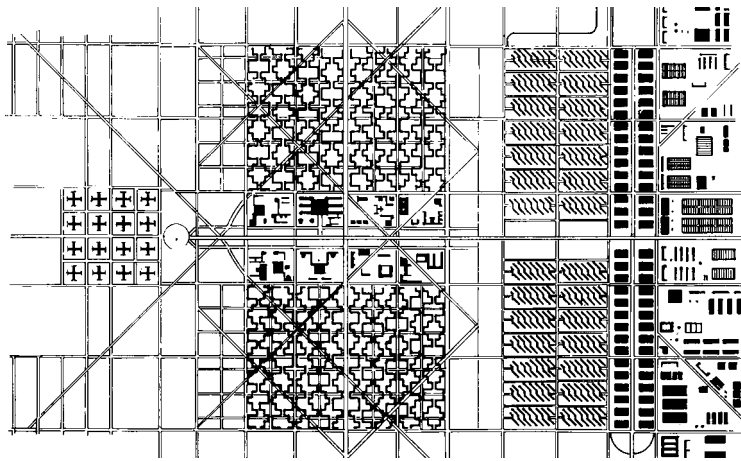
Být dnes komunálním politikem nebo úředníkem je nevděčný úkol. Města trápí mnoho problémů, jejichž řešení se zdá být nadlidským úkolem. Jakýkoli bohulibý záměr neúměrně komplikuje složitost a objemnost legislativy, délka volebního období a nutné – nejen politické – kompromisy, množství teorií, přístupů a zájmových skupin a v neposlední řadě nedostatek veřejných financí. A nakonec se vždy najde někdo, kdo řekne, že je to celé úplně špatně. Není divu, že se proto upřednostňují drobné „měk-ké“ zásahy před velkorysími plány nedávných dob. Místo výstavby nové čtvrti nebo komplexní obnovy zdevastovaného území se tak realizují spíše akční plány třídění odpadu, nová loga a slogany, semaforey inteligentnější než my sami, veřejná wi-fi síť a další povětšinou virtuální vrstvy z oblasti mnohdy zploštěle chápaného konceptu smart cities¹⁾ – „chytrých měst“.

Proč by se za takové situace měli naši představitelé zajímat o urbanismus, zdánlivě komplikované a těžkopádné umění stavby měst? Nedávné komunální volby a související veřejná diskuse jednoznačně prokázaly aktuálnost témat spojených s životem ve městě. Bohužel jen výjimečně se povedlo opustit bezpečné mantinely laciného populismu a efektních, leckdy až nezákonných pseudořešení. Opravdu nám spokojený život zaručí vypulírované ulice plné strážníků a prosté bezdomovců spolu s parkovacími místy a záhony květin, kam až oko dohlédne? **Při bližším pohledu se ukazuje, že věci, co nás ve městech trápí, jsou do velké míry důsledkem či vnějším projevem hlubších problémů pevně zakotvených v jejich hmotné struktuře. Měkká řešení jsou záslužná a větší-nou užitečná, často ale maskují skutečné jádro věci. A tady se dostává ke slovu urbanismus.**



Jádro pudla (kampaň před komunálními volbami 2014)

Vezmeme si třeba jedno z nejskloňovanějších témat – dopravy. Kolik desetiletí už dominuje diskusím o městě? Je hlučná, špinavá, nezdравá, nebezpečná a prostorově náročná. A navíc „ani není kde zaparkovat“! A že stále nebyla „vyřešena“? Není divu. Dopravní problémy si vytváříme úspěšně sami prostorovým uspořádáním našich měst. V první polovině 20. století modernističtí plánovači přišli se sociálně inženýrským konceptem plošného funkčního zónování. Rozdělili život člověka na bydlení, práci a rekreaci, mezi nimiž probíhal (ne)konečný koloběh; město se ideálně skládalo ze zcela samostatných oblastí věnovaných těmto kategoriím. Toto nepřírozené roztržení dějů přetrvává dodnes, jak si můžeme hořce uvědomit v dopravních zácpách mezi sídlištěm či satelitem, kancelářským okrskem, nákupním centrem a skutečným centrem s divadly a kavárnami. Posledních čtyřicet let přitom víme, že výhodnější je usilovat o tzv. kompaktní město²⁾.



Oslňující omyl (Le Corbusier – Zářící město, půdorysný plán, 1935)

Kompaktní (zjednodušeně „zahuštěné“) město si bere poučení z principů, podle nichž fungovala města dříve, než byla rozvolněna modernismem. Vyznačuje se relativně vysokou hustotou osídlení na relativně malé ploše a s různorodým využitím³⁾. Právě kumulace lidí, aktivit, dějů, cílů a příležitostí dělá město městem.

Díky tomu je kompaktní město také nazýváno „**městem krátkých vzdáleností**“ a jeho obyvatelé jsou schopní se snáz obejít bez častého používání automobilů. Efektivněji v něm funguje veřejná doprava, lepší výsledky má podpora pěších a cyklistů, historická centra nejsou zaskládána auty a dosahuje se zde mnohem lepších parametrů v dalším ostře sledovaném tématu – hlučnosti a kvalitě ovzduší. Jedině vyvážený mix a podpora všech způsobů dopravy přinese „udržitelnou mobilitu“⁴⁾. **Je potřeba si konečně uvědomit, že megalomanská dopravní řešení v podobě dalších okruhů, mimoúrovňových křižovatek a sběrných komunikací vedou jen k dalšímu nárůstu automobilové dopravy, tzv. dopravní indukci, jak bylo nesčetněkrát prokázáno – „kdo seje silnice, sklízí auta“⁵⁾.** Tady se ostatně ukazují limity technicistního přístupu k věci. K nepřiměřenému důrazu na dopravu se dnes přidává nepřiměřený důraz na pokročilejší technologie. To můžeme sledovat u již zmiňovaného konceptu smart cities. Mnohdy dochází nejen k devalvací samotného pojmu

„chytrých měst“, ale i ke zcizení původních idejí ekologické a sociální udržitelnosti a důrazu na využití potenciálu obyvatel ve prospěch „chytrých“ hraček velkých technologických firem. Zásadním hlediskem by přitom mělo být kvalitní prostředí pro člověka, místo příjemné pro život ve všech jeho projevech.



Kompaktní město není utopie (HafenCity Hamburg, ve výstavbě od r. 1997)

Kompaktní město je přitom klíčem i k dalším významným tématům – hospodárnosti a udržitelnosti. Zatímco rozvolněné město se rozpíná do krajiny a má velké nároky na údržbu své rozsáhlé infrastruktury, tzv. kompaktní město je efektivní, ekonomické a ekologické. Ze své podstaty redukuje suburbanizaci a urban sprawl (sídelní kaši) neboli onu hojně kritizovanou nevzhlednou periferii roztroušených průmyslových hal a neživoucích obytných satelitů.

Dalším evergreenem současných měst je necitlivá výstavba. Developer však není nadávka, ale anglický výraz pro „stavitele“, kterého známe už od středověku, jen místo Karel IV. se jmenuje třeba Novotný a díky dějinnému vývoji je zpravidla větším demokratem (nebo je k tomu alespoň společeností nucen). Ne vždy mají developeři a architekti nejlepší úmysly či schopnosti, ale nevhodné stavební zásahy jsou do velké míry výsledkem neexistující vize rozvoje, chybějících či špatných pravidel, neschopnosti či neochoty představitelů na nich trvat, neinformovanosti a neangažovanosti veřejnosti apod.

Časté je také volání po čistotě, pořádku a bezpečí. Kde se v zemi, jež podle všech dostupných statistik i osobních zkušeností nemá v této oblasti významné nedostatky, berou tendence k všemožnému „úklidu“ bezdomovců a narkomanů? Můžeme dumat nad dědictvím normalizační posedlosti „pořádkem“, potřeby „klidu na práci“ a vykazování všeho nepohodlného za zdi ústavů, které naráží na prostý fakt, že města jsou z principu rušná, hlučná, „ušpiněná“. Jisté je, že není záhodno vyhánět čerta ďáblem a absurdně a neefektivně umisťovat do všech koutů kamery a strážníky (nemluvě o oněch ještě horších „receptech“), ale místo toho **usilovat o fungující sociální kontrolu. A tu opět přirozeně zaručuje kompaktní živé město s co nejpestřejšími možnostmi využití, kvalitním a atraktivním veřejným prostorem a dalšími podmínkami pro pěší dopravu a fungující sousedství. Lidé pobývající v místě jsou nejlepší prevencí sociálně patologických jevů**, jak si už v šedesátých letech minulého století všimla americká publicistka Jane Jacobs⁶⁾.

Stejně důvody – funkční zónování a prostorové bariéry – přispívají i ke vzniku degradovaných území a vyloučených lokalit. Problematická sídliště na okrajích měst už snad ani není třeba zmiňovat.

Zní to všechno až banálně? **Ty nejzásadnější věci jsou ale často docela jednoduché**, stačí prohlédnout pseudovědecké mimi-kry, které si modernistické územní plánování vypěstovalo, všechny ty odborně znějící nebo vágní pojmy jako „dopravní obslužnost“, „limity využití území“, „funkční složky“, „relaxační zóna“, „izolační zeleň“, „občanská vybavenost“, „rychlostní komunikace“, „podíl přepravní práce“, „index podlažní plochy“, „procesy“ apod. Tyto pojmy odpovídají zastaralému modernistickému chápání a nelze jimi popsat skutečnou podobu a kvality měst, stejně jako nepostihují jejich současné problémy a výzvy.



Čistota, pořádek a bezpečí (nová čtvrť Malmö – Västra hamnen, ve výstavbě od r. 1998)

Být dnes komunálním politikem nebo úředníkem je nevděčný úkol. Chce to odvahu a spoustu trpělivosti. Obzvlášť pokud místo setrávání v bezpečné zóně či sbírání těch nejlacinějších politických bodů chcete městům, a tím i nám všem skutečně pomoci. Potom je potřebné mít na zřeteli základní urbanistické zákonitosti a principy, i když se zrovna nedostávají peníze, chuť, čas a všechny další položky vyjmenované v úvodu. **Jak ukazují příklady úspěšných měst, velmi pomáhá mít možnost opřít se o zkušené odborníky, například v podobě institutu hlavního architekta nebo multioborové poradní skupiny, hledání řešení pomocí otevřených urbanistických soutěží, investice do zpracovávání regulačních plánů a územních studií atd. Toto jsou nejdemokratičtější a nejtransparentnější způsoby, jak se dobrat kvalitního výsledku.**

Ani potom však není vyhráno. Poslední pražské vedení se svým *Institutem plánování a rozvoje* vykročilo bezesporu správným směrem. Poučit se v neúspěšnějších evropských městech vévodících žebříčkům kvality života a pokusit se jejich recept zopakovat, to přece nemůže narazit... Ukazuje se, že může, když se podcení tendence společnosti k bulvarizaci věcných témat a komunikace s veřejností, která pak v úleku před nepochopeným pojmem „zahušťováním města“ odmítne to, po čem sama dlouho volá – nezastavování volné krajiny kolem obcí. **Využití potenciálu obyvatel a jejich zapojení do tvorby společného prostředí je totiž posledním a nezbytným dílem skládačky vedoucím k městům, v jakých bychom chtěli žít.**

¹⁾ Andrea Caragliu, Chiara Del Bo, Peter Nijkamp. Smart Cities in Europe. Amsterdam 2009

²⁾ George B. Dantzig, Thomas L. Saaty. Compact City: Plan for a Liveable Urban Environment. San Francisco 1973

³⁾ Elizabeth Burton, Mike Jenks, Katie Williams. The Compact City: A Sustainable Urban Form? Oxford 1996

⁴⁾ Jan Gehl. Life Between Buildings: Using Public Space. New York 1987

⁵⁾ Petr Kurfürst. Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky. Praha 2002

⁶⁾ Jane Jacobs. The Death and Life of Great American Cities. New York 1961

Proč by měla mít architektura svoji politiku?

V předchozích číslech časopisu Smart Cities jste se mohli seznámit s výhodami architektonických soutěží. Při jejich vyhlásování Česká komora architektů (ČKA) poskytuje městům a obcím, jež mají zájem o kvalitní architekturu a urbanismus, své konzultace. Nejinak je tomu i v případě dalšího rozvoje sídel. Komora vydala hned několik klíčových materiálů určených zástupcům státní správy a samosprávy. Jedním z nich je i Politika architektury ČKA, která vznikla s cílem prosadit obdobný materiál na vládní úrovni.

Česká komora architektů dlouhodobě upozorňuje na fakt, že na rozdíl od většiny vyspělých evropských států Česká republika dosud nepřijala tak zásadní dokument, jakým je „*politika architektury*“. Nově připravovaná Politika architektury a stavební kultury Ministerstva pro místní rozvoj, jež částečně vychází z podkladů ČKA, by však toto mohla změnit. Ministerstvo ji plánuje vládě předložit do konce roku.

Podobné materiály jsou v zemích typu Finska, Švédska, Nizozemí či Irsko naprostým standardem a jejich úlohou je především osvěta v oblasti péče o kulturní prostředí. Ta je důležitá hned z několika důvodů. Efektivní plánování a výstavba totiž vytvářejí trvalé hodnoty a při správném postupu zajistí i úsporu veřejných financí.

ČKA na konci roku 2013 vydala pro potřeby představitelů státní správy a samosprávy dokument nazvaný *Politika architektury České komory architektů 2013*. Materiál, který byl následně předložen široké politické reprezentaci a zástupcům dotčených ministerstev, vyjadřuje postoj Komory v oblasti plánovaného rozvoje kulturního prostředí. Základní principy v něm obsažené zohledňuje i připravovaná Politika architektury a stavební kultury, která je nyní před připomínkovým řízením ze strany dotčených orgánů. Ministerstvo pro místní rozvoj plánuje dokument předložit vládě do konce letošního roku.

Architekturu je nutné chápat jako komplexní obor

Přijetí podobných materiálů je pro občany dané země vždy signálem, že stát bere úlohu architektury vážně. V první řadě je nutné si uvědomit, že architektura, včetně urbanismu a krajinářské architektury, je celostní disciplína, která se dotýká různorodých oblastí. Patří mezi např. **životní prostředí** (energetická náročnost staveb, úloha krajiny v plánování, apod.), **sociologie** (koncepce sociálního bydlení, participace obyvatel během plánování) či **ekonomika** (transparentní vynakládání veřejných financí skrze architektonické soutěže, export služeb, apod.). Cílenou podporou architektury tak dosáhneme vzestupu všech těchto souvisejících oborů.

Česká komora architektů je ze zákona pověřena péčí o stavební kulturu a kulturu utváření prostředí, dále je v tomto směru odpovědná i za spolupůsobení při ochraně veřejných zájmů a je pověřena spolupracovat s vypisovateli soutěží a výběrových řízení.¹⁾ Podílet se na vzniku takto zásadního dokumentu je tak její povinností a z pozice samosprávné organizace, která sdružuje odborníky z oblasti architektury, územního plánování či krajinářské architektury, nabízí pomocnou ruku veřejné správě při utváření veřejného prostoru.

Při analýze a definování základních stanovisek, která jsou pro rozvoj plánování a výstavby nezbytná, vycházela ČKA ze současné situace, kdy na straně veřejné správy mnohdy stojí laici, kterým chybí potřebná odbornost. Dobře proškolený úředník přitom dokáže svými znalostmi a zkušenostmi veřejné finance uchránit před zbytečným plýtváním. Cílem státní správy by proto podle ČKA mělo být především posílení odbornosti, ale také kompetence státních zaměstnanců činných v oblasti architektury a stavebnictví.

Cena versus kvalita

Mezi hlavní cíle *Politiky architektury České komory architektů 2013* patří pozvednutí vystavěného prostředí (tedy urbanistické a architektonické kvality) krajiny, měst a obcí ve všech regionech České republiky. Z obsahu zpracovaného materiálu je zároveň nanejvýš zřejmé, že ČKA klade velký důraz na **prohloubení spolupráce mezi architekturou a státní správou**.

Celé znění textu Politika architektury České komory architektů 2013 najdete na www.cka.cz/cs/cka/politika-architektury.

O České komoře architektů

ČKA je samosprávním profesním sdružením s přeneseným výkonem státní správy, které bylo zřízeno zákonem č. 360/1992 Sb., o výkonu profese autorizovaných architektů, inženýrů a techniků činných ve výstavbě. ČKA nese odpovědnost za profesionální, odborný a etický výkon profese architektů v ČR.

Více informací na www.cka.cz

¹⁾ § 23 odst. 6 zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů

Obsah tohoto zásadního materiálu je koncipován do dvanácti okruhů, které ČKA považuje za málo diskutované či přímo problematické. Dokument však na tyto aspekty nejen poukazuje, ale zároveň zakládá vhodnou půdu pro další polemiku nad opravdu klíčovými otázkami rozvoje architektury a stavebnictví. Ale ani u toho Politika architektury České komory architektů 2013 nekončí. Současně totiž nabízí i konkrétní návrhy opatření určené pro činnost státní správy. Mezi dvanáct klíčových otázek je zahrnut požadavek na **kvalitní provedení územně plánovací a projektové dokumentace**. Jako řešení navrhuji představitelé ČKA například výběr zpracovatele pomocí jiných kritérií, než jakým je pouze nejnižší cena, a ustavení **soutěží o návrh** jako základního způsobu výběru projektantů.

Je smutným specifíkem českého prostředí, že k tomuto jinde hojně využívanému způsobu výběru projektanta, u nás veřejní zadavatelé sahají v méně než 1% svých investic. Výhody **architektonických soutěží** jsou přitom nasnadě. Zadavatel architektonickou soutěží získává více návrhů, z nichž může za pomoci odborné poroty vybírat, celý proces je skvělým mediálním nástrojem, poskytuje možnosti občanské participace a je nanejvýš transparentní. Kvalitně vypracované zadání soutěže navíc počítá s reálnými náklady, které hodlá zadavatel investovat, čímž dochází k eliminování vícenákladů během stavby.

Další doporučení jsou směřována především na oblast **legislativy výstavby** s cílem celý proces realizace stavby zjednodušit a zefektivnit. K tomu by mohla pomoci i staronová úloha tzv. **hlavních či městských architektů**. Jejich působnost v zastupitelstvech měst a obcí vidí ČKA jako vhodnou platformu pro navázání úspěšné spolupráce mezi předními odborníky z oblasti architektury či urbanismu a státem.

Kvalitní architektura napomáhá vzestupu domácí ekonomiky

ČKA ve svém materiálu zároveň upozorňuje na nehospodárné využívání území, jemuž napomáhají spekulace s pozemky. Investořům se vyplácí nakoupit levné pozemky (pole a louky) a spekulativně je držet, aniž by je využili, i když jsou v územních plánech zařazeny do tzv. **zastavitelných ploch**. Daňová úprava by měla vlastníky stimulovat k využití těchto pozemků nebo jejich vrácení do tzv. nezastavěného území. Nehospodárné využívání území je skutečným problémem, neboť vede k rozvoji suburbanizace (rozdělávání měst a obcí do okolní krajiny) a k vysokým nárokům na dopravní a technickou infrastrukturu.

ČKA zároveň navrhuje pozitivní daňovou motivaci také v případě **záchrany kulturního dědictví**. I zde je totiž nutné stimulovat stavebníky úlevou na dani tak, aby byli motivováni vynaložit vyšší náklady na záchranu památky. Účinně se tak zvýší vymahatelnost památkového zákona.

Pomocí kvalitní architektury (ať již nové či stávající) lze tak jednoznačně dosáhnout ekonomických výsledků. Vzhledem ke kvalitě a výlučnosti české architektury neopomíjí *Politika architektury České komory architektů 2013* ani důležitou úlohou její propagace, a to nejen na domácí, ale i zahraniční scéně. Upevňování pozice naší architektury ve světě by mělo být o to více záměrné, když si uvědomíme, že s sebou kromě reprezentativního hlediska nese i nezanedbatelný ekonomický přínos. Standardní součástí podpory exportu je v evropských zemích i podpora exportu služeb, neboť na ty se následně navazuje při exportu výrobků.



Památník obětem komunismu v Liberci, Petr Janda, Josef Kocián, Aleš Kubalík, Jakub Našinec, Veronika Sávová, 2006

Park, parking, veřejnost

Rozhovor s Michaelem Kimmelmanem

Michael Kimmelman je americký kritik, novinář a pianista momentálně sídlící v New Yorku. Pro New York Times píše články a kritické sloupky o architektuře, umění, kultuře i politice. Jeho texty a komentáře ovlivňují současnou debatu o urbanismu a architektonické kritice. V roce 2000 byl nominovaný na Pulitzerovu cenu a letos získal cenu Brendana Gilla za „zasvěcenost, otevřenost a soustavný zájem o newyorské architektonické prostředí“. Rozhovor, který vedl architekt Jan Kristek pro internetový server archiweb.cz, se uskutečnil na konferenci reSITE v Praze 19. června 2014.

Rád bych se zeptal na dvě lokality v New Yorku, které jsou považovány za milníky v historii veřejných prostor tohoto města. Bryant Park prošel díky investicím soukromého sektoru a designovým úpravám výraznou proměnou a stal se tak brandingovou značkou místních hotelů a oblíbenou destinací manažerů z okolních mrakodrapů. Park Zuccotti vešel do širokého povědomí jako epicentrum mezinárodního protestního hnutí proti ekonomické a sociální nerovnosti – Occupy. Oba mají jisté paralelní charakteristiky, jako je například angažmá soukromého sektoru a soukromých investic v jejich výstavbě. Jeden je oslavován jako symbol úspěšné transformace a druhý jako symbol demokratického hnutí. Nestalo se nějakým zvláštním řízením osudu, že každý z parků reprezentuje vlastně opačné spektrum hodnot? Není podtextem Bryant Parku pouze konzumerismus a konformita a podtextem Zuccotti nekonformnost a vzpoura?

Bryant Park byl v sedmdesátých a osmdesátých letech pravděpodobně nejdepresivnějším, nejodpornějším a nejnebezpečnějším místem v New York City. Firmy, které se usídlily v okolí, investovaly svoje peníze do jeho zlepšení. Proto je Bryant Park spojen nejen s konzumerismem, ale také s představou dobrého byznysu. Firmy v okolí parku vynaložily peníze, které se jim obratem zúročí v jejich obchodech. Zaměstnanci pro ně budou chtít na tom místě pracovat jenoduše proto, že budou v lepší čtvrti.

Zuccotti Park byl vytvořen jako bonus za možnost vystavět v jeho blízkosti budovu vyšší, než dovoval tzv. *zoning* (regulační nástroj územního plánování). Majitel této budovy chtěl postavit vyšší budovu, než *zoning* dovoval, a výměnou za to vytvořil veřejné náměstí. Takto byl nastaven mechanismus, kterým město kdysi vytvářelo veřejné prostory. Zuccotti prošel revitalizací a stal se místem, kde si lidé z okolí Wall Street rádi dali oběd. Nebyl to park, o kterém by někdo příliš přemýšlel, ale ukázalo se, že je to dobré místo. Křížovatka nedaleko Wall Street, kde se dá poobědvat. Park Zuccotti vznikl díky tomu, že město trvalo na tom, že když chce někdo stavět vyšší budovy, musí na oplátku něco vrátit veřejnosti. A toto je důležité: Proč Occupy zabralo Zuccotti? Nemohli zabrat Wall Street a Zu-

ccotti byl nejbližší veřejný prostor, který mohli okupovat. Technicky to ale není veřejný park – je to soukromý pozemek (tzv. *privately owned public space*). Vládla zde velmi neobvyklá pravidla, která lidem umožnila, aby mohli v parku zůstat přes noc. To v newyorských veřejných parcích nelze. Právě proto, že jde o soukromý park, lidé zde mohli zůstat neustále. Kdyby se něco podobného odehrálo v Central Parku, vyhodili by je. Fakt, že byli uprostřed finančního distriktu v malém koncentrovaném prostoru, byl zásadní.

Srovnání obou parků je zajímavé. Máte absolutní pravdu, že Zuccotti ve výsledku v něčem reprezentuje jistý opak Bryant Parku. Zuccotti, tak jako mnoho míst, které hnutí *Occupy* zabralo, je uzavřený prostor, kde se dav může shromáždit a zároveň být viděn. Pokud by někdo chtěl okupovat Bryant Park, tak by si i tak park mohl zachovat svoji původní funkci, aniž by ostatní lidé protest viděli – nebo alespoň by jej neviděli tak zřetelně. Je totiž zlehka vyzvednut nad úroveň ulice, což ho mimochodem dělalo nebezpečným, protože drogoví dealeri mohli obsadit vyvýšenou část a nebýt na očích. Takže Bryant Park vlastně není příliš dobré místo k obsazení z několika důvodů, které však nemají co do činění s jeho privatizací.

Nicméně chápu vaši námitku, že Bryant Park mohl být vyčištěn až příliš díky sociální regulaci, a pokud se místo „vyčistí“, tak zároveň něco ztrácíme. Je třeba nalézt rovnováhu mezi vytvářením důstojných veřejných prostor a přehnanou regulací nebo korporatizací těchto míst. New York se s tímto problémem velmi potýká, a souvisí to právě se zapojením soukromého sektoru. Například park Zuccotti v reakci na hnutí *Occupy* sestavil celou řadu nových pravidel, počínaje zákazem donášení spacáků a ležení nebo spaní



Stanové městečko v Zuccotti parku. Foto: Jagz Mario
Occupy Wall Street označuje protestní akci proti korporátnímu vlivu na demokracii, která začala 17. září 2011 v newyorském Zuccotti Parku a postupně spustila vlnu obdobných protestů v USA i ve světě. Hnutí vzniklo v návaznosti na rozsáhlou finanční krizi, z níž byly viněny především velké americké finanční instituce. Akce byla iniciována skupinou okolo antikonzumního magazínu Adbusters a její heslem se stalo „We are the 99 %“ (My patříme k 99 %) odkazující k nerovnoměrnosti distribuce příjmu a bohatství.



Bryant Park kdysi a dnes. Foto: blog.bryantpark.org, Jeffrey Zeldman
Park, od sedmdesátých let vyvýšen nad úroveň ulice, byl v rámci revitalizace snižen a byly z něj odstraněny vizuální překážky včetně nízkých keřů. Designové úpravy měly zajistit transparentnost a sociální dohled a zamezit tak „antisociálnímu chování“. Spolu se zavedením dohledu soukromé bezpečnostní služby byl park zbaven dealerů i „pobudů“ a stal se oblíbeným místem byznysmenů z okolních mrakodrapů.

v nich, a mnoho obdobných zákazů tak, aby se obsazení v budoucnu zabránilo. Dnes už Zuccotti nelze okupovat. Ale nalezení této rovnováhy není snadné. V Americe je momentálně zásadní zajišťovat podporu soukromého sektoru. A je potřeba říci, že New York za poslední dobu vybudoval více veřejných prostorů, zlepšil ulice, postavil parky... a ano, bylo to „něco za něco“.

Nepřestává ale veřejný prostor kvůli tomuto soukromému managementu a regulaci plnit svoji veřejnou funkci? Neustále dochází k zužování možností toho, co lze ve veřejném prostoru dělat. Nemůžeme se dostat do fáze, kdy i vyjádření protestu způsobem, jakým to učinilo hnutí Occupy, bude neproveditelné?

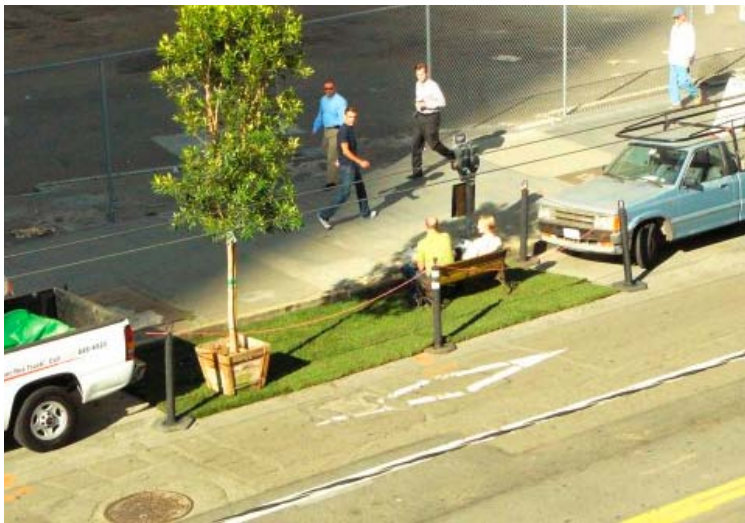
Z politického hlediska s vámi absolutně sdílím obavu ohledně programové kontroly a obzvláště privátní korporátní kontroly veřejného prostoru. Vrátil jsem se z Berlína do New Yorku, kde jsem si uvědomil, jak je veřejný prostor stále více privatizován. Ale bylo by příliš zjednodušující říci, že soukromý zájem kompromituje veřejný charakter prostoru. Má to co dělat s činností vládou, která by měla kontrolovat soukromý zájem ve veřejném prostoru. Pravda je, že New York se v mnoha ohledech zlepšil – nábřeží, Brooklyn Bridge Park a další místa, která byla vytvořena s pomocí soukromých investic. Otázkou je, jak vybalancovat soukromý a veřejný zájem. Neznamená to, že soukromý zájem je vždy korumpující – není. Bylo pro mě poučné vrátit se zpět do New Yorku a vidět výhody soukromých investic. Je to ošidné – nelze pokračovat v podpoře všeho z veřejných zdrojů a otázkou zůstává, jakým způsobem regulovat soukromý zájem. Toto je v podstatě i problém Zuccotti. Ukázal se být dobrým parkem, ale většinou, tedy téměř vždy jsou tato místa, která nazýváme veřejná místa v soukromém vlastnictví, hrozná.

Pro mě jsou toto základní otázky demokracie, ale zároveň je pro mě špatnou odpovědí říci, že vklad soukromého sektoru je kompromitující. Není to tak jednoduché. Vlády a soukromý sektor se budou obvykle snažit potlačit jakoukoliv rezistenci. Ta sice musí bojovat proti pravidlům, ale musí zde existovat určitá flexibilita.

Jedním z témat, o kterém občas mluvíte a které s problematikou „prostorů revolty“ souvisí, je i PARK(ing) Day. Akce, kdy umělci obsazovali parkovací místa a proměňovali je v něco hodnotnějšího. Nezměnila se dnes tato původně subverzivní akce v pouhou komerční aktivitu financovanou z veřejného rozpočtu?

V Americe mluvíme o společnosti do velké míry ovládané auty. Takže už myšlenka odejmutí parkovacího stání Američanovi je radikální, v Evropě to takto vnímáno být nemusí. Věřím, že i pro lidi v centru Prahy má parkovací místo značnou hodnotu, ale v Americe je to něco esenciálního.

Toto je třeba chápat – jedná se o rozdílnou kulturu, a proto je myšlenka okupování parkovacího místa daleko radikálnější v Americe než v Evropě. Festivalizace kulturní revolty je obecný problém a je to něco, co mohlo potkat i PARK(ing) Day, ale i přesto má téma, které přináší v Americe stále důležitý politický kapitál. Otázka, kterou nám PARK(ing) Day klade, zůstává stále živá a složitá. Je pravda, že se tato akce vyvinula do institucionalizované podoby, kdy jsou parkovací místa obsazena, pronajata a permanentně proměněna v něco jiného.



Překódování kulturního prostoru: Původní instalace PARK(ing) skupiny Rebar v San Franciscu v roce 2005. Po zaplacení parkovného je na místě stání „zaparkována“ lavička a trávník. Foto: Rebar Group, Inc.

Absolutně s vámi souhlasím, že parkování je v drtivé většině přeměněno v předzahrádky pro restaurace nebo nějaký jiný komerční podnik, což ve výsledku není nic radikálního. Ale fakt, že jsou parkovací místa pryč a ukáže se, že lze rozšířit veřejný prostor byť třeba o kousek a svět se nezboří... to je pořád velmi silná deklarace. Malá, ale silná zpráva pro lidi, kteří stále věří, že potřebujeme více parkovacích ploch. Pokud se zeptáte mě, tak vám řeknu, že už bychom neměli stavět žádné parkování. V New Yorku máme pravidlo, že pokud postavíte nové bydlení, musíte zároveň dodat parkování. To je šílené! Měli bychom říct: už žádné parkování!

Takže i když je to komercializovaný prostor, anebo je to pouze pár stolků na kafe, pořád to může dát lidem vizuální náповědu, že toto by měl také být veřejný prostor. Lidem je třeba připomínat, že ulice patří lidem a ne jenom autům. Proč by měl mít někdo to privilegium okupovat všechnen ten prostor uprostřed Manhattanu? Okupovat velmi hodnotné pozemky, které by měly patřit všem? A pokud už tak někdo činí, a toto je součástí i momentálního myšlení na vládní úrovni, tak by měl taky zaplatit hodně peněz. Ne čtvrták, ne dolar, ale opravdu hodně peněz. Je to velmi hodnotná půda, která by měla patřit lidem, takže pokud někdo chce, aby náležela parkování, tak ať se o to postará soukromý sektor a ať taky zaplatí hodně peněz – anebo ať se tato parkovací místa zruší.



Pearl Street, Brooklyn. Foto: The New York City Department of Transportation
Regenerace veřejných prostranství na úkor automobilové dopravy je i součástí PlaNYC 2030 – plánu městského rozvoje, který byl vytvořen za administrativy starosty Bloomberga. Na fotografii je vidět jeden z výsledků NYC Plaza Programu pod taktovkou newyorského odboru dopravy (New York City Department of Transportation).

Nestalo se z problematiky automobilové dopravy jakési módní dogma ekologického plánování? Vždyť tato auta sama o sobě nejsou nějaká divoká zvířata. I za jejich volanty sedí lidé.

My ale auta dotujeme prostřednictvím dálnic i cen benzínu, takže lidé jsou v podstatě placeni za to, že mají auta. Pokud srovnáte pravidla hry a vytvoříte situaci, ve které lidé, kteří použijí veřejnou dopravu, budou stejně dotováni jako lidé, kteří použijí auto, stanou se auta mnohem dražší možností. Benzin bude mnohem dražší a ti lidé, kteří mají auta, si možná řeknou: „Nevím, jestli si toto můžu dovolit. Je to příliš velký luxus. Budu raději žít ve městě a používat veřejnou dopravu.“ Toto by myslím bylo konec konců lepší pro společnost jako celek, pro životní prostředí i pro komunitu. Nevidím auta a lidi jako nepřátele, ale ani si nemyslím, že bychom s auty měli zacházet jako se sobě rovnými a dát jim všechna privilegia. Měla by zde být vyrovnanější situace, což znamená, že mít auto by mělo být mnohem složitější v oblastech, kde je vysoká koncentrace lidí, kteří potřebují ten prostor využívat také. Auto je něco, za co by si měl člověk připlatit, anebo prostě jet metrem jako všichni ostatní. Přesto s vámi souhlasím, že tato diskuze se stala velmi polarizovanou a dokonce módní, ale to ještě neznamená, že na ní vůbec nic není. S některými v současnosti módními názory souhlasím.



HAGS Praha®
bezpečná dětská hřiště



Platněřská 9
110 00 Praha 1 - Staré Město

hagspraha@hagspraha.cz
tel.: 251 611 317

www.hagspraha.cz
www.hags.cz

Pražské stavební předpisy

Pavel Hnilička, architekt a urbanista

**Chránit volnou krajinu a parky,
podporovat stromořadí v ulicích,
usilovat o živé, bezpečné
a příjemné ulice, stejně jako
o kvalitní bydlení. Cíle, jež
si kladli autoři tzv. Pražských
stavebních předpisů, které
ušetří městu významné náklady
na městskou hromadnou
dopravu a na infrastrukturu.
Kompaktní město je udržitelné,
rozvleklá sídelní kaše je naopak
neudržitelná a enormně drahá.**

Nové pražské stavební předpisy byly schváleny radou hl. m. Prahy 15. července 2014, nabyly účinnosti 1. října 2014 a již se podle nich připravují stavby. Dosavadní vyhláška č. 26/1999 Sb. OTPP byla novým nařízením zrušena. Nabytí účinnosti završilo více než dvouleté úsilí v nastavení pravidel pro výstavbu. Rád bych se s čtenáři podělil o svůj náhled na tuto práci, kterou jsem dostal za úkol vést.

Téma obecných technických požadavků na výstavbu, přezdívaných „otépěčka“, byla řadu let terčem silné kritiky. S vědomím zjednodušení, ke kterému mě vede stručnost tohoto článku, si dovoluím tvrdit, že hlavním kamenem úrazu dosavadní úpravy stavebních předpisů bylo jejich zaměření na problémy měst doby průmyslové revoluce a nulová reflexe vývoje urbanismu vyspělého světa. K tomu je zapotřebí přičíst zjevné hluboké zakořenění způsobu socialistické výstavby, které vytane na povrch teprve soustavným studiem zahraničních příkladů a srovnáním jiných právních úprav. Otevřeně se přiznám, že jsem se například ve vídeňském stavebním řádu cítil daleko více doma než v našich dosavadních (socialistických) předpisech. A ono není divu. Stavební řád města Vídně je z roku 1933 a s novelami platí do dnešních dnů. Jistě nebude překvapením, že stavební řád,

který Praha měla v roce 1886, je tomu současnému vídeňskému tolik podobný. První republika důstojně navázala na předchozí tradici, a teprve reálný socialismus vše zpřetrhal. Ze všeho nejvíce utrpěl urbanismus, a právě k němu a tradičním hodnotám kompaktního města se v posledních dekádách vyspělé demokracie po vystřízlivění z nevydařených experimentů opět obracejí.

Začátek práce

Analýzy, kterým jsme věnovali zhruba půl roku, jsme zaměřili na naše prostředí a zahraniční studia. Zpětně si nejvíce vážím informací, které jsme posbírali osobní návštěvou všech 22 stavebních úřadů na městských částech a jednání se stavebním odborem magistrátu. Je zajímavé, že náš stavební zákon popisuje pouze procesy, a požadavky na výstavbu ponechává na prováděcích předpisech. U našich západních sousedů jsou mnohé technické detaily také vymezeny v nařízeních a vyhláškách, nicméně nosný základ mají vždy v zákonech. V zahraničních studiích mě nejvíce udivilo zjištění rozdílů v územním plánování, které jsme dohledali v Německu, Rakousku a Holandsku. Územní plány tam v hrubých rysech ukazují, podle jakých zásad by se město mělo vyvíjet a kde se zpracovávají regulační plány. Územní plány však samy o sobě nezakládají žádné právní nároky! Až regulační plány znázorňují, jestli a případně jak jsou plochy v územním plánu zastavitelné, resp. jaká práva a povinnosti plynou z regulačních pravidel pro jednotlivé vlastníky. Teprve úroveň regulačního plánu zakládá právní nároky, protože jedině regulační plán může přesně a jasně stanovit pravidla v konkrétním místě. V době, kdy je u nás téměř každý územní plán soudně napadán, by bylo dobré toto ponaučení vzít v potaz. Je přeci jen obtížné vytvořit v územním plánu zároveň koncepci pro celá velká území i exaktní právní popis a stanovení podmínek pro výstavbu. Oba soubory analýz jsou přístupné na webu www.iprpraha.cz v záložce stavební předpisy.

Zařazení v právním řádu

Pražské stavební předpisy, celým názvem „nařízení, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze“ jsou prováděcím předpisem ke stavebnímu zákonu č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Město Praha je vydalo na základě § 194 písm. e) tohoto zákona, kde je uvedeno: „*Hlavní město Praha stanoví nařízením vydaným v přenesené působnosti obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze*“. Na celostátní úrovni jsou obecné požadavky na výstavbu upraveny dvěma podzákonnými právními předpisy vydanými Ministerstvem pro místní rozvoj. Hlavní město Praha má již tradičně působnost pro své území tyto požadavky samostatně upravit, a to s přestávkami prakticky již od roku 1815, kdy byl vydán první Stavební řád, kontinuálně pak od roku 1979. Za první republiky byla v Praze zřízena dokonce státní regulační komise za účelem vybudování hlavního města nového samostatného státu. Rozdílnost oproti celostátním předpisům



ARCH

je v Pražských stavebních předpisech patrná především v části požadavků na využívání území (urbanismu), a to jednak proto, že Praha s ohledem na velkoměstské prostředí potřebuje vybrané požadavky upravit odchylně, a zároveň i z důvodů odlišnosti systému územního plánování. Praha má totiž jako jediné město v České republice k dispozici tři úrovně územně plánovací dokumentace.

Projednání

Na projektu přímo pracovalo přes 20 odborníků a desítky konzultantů. Nepřímo, formou konzultací během projednání, k výsledné podobě přispěly skutečně stovky lidí. Při sestavení týmu jsme se snažili obsáhnout různorodou skladbu od urbanistů, architektů, krajinářů, stavebních inženýrů mnoha specializací až po právníky a památkáře. Dílčí úkoly jsme řešili vždy s konkrétními odborníky na dané téma. První kompletní návrh textu vznikl v červnu roku 2013 a byl připomínkován nejprve interně na Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (tehdy ještě URM). Po zapracování připomínek byla srpnová verze rozeslána odborům Magistrátu hl. m. Prahy a projednána. Řešili jsme více než 300 připomínek. Následně byl návrh opět upraven a postoupil do druhého kola a od ledna 2014 byl pracovní návrh veřejně přístupný na stránkách IPR. K tématu jsme v únoru 2014 uspořádali seminář. Ve druhém kole projednání se vyjádřily městské části, Ministerstvo pro místní rozvoj a veřejnost. Celkem k návrhu přišlo 1744 připomínek. Jelikož požadavky městských částí byly často protichůdné a v některých bodech ne zcela srozumitelné, požádali jsme městské části o společné setkání nad zaslаныmi připomínkami k upřesnění jejich smyslu. Postupně jsme všechny městské části pozvali samostatně nebo po skupinkách ke společnému jednání a vyjasnění zaslanych připomínek, a to v období od března do května roku 2014. Vedle toho jsme intenzivně jednali s Ministerstvem pro místní rozvoj, Českou komorou inženýrů a techniků činných ve výstavbě a řadou dalších organizací. Následně jsme připravili kompletní vypořádání všech připomínek druhého kola a předložili je s upraveným návrhem a odůvodněním radě hl. m. Prahy. Rada návrh dne 15. července 2014 schválila. Vypořádání připomínek je veřejně dostupné na stránkách pražského magistrátu pod příslušným datem jednání rady. V srpnu 2014 byly vydány pražské stavební předpisy knižně. Publikace obsahuje vedle samotného textu nařízení obsáhlé odůvodnění včetně citací odkazovaných norem. Tím jsou pro občany hl. m. Prahy dány k dispozici požadavky kompletně včetně jejich odůvodnění. A nyní se pojďme podívat na několik vybraných instrumentů.

Zastavitelné a nezastavitelné území

Stavební zákon vymezuje zastavěné a nezastavěné území. Jedná se o hranici, která je fixována k určitému datu. Pro rozvoj zástavby jsou ve stavebním zákoně definovány zastavitelné plochy. Jelikož jsou ale případy, kdy je vhodné vedle rozvoje ploch pro zástavbu (červená) mít možnost naopak ubírat a rozvíjet plochy pro volnou krajinu (zelená), tak Pražské stavební předpisy komplementárně k zastavitelným plochám definují plochy nezastavitelné jako návrhové. Při zachování principu stavebního zákona v členění popisu podle míry detailu formou území/plocha/ pozemek tak vzniká ucelený systém, ve kterém je ve výchozím stavu území členěno na zastavěné a nezastavěné. Následně návrhem zastavitelných a nezastavitelných ploch v územním plánu podle jejich umístění dojde k celkovému rozčlenění na území zastavitelné a nezastavitelné. Je nábílední, že právě hranice mezi zastavitelným a nezastavitelným územím je důležitější než hranice mezi zastavěným a nezastavěným územím, protože ta první stanovuje právní rozsah a dohodu, kam až lze stavět, zatímco ta druhá se

bude s každou novou stavbou posouvat a měnit v průběhu času, a je tudíž nahodilá. Definicí tak vzniká jasná hranice mezi městem a volnou krajinou.

Lokalita

Novinkou popisu území je systém lokalit. Lokality jsou ve smyslu stavebního zákona plochami nebo soubory ploch a jsou vymezovány podle příbuzných charakteristických znaků. Lokality nejsou nositeli abstraktního označení jako např. „čisté bydlení“, ale vycházejí z konkrétního kontextu místa, které bude popsáno uceleným souborem pravidel, nikoli pouze popisem způsobu využití. Ten samozřejmě bude přítomen, ne však jako hlavní regulační nástroj ve smyslu „monofunkcí“ Athénské charty, ale jako součást komplexního popisu. Způsoby využití vycházejí z charakteristických znaků, zejména přípustných zátěží, odpovídajících režimů a měřítek a budou v územně plánovací dokumentaci vymezeny s přihlédnutím k převažujícím činnostem, se sestupnou zátěží území, tedy obdobně, jak je zpracováno ve vyhlášce č. 501/2006 Sb.

Uliční čára a bloky

Od počátku 20. století se začal prosazovat koncept solitérních staveb stojících ve volném prostoru. Ulice byla označena za zastaralou a města se začala rozpadat a ztrácet svůj městský charakter. Přitom uliční čára je základní instrument pro plánování a stavbu měst, který se používal po tisíciletí, a je proto logické se k němu po relativně krátké přestávce v historii plánování měst opět vrátit. Zásadním tématem je, jak v současnosti uliční čáru definovat. V běžných případech je hranicí, která uliční čáru vymezuje, průčelí domu nebo plot, na které pak obyčejně navazuje chodník. Podle tohoto běžného principu by bylo možné uliční čáru určit jako hranici mezi stavebními pozemky a veřejným prostranstvím. To však není přesné, protože do veřejných prostranství patří všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru, jak stanoví zákon o hlavním městě Praze (a v návaznosti na něj také návrh nařízení). Jsou to tedy rovněž podloubí, arkády, obyčejně ve starší zástavbě, a nejčastěji soukromé prostory před domy, které od ulice neodděluje plot. Ve městě je řada pozemků, které jsou bez oplocení veřejně přístupné, ale nejsou přímou součástí uličního prostoru. Nebývá vhodné na nich parkovat automobily nebo v nich vést technickou infrastrukturu, jelikož by došlo k jejich znehodnocení. Proto by uliční čára měla vymezit plochu menší, než je plocha veřejného prostranství. Z toho důvodu předpis pracuje s pojmem *uliční prostranství*, který je podmnožinou veřejných prostranství.

Ustanovení o uliční čáře blíže definuje pojem blok. Blok je základní urbanistickou jednotkou a v pojmech je definován jako ucelená část území lokality, tvořená souborem pozemků, zpravidla ohraničená uličním prostranstvím a v územně plánovací dokumentaci zpravidla vymezená uliční čarou; zvláštním případem bloku je blok tvořený jedním pozemkem nebo jeho částí. Blokem tedy není pouze uzavřený způsob zástavby, jak se často restriktivně tento termín používá. A na této urbanistické jednotce nemusí být umístěny pouze budovy v uzavřeném způsobu zástavby s vnitřním dvorem, ale mohou zde stát také samostatně stojící vily nebo jakýkoli jiný způsob zástavby či podle polohy ve městě také park nebo zahrada.

Bloky se rozlišují na stavební, jež jsou určeny převážně k zastavění budovami, a nestavební, jež jsou určeny převážně k nestavebním účelům.

Urbanistické typy ulic

Nařízení stanovuje čtyři základní urbanistické typy ulic v hierarchii od městské třídy po lokální ulici. Stanovené členění ulic je následně využito v dalších částech předpisu, kde jsou k jednotlivým typům ulic vztahována vybraná ustanovení (např. standard veřejných prostranství, stromořadí nebo parter budov). Ke každému typu je zároveň přiřazena minimální šířka uličního prostranství. Jednotlivé typy ulic jsou vymezeny primárně na základě jejich významu v urbanistické struktuře a prostorových parametrů uličního profilu. Nová systematizace od určité míry koresponduje s dopravním významem komunikací kategorizovaných podle zákona o pozemních komunikacích (dopravně významnější komunikace zpravidla odpovídají širším a urbanisticky významnějším uličním prostorům), tato korelace ale neplatí absolutně. Například městská třída může nabývat podoby ulice s vyšší intenzitou dopravy i pěší nákupní ulice, přitom prostorové parametry uličního profilu nemusí být významně odlišné. Uliční profil zůstává, zatímco využití komunikacemi se mění nejen v čase, ale i v samotné ulici. Konkrétní uspořádání dopravního řešení se v čase mění, závisí na vedení tras hromadné dopravy, intenzitách provozu nebo širších dopravních vazbách. Naproti tomu ulice jako celek ve svém urbanistickém významu a prostorovém vymezení reprezentuje nejstálější prvek městské struktury s životností v řádu stovek let. Vymezení uličního prostranství tak determinuje organizaci a charakter prostředí v dlouhodobém horizontu bez ohledu na dílčí změny v uspořádání uličního profilu.

Standard veřejných prostranství

Veřejná prostranství tvoří základní kostru městského systému s vysokou reprezentativní hodnotou. Kvalitní řešení veřejných prostranství má přímý pozitivní ekonomický efekt, neboť podporuje rozvoj dostupných služeb a aktivit v parteru města, a tím přispívá k jeho udržitelnosti. I proto nové znění v této části předepisuje více než minima a směřuje k definování skutečného standardu veřejných prostranství pro Prahu. Předpisem se prolíná zejména podpora pěší dopravy a mírné omezení individuální automobilové dopravy. Pokud budou veřejná prostranství dobře sloužit starým lidem a dětem, je jisté, že budou dobře sloužit všem. Veřejná prostranství neslouží pouze přepravě z bodu A do bodu B, ale jsou zároveň obývacím pokojem města. Vyvážený poměr mezi dopravou a obytností se promítá do ustanovení o chodnících, o sdružování sloupů, o parteru budov, o stromořadích, o výsadbovém pásu, který zaručuje prostor pro stromy mezi inženýrskými sítěmi, a do mnoha dalších pravidel. Návrh Pražských stavebních předpisů stanovuje základní povinné požadavky, které jsou doplněny doporučeními v nově vydaném Manuálu tvorby veřejných prostranství. Podobný *design manual* má mnoho vyspělých měst, a protože jdou pozitivní cestou ukázek dobré praxe, tak také bývají velmi úspěšné.

Stavba jako součást města

Stávající úprava pražské vyhlášky velmi nedostatečně řeší problematiku umísťování staveb, a ta je přitom bezesporu tím nejdůležitějším nástrojem pro posuzování staveb. Je-li podána žádost o umístění stavby, stavební úřad musí rozhodnout. Největší potíže přitom stavebním úřadům působí odůvodnění rozhodnutí, protože jim vyhláška neposkytuje dostatečnou oporu. Z hlediska umístění staveb najdeme v textu pouze velmi obecný požadavek, aby stavba odpovídala urbanistickému a architektonickému charakteru prostředí, což je jistě správně, nicméně to říká velmi málo. Následné formulace o odstupech staveb přitom tento požadavek

o kontextu popírají. Dokonce dovolují uplatnit urbanistická hlediska pouze ve vybraných případech. Je zřejmé, že urbanistická hlediska, tedy princip nauky o stavbách měst, se musí uplatnit vždy a ve všech případech! Aby se velký problém s umísťováním staveb dal lépe řešit, navrhli jsme jej rozdělit na několik menších problémů. Tak bude větší šance dostat se k dobrému výsledku.

V Pražských stavebních předpisech definujeme tři základní atributy: uliční čáru, stavební čáru a regulovanou výšku budovy. Tyto pojmy jsou běžné ve vyspělých zemích okolo nás a bývaly běžné i v Praze, než byly za socialismu vymazány.

Tyto tři atributy určují základní parametry pro posouzení stavby a pro ověření vzájemných vztahů mezi budovami, které nevnímáme jako pouhé solitéry, ale vždy je bereme jako součást města. Do doby, než budou definovány přímo v územních a regulačních plánech, poskytujeme stavebním úřadům jistou oporu v územně analytických podkladech, které byly připraveny koordinovaně s návrhem nařízení a všemi dokumenty Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Pro posouzení výškových hladin je například k dispozici kompletní 3D model Prahy s vyznačením výšek říms jednotlivých budov vůči terénu. Dále jsou k dispozici data o počtu podlaží budov, o průběhu uličních čar a mnohé další velmi užitečné informace, které jsou veřejně přístupné na www.geoportalpraha.cz v záložce mapy on-line. Tam stačí kliknout na ikonu obraz města a k dispozici se nabízí zaměření výšky říms staveb (obvodové linie střech).

Do doby vzniku podrobnější dokumentace tak bude rozhodnutí o kontextuálnosti stavby nadále na stavebním úřadu, stejně jako dnes, nicméně stavební úřad bude mít ke svému odůvodnění více relevantních a podstatných podkladů o stavu území. Odstupy staveb jsou ponechány jako dříve v poměru 1:1, ale vztahují se pouze tam, kde mají smysl, tj. na okna obytných místností stávajících budov jako ochrana volného pohledu na oblohu. Nově je navíc zaveden požadavek povinného odstupu 3m od hranice pozemku, a to pro případy, kdy stavby mezi sebou vytvářejí volný prostor. Pevně věříme, že zavedením doposud chybějícího jednotného slovníku a urbanistických parametrů se bude město lépe vyvíjet jako jeden organismus a nikoli jako náhodný shluk budov.

Závěrem mi dovoluťe stručnou glosu. Když probíhala sametová revoluce, rád jsem chodíval jako student na Václavské náměstí a na další místa, kde jsem s radostí a nadšením prožíval společenskou obrodu naší země. Nyní, přestože v nesrovnatelně menším měřítku, se mi tyto pocity vracejí. Urbanismus po 25 letech od sametové revoluce prožívá v Praze svou obrodu. Jsme sice již téměř 40 až 50 let za procesy, které proběhly ve vyspělých městech Evropy, nikdy ale není pozdě začít!

Co je brzdou šetrné dopravní politiky?



Petr Hýl a Aleš Stuchlík, architekti a urbanisté

Přestože účinné recepty na řešení dopravních problémů měst jsou již řadu let dostupné v literatuře a na internetu, v zahraničí s úspěchem aplikované a v poslední době i u nás propagované, v naší praxi se projevují pramálo. Navzdory snadno dostupným informacím se dnes stále prosazují neosvědčené a dávno přehodnocené zásady vycházející z tzv. Athénské charty, modernistického dokumentu vydaného téměř před sto lety. Které to jsou, proč nefungují a proč jsou tak vytrvale uplatňovány?

Funkční zónování. Ideální funkcionalistické město je rozdělené na tři základní, dopravou spojené zóny: bydlení, práci a rekreaci. Tato idealistická představa města-stroje je však na hony vzdálená nejen realitě složitých procesů v organismu města, ale také základním lidským potřebám. Ty rozhodně neodpovídají každodennímu střídání pobytu v „noclehárnách“ a „pracovních ghettech“, z nichž si občas vyjedeme do parku, sportoviště či přírody. Ačkoli je tato idea, vzešlá především z negativních dopadů průmyslové revoluce, ze sociologického, ekonomického a dalších hledisek zcela scestná, dodnes je její základní princip – funkční zónování – pilířem českého územního plánování. Separace „funkcí“ města nejenže nesvědčí psychické kondici člověka coby sociálního tvora, ale má pochopitelně **mimořádné nároky na dopravu** při každodenních přesunech tisíců obyvatel tam a zpět.

Indukce dopravy. Již dlouho před Athénskou chartou a nástupem automobilismu, hluboko v 19. století, začaly města formovat úpravy vzešlé z dopravních nároků – široké napřímené ulice, velkorysé křižovatky, otevřená prostranství namísto sevřených náměstí. Po 2. světové válce se začala athénská teze „kapacitnější silnice uleví dopravě“ uplatňovat naplno. Výsledek? Po 150 letech aplikování jejích principů řešíme stále týž problém – palčivý nedostatek parkování, dopravní zácpy, ulice přeplněné auty. Jak je to možné? Zmíněný funkcionalistický recept nemůže nahradit seriózní interdisciplinární pohled na město a ve své lákavé jednoduchosti pomíjí mnoho zásadních aspektů, jež se na jeho fungování podílejí. Jedním z nich je indukce dopravy, zákonitý a logický jev, jehož podstata byla mnohokrát prokázána a v řadě vyspělých zemích je již dlouho úspěšně využívána: **zkapacitnění infrastruktury vždy přitahuje příslušnou dopravu¹⁾**, což platí pro všechny druhy dopravy. Je tedy omylem domnívat se, že výstavbou či rozšířením silnic se na nich doprava trvale „rozřídí“, a tudíž uvolní. To funguje vždy jen po určité (relativně krátkou) dobu. Potom je efekt přesně opačný – nové silnice a pruhy přitáhnou nové cesty autem, takže se brzy zaplní a záhy opět přestanou dostačovat. Nabídka nových silnic zkrátka významně ovlivňuje rozhodnutí lidí pořídit si automobil, respektive volbu jeho využití. Stejně tak i nabídka nových chodníků, kvalitní MHD či cyklistických opatření motivuje k využití těchto druhů dopravy. České územní plánování i úřady dosud jev indukce dopravy až na výjimky prakticky ignorují, případně se omezují na nahrazení krajních jízdních pruhů parkováním.

Parkovací socialismus. Z úst volených zástupců a úředníků neustále slýcháme, že řešením nedostatku parkovacích míst je výstavba parkovacích domů (případně zřizování dalších stání na povrchu). Reagují tak na požadavky motorizované části veřejnosti, která logicky nechce po 150 letech preference „jejích“ infrastruktury slyšet o změně. Naopak chce mít prostě možnost všechna svá auta někde (nejlépe kdekoli) odstavit, přestože jich neustále přibývá a prostorové možnosti města jsou limitovány. Výstavba parkovacích domů

je však tou nejnákladnější a nejméně efektivní cestou, jak problém řešit. I velice nákladný parkovací dům pojme relativně málo vozidel, takže jeho účinek takřka nepoznáme. Navíc je zde zmíněná dopravní indukce, která díky přírůstku parkování „přitáhne“ do centra města další auta a zatíží okolní ulice novou dopravou. Aby byl parkovací dům funkční, musí být doprovázen dalšími nezbytnými a přitom řádově levnějšími úpravami – především **omezením a zpoplacením parkování v ulicích, instalací chytrých systémů, parkovišti P+R na stanicích MHD či v přestupních uzlech a zohlednění dalších druhů dopravy** (chůze, jízda na kole). V našich podmínkách k tomu nedochází, proto vlivem indukce dopravy a ponechání bezplatného nebo laciného stání v ulicích zůstávají parkovací domy ne zcela využívané a ulice jsou nadále plné parkujících aut.

Bezplatný zábor veřejného prostoru parkujícími auty v našich zemích kupodivu nikdo nevnímá jako něco, co naprosto neodpovídá demokratické společnosti ani ekonomickým zákonitostem, ale předlistopadové době „reálného socialismu“. Přitom jde v podstatě o **darování veřejných ploch, za jejichž zábor se jinak vždy platí mnohonásobně více, motoristům**. Ani nepoměr obrovských prostředků vynakládaných na stání v parkovacích domech nikoho nepřesvědčuje, že je něco v nepořádku. Nikdo se kupodivu nepozastavuje ani nad tím, že město je prostorově limitováno a přidávat další a další parkovací místa (neboť poptávka po nich stále roste) nelze donekonečna. Jaké řešení politici nabídnou, až parkování zabere veškerý volný prostor? Budou budovat či iniciovat stavbu parkovacích domů, které vytlačí vše ostatní a zcela umrtví město, jako se to stalo v Detroitu? (Podrobněji ve Smart Cities 00–13)



Aktivní a pasivní dopravní politika. Zmíněné nefunkční postupy lze označit jako „pasivní dopravní politiku“ – jde o pouhou snahu uspokojit poptávku novou nabídkou. Tento postup, jak již bylo zmíněno, ignoruje mnohé zákonitosti, zejména jev dopravní indukce, a proto dlouhodobě ztroskotává. Naopak „aktivní dopravní politika“ znamená ovlivnění poptávky po dopravě podobou a strukturou nabídky. Nabídnutí alternativy k dosavadní jednostranné nabídce vyvolává změnu poptávky. Infrastruktura na principu tzv. kompletní ulice se skutečně rovnoprávným postavením jednotlivých druhů dopravy změní poměry dělby přepravní práce. Restrikce infrastruktury pro motoristy zde paradoxně prospěje i motoristům, neboť **díky změně poměru dělby přepravní práce prostorově náročných aut výrazně ubude a dopravní prostor se uvolní**. V neposlední řadě mají tato opatření pozitivní vliv na oživení města i svůj ekonomický přínos.

Komfortnější chodníky, méně hluku a exhalací přitáhnou chodce, kteří nemají potřebu ulicí pouze ve spěchu projít nebo se jí zcela vyhnout, ale přívětivost ulice je příměje k delšímu pobytu, návštěvě obchodů, restaurací apod.

Demokracie. Je ironií, že politické strany, jež se nejvíce prezentují jako svobodné a demokratické, zakládají své volební sliby a hesla na zajištění parkování občanům a také po volbách nejvíce brojí proti zrovnoprávnění druhů dopravy. Stejně tak je pro ně dle volebních programů pojem doprava synonymem jediného jejího druhu – individuální automobilové dopravy. Např. v Brně se denně uskuteční 23 % cest prostřednictvím osobního auta, ostatní zajišťuje především MHD a chůze.²⁾ Jen cca 55 % domácností v českých městech vlastní auto. Co je tedy demokratického na výhradní preferenci toho druhu dopravy, který se **podílí na dělbě přepravní práce ani ne ze čtvrtiny, je nejméně kapacitní, zabírá podstatnou část veřejného prostoru, stojí za většinou dopravních problémů a nejvíce ohrožuje zdraví obyvatel města?** Zejména strany deklarující se jako pracivé argumentují odmítáním zákazů, příkazů, nařízení či restrikcí ve městě jakožto omezování osobní svobody obyvatel. Neuvědomují si však zásadní skutečnost – že již dnes je město uspořádáno na základě těchto zákazů, namířených proti chodcům a cyklistům. „Zákazy“ či „příkazy“ v jejich podání ve skutečnosti pouze narovnávají dnešní výrazně nerovnovážený stav doplněním chybějící infrastruktury pro ostatní druhy přepravy.



Svobodná doprava. Svoboda v dopravě znamená možnost volby dopravního prostředku. Zatímco v našich podmínkách kromě zácp ve špičkách na obvyklých místech a problémů s parkováním nic nenarušuje komfort automobilové dopravy, chceme-li jít pěšky, cestovat MHD či na kole, narážíme na diskomfort, bariéry, či dokonce nebezpečí. Těmi jsou nedostatek linek a spojů, absence tratí na vzdálenějších místech, drahé jízdné, zastaralé vozy a zastávky s bariérami, hluchné, prašné a nepřívětivé ulice ohrožující zdraví, úzké chodníky (s parkujícími auty), vysoké obrubníky, nedostatek přechodů, krátké intervaly na semaforech, rušné tahy nebezpečné pro cyklisty a naprostá absence cyklistické infrastruktury. V této situaci mnoho lidí i přes problémy se zácpami a tolik omílaným parkováním logicky stále volí auto jako nejvýhodnější dopravní prostředek. Pouze v případě **komfortních a bezpečných úprav pro městskou hromadnou dopravu, chodce a cyklisty, které by zrovnoprávnily tyto druhy dopravy s individuální automobilovou dopravou** a které známe z mnoha jiných měst, by měli lidé skutečnou svobodu ve volbě dopravního prostředku.



Vůči změnám v tomto smyslu však mají u nás politici a úředníci stále těžko překonatelný odpor a při všech dopravních úpravách ve městě stojí **na prvním místě vždy osobní auto, teprve daleko za ním je v hodnocení veřejná doprava, chůze, nebo dokonce cyklistická doprava.** Při rekonstrukcích ulic prakticky nedochází ke zřízení cyklostezek či cyklopruhů, k rozšíření chodníků, k vytvoření nových přechodů, k přenastavení semaforů ve prospěch chodců, ačkoli jde o levná a velmi efektivní řešení. Pokud přece jen někde dochází k úpravám ve prospěch šetrnější dopravy, neděje se tak vlivem „parkovacího socialismu“ na úkor parkování osobních aut, čímž se často tato opatření pochopitelně značně omezují.

Záměrem tohoto článku je upozornit na známé a v řadě měst a zemí využívané poznatky, jež jsou u nás díky setrvačnosti myšlení, politické nevěli a absenci obecného povědomí vytvrle opomíjeny. Důsledkem je neefektivita a neekonomičnost dopravních řešení a zaostalost infrastruktury, a tím i kvality veřejného prostoru v porovnání s jinými vyspělými zeměmi. Jde o neudržitelnou politiku, směřující ke kolapsu nejen dopravy, ale i celé městské struktury. Tento text by proto rád přispěl k rozšíření dopravní gramotnosti jak mezi činiteli samospráv, tak u širší veřejnosti.

¹⁾ Kurfürst, Petr: Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky. Praha 2002.

²⁾ www.brnonakole.cz

Otevřené specifikace

Chcete řešit nákup nových technologií pro řízení dopravy? Je Vaše výběrové řízení dostatečně otevřené, aby se jej mohlo zúčastnit co nejvíce firem? Seznamte se s výsledky evropského projektu POSSE a získejte inspiraci.

Národní seminář

POSSE je tříletý projekt financovaný z programu INTERREG IVC cílený na přenos znalostí, který byl zahájen v lednu 2012. Dne 7.11.2014 proběhl národní seminář projektu na MD ČR za účasti více než 30 odborníků z řad dodavatelských firem, správců komunikací a vedoucích odborů dopravy měst a krajů. Seminář nabídl širokou škálu výsledků – od obecné brožury seznamující čtenáře s pojmem otevřené specifikace a s přínosy jejich zavedení, přes základní požadavky na komunikaci ITS zařízení a dopravního centra či návrh technické normy na regulaci parkování v kontextu smart cities. Pořadatelé z Centra dopravního výzkumu, v.v.i. představili i technické nástroje na práci s evropským standardem pro výměnu dopravních informací DATEX II či knihovnu otevřeného API v programovacím jazyce Java usnadňující práci vývojářům, kteří využijí DATEX II pro svá otevřená řešení v oblasti dopravních informací.

Příklady přínosů zavedení otevřených specifikací

Podpora inovací

- Otevřené systémy mohou otevřít příležitosti pro růst trhu, vstup nových hráčů s inovativními výrobky na něj a vznik nových obchodních oblastí.
- Rámec otevřených systémů poskytuje jednoduchou strukturu pro přidání další technologie.
- Vzájemnou spolupráci mohou místní samosprávy vytvořit trh dostatečné velikosti, který bude motorem vývoje nových technologií a výrobců. Toho nelze dosáhnout samostatně (kromě velkých správních celků). *Příklad: Cambridge – Automatické sdílení dopravních informací cestujícím skrze twitter a Facebook pomocí UTMC je příkladem inovace dodávané novými společnostmi, které vstoupily na trh díky existenci otevřených systémů.*

Efektivnější řízení dopravy

Otevřené specifikace a normy umožňují lepší integraci ITS, která umožní:

- více holistický pohled na dopravní situaci,
- vyšší využití automatické odezvy během důležitých společenských akcí (koncerty, fotbalové zápasy atp.),
- lepší porozumění i spolupráci mezi systémy a řešení problémů, jakmile se objeví (zavedení distribuovaných systémů, integrace izolovaných zdrojů dopravních informací atp.),
- vyšší flexibilita s ohledem na kombinace různých řešení a technologií. *Příklad: Liverpool – Strategie UTMC jsou schopny zavést automatické odezvy na organizaci velkých společenských akcí, a to díky kombinacím*

dat z různých zdrojů a řízení světelné dopravní signalizace v širokém okruhu kolem místa konání akce a poskytování včasných dopravních informací.

Snížení nákladů

Dopad zavedení otevřených norem byl měřen finančními úsporami v rámci německé komunity OCIT/OTS. Hned po zavedení bylo zaznamenáno snížení pořizovací ceny systémů řízení dopravy na křižovatkách dokonce až o 80 %. Nicméně standardní úspory se pohybují v řádu 40 %.

- V rámci UTMC komunity byly úspory pořizovacích a provozních nákladů odhadnuty takto:
 - úspory v pořizovacích cenách při zavedení hlavního regionálního UTMC systému se pohybují průměrně kolem 30 % na samosprávu,
 - úspory provozních nákladů a nákladů na údržbu daného UTMC systému se pohybují průměrně v řádu 40 % na samosprávu,
 - úspory v osobních nákladech na provoz v rámci regionu činí 1,5–3,5 zaměstnance.

Příklad: Frankfurt – Zavedení OCIT přineslo významné finanční úspory při obnově systémů řízení 160 křižovatek.

Zjednodušený a strukturovaný proces veřejné soutěže

- Technické specifikace jsou otevřené a připravené k použití ve veřejné zakázce a jejich použití může významně usnadnit postupy veřejné soutěže.
- Postupy veřejné soutěže jsou stejné pro všechny; tudíž jedna samospráva může použít specifikace a znění veřejné zakázky jiné samosprávy (s jejím souhlasem).

Větší stabilita trhu a ochrana investic

- Otevřená rozhraní podporují budoucí rozšíření systémů a překonávají riziko kompatibility starých systémů.
- Integrace výrobků do klientských systémů je snazší stejně jako upgrade stávajících produktů, které staví na otevřených specifikacích.
- Rizika při zavádění a integraci na straně dodavatelů se výrazně snížila.

Lepší vztah zákazníka a dodavatele

- Správci dopravních systémů vědí, co je technicky rozumné a dostupné a mohou lépe formulovat řešení, která hledají u dodavatelů.
- Dodavatelé lépe rozumí požadavkům a potřebám správců či provozovatelů dopravních systémů.
- Srozumitelnost technických požadavků pomáhá dialogu mezi kupujícím a dodavatelem – mohou v zadávací dokumentaci hovořit stejným jazykem.

Příklad: Reading – pro zajištění kompatibility se stávajícími proměnnými dopravními značeními, parkovacími systémy a systémy řízení dopravy v Readingu museli všichni dodavatelé nového dopravního značení ve své dokumentaci uvést, že jsou „ve shodě s UTMC“.

Přístupnost veřejného prostředí ve Švédsku

Milena Antonovičová, konzultantka pro přístupnost a bezbariérové řešení prostředí, www.resenibarier.cz

Na jaře letošního roku byl za podpory Nadace Veronica uspořádán česko-švédský workshop „Brno na vlastní oči“. Na různých místech v centru Brna se s účastníky diskutovalo o konkrétních bariérách, viditelných i neviditelných, a o možných řešeních, zkušenostech a nových technologiích používaných u nás a ve Švédsku.

Na jeho organizaci jsem se podílela společně se svou kolegyní Zdenou Šrámkovou. Ve Stockholmu, kde nyní i žije, vystudovala roční intenzivní kurz pro přístupnost prostředí a od té doby se řešení veřejného prostředí pro uživatele se specifickými potřebami věnuje profesně, spolupracuje na různých projektech, založila konzultační centrum KCT a pracuje v předsednictvu oborové organizace Svensk tillgänglighet (Švédská přístupnost, www.svensktillganglighet.se).

Obecně řečeno, české předpisy pro tvorbu bezbariérového prostředí jsou složitější a detailnější, ale v prostředí našich měst a obcí je bariér více. Řešení jsou někdy buď pouze formální, nebo nejsou v souladu s potřebami uživatelů. Objevují se novostavby i rekonstrukce, které jsou nevyhovující, a odborná veřejnost, státní správa ani uživatelé netuší, jak má správné řešení vypadat. Ze své osobní zkušenosti ze Stockholmu vím, že prostředí včetně veřejných dopravních prostředků je tam opravdu bezbariérové, přístupné a vstřícné. Řešení sotva postřehnete, protože jsou jednoduchá, nenápadná, ale funkční. V následujícím rozhovoru jsem se snažila zachytit zásadní rozdíly v situaci u nás a ve Švédsku.

Od kdy se švédská společnost věnuje problematice přístupnosti veřejných staveb a prostranství?

První legislativní předpisy týkající se bezbariérovosti se ve Švédsku objevily v šedesátých letech 20. století, přibližně ve stejné době, kdy se v USA etablovaly principy univerzálního designu. Od té doby se však s rozvojem technologií měnily a mění i potřeby uživatelů, a to se zrcadlí v používaných řešeních: původní řešení už nejsou funkční, a je třeba je buď inovovat, nebo zcela nahradit jinými.

Problematika bezbariérovosti ve Švédsku zahrnuje kromě přístupnosti fyzického prostředí i přístupnost informací, odstraňování překážek v komunikaci a rovněž i v oblasti vztahů většinové společnosti a osob se zdravotním postižením. Ve Švédsku je běžné, že všechny úřady, veřejné instituce, ale i mnohé soukromé společnosti mají své plány na odstraňování bariér, které obsahují jak hodnotový systém závazný pro všechny zaměstnance, tak i konkrétní návody na udržování a zlepšování přístupnosti na pracovišti. Práce na poli přístupnosti je vnímána velmi pozitivně a je často součástí reklamy. Postupem času se pojem bezbariérovosti ve všech jejích odvětvích stal běžnou a plnohodnotnou součástí veřejné diskuse.



Vodící linie na nábřeží

Významná je aktivita veřejnosti – občané se nebojí upozorňovat na své potřeby a na bariéry. Ve Švédsku existuje silná organizace HSO, která sdružuje a zastupuje jednotlivé neziskové spolky (kterých je 37). Pochod za přístupnost, který se každoročně koná po celé zemi a jehož se účastní tisíce lidí s postižením, se zdravotním omezením, rodičů s kočárky, seniorů a jejich příznivců a podporovatelů, dosáhl po 12 letech svého cíle – antidiskriminační zákon bude rozšířen tak, jak o to aktivisté usilovali. Od ledna bude nepřístupnost veřejného prostoru považována za diskriminaci se všemi zákonnými postihy.

Jak je přístupnost zakotvena ve švédské legislativě?

Legislativa ve Švédsku je strukturovaná poněkud jinak než v ČR. Základní požadavky na bezbariérové prostředí jsou zakotveny ve stavebním zákoně, důležitý je v tomto bodě i zmiňovaný antiskriminační zákon, který nově označuje stavební bariéry jako jednu z forem diskriminace.

Švédský stavební zákon obsahuje kromě požadavku bezbariérovosti novostaveb i požadavek odstraňování bariér u stávajících veřejných staveb a prostranství. Je to tzv. Zákon o lehce odstranitelných překážkách, (www.boverket.se).

I proto, že u mnohých staveb z minulosti nebyly dodrženy dobové požadavky přístupnosti, je podle poslední novely stavebního zákona z roku 2011 nutné přikládat k žádosti o stavební povolení i vyjádření konzultanta z oboru přístupnosti. Tentýž konzultant pak sleduje celý proces stavby až ke kolaudaci.



Subtilní rampa zajišťuje bezbariérový přístup do historické budovy

Stavební regulace včetně bezbariérového řešení spadá pod tzv. Boverket [bu:verket] – tento úřad nejenže vydává legislativní předpisy, ale rozděluje i nemalé státní příspěvky např. na výstavbu nových bytů pro osoby s kognitivním postižením, na bezbariérové úpravy nestátních kulturních zařízení či na projekty inventarizace stávající bytové zástavby.

Financování projektů zaměřených na zvyšování přístupnosti je možné i z jiných zdrojů. V této souvislosti lze zmínit například Arvsfonden (Dědický fond, kde se soustředí finanční prostředky zemřelých, kteří neměli příbuzné a neurčili dědice). Tento fond každý rok rozděluje asi 550 000 000 švédských korun nestátním organizacím. Příkladem projektu financovaného Arvsfondenem je i celostátní databáze přístupnosti, do níž jsou zařazovány veřejné objekty všeho druhu s popisem podle podrobných kritérií.

Když jsme narazili na bydlení, jaká je situace ve Švédsku v této oblasti?

Ve Švédsku je z celkového bytového fondu 63 % nájemních bytů (v ČR je to 29 %), existují pořadníky zájemců a majitelé (obecní i privátní) mají povinnost nabízet volné byty. Výhodou je, když mohou uvést stupeň bezbariérovosti bytu. Používá se například stupnice 1–4, kdy 1 znamená pouze základní přístupnost objektu a 4 pak řešení, které umožňuje použití WC a ostatních prostor s dvěma asistenty. Další členění je podle možnosti v bytě využít ur-



Bezbariérový přístup na molo

Existují zásadní rozdíly mezi používanými řešeními v České republice a ve Švédsku?

Určitě, rozdílná řešení daná historií, klimatem, úrovní legislativy, postojem společnosti, majetkovými vztahy atd. Například je na první pohled patrné, že ve Švédsku jsou jiným způsobem řešené hmatové úpravy pro nevidomé. V souladu se současným evropským trendem se zásadně hmatově liší vodící a varovná dlažba, řešení je jednoduché, logické a konsekventní. V Brně mě vždy zaráží, že téměř každý přechod je řešený jinak. Navíc používaný hmatný typ dlažby by ve Švédsku vyvolal značné protesty lidí na vozíku – je nejen kluzký a nepříjemný pro běžnou chůzi, ale působí značné obtíže zejména lidem na vozíku se zvýšeným spasmem.

Obecně bych řekla, že řešení, která se dostávají do předpisů, se ve Švédsku velmi dlouho ověřují v praktických studiích. Například tzv. stockholmský model přechodu, kde je širší část s 6–8 cm vysokým obrubníkem pro snadnou identifikaci okraje chodníku pro nevidomé uživatele kombinována s cca 0,9–1 m širokou rampou pro uživatele s omezenou mobilitou, vznikl tak, že bylo postaveno 7 různých řešení na přechodech jedné frekventované ulice v centru. Referenční skupina, v níž spolupracovali lidé s různou mírou pohybových a zrakových postižení s reprezentanty jiných skupin uživatelů, se shodla na tom, že současný model vyhovuje všem nejvíce, a proto se nyní aplikuje na všechny přechody ve Stockholmu i v jiných městech.



Tzv. Stockholmský model přechodu



Označení vodní plochy nízkým obručníkem

čitý typ kompenzační pomůcky (hůlka, chodítko, vozík). Častější je ve Švédsku i komunitní bydlení pro mladé uživatele s postižením, kdy několik lidí sdílí jeden velký byt a společně využívají sociální služby. Lidé na tento způsob bydlení mají nárok; pokud jim ho obec nenabídne, mohou na ni podat i žalobu.

Jak je to s přístupností veřejných budov ve Švédsku a jak se k problematice staví obce?

Na rozdíl od České republiky mají komuny (obce, správní oblasti) větší míru samostatnosti a zodpovědnosti. Každá správní oblast musí mít svůj program pro zlepšování přístupnosti. Hlavní město vydalo například materiál: Stockholm – *Program pro bezbariérové řešení* a užívání městského prostředí jako inspirační metodiku k uskutečnění plánu, podle něhož mají být prakticky všechny překážky přístupnosti odstraněny a Stockholm se má stát nejpřístupnějším hlavním městem světa. Podkladem byl mimo jiné obsah vládního programu „Od pacienta k občanovi“ (1999/2000:79), platného v letech 2001–2010. Vláda v něm deklarovala, že je třeba soustředit úsilí především na tři hlavní oblasti: prolnutí politiky ve prospěch lidí se zdravotním postižením do všech oblastí společenského života, vytvoření přístupné společnosti pro všechny a odstranění předsudků vůči lidem se zdravotním postižením. Nový program pro dobu 2011–2016 je konkrétnější v popisu dosahování těchto cílů. Jedním z důsledků programu je záviděníhodný stav, kdy ve Stockholmu, který má přibližně 800 000 obyvatel, je ze 300 veřejných WC zhruba 200, tj. dvě třetiny, řešeno bezbariérově.

Jaké jsou trendy?

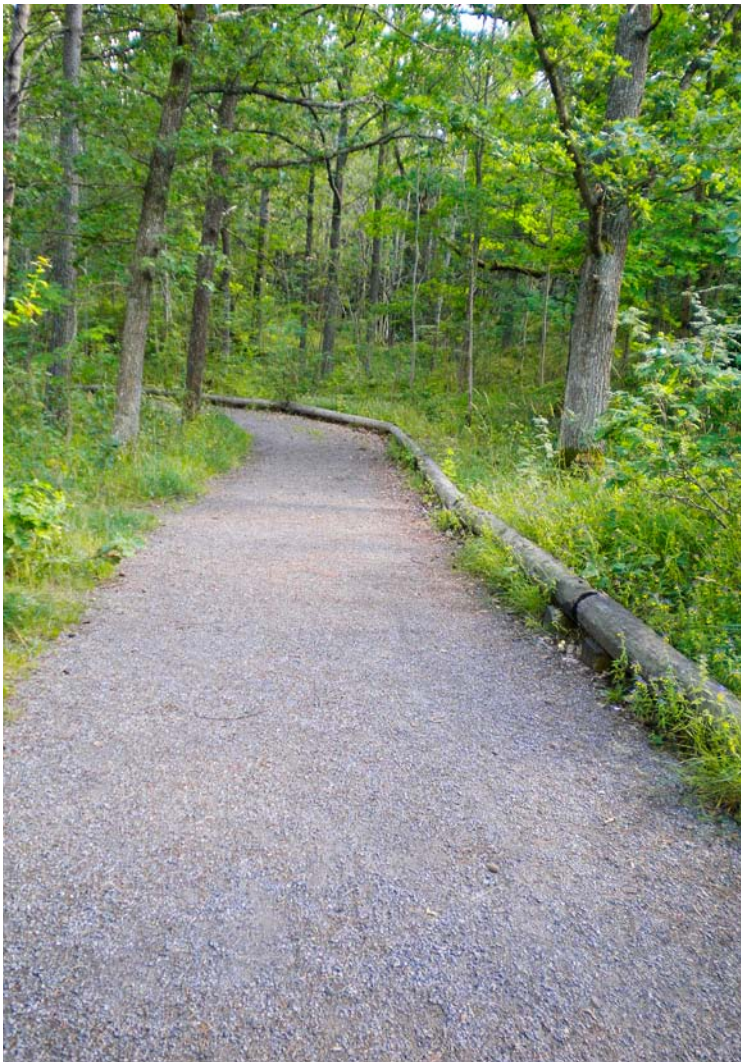
Trendy ve Švédsku jsou shodné s evropským vývojem v oblasti přístupnosti. Od speciálních řešení a jednoúčelových úprav je znatelný příklon k jednoduchým a univerzálním řešením, vyhovujícím všem uživatelům. Pokud jsme u toalet – standardem ve veřejných prostorách jsou genderově neutrální kabiny (tj. přístupné ženám i mužům), které velikostí odpovídají požadavkům uživatelů na vozíku, kteří potřebují asistenci. Všude, kde jsou umístěny běžné toalety, musí být i toalety funkční pro osoby, které používají elektrický vozík (permobil). V ČR je v tomto směru situace poněkud zvláštní, v legislativě se o kabinách pro vozíčkáře s asistencí sice mluví, jsou však vyžadovány pouze ve stavbách, kde se předpokládá pohyb těchto osob. Kladem „řešení pro všechny“ je i to, že WC nemohou být zamčená.



Nízká zídka tvoří jasnou vodící linii

Jak vidíte situaci do budoucna?

Podle mě neustále roste význam spolupráce v rámci EU. Každý má co nabídnout ostatním, důležitá jsou setkávání, sdílení příkladů dobré praxe, výměny informací, diskuze nad problémy, pohledy z druhé strany, inovativní nápady a proaktivní přístup. Měl by být rovněž podporován rozvoj podnikání v této oblasti, protože se jedná o nové a perspektivní trhy pro kreativní výrobce a kvalitní výrobky.



Speciální stezka v lese pro nevidomé návštěvníky, vodící linie je tvořena položenými kmeny

Zkušenosti s cestováním: Cubic představuje své Nextcity

Globální populace roste značným tempem, lidé se stěhují do měst, která se stále více rozpínají, a to má neblahý dopad především na životní prostředí. S ohledem na to si stále více uvědomujeme, jak kvalitu životního prostředí ovlivňují naše volby dopravních prostředků a že trend postupné devastace našeho blízkého okolí můžeme zvrátit jen změnou našeho chování.

Nárůst populace a urbanizace zvyšují potřebu cestovat a je nutné zvážit, jakým způsobem se budeme v budoucnu dopravovat.

Společnost Cubic, jeden z globálních lídrů, byla vždy jedna z prvních, kteří zaváděli inovace. Proto nyní přichází s vizí, jak neblahým trendům čelit – konceptem Nextcity. Matt Cole, generální ředitel pro oblast Asie a Austrálie Vám nyní nabízí svůj vhled, jak s Nextcity pracovat.

Vítejte v Nextcity

V budoucnosti budou vlády, regulátoři a plánovači pod velkým tlakem, aby přišli s mnohem inovativnějšími způsoby, jak zvýšit kapacitu stávající dopravní infrastruktury na území města. Nicméně samotná infrastruktura nebude na očekávanou poptávku po dopravě stačit. Organizace řešící dopravu pak budou pod velkým tlakem, aby dokázaly nalézt způsoby, jak poptávku po dopravě předvídat, jak ji ovlivnit a následně řídit se stávajícími prostředky. Je zcela zřejmé, že takový přístup bude vyžadovat práci

s integrovanými informacemi o tom, jaké dopravní prostředky si lidé pro své cestování volí, ve vyšší kvalitě a v reálném čase. Ale mnohem důležitější bude znalost motivace lidí cestovat konkrétním způsobem bez ohledu na to, zda cestují veřejnou dopravou, osobním vozem, taxíslužbou, na kole či jiným druhem dopravy. A proto vítejte ve světě Nextcity – vízi společnosti Cubic o plně integrovaném, multimodálním informačním a platebním systému, který umožní organizátorům dopravy regulovat poptávku po dopravě nastavením cen za všechny druhy dopravy v celém kraji a zároveň poskytnout informace cestujícím o tom, jak efektivně cestují.

Faktory tarifikace

V dnešní době je naše volba způsobu dopravy silně ovlivněna třemi faktory: celkovými náklady, návazností spojů a spolehlivostí dopravního prostředku. Také můžeme k těmto faktorům přidat faktor čtvrtý – dopad na životní prostředí. Pokud mohou dopravní inženýři porozumět, jaké faktory dominují při tvorbě kongescí a úzkých hrdel ve svém městě, pak mohou podnítit opatření, která ovlivní danou poptávku, a tudíž maximalizují funkčnost dopravní sítě. Aby to však byli schopni činit, potřebují dynamičtější systémy.

Příklady dobré praxe již existují. Provozovatelé veřejné dopravy například řeší rozložení cestujících v čase tím, že nabídli drahé tarify ve špičce a levné tarify mimo špičku. V oblasti individuální dopravy se regulace projevila ve zvýšení cen parkovného, zavedení mýtných schémata a později i různých úrovní ceny mýta odvíjející se od aktuální míry dopravní zácpy (tzv. congestion charging). Tato řešení hrají významnou roli, ale aby se stala opravdu účinnými, musí být integrovány všechny způsoby dopravy.

Síla dat

Cubic již několik let řeší problematiku veřejné dopravy skrze svůj systém Automatického výběru jízdného (AFC). Provozovatelé dopravy, kteří zavedli systémy společnosti Cubic, profitují z integrovaných elektronických platebních systémů. Zrušení plateb například u řidiče mělo významný dopad na rychlost jízdy vozidla i spolehlivost a někteří dopravci následně díky kratším dobám nástupu cestujících do vozidel zpřesnili své jízdní řády. Nicméně tím hlavním přínosem se staly integrované informace a integrované platby. Pravidelně sbíraná přesná data o počtu cestujících poskytla cenné podklady pro rozhodovací procesy dopravců.

Elektronické platby znamenají elektronické jízdní doklady a zároveň i data, která se zpracováním vhodným nástrojem stávají hodnotnými informacemi. Města a kraje s integrovaným AFC sys-



témem, jakým je Oyster® karta v Londýně, Clipper® karta v San Francisku či go karta v Brisbane, mají možnost využívat bohatství těchto informací, tj. odkud lidé přijíždějí, kam jedou, jakou volí trasu a v jakých časech cestují. Lepší pochopení poptávky po dopravě zlepšuje i možnosti nabídky vhodných způsobů přepravy i její kapacity.

Provozovatelé dopravy s integrovanými AFC systémy jsou také schopni nabídnout integrované a flexibilnější tarify. Systémy Cubic po celém světě nabízejí širokou škálu strategií integrovaných tarifů, jež odměňují cestující, kteří si volí multimodální způsob přepravy, a tím využívají celý systém veřejné dopravy. Seznam možností integrovaných tarifů je dlouhý, od jízdy zdarma, denní, týdenní, měsíční či roční jízdenky, jednorázových plateb (pay as you go), které mají svůj denní nebo týdenní cenový strop, věrnostní slevový program na různá časová období až po dynamické a konfigurovatelné zpoplatnění ve špičce a mimo špičku. Společným znakem strategie integrovaných tarifů je optimalizace poptávky a nabídky v celé dopravní síti a výsledkem ve všech zmíněných městech je zcela jednoduchá tarifní politika pro cestující, byť je prezentována nad extrémně složitou strukturou tarifů. Cestující si může tarif volně nastavit a pak na něj zapomenout. Systém totiž sám dle dopravního chování navrhne nejvýhodnější tarif za použití veřejné dopravy.

Nextcity ukazuje budoucnost

Veřejná doprava je pro nastartování konceptu Nextcity počátečním bodem. Zkušenosti a přínosy získané ve veřejné dopravě lze nyní uplatnit v celé oblasti dopravy pro využívání prostředků, jakými jsou kola, motorová vozidla (parkování, mýtné, jeho zvýšení během dopravní zácpy, dobíjení elektrovozidel), interregionální vlaky či letecká přeprava. Nextcity bude platformou systémů Cubic, kterou lze integrovat s jinými platebními a informačními systémy jiných druhů dopravy bez nutnosti nahradit jakoukoliv stávající infrastrukturu. Platforma bude další evoluční nadstavbou stávající AFC platformy Cubic, Nextfare®, která již byla zavedena po celém světě, včetně Miami, Los Angeles, San Diego, Minneapolis, San Franciska, Atlanty, New Jersey-Filadelfie a New York-Filadelfie a Brisbane.

Města s platformou Nextcity budou schopna mít jeden portál zákaznického centra (CRM) pod názvem „Nextcontact“. Bude mít rozhraní pro web, mobilní telefon a chytrý telefon, která umožní komukoliv získat informace podle nastavení uživatele (push and pull) pro všechny druhy dopravy, jak veřejné, tak i soukromé. Města budou schopna informovat své obyvatele v reálném čase o nákladech cestování, návaznosti spojů, spolehlivosti a dopadu volby dopravního prostředku na životní prostředí.

Města s platformou Nextcity budou mít jeden datový sklad nazvaný „Nextinfo“, který bude poskytovat dynamické, integrované, nastavitelné a ověřené informace v reálném čase o všech jízdách konaných na území města.

Vytvoření holistického pohledu na cestování ve městě odstraní neprovázanost informací od jednotlivých zdrojů, dopravců, soukromých společností a organizátorů dopravy a umožní lépe chápat poptávku po dopravě a lépe využít stávající infrastruktury ke zjištění excesů a rezerv.

Města také díky platformě Nextcity budou schopna vytvořit integrovanou tarifní politiku za využití jedné správy platebních účtů a platebního nástroje nazvaného Nextaccount. Tento platební nástroj dále podpoří schopnost Cubicu, již prokázanou v oblasti veřejné dopravy v globálním měřítku, nastavit extrémně komplexní a multimodální tarifní struktury a poskytnout dopravní komunitě možnost zpoplatnit použití veřejné dopravy i soukromých dopravců v celé dopravní síti. Všechny přínosy a flexibilitu tarifních struktur veřejné dopravy lze nyní rozšířit o schémata cyklistické dopravy, parkování, mýtného, jeho zvýšení během dopravních zácp a dokonce i jízdy taxi-slужbou bez potřeby nějakých zásadních investic do infrastruktury.

Účty v rámci Nextaccount by mohly být dále propojeny takovým způsobem, že tarifní politika by se mohla vztahovat i na cestování celých rodin, nikoliv jen jednotlivců. Při propojení s clearingovým systémem Nextledger by město mohlo dokonce automatizovat peněžní toky a vyrovnání mezi všemi městskými dopravci. Příležitost pochopit, předvídat, spravovat a ovlivnit použití dopravní platformy Nextcity bude velká. To je primárně to, co potřebujeme v globálních městech a co přichází jako další fáze vývoje, proto věnujte dalšímu vývoji platformy Nextcity svou pozornost.

Cubic se nyní zabývá vývojem všech komponent platformy Nextcity, aby ji učinil skutečností. Pro více informací se neváhejte obrátit na nextcity@cubic.com.



Co to znamená next od Cubic

www.cubic.com

Nextfare

Softwarový balíček, který je navržen tak, aby pracoval jako systém a zároveň fungoval jako end-to-end systém výběru jízdného v hromadné dopravě pro různé dopravce. Platforma Nextfare integrovaná do více než 15 systémů po celém světě, je navržena tak, aby většina softwaru byla společná pro všechny a pouze specifické nastavitelné části systému reflektovaly lokální potřeby.

Systém umí přijímat pouze platební média (tj. magnetické pouzdrky nebo bezkontaktní karty), která obsahují specifické bezpečnostní klíče daného dopravce, a není tudíž interoperabilní s platebními médii z jiných platebních systémů. V této nabídce jsou transakce prováděny interakcí mezi platebním médiem a čtečkou zabudovanou do platebního terminálu.

Centrální systém Nextfare zahrnuje nástroj pro výběr tarifů a plateb, systémy CRM, systémy správy dat a informací, systémy správy a údržby externích zařízení a clearingový systém.

Nextaccount

Nástroj další generace pro nastavení tarifu dle druhu účtu a platební nástroj navržený tak, aby pracoval jako součást celého systému výběru tarifu a plateb pro různé dopravce. Centrální systém byl navržen tak, aby většina softwaru byla společná pro všechny dopravce a pouze specifické nastavitelné části systému reflektovaly lokální potřeby. Cubic rozběhne tento systém pro PATCO (vysokorychlostní vlakové spojení jižního New Jersey a Filadelfie) a ve Vancouveru, a také spolupracuje s Londýnem na jeho implementaci platby jízdného bankovní kartou nebo bezhotovostní platbou z bankovního účtu.

Platební systém Nextaccount používá evidovaná platební média (například bankovní kartu, dopravní čipovou kartu, NFC technologii pro platbu mobilním telefonem) jako předplacený (tokenový) účet a vytvoří transakce centrálně pro každý účet ze

zachycených jednotlivých fragmentů („pípnutí“). Elektronický doklad (Token) je přečten jakýmkoliv čtecím zařízením s adekvátním zabezpečením komunikace v požadovaném protokolu.

Nextaccount může koexistovat se stávajícími platebními systémy v dopravě (jako je například Nextfare) a rozvíjet ostatní funkce těchto systémů. Může být také nasazen společně s centrálními systémy Cubic nové generace – Nextledger, Nextcontact, Nextdata a Nextinfo.

Nextledger

Integrovaný balíček produktů centrálního systému Cubic nové generace a hotových řešení třetích stran, který slouží jako systém integrovaného clearingového a finančního vypořádání. Nextaccount zaznamená všechny dopravní transakce na dané cestě a předá je do Nextledgeru k provedení nezbytného zúčtování a peněžních transakcí. Nextledger se poté spojí s bankovním systémem, který provede nezbytné mezibankovní finanční převody.

Nextcontact

Integrovaný balíček produktů centrálního systému Cubic nové generace a hotových řešení třetích stran, který slouží jako platforma zákaznických služeb pro výběr jízdného skrze web nebo chytrý telefon. Tato platforma obsahuje kanály s asistencí zákazníků, jakými jsou prodejní místa, systémy integrované hlasové asistence (IVR), call centrum a datový sklad s informacemi zákazníků. Nextcontact také bude zahrnovat interaktivní web, mobilní web, aplikace pro chytré telefony a SMS.

Nextinfo

Produkt centrálního systému Cubic nové generace pro správu informací, který sbírá data ze všech provozovaných systémů v oblasti dopravy, integruje tato data a prezentuje je v reálném čase ve formě informací tak, aby všechny dotčené strany mohly porozumět dopravnímu chování cestujících v rámci celého města.

Městské dopravní plánování v Evropě

Ing. Zbyněk Sperat, Ph.D., zbynek.sperat@cdv.cz

Vlna poptávky po dopravní udržitelnosti se nezadržitelně přivalila i do měst České republiky. Po několika osvětových seminářích a konferencích na toto téma již na konci loňského roku začala s přípravou plánu městské udržitelné mobility (SUMP) první česká města. SUMP, donedávna zcela neznámá zkratka, se rychle dostal pod kůži městům ČR i díky desetidennímu detailnímu školení pro jeho přípravu v rámci projektu BUMP (Boosting Urban Mobility Plans), kterého se na jaře letošního roku zúčastnilo 9 měst ČR. SUMP ale na evropské půdě není rozhodně nováčkem, v některých západních zemích je to téma s dlouholetou tradicí hluboce zakořeněné do plánovacího a legislativního systému, což má ukázat tento článek.

Úvodem je třeba zmínit, že žádná země nezná SUMP přesně tak, jak ho představuje evropská metodika pro jeho zpracování vypracovaná a naposled aktualizovaná na konci loňského roku německou konsultační společností Rupprecht Consult. Tato metodika je zdarma ke stažení na webu www.mobilityplans.eu (aktualizovaná česká verze zatím není k dispozici), základní plánovací schéma této metodiky je uvedeno v článku R. Jordové v tomto čísle SC magazine. Nutno zmínit, že tato metodika byla postavena na zkušenostech metodik jednotlivých evropských států a široce konzultována s experty z mnoha oblastí.

Městské udržitelné plánování se v zemích západní Evropy vyvíjelo samostatně na národní úrovni vzhledem k odlišné legislativě jednotlivých států. Následující text přináší stručné informace o podobě SUMP ve vybraných evropských zemích. Je velmi obtížné určit, co je vlastně SUMP a co již SUMP není. Dle evropské metodiky platí, že SUMP má hlavní charakteristické elementy, které ho odlišují od jiných městských plánů a strategií. SUMP je vymezen následovně:



Účel

- Zvýšení dopravní i sociální bezpečnosti dopravy
- Snížení znečištění vzduchu i hlukové zátěže, produkce skleníkových plynů a energetické spotřeby
- Zlepšení účinnosti a efektivnosti přepravy osob i nákladu
- Příspěvek ke zvýšení atraktivnosti a kvality městského prostředí

Rozsah

- Navržená řešení se dotýkají všech dopravních způsobů v rámci městské aglomerace, včetně veřejné, individuální, osobní, nákladní, motorizované a nemotorizované dopravy, dopravy v klidu i v pohybu

Principy, se kterými pracuje

- SUMP je nástroj k efektivnějšímu řešení problémů souvisejících s dopravou v městském prostředí. Hlavní charakteristiky jsou:
 - Participační přístup: zapojení veřejnosti a zájmových subjektů do celého procesu SUMP
 - Závazek udržitelnosti: vyvážený ekonomický rozvoj, sociální rovnost a kvalita městského prostředí
 - Integrovaný přístup: integrace praxe i politik napříč politickými sektory (doprava, územní plánování, životní prostředí, ekonomický rozvoj, sociální inkluze, zdravotnictví, bezpečnost) mezi různými úrovněmi správních celků (městská část, město, kraj) a mezi územně sousedícími jednotkami (meziměstská, meziregionální, internacionální / mezistátní provázanost)
 - Důraz na dosažení měřitelných cílů odvozených z krátkodobých cílů navázaných na dlouhodobou dopravní vizi a zakotvených v celkové strategii udržitelného rozvoje



Země	Zakotvení v legislativě	Národní metodika	Existence SUMP	Cíl udržitelnost**	Začlenění veřejnosti	Vazba na finance
Belgie (Vlámsko)	Právní rámec, ale nepovinné	Ano	Ano, velmi rozšířené	Ano	Ano, povinné	Ano
Anglie*	Ano, povinné	Ano	Ano, velmi rozšířené	Ano	Ano	Ne
Francie	Ano, povinné	Ano	Ano, velmi rozšířené	Ano	Ano, povinné	Ano
Německo	Ne	Nezávazná	Nepovinné, pár dobrých příkladů	Neoficiální, ale velmi používané	Nepovinné, mnoho příkladů	Ano
Itálie	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
Nizozemsko	Ne	Ano	Ano	Do jisté míry	Ano	Ano
Norsko	Ne	Ne	Ano	Ano	Ano	Ano

* Ve Spojeném Království není jednotný přístup k SUMP, rozvinuté jsou v Anglii a Walesu.

** Sloupec „Cíl udržitelnost“ vyjadřuje, zda země máj ve svých dopravních plánech udržitelnost jako hlavní cíl.

- Zvažování dopravních nákladů a přínosů, které bere v úvahu širší sociální náklady a přínosy napříč politickými sektory
- Metoda tvořená následujícími kroky:
 - a) analýzou stavu a definice nulového scénáře,
 - b) definicí vize, dlouhodobých stěžejních i krátkodobých dílčích cílů,
 - c) výběrem strategií a opatření k realizaci,
 - d) stanovením zodpovědnosti a zdrojů,
 - e) přípravou monitorování a vyhodnocování realizovaných opatření i celého procesu.

Publikace State of the art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe (Rupprecht Consult, 2012) rozděluje země Evropy do 3 kategorií dle procesů jejich dopravního plánování.

Jednou kategorií, která bude dále představena, jsou země, které mají kvalitně zavedený dopravně plánovací rámec (v kombinaci se zákonnou definicí nebo národní metodikou SUMP). Do této kategorie patří země: Francie, Německo, Itálie, Nizozemsko, Norsko, Spojené Království a belgické Vlámsko. Všechny tyto země mají plánovací postupy podobné SUMP, ale jejich obsah se značně liší. Francouzský PDU (Plan de déplacement urbains – Plán městské mobility) a britský LTP (Local Transport Plan – Městský dopravní plán) jsou podobné evropské definici SUMP uvedené výše, zatímco v Německu jsou plány více zaměřeny na konkrétní prvky dopravní infrastruktury. Srovnání jednotlivých zemí nabízí tabulka výše.

Následující odstavce poskytují doplňující informace k výše uvedené tabulce. Přestože každá země má pro dopravní plán (plán mobility) svou zkratku, která je v textu uvedena, dále je tyto plány používána pouze zkratka SUMP.

Belgie (Vlámsko) – Stěžejním zákonem je ‘The Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid’ (Zákon o městské dopravní politice) z r. 2009. Nestanoví povinnost pro plány mobility, ale je to de facto nezbytnost, protože města mohou získat finance z vlámské vlády, pouze pokud mají schválený tento plán. Města potřebují schválený SUMP na úrovni provincie i regionu (Vlámska), aby dostala finance na investice v městské dopravě. SUMP má 99 % vlámských měst (na podzim 2013 to bylo 308 z 311 měst), veřejnost je na základě legislativy zapojována do všech plánovacích aktivit.

Anglie – V Anglii platí pro města povinnost vytvářet tzv. Local Transport Plans (LTP), tj. místní dopravní plány. Od roku 2009 je aktuální 3. verze (LTP3) metodiky. Zpracování je vedeno konkrétními požadavky na principy udržitelnosti (národní sada pěti klíčových cílů: podpora ekonomického růstu, redukce emisí uhlíku, podpora rovnosti příležitostí, příspěvek k lepší dopravní i sociální bezpečnosti a zdraví, zlepšení kvality života a zdravého přirozeného prostředí). Dále je definováno zapojení veřejnosti a zájmových subjektů v různých stádiích plánovacího procesu. Finanční prostředky jsou přidělovány úměrně počtu obyvatel. Propojení s národním financováním chybí, přestože v minulosti existovalo. SUMP pro období 2011 – 2026 nezajistí městům finance na dopravu z národních rozpočtů. Důležitou roli hraje politika dopravní bezpečnosti, navržená opatření pro zvýšení bezpečnosti z ní vycházejí nejenom v úrovni dopravního inženýrství, ale i dopravního chování. Princip SUMP je aplikován i ve venkovských oblastech, není tedy vázán pouze na města.

Francie – Ve Francii od roku 1996 platí pro města nad 100.000 obyvatel povinnost vytvářet PDU (Plan de déplacement urbains) – plán městské mobility. První klíčový zákon byl vydán již v roce 1982, v roce 2010 byl zrušen a nahrazen novým zákonem o dopravě. Ve větších městech jsou tedy SUMP povinné, rozšířené jsou i ve městech pod 100.000, která si jej zpracovávají dobrovolně. V národních dokumentech je zdůrazněno, že SUMP jsou strategickými dokumenty pro zajištění udržitelného rozvoje měst. SUMP je podmínkou pro financování opatření ve veřejné dopravě. K roku 2013 bylo ve Francii schválených celkem 60 povinných SUMP a 30 dobrovolných. Francouzské SUMP obsahují podrobné plány financování a realizace na 30 let, každých 5 let jsou plány hodnoceny a aktualizovány.

Německo – Pořizování SUMP není v Německu povinné. Zákon vyžaduje tzv. Nahverkehrsplan (NVP) – plán veřejné dopravy, a to ve všech městech všech spolkových zemí kromě Hamburku. Tyto plány nejsou považovány za SUMP, protože řeší pouze veřejnou dopravu. Roku 2012 byla vydána metodika tvorby plánů městské mobility (VEP – Verkehrsentwicklungspläne), ty nejsou povinné, ale s ohledem na pravidla financování dopravní infrastruktury ze spolkové úrovně, která vyžadují komplexní univerzální dopravní koncepty, jsou často používány. Nad to jsou údaje o dopravních dopadech vyžadovány povinným územním plánem i plány snížení emisí a hluku. Cíl udržitelnosti není oficiální.



Itálie – V Itálii je více než 10 let zákoně PUM (Piano Urbano della Mobilità – plán městské mobility) jako systematický nástroj integrovaného plánování a řízení poptávky po dopravě ve městech. Je podmínkou pro kofinancování dopravních projektů pro aglomerace nad 100.000 obyvatel. V článku 22 zákona 340 z roku 2000 je PUM vymezen jako „integrovaný projekt městské mobility zahrnující infrastrukturní opatření v oblasti veřejné i osobní dopravy a řízení poptávky po dopravě sítí koordinátorů mobility“. Výše kofinancování z národních fondů může být až 60 %. Stejný zákon, který definuje PUM, také vymezuje cíle udržitelnosti – snížení dopravních zácp, znečištění vzduchu, hlukové zátěže, energetické spotřeby a další obecnější cíle – bezpečnost, dostupnost a podporu užívání udržitelných způsobů dopravy. Zapojení veřejnosti a zájmových subjektů je povinné pouze v rozsahu projektů, které podléhají SEA.

Nizozemsko – SUMP nejsou vyžadovány zákonem. Ale zákon o národním dopravním plánování z roku 1998 požaduje, aby národní cíle byly reflektovány v regionálním a místním dopravním plánování a politikách. Mnoho měst toto naplňuje prostřednictvím plánu Gemeentelijk Verkeeren Vervoerplan – GVVP – městský dopravní plán. Zmíněný zákon z roku 1998 ve svém článku č. 9 také říká, že „výkonné orgány dané provincie mohou uložit městu za povinnost zpracovat GVVP“. Tento plán je tedy dobrovolný, ale všech 400 měst ho má a v mnoha případech má charakteristiky SUMP. Tyto plány plánují dopravní politiku na 5-10 let. Města nad 100 tis. obyvatel v něm věnují zvýšenou pozornost udržitelnosti a integrovanému plánování. Oficiální metodika na GVVP zahrnuje požadavek na naplňování cílů udržitelnosti, vč. např. toho, že autobusové zastávky musí být bezbariérové, ale i cíle zohledňující kvalitu ovzduší a hlukové zátěže. Menší pozornost je věnována klimatickým změnám, přičemž využívání obnovitelných zdrojů energie není řešeno vůbec.

Norsko – V Norsku není pořízení SUMP povinné ze zákona, ale na druhou stranu je kladen důrazný požadavek na to ho mít, protože financování opatření v dopravě a mobilitě ze strany státu je vázáno na existenci plánu, který zahrnuje provázané sady opatření, vč. restrikcí k používání aut, zlepšení veřejné dopravy a cyklistických opatření. Udržitelnost je zmíněna ve Stavebním a plánovacím zákonu (PBA) jako hlavní cíl. Všechny plánovací aktivity v Norsku, které probíhají dle PBA, požadují zapojování zainteresovaných subjektů a obyvatel města. Norsko má 4 města nad 100.000 obyvatel, všechna mají tzv. Městský balík opatření (Bypakke). K jeho financování slouží

poplatky vybrané za vjezd do center měst. S odkazem na Bílou knihu EU byl v dubnu 2014 přijat Národní dopravní plán pro léta 2014 – 2023. K posílení udržitelné dopravy ve městech vláda představí tzv. úmluvy o holistické městské mobilitě jako základ pro rozvoj dopravy ve městech. Prostřednictvím těchto úmluv bude stát, region i město společně regulovat rozvoj dopravy ve městech ke splnění cílů politiky ochrany klimatu.

Souhrn

Udržitelnost a zapojování veřejnosti jsou principy, které chybí plánům orientovaným pouze na dopravní infrastrukturu (klasickým dopravním generelům). Dalším nedostatkem může být chybějící vize, natož vize udržitelnosti, monitoring realizovaných opatření a jejich vyhodnocování. Primárním posláním tradičního dopravního generelu je zajistit infrastrukturu pro očekávaný nárůst dopravy a nikoliv aktivně přispět k její regulaci. Pojem řízení dopravní poptávky je mimo jeho působnost. Proměna těchto tradičních generelů na SUMP tedy vyžaduje jiný technický pohled i politický postoj.

Zajímavé jsou poznatky a praktické zkušenosti z výše uvedených zemí v souvislosti s povýšením dopravního generelu na SUMP:

- potřeba silně propojit akční plány, uskutečněné realizace a monitorování,
- adekvátní zapojování veřejnosti po celou dobu řešení SUMP (a zároveň poskytnout dostatečnou osvětu v chápání významu dopravní udržitelnosti),
- bariéra v dosud trvající orientaci společnosti na infrastrukturu pro auta (silná lobby),
- odpor ze strany některých (dlouholetých?) úředníků, nedostatek spolupráce napříč odbory, především dopravy a územního plánování,
- úředníkům chybějí důležité znalosti,
- nedostatek prostředků k pořízení i naplňování SUMP,
- nedostatek koordinace mezi různými úrovněmi správy,
- odmítavé postoje k iniciativám EU,
- politický konzervatismus, obava politiků z toho, že orientací na udržitelnost vyvolají odpor u svých voličů „automobilistů“ a z toho plynoucí nejistota, jak prezentovat přínosy SUMP ve srovnání se současnou praxí.

V tomto článku bylo využito dílčích výstupů mezinárodního projektu ENDURANCE, jehož se účastní všechny země EU a Norsko. Posláním projektu je pomoc městům při vytváření SUMP prostřednictvím vytváření sítě měst, nabídky vzájemného učení se od zahraničních kolegů a sdílení zkušeností. Jedním z cílů projektu je aktivace 250 evropských měst k závazku vytvoření a implementaci SUMP. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. je v tomto projektu členem konsorcia, úkolem CDV je monitoring stavu SUMP a městského dopravního plánování v jednotlivých zemích a koordinace rozvoje národních sítí SUMP. Článek byl publikován za přispění projektu ENDURANCE.

Reference:

- State of the art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe (Rupprecht Consult, 2012)
- National Inventories Summary, dílčí výstup projektu ENDURANCE (CDV, v.v.i., 2013) www.epomm.eu/endurance



Plány udržitelné městské mobility – mají sílu změnit realitu?

Radomíra Jordová, radomira.jordova@cdv.cz

Díky rostoucímu počtu obyvatel a cest uskutečňovaných ve městech je nutné hledat nové možnosti dopravy osob a přepravy nákladu, které jsou šetrné k životnímu prostředí a našemu zdraví. S tímto podtitulem se v plánovacích dokumentech našich měst stále častěji začíná skloňovat slovo mobilita, které souhrnně popisuje každodenní hybnost obyvatel a návštěvníků města, počet a charakter jejich cest. K tomu se připojují i přívlastky jako šetrná mobilita (udržitelná mobilita, čistá mobilita nebo ekomobilita), které mají vystihovat podstatu řešení výše uvedených dopadů současné dopravy. Tyto pojmy nejsou nijak přesně definovány.

Obecná definice: „udržitelný dopravní systém naplňuje potřeby mobility z pohledu ekonomiky, sociálních a environmentálních potřeb s tím, že minimalizuje nežádoucí dopady z dopravy na životní prostředí, ekonomiku i společnost jako celek“.

Zřejmě ale je, že se jedná o komplexní téma, nejen o dopravní stránku věci a zajištění dopravní nabídky vůči uživatelské poptávce. Je tu i druhá strana mince, která může hodně přispět k řešení: individuální rozhodování každého uživatele, jak se bude do místa určení přepravovat; s jeho zdravotními možnostmi a motivací přepravit se na kole, pěšky nebo veřejnou dopravou.

Udržitelná doprava stojí na opatřeních ve všech dopravních oblastech (řízení dopravy, integrované dopravní systémy, citylogistika, car-sharing, bike-sharing atd.), včetně podpory alternativních paliv a pohonů (CNG, elektromobilita, motory s nízkou spotřebou) atd. Nejedná se tedy pouze o dílčí opatření pro některé skupiny uživatelů (např. cyklisty a pěší). Cílem je plánovat a realizovat celý dopravní systém v udržitelných mezích, což je hlavní poslání Plánů udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plans – dále jen SUMP).

V současném plánování měst v ČR nacházíme základní strategické dokumenty (strategické plány rozvoje města), které určují

cíle a hlavní směry pro rozvoj dopravy; ale i dílčí dokumenty pro plánování dopravní infrastruktury (generely dopravy, veřejné dopravy, cyklistické dopravy, pěší dopravy, dopravy v klidu apod.). Často jsou připravovány izolovaně a nejsou v dostatečné míře projednávány s uživateli. Chybí průřezový dokument, který by zohlednil vazby dopravy na další oblasti a zpětně vliv těchto oblastí na dopravu.

Integrace na bázi SUMP

SUMP je dle evropské metodiky: „*strategický plán vytvořený pro uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech a jejich okolí za účelem zlepšení kvality života. Je postaven na stávající praxi a bere náležitě v úvahu integrační, participační a hodnotící principy.*“

SUMP je silným nástrojem využívajícím mezioborové synergie (doprava, životní prostředí, územní plánování, zdraví, vzdělávání, sociální sektor atd.). Jádrem integrace je společná prevence a řešení příčin negativního dopadu dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí. Speciální pozornost je věnována *provázanosti s územním plánováním*, protože demografické trendy a urbanistická řešení výrazně ovlivňují životní prostor obyvatel a jejich potřebu mobility. SUMP také *integruje dopravní systém a jeho plánování pro všechny druhy dopravy s důrazem na posílení podílu udržitelných druhů dopravy* (veřejné, cyklistické a pěší dopravy) v dělbě přepravní práce tak, aby konkurovaly automobilové dopravě. Mobilita složená z různých typů cest v různých denních časech je zde vnímána jako vzájemně propojený celek, který lze tvarovat paletou opatření zaměřených na práci s prostorem, organizaci dopravy v pohybu i klidu, nabídku dopravních služeb (dopravní informace, centra mobility apod.), pozitivní ovlivnění dopravního chování uživatelů (podstata řízení poptávky po dopravě – mobility managementu). Další rozměr integrace je *geografický* a spočívá v propojeném plánování pro město a okolní obce, nejlépe v rámci celé aglomerace, včetně vazeb na nadřazené regionální politiky.

Co přináší SUMP nového oproti stávajícímu dopravnímu plánování?

Základem SUMP jsou vize plánovačů, uživatelů, politiků a dalších partnerů podoby města za několik desítek let (příjemné místo pro život, s čistým ovzduším, zelení, parky pro volný čas, bezpečnými dopravními cestami apod.). Z toho vychází hlavní cíl v oblasti mobility a dopravy: bezpečnost, účinnost, nízký dopad na životní prostředí a dostupnost dopravy do práce a za službami udržitelným způsobem.

Vize musí být společná a dobře projednaná tak, aby se k ní měly možnost vyjádřit všechny hlavní skupiny partnerů, včetně veřejnosti. Rovněž musí být dlouhodobá. Např. ve švédském městě Lund začala práce na SUMP (známém pod názvem LundaMaTs) před

rokem 1996 a vize i cíle plánu jsou stanoveny do roku 2030. Vize nebo cíle omezené na jeden politický mandát by byly příliš krátkodobé (a krátkozraké), v plném rozsahu prakticky nerealizovatelné a nevyužily by synergií, které se výrazněji projeví až později.

Vedle zajištění výše uvedených principů, úvodních analýz a přípravy vize je na řadě stanovení „chytrých cílů“ postavených na principech SMART (Specific – konkrétní, Measurable – měřitelné, Achievable – dosažitelné, Realistic – reálné, Time-bound – časově vázané). Cíle tedy určují žádoucí změny a jejich plnění by mělo být sledovatelné. Měřitelnost pomocí sady indikátorů je nezbytnou součástí každého SUMP. Vše, co následuje, se týká přípravy konkrétních opatření, přijetí SUMP, jeho realizace v praxi a periodického sledování a vyhodnocování úspěšnosti.

Přínosem SUMP je důraz na kombinaci tvrdých a měkkých opatření, s ohledem na všechny uživatele dopravy. Za tvrdá opatření je považována smysluplná infrastruktura, regulační a restriktivní opatření (např. omezení parkovacích míst). Měkká opatření nejčastěji zahrnují cílené kampaně, které mají za cíl změnit dopravní chování uživatelů udržitelným směrem. Patří sem také řada organizačních opatření, která vedou k lepší koordinaci dopravní nabídky apod.

V praxi se SUMP primárně zaměřují na podporu veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole a uplatnění postupů řízení poptávky po dopravě. V tomto smyslu je nezbytnou součástí každého SUMP i komunikace s velkými podniky a správci lokalit, které přitahují mnoho denních cest (průmyslové zóny, komplexy administrativních budov, školy, nemocnice, aj.) a nalezení vhodných řešení pro udržitelné dojíždění do těchto míst.

Klíčové je uplatnit vhodná a reálná opatření. Pokud např. analýzy ukáží úbytek cestujících v hromadné dopravě, je třeba odhalit příčiny a stanovit reálný cíl pro navýšení podílu MHD v dělbě přepravní práce. V návrhové části se pak zaměřit na adekvátní balíček opatření (priorita MHD v provozu, zlepšení nabídky, včetně řešení intermodality s cyklistickou dopravou, podpory systémů park&ride, kampaně atd.). Návrhy opatření obsahují i odhad finančních nákladů, jejichž pokrytí bude upřesněno v akčním plánu SUMP. Pravidelné sledování a hodnocení umožní včas reagovat na společenské a jiné zásadní změny.

Mít či nemít SUMP?

V českých podmínkách SUMP zatím realizovány nejsou, ale v prvních městech (Brně, Opavě, Ostravě a Plzni) jsou již zpracovávány. Nejsou u nás povinné, nicméně předpokládá se jejich rozšíření během několika málo let, protože městům pomáhají řešit situace s kongescemi, zvolit adekvátní dopravní řešení a pracovat s poptávkou tak, aby byly podíly v dělbě přepravní práce reálně vyrovnány. Pro tyto účely Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. v současnosti připravuje za podpory Technologické agentury ČR metodiku pro přípravu SUMP, která zohlední specifika České republiky. Ta bude městům k dispozici začátkem roku 2016.

Pokud se města rozhodnou jít směrem *prevence a udržitelnosti*, otázka „mít, či nemít SUMP“ je více méně bezpředmětná. Narůstající mobilita a s ní spojené potřeby jednoduše bude nutné řešit.

Podle studie UITP (Mezinárodní asociace pro veřejnou dopravu), která zkoumala dopravu ve městech různých částí světa, by měla města co nejdříve dobře a objektivně vyhodnotit stávající

stav (dělbu přepravní práce, dopravní situace a řešení, která jsou k dispozici) a podle fáze, ve které se nacházejí, reagovat. Pro ČR jsou relevantní tyto dvě kategorie:

Přehodnotit systém: města z vyspělých zemí s vysokým podílem IAD se nevyhnou úpravě svých politických agend ve smyslu zásadních změn, které podpoří veřejnou dopravu a udržitelnost celého dopravního systému.

Propojit systém: pro města s vyššími podíly udržitelných druhů dopravy je dalším krokem plná integrace a vytvoření plynulého multimodálního řetězce s podporou informační i platební mobilní aplikace a zvýšení atraktivity MHD, včetně rozšíření obslužnosti. Proč se neinspirovat u úspěšných měst?

Jakou cestu si zvolila např. Kodaň?

Kodaň těží z kvalitní analýzy mobility a scénářů budoucího vývoje. Vedle míry automobilizace a dalších vlivů je důležitým faktorem demografický vývoj. V Kodani s více než půl milionem obyvatel je v dalších deseti letech očekáván 20 % nárůst populace. S tím přímo souvisí také zvyšování poptávky po mobilitě. Město si klade za cíl tuto navýšenou poptávku řešit hromadnou, cyklistickou a pěší dopravou. Vše jde ruku v ruce také s cílem města v oblasti životního prostředí – „mít neutrální uhlíkovou stopu do r. 2025“. K tomu má přispět souhrn opatření, která povedou k vyrovnané dělbě přepravní práce (alespoň 1/3 cest má být uskutečněna hromadnou dopravou, 1/3 cest cyklistickou a nejvýše 1/3 cest individuální automobilovou dopravou – IAD).

Jiný kraj, jiná situace, stejná vize – Štrasburk

Ve Štrasburku žije skoro 300 tisíc obyvatel a město patří mezi nejdůležitější města Francie. Štrasburk je také centrem aglomerace (28 obcí a téměř půl milionu obyvatel), départementu Dolní Porýní a regionu Alsasko. Vedle toho je i sídlem významných evropských institucí, střediskem obchodu, diplomacie a služeb. Všechny tyto funkce mají vliv na návštěvnost města a kladou nároky na mobilitu.

Město je už po několik let, napříč politickým spektrem rozhodnuto pro udržitelné plánování dopravy. Od 90. let systematicky rozvíjí hustou síť tramvajových linek a podíl cyklistické dopravy v něm patří k nejvyšším ve Francii (8 % podle průzkumu v domácnostech z r. 2009).



Štrasburk, tramvajová zastávka



Lille, hala vlakového nádraží

První štrasburský SUMP (PDU) byl schválen v roce 2000 a jeho nejnovější aktualizace před dvěma lety. Ten poslední loni získal dokonce evropské ocenění. Další verze tohoto PDU bude zaměřena na aktualizaci v souladu s územním plánem. Centrálním cílem je většinový podíl udržitelných druhů dopravy v dělbě přepravní práce. Podíl MHD je ve srovnání s některými městy v ČR nízký – jen 13 %. Ovšem důležitá je informace, že v 90. letech, kdy se město rozhodlo MHD více podpořit, byl podíl tohoto druhu dopravy jen 9 %. Růst podílu MHD není závratný, ale v propojení s chůzí (pěkných 33 %) a cyklistikou (8 %) plní vytčený cíl. Aktivita PDU prioritně zahrnují balíčky opatření pro tyto tři druhy dopravy.

Lille – šampion v boji o „udržitelnou dělbu přepravní práce“

Lille má téměř 230 000 obyvatel, leží na hranici s Belgií, je centrem aglomerace (85 obcí s 1,2 milionu obyvatel). Zároveň je sídlem départementu Nord a regionu Nord-Pas-de-Calais. Má přímo evropsky výhodnou polohu, je na křižovatce vysokorychlostních vlaků, s příjemnou dostupností hlavních měst tří zemí (Paříž do 1h, Brusel do 35 min a Londýn za 1 h 20 min).

První lillský SUMP (PDU) byl vytvořen a schválen v roce 2000, a to v reakci na povinnost zakotvenou v zákoně o čistotě ovzduší 1996 a návazném zákoně SRU o solidaritě a obnově měst 2000. Aktualizovaná verze PDU pro období 2010-2020 byla přijata v roce 2011. Má velmi ambiciózní cíle – snížit podíl IAD z 56 % (v roce 2006) na 35 % (v roce 2020). Ve stejném horizontu chce také pětkrát znásobit podíl cyklistické dopravy – ze 2 na 10 % a zvýšit podíl MHD z 10 % na 20 %. U pěší dopravy cílí také na mírnější navýšení – z 31 na 35 %. Horizontálním cílem u celé palety řešení je snížit emise skleníkových plynů o 40 %. Při schvalování zvítězil tento scénář, který je postaven na masivních investicích do udržitelných druhů dopravy. Důvodem k takovému rozhodnutí byla i rostoucí cena energií, a tím

pádem i dopravy. Cíle samy o sobě by nebyly reálné, pokud by město nemělo včas připravenou paletu řešení a vůli najít na ně finance. Akční plán lillského PDU obsahuje 170 opatření, která jsou uspořádána do tematických os: intenzivní město a mobilita; síť veřejné dopravy; sdílení uličního prostoru a udržitelné druhy dopravy; nákladní doprava a zásobování; životní prostředí, zdraví a bezpečnost pro všechny; monitorování a hodnocení.

Závěrem:

Plány SUMP řeší mobilitu, která ovlivňuje celé město, jeho atmosféru, prostor i to, jestli je město ve výsledku přitažlivé pro návštěvníky, investory, atd. Síla tohoto strategického dokumentu tkví v systematičnosti, pečlivé analýze situace, objektivním stanovení cílů a přípravě provázaných opatření. To vše na základě společné vize a postupného projednávání se všemi aktéry. Pokud je celý proces dobře uchopen a podaří se vytvořit silné partnerství místních hráčů, může se SUMP stát bez nadsázky nejlepším komunitním projektem s obrovským přínosem pro celý kraj.

V tomto článku bylo využito poznatků získaných při tvorbě metodiky pro plány udržitelné městské mobility v ČR, která je zpracovávána Centrem dopravního výzkumu, v.v.i.za podpory TA ČR.

Reference:

- Guidelines – developing and implementing a sustainable urban mobility plan www.eltis.org
- LundaMaTs II – Strategy for a sustainable transport system for Lund 2030
- Arthur D. Little and UITP, The Future of Urban Mobility 2.0 – Imperatives to shape extended mobility ecosystems of tomorrow, 2014
- Per Als, “Effective Mobility and the Good City: A View from Copenhagen” inRe-imagining
- Urban Mobility, New Cities Foundation, Geneva, 2014
- Plan de déplacements urbains 2010-2020 – Lille Métropole
- Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine de Strasbourg (2012) www.epomm.eu/endurance

Sít' měst CIVINET

podporuje česká a slovenská města v přípravě městských plánů mobility

Hana Brůhová-Foltýnová, hana.bruhova@cdv.cz

Od letošního roku působí na území České a Slovenské republiky organizace Civinet, která sdružuje zájemce o udržitelnou mobilitu z řad měst a obcí a odborné veřejnosti.

Civinet má ambici stát se zastřešující organizací v oblasti udržitelné mobility na území obou států a prostředníkem mezi místní, národní a evropskou úrovní. Nabízí pracovníkům v oblasti dopravy servis a odbornou podporu s cílem zpřístupnit jim moderní trendy udržitelné dopravy. Rozvíjí a nabízí klíčové téma integrovaného plánování dopravy ve městech: plány udržitelné městské mobility.

Civinet Česká a Slovenská republika je jednou z osmi sítí měst a obcí, které vznikají v Evropě a zprostředkovávají komunikaci v místních jazycích. V České a Slovenské republice má Civinet podobu neziskové nevládní organizace, jejími zakládajícími členy jsou města Olomouc, Jihlava a Karlovy Vary. První ze jmenovaných měst Civinetu předsedá.

Města v centru dění

Města hrají hlavní roli v ekonomickém růstu a rozvoji (tvoří zhruba 85 % HDP Evropské unie). Jsou v nich soustředěny služby, obchod, kultura, průmysl i další ekonomické aktivity a zajišťují příslušnou dopravní infrastrukturu. Města se stále rozvíjejí a rostou, proto narůstá poptávka po mobilitě a nároky na zásobování a dopravní nabídku. To vše má vliv na zaplnění městského prostoru dopravní infrastrukturou a na dopravní chování obyvatel. Objevuje se množství územních problémů na různých úrovních, zejména ve vztahu mezi městy a jejich periferiemi nebo mezi městy a vyššími celky. Zároveň se města potýkají s negativními společenskými a environmentálními dopady dopravy, jako jsou dopravní zácpy, nehody, emise či hluk a narůstající zábor veřejných prostor.

Je jisté, že dopravu nelze řešit jen uspokojováním poptávky; praxe z Evropy i z českých měst nám ukazuje, že v tento směr je už teď limitován dostupností využitelného prostoru a ekonomickými, environmentálními i sociálními náklady. Je třeba sáhnout k vyváženému mixu opatření, která povedou k udržitelnosti dopravy, a to s maximálním důrazem na využití alternativ k individuální automobilové dopravě, nejmodernějších informačních technologií a rovněž řízení mobility a dopravních proudů. Evropské i národní cíle dopravních politik povzbuzují města také k širšímu využívání nízkoemisních vozidel a opouštění konvenčních paliv a pohonů v osobní i nákladní dopravě.

Sít' měst a obcí Civinet nabízí městům podporu se ve složité problematice udržitelné dopravy a mobility lépe zorientovat, zprostředkovává zkušenosti měst s inovativními dopravními opatřeními a nové směry a trendy v udržitelné mobilitě.

Evropská iniciativa Civitas jako zdroj informací a zkušeností

Sít' Civinet Česká a Slovenská republika je postavena na základech evropské iniciativy Civitas, která už více než deset let podporuje evropská města v realizaci užitečných opatření ve všech oblastech udržitelné dopravy. Evropská komise prostřednictvím tohoto programu podporuje šíření inovativních opatření a výměnu zkušeností mezi městy EU. Od roku 2002 poskytla finanční a organizační podporu více než 60 evropským městům při realizaci více než 800 opatření za 120 mil. EUR. Z fondů Civitas získala podporu dopravních řešení i tři česká města – Brno, Praha a Ústí nad Labem.

Od roku 2008 je v rámci Civitas věnována velká pozornost a podpora tvorbě a implementaci plánů udržitelné městské mobility. Města podpořená z tohoto dotačního programu jsou motivována zlepšovat krátkodobé i dlouhodobé plánování a naplňovat principy integrovaného dopravního plánování a zapojování veřejnosti. Civitas podporuje zejména vznik dílčích studií či průzkumů a sběry dat, které jsou pak využity jako vstupy pro tvorbu SUMP, samotný proces tvorby SUMP a realizaci jeho akčního plánu a monitoring (sledování indikátorů jeho plnění). Města se učí vyhodnocovat své plánovací procesy, zjišťovat dopady zavedených opatření a analyzovat bariéry a hnací síly („drivers“), což jim dává lepší možnosti pro zlepšení strategického i krátkodobého plánování a získání zpětné vazby o fungování města a městských organizací. Vytváří se tak zkušenost a potenciál do budoucna snižovat rizika při plánování, výběru a realizaci opatření pro udržitelnou mobilitu.

Všechna města, která jsou zapojena do sítě Civinet Česká a Slovenská republika, mají možnost využívat bohaté databáze projektů Civitas a inspirovat se řešeními z měst Civitas, která jsou často poměrně snadno přenosná i do podmínek měst České i Slovenské republiky.

Civinet se soustředí také na nabídku spolupráce a využití dostupných finančních zdrojů pro realizaci projektů udržitelné mobility. K tomu bude několik příležitostí v rámci evropských programů, zejména v nadcházejících výzvách další etapy programu Civitas s názvem CIVITAS 2020: inovace v efektivní a konkurenceschopné městské mobilitě a dopravě, k jejímuž vyhlášení dojde na konci letošního roku a následující etapy na konci příštího roku.

Program CIVITAS 2020 má pomoci naplnit cíle popsané v Bílé knize EU o dopravě, která specifikuje cíle do roku 2050. Mimo jiné má zvýšit efektivitu městské dopravy, přispět ke snižování negativních dopadů dopravy a škodlivých emisí. Dle cílů Bílé knihy má být v městských oblastech dosaženo městské logistiky bez emisí CO₂ (hlavního skleníkového plynu) v centrech měst do roku 2030 a postupného vyřazení konvenčně poháněných automobilů ve městech do roku 2050. CIVITAS 2020 podpoří inovativní nástroje a techno-

logie potřebné k dosažení čistší a lepší městské dopravy postavené na přístupu orientovaném na uživatele.

Dalším evropským programem spojeným se CIVITAS 2020 je program chytré, zelené a integrované dopravy (Smart, Green and Integrated Transport). Ten se zaměří na změnu používání vozidel v městských oblastech, snižování dopadů a nákladů nákladní dopravy v městských oblastech a snižování kongescí. Tento program rovněž nezapomíná na posilování znalostí a schopností měst a obcí, demonstrační projekty a testování inovativních řešení pro čistší dopravu a mobilitu.

Civinet Česká a Slovenská republika se svými aktivitami není ve Střední Evropě sama, obdobná síť vzniká také u našich sousedů – v Polsku, Německu a Rakousku („německy mluvící Civinet“) a nedalekém Maďarsku. Z nových členských zemí je síť založena také ve Slovinsku a Chorvatsku. Vedle zmíněných Civinetů existuje v EU ještě dalších pět: pro frankofonní oblast, Velkou Británii a Irsko, Itálii, Španělsko a Portugalsko a také pro Nizozemí a Flandry.

Náplň všech sítí Civinet je tvořena se stejným cílem: zajistit městům dostatečné zázemí pro prosazování a realizaci udržitelné mobility a s ní spojených rámcových opatření. Jednotlivé sítě mezi sebou spolupracují jednak na evropské úrovni (výměna know-how o tématech Civitas), tak i na úrovni místních výměn (např. exkurze a stáže pro získání informací o systémových řešeních a konkrétních opatřeních). Civinet Česká a Slovenská republika bude využívat do velké míry i těchto příležitostí. Jednou z připravovaných akcí je např. společná exkurze Civinetů Slovinsko a Chorvatsko, Česká a Slovenská republika a Německo a Rakousko za inspirativními dopravními řešeními do Zurichu, plánovaná na jaro roku 2015. Tato spolupráce tří lokálních sítí Civinet umožní snížit náklady na přípravu této akce a zároveň nabídne účastníkům možnost navázat nové kontakty nejen s hostitelským městem, ale i s dalšími zúčastněnými.

CIVINET a SUMP

Plány udržitelné městské mobility jsou v roce 2014 hlavním tématem Civinetu Česká a Slovenská republika. Na úvodním semináři k přípravě této sítě v únoru letošního roku vybrali zástupci zúčastněných měst právě plány udržitelné městské mobility jako jedno z klíčových témat, na která by se měl Civinet v českém a slovenském prostředí zaměřit. V roce 2014 proto Civinet nabídl dva tematické semináře věnované plánům udržitelné městské mobility a exkurzi do města, které má zkušenosti s projekty Civitas, Brna, věnovanou kromě přípravy plánu udržitelné městské mobility i řídicímu a informačnímu systému MHD. Problematice SUMP se Civinet věnuje také ve svých elektronických zpravodajích, které dostávají emailem zástupci měst a obcí nad 30 tisíc obyvatel v ČR a SR a který je k dispozici volně ke stažení na jeho internetových stránkách.

Dílčí aspekty SUMP budou dále probírány a zkušenost předávány v rámci spolupráce tematických skupin. Jejich členové se budou pravidelně setkávat a budou si moci vyměňovat informace v těchto oblastech:

- integrované dopravní plánování,
- řízení poptávky po dopravě,
- veřejná hromadná doprava,
- pěší a cyklistická doprava,
- čistá vozidla a paliva,
- logistika a přeprava zboží.

Sekretariát Civinet zprostředkuje odbornou podporu členským městům, která mají zájem inspirovat se v zahraničí. Informuje zástupce evropských měst o možnostech zúčastnit se internetových seminářů (v angličtině) o různých tématech městské udržitelné mobility a nabízí svým členům podporu, pokud mají zájem si zažádat o spolufinancování z tzv. Fondu aktivit. Hlavním cílem tohoto fondu je předat zkušenosti z měst, která již dané opatření v oblasti udržitelné mobility realizovala (především v rámci iniciativy Civitas), do měst, která by je ráda zavedla. První dvě výzvy z tohoto fondu byly vyhlášeny na jaře a na podzim tohoto roku, další výzvu můžeme očekávat na jaře 2015.

V každé výzvě z Fondu aktivit jsou vypsány tematické okruhy, které budou prioritně podpořeny. V poslední výzvě to byly:

- veřejná doprava,
- management mobility,
- životní styl méně závislý na osobních automobilech (car-sharing, car-pooling, bike-sharing apod.) a
- zapojování relevantních aktérů, především veřejnosti.

Jedná se o malé projekty, které zapadají do některé z následujících úrovní přebírání zkušeností:

- ‘Inspirovat se’: studijní cesty, semináře nebo podobné aktivity na začátku procesu přebírání zkušeností;
- ‘Strukturální dialog’: výměna zaměstnanců mezi městem, které předává zkušenosti, a městem, které je přebírá;
- ‘Studie’: evaluace (dlouhodobé vyhodnocení dopadů opatření a procesu realizace opatření), proveditelnosti atd.;
- ‘Systematický přenos zkušeností’: studie proveditelnosti vedoucí k pilotním demonstracím a implementaci.

Projekt může podat jedna organizace či konsorcium organizací z EU, alespoň jedna však musí být „město Civitas“, tj. např. město, které je členem místní sítě Civinet.

Co dál?

Civinet jako spolek měst a obcí se bude i nadále snažit sledovat potřeby svých členů, informovat a propagovat téma udržitelné mobility a nabízet konkrétní aktivity typu konferencí, seminářů, exkurzí či školení v této oblasti. Konkrétní témata i struktura nabízených aktivit vychází z prioritních potřeb a požadavků členů, protože problémů, se kterými se města musí vypořádat v oblasti mobility, je celá řada. Staňte se i vy členy této sítě, čímž budete moci přímo ovlivnit její fungování, zapojte se do některé z výše uvedených tematických skupin, sledujte Zpravodaj Civinetu, posílejte do něj své příspěvky, zúčastněte se každoroční výroční konference Civinetu, některé z exkurzí, nebo nabízených seminářů a tréninků. Tento spolek nabízí jedinečnou příležitost poučit se z úspěchů i chyb jiných, proč ji tedy nevyužít?

Díky podpoře z evropského projektu CAPITAL je členství v Civinetu Česká a Slovenská republika pro města po dobu trvání tohoto projektu (tj. do srpna 2016) zdarma. Více informací o aktivitách této sítě a možnostech členství v ní najdete na internetových stránkách Civinet: www.cdv.cz



Plzeň potvrzuje trend

Využití platebních karet v dopravě se stává konečně realitou i u nás. Zákazníci Dopravního podniku města Plzně si budou moci jako jedni z prvních v České Republice vyzkoušet nákup a platbu jednotlivého jízdného přímo ve vozech pomocí klasické bezkontaktní platební karty, která může zároveň sloužit i jako doklad o zakoupené jízdence.

O využití platebních karet v dopravě jste už určitě v minulosti slyšeli nebo o této možnosti četli třeba právě v tomto časopisu. Nicméně reálná aplikace ve větším měřítku do českých podmínek byla zatím jen pouhou vizí a přáním. Od začátku příštího roku se však tato vize a přání stává skutečností. Systém odbavení zákazníků pomocí platební karty, který je známý z městské hromadné dopravy například v Londýně nebo Chicagu, si tak poprvé budou moci na vlastní kůži vyzkoušet i zákazníci městské veřejné dopravy v Plzni, čímž se Plzeň zařadí mezi jedno z prvních měst v Evropě, které tuto možnost nákupu jízdenek ve veřejné dopravě podporují.

Technologickou platformu umožňující využití platebních karet pro nákup jednotlivého jízdného přináší společnost Wincor Nixdorf s.r.o., která je zapsána do obecného podvědomí jako poskyto-

vatel komplexních řešení jak pro banky, tak i pro zákazníky z oblasti retailu. Jedním se základních pilířů firemní filosofie je poskytovat služby, které nabízejí koncovým uživatelům maximální uživatelský komfort a zároveň jednoduchost, což využití platebních karet v dopravě splňuje. V rámci poskytování služeb ve veřejné dopravě je důležité odbavení občasných cestujících, kteří chtějí využít veřejnou dopravu jen příležitostně. Právě na tyto zákazníky cílíme naše řešení v první řadě. Dostupnost jednotlivého jízdného je jedním z základních atributů využívání městské veřejné dopravy a stávající distribuční kanály mají svá omezení (u distributorů je to například otevírací doba, jízdenkové automaty jsou častým cílem vandalů atd.). Uvedené řešení nabízí jednoduché odbavení zákazníků přímo v dopravním prostředku bez jakéhokoliv stresu spojeného se sháněním jízdenky.

Úprava současné technologické platformy pro využití v oblasti dopravních systémů je tak jen logickým vyústěním dnes nabízených služeb na poli platebních řešení. Díky modulární architektuře, flexibilitě, inovátorským řešením, zkušenostem a v neposlední řadě také bezpečností, kterou Wincor Nixdorf svým zákazníkům při zpracování platebních transakcí přináší, je nyní možnost využití platebních karet ve vozidlech přístupná všem městům a provozovatelům městské veřejné dopravy.

Základem dopravního řešení je zajištění bezpečného a spolehlivého přenesení informací o zákazníkovi z platební karty, spárování jízdenky v cloudu s platební kartou, možnost zpětné validace pro kontrolu a informace o zaplacení.

Součástí řešení je provozování celé platformy v zabezpečených datacentrech, která splňují nejpřísnější požadavky na zpracování platebních transakcí, jež jsou vyžadovány karetními asociacemi. Z tohoto pohledu se zákazníci nemusejí obávat o bezpečnost provozovaného řešení, protože s veškerými informacemi je nakládáno se stejnou obezřetností jako u klasických platebních transakcí. Dokonce ani při kontrole jízdenky nedochází k přenášení citlivých informací, které by následně mohly být zneužity. Pro přepravní kontrolu lze samozřejmě využít i možnosti tisku jízdenky, jak to předpokládá řešení pro Plzeň.

V rámci připravované platformy se počítá i s dalšími užitečnými funkcionalitami, jako je např. sčítání jednotlivých jízd v daném časovém intervalu - pokud bude pro zákazníka následně výhodnější pořídit si celodenní jízdenku místo několika jednotlivých jízdenek, bude mu stržena částka za celodenní jízdenku, i když si ji fyzicky nekoupil, tudíž v konečném důsledku ušetří.

Zákazníci, kteří si nechtějí pořizovat jakýkoliv předplatný kupón, si mohou koupit jednotlivé jízdné, které jednoduše zaplatí bezkontaktní platební kartou. V případě větších měst, která využívají více tarifních pásem, je potřeba umožnit zákazníkovi, aby si nejprve mohl vybrat jízdenku s požadovaným tarifním pásmem. To vyžaduje vybavení nákupních míst odpovídajícím zařízením, které tuto možnost zprostředkuje. Velkou úsporu dopravním podnikům může přinést výhledově případné zrušení dražších distribučních kanálů jednotlivých jízdenek, například prodejních automatů, které jsou zatíženy nejen náklady na svoz hotovosti, ale především náklady na odstraňování následků vandalismu.

Řešení pro Plzeň vychází z londýnského modelu, kde jednotlivé platby bankovní kartou soustřeďuje samostatný systém (tzv. Tarifní jádro), a teprve po dosažení určitého limitu (např. určitého počtu transakcí, objemu finančních prostředků nebo časového rozmezí) jsou tyto platby sečteny dohromady a jednou sdruženou transakcí jsou vypořádány v bance. Tento systém je ideální pro dopravní prostředí, kde není zaručena stabilní konektivita jednotlivých vozů, a tedy nelze každou jednotlivou platbu autorizovat u bankovního domu. Zároveň toto řešení snižuje nároky na ověřování validity užívaných karet, které je spojeno s fixními poplatky na úrovni mezibankovní spolupráce.

Jak tedy bude fungovat systém v Plzni? Cílový koncept počítá s tím, že každé vozidlo MHD bude vybaveno jedním terminálem schopným obsloužit jak Plzeňskou, tak bankovní bezkontaktní kartu. Kde se takový terminál ve voze nachází, bude cestující vidět již při nástupu – odpovídající dveře budou označeny znaky asociací Master Card a Visa. Klient nastoupí do vozidla a zvolí si typ požadovaného jízdného (nabídka bude odpovídat stávající šíři, tedy jízdenka s platností půl hodiny, hodinu, tři hodiny a 24 hodin, a to vždy v plné nebo zlevněné variantě, samozřejmostí je rozlišení tarifní zóny Plzeň, vnějších zón nebo jejich kombinace). Po provedení volby buď přiloží Plzeňskou kartu, nebo bankovní (systém bude fungovat výhradně s bezkontaktními bankovními kartami). Zařízení vytiskne jízdenku, kterou se pak cestující prokazuje případné přepravní kontrole. Tento systém umožní jednou bankovní kartou zajistit jízdenky i více cestujícím (např. rodinným příslušníkům), což např. londýnský systém vyřešit nedokáže.

Kompletní vybavení vozidel Plzeňských městských dopravních podniků, a.s. výše popsaným řešením se předpokládá v průběhu první poloviny příštího roku. Tedy tak, aby návštěvníkům hlavního města kultury 2015 bylo umožněno využití bankovních karet v dopravě. Již na konci roku 2014 se však s prvními zařízeními bude moci cestující v Plzni setkat, a to v pilotním testovacím režimu.

Kam se bude řešení vyvíjet dále? Lze očekávat, že bezkontaktní platby budou ukrajovat stále větší podíl na platebních transakcích, zákazníci si navykнут používat platební kartu v každodenních situacích i pro malé platby v řádu desetikorun, což se vlastně děje už dnes. Díky posunu ve vnímání použití platebních karet i pro nákup malých částek lze usuzovat, že poptávka po využití standardizovaného způsobu placení v dopravě bude strmě růst. Díky standardizaci platebních karet na rozdíl od klasických MiFare karet používaných v dopravě dnes, nabízí toto řešení možnost jednoduché integrace jednotlivých uzavřených dopravních systémů do větších celků (krajských či ještě větších, včetně začlenění celostátních dopravců). Jednotlivé jízdné je jen prvním krokem na cestě k vytvoření uživatelsky přívětivého systému. Je předpoklad, že dalším krokem bude využití platebních karet i pro časové kupóny, čímž dojde ke značnému zvýšení náklado-

vé efektivnosti. Díky masivnímu rozšíření bezkontaktních platebních karet v posledních dvou letech, vstřícnému postoji karetních společností a především rostoucí oblíbenosti využívání pro nákupy zboží a služeb, je koncept využití bezkontaktních platebních karet v dopravě předurčen k úspěchu nejen v Plzni, ale má potenciál se dále rozšířit i do jiných měst.

Wincor Nixdorf, s.r.o. je součástí mezinárodní skupiny se sídlem v Německu a je jedním z vedoucích světových poskytovatelů IT řešení a služeb pro oblasti bankovníctví a retailu. Wincor Nixdorf působí na trzích ve více než 130 zemích po celém světě. Celkem zaměstnává v celé skupině cca 9 000 pracovníků. Portfolio služeb se zaměřuje na optimalizaci procesů, které vedou ke snižování nákladů a zlepšování služeb pro koncového zákazníka. V Praze se nachází celosvětové centrum pro bezhotovostní platby, které je zodpovědné za vývoj nových bezhotovostních platebních systémů a služeb. V oblasti bankovních systémů klade hlavní důraz na rozvoj a implementaci systémů integrovaných elektronických distribučních kanálů – podstatnou část tvoří samoobslužné systémy a bankomaty. V oblasti pokladních systémů poskytuje vybavení informačními technologiemi, a to od elektronických pokladních systémů až po informační systémy pro centrály velkých obchodních řetězců. Kromě dodávek nejmodernějšího hardwaru i softwaru nabízí rovněž poradenské a outsourcingové služby a díky bohatým zkušenostem v oblasti systémové integrace, vzdálené správy, architektury a vývoje vyspělých systémů je schopen vytvořit vhodné řešení i pro nejnáročnější zákazníky.

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. jsou provozovatelem městské veřejné dopravy na území města Plzně a v jeho blízkém okolí. Tradice naší společnosti sahá až do roku 1899, kdy v Plzni poprvé vyjela elektrická tramvaj. Městská doprava v Plzni se vyznačuje vysokou úrovní nabízené kvality: 171 tisícům obyvatel slouží hustá síť 42 linek s krátkými intervaly a ročním dopravním výkonem ve výši 15,1 milionů vozokilometrů. Významným rysem plzeňské městské dopravy je šetrnost k životnímu prostředí: dvě třetiny dopravního výkonu zajišťuje tramvajová a trolejbusová doprava, tedy moderní dopravní prostředky e-mobility. Autobusy zajišťují přepravu zejména na periferiích města.

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. dále provozují systém městské multifunkční čipové karty – Plzeňské karty. Uvedená karta slouží pro uložení předplaceného časového kuponu, obsahuje aplikaci elektronické peněženky. Může být využita jako čtenářský průkaz, nebo karta v přístupových, docházkových a stravovacích systémech. Zahrnuje i bonusový program, který nabízí slevy do restaurací, cestovních kanceláří a jiných podobných institucí. Kartu lze navíc propojit se studentskými průkazy.

Systém Plzeňská karta byl oceněn titulem „nejlepší karta ve veřejné dopravě“ v rámci 7. ročníku unikátní studie MasterCard česká centra rozvoje, kterou tradičně zpracoval tým odborníků z VŠE v Praze.





Mesto Malmö – iná úroveň rozvoja udržateľnej dopravy

Miloslav Jurík, www.studio21.sk

V minulom čísle magazínu Smart Cities sme písali o Letnej škole tvorby moderných verejných priestorov vo Švédsku a okrajovo sme spomenuli aj novo vybudované podzemné parkovisko pre bicykle v rámci hlavnej železničnej stanice vo švédskom meste Malmö. V tomto čísle venovanom urbanizmu a pláne udržateľnej mobility sme sa rozhodli pozrieť sa na mesto Malmö a jeho prístup k rozvoju udržateľnej dopravy a s tým súvisiace plánovanie verejných priestorov trochu detailnejšie.

Malmö – meniace sa mesto

Mesto Malmö je obchodným centrom južného Švédska a zároveň medzinárodným mestom s 320 000 obyvateľmi 170 rôznych národností (s predpokladom nárastu na 400 000 obyvateľov do roku 2030). V priebehu posledných 20 rokov zažíva prechod od priemyselného mesta na vedomostné centrum. Spolu s Kodaňou a okolitými mestskými oblasťami je Öresundský región jedným z najrýchlejšie sa rozvíjajúcich mestských oblastí v Európe.

Staršie priemyselné odvetvia boli v poslednom období nahradené investíciami do nových technológií a vysoko sofistikovaných vzdelávacích programov. V roku 1998 bola v Malmö založená univerzita a v súčasnosti na nej študuje zhruba 15 000 študentov.

Najsilnejšími odvetviami v Malmö sú logistika, maloobchod a veľkoobchod, stavebníctvo a reality. Existuje tu tiež celá rada známych spoločností v rámci biotechnológií a lekárskej techniky, technológií so zameraním na životné prostredie, IT a digitálnych médií. Významným rozvojovým faktorom pre podnikateľov a tvorivý priemysel je spolupráca vysokých škôl, vedeckých parkov a súkromných spoločností. Mesto Malmö dlhodobo pracuje na zvyšovaní atraktívnosti podnikateľského prostredia a podporuje komunitu podnikateľov najmä v oblasti dynamicky sa rozvíjajúcich podnikateľských odvetví.

Mimoriadne dobre rozvinutá infraštruktúra umožňuje dopravu do mesta Malmö rôznymi dopravnými prostriedkami – loďou, lietadlom, vlakom alebo autom. Mesto má medzinárodný prístav a letiská Kastrup a Sturup sú len pol hodiny jazdy od centra mesta. Diaľnicou sa dostanete priamo do centra mesta a Malmö má tiež výborné železničné spojenie so zvyškom Švédska a Európy.

Rozvoj mesta s dlhodobou víziou – 100% energie z obnoviteľných zdrojov v roku 2030

Ako mesto rastie, musí myslieť na rovnováhu medzi nárastom obyvateľstva a ochranou voľných plôch určených pre zeleň a poľnohospodárstvo. Juh Švédska navyše obsahuje vysoko hodnotné oblasti s najúrodnejšou pôdou v Európe. Udržateľnosť životného prostredia a kvalita života obyvateľov sú kľúčom pri rozvoji mesta, ktoré chce byť svetovým lídrom s označením ekologické mesto.

V roku 2009, mesto Malmö spustilo „Program pre životné prostredie“, celomestský projekt s progresívnou ekologickou agendou s cieľom zlepšiť udržateľnosť mesta a kvalitu života jeho obyvateľov. Podľa programu bude v roku 2020 mesto klimaticky neutrálne a v roku 2030 bude celé mesto zásobované na 100 % energiou z obnoviteľných zdrojov. Malmö dlhodobo pracuje na znížení emisií skleníkových plynov tým, že dáva veľký dôraz na energetickú účinnosť, zníženie spotreby energie, podporu zelených spôsobov dopravy a tiež investíciami do obnoviteľných zdrojov energie. Od roku 2014 je všetka energia generovaná staršou vodnou elektrárnou, ktorá bude čoskoro zamenená za veternú elektrárňu. V súčasnosti skúmajú možnosti investícií do solárnych, veterných, vodných a bioplynových možností výroby energie s cieľom zvýšiť využívanie obnoviteľných zdrojov energie. Tieto ciele sú postavené vysoko nad cieľmi Európskej únie aj vlastnými cieľmi v rámci Švédska.



Prístup do stanice Malmö C s nájazdovou rampou pre bicykle. Foto: Gustaf Johansson

V posledných rokoch mesto Malmö získalo rad medzinárodných ocenení pre svoje zameranie na udržateľný rozvoj mesta a pilotných projektov ako Augustenborg alebo Západný prístav (projekty zamerané na regeneráciu obytných a starých priemyselných štvrtí s cieľom vytvorenia moderných ekologických zón byvania). Malmö bolo tiež označené ako prvé Fairtrade mesto Švédska.

Mobilita v Malmö

Mesto Malmö rastie a stále viac a viac sa zahusťuje, čo je však v súlade s rozvojovými zámermi mesta – nerásť do šírky, ale intenzívnejšie využívať existujúce plochy v meste. Aj preto je konečným cieľom politiky mobility v Malmö aby sa chôdza, jazda na bicykli a verejná doprava stali prvou voľbou pre prepravu nielen osôb, ale aj tovaru v rámci územia mesta.

Švédske cyklo mesto

Malmö pretína 490 kilometrov na seba nadväzujúcich cyklo ciest – čo je viac cyklo ciest, ako v ktoromkoľvek inom Švédskom meste a dokonca ešte viac, ako v jeho sesterskom meste Kodaň, známom pre svoju cyklo kultúru. Jazda na bicykli v Malmö je na vzostupe, v poslednom desaťročí neustále rastie, pričom v súčasnosti dosahuje podiel jazdy na bicykli zhruba 30 % z celkovej dopravy. Pre podporu cyklistiky však robí mesto veľa. Okrem fungujúcej siete cyklo ciest bol na 28 križovatkách v Malmö nainštalovaný systém senzorov, ktoré poskytujú cyklistom prednosť. Pokiaľ sa ako cyklista blížite ku križovatke, ktorá v danom čase nie je zaplnená premávkou, automaticky dostanete na semafore zelenú. Tento spôsob preferencie cyklistickej dopravy výrazným spôsobom urýchľuje prepravu na bicykli v rámci mesta a potvrdzuje celkovú politiku mesta v oblasti preferencie cyklo dopravy. Malmö tiež nainštalovalo špeciálne smetné koše určené pre cyklistov, stojany so stlačeným vzduchom

slúžiace na nafúkanie kolies na bicykloch a v rámci najrušnejších cyklo ciest nájdete automatické počítadlá cyklistov. Aj z týchto dôvodov je pohyb na bicykli po meste Malmö veľmi jednoduchý.

Kvalitná a inteligentná verejná doprava

Každý deň prepraví mestské autobusy Malmö zhruba 40 000 cestujúcich, pričom v priebehu posledných piatich rokov sa ich počet zvýšil o viac než 25 percent. V rámci mesta bolo zrealizovaných viacero politík a programov s cieľom, aby sa autobusy a miestne vlaky prevádzkované regionálnou spoločnosťou Skånetrafiken, patriacou regiónu Skåne, stali ešte atraktívnejšou voľbou. Tieto snahy zahŕňajú zvýšenie frekvencie autobusovej dopravy, ako aj realizáciu jazdných pruhov vyhradených pre autobusovú dopravu. Navyše, mnohé autobusové zastávky sú dnes vybavené informačnými panelmi, ktoré v reálnom čase zobrazujú, kedy presne ďalší autobus dorazí. Niektoré z mestských autobusových liniek v Malmö dosiahli svoju maximálnu kapacitu a sú postupne nahrádzané unikátnymi 24 metrovými CNG či bioplynovými hybridnými autobusmi a v dlhodobom horizonte budú nahradené električkami, ktoré mesto Malmö plánuje opätovne začať používať. Jednotlivé časti mesta sú prepojené aj cez podzemný železničný City Tunnel, ktorý spája tri hlavné vlakové stanice v Malmö: Malmö Central, Triangle a Hyllie.

Čisté vozidlá vo vlastníctve mesta

Mesto Malmö ide príkladom aj v oblasti svojho vozového parku. V rámci postupnej výmeny starších automobilov je cieľom mesta vybudovať svoj vozový park len s ekologickými vozidlami. V zmysle plánu obnovy vozidiel bude v roku 2015 minimálne 75 percent ľahkých vozidiel vlastnených mestom poháňaných elektrinou, bioplynom alebo vodíkom.



Priestor čakárne na stanici Hyllie. Foto: Felix Gerlach

Dôležitosť kvality verejných priestorov pre chodcov

Mesto podporuje udržateľné spôsoby presunu svojich obyvateľov vo viacerých oblastiach. Cez riadenie mobility a dialóg s občanmi a zainteresovanými stranami boli cestovné návyky obyvateľov zmenené v prospech chôdze, jazdy na bicykli a verejnej dopravy. V skratke by sa dala podpora mobility zhrnúť tak, že mesto sa maximálne snaží uľahčiť život ľuďom, ktorí využívajú udržateľné formy prepravy a snaží sa ich aj motivovať, aby tak robili. A zároveň sa snaží sťažiť pohyb ľuďom, ktorí využívajú klasickú autodopravu. Uvedomuje si, že napríklad pre rozvoj pešej chôdze je nesmierne dôležité, aby mal človek z chôdze radosť, aby sa prechádzal po pekných uliciach, cez pekné a inšpirujúce verejné priestory a aby sa prechádzať chcel.

Malmö Centralstation Bike&Ride – moderný koncept prepojenia mestskej dopravy a cyklo dopravy.

Výrazným pozitívom v rámci budovania infraštruktúry pre cyklo dopravu je projekt komplexného parkovania bicyklov – systém Bike&Ride v rámci troch železničných staníc v meste. V rámci realizácie projektu na Centrálny stanici bolo vytvorených takmer 1500 parkovacích miest pre bicykle, pričom 400 parkovacích miest je v exteriéri a takmer 1100 parkovacích miest je v podzemnej časti. Parkovanie je zdarma a je prístupné 24 hodín denne, sedem dní v týždni. Priestor je počas dňa monitorovaný železničnou strážnou službou a bezpečnostnými kamerami.

Pre záujemcov o bezpečnejšie parkovanie bicyklov je z uvedených 1100 miest k dispozícii 700 miest v rámci chráneného areálu. Prístup do tejto časti je s kartou mestskej hromadnej dopravy na základe registrácie a mesačného poplatku. Výška poplatku je 80 švédskych korún (cca 9 Eur). Realizácia prebiehala v roku 2013.

Projekt však nadväzuje na širšiu stratégiu rozvoja dopravnej siete v meste Malmö. Plány na rozvoj mesta a jeho infraštruktúry boli výrazne podporené výstavbou Øresundského mosta, ktorý spojil mestá Malmö a Kodaň a bol otvorený v roku 2000. V tom čase neexistovalo priame prepojenie hlavnej železničnej stanice v meste Malmö, historickej stanice z roku 1856, s Øresundským mostom. V rámci plánovania sa už ale od roku 1991 s týmto prepojením počítalo a v roku 1995 sa začal projekt mestského tunela – „City Tunnel“. Výstavba sa začala v roku 2005, pričom súčasťou bolo vybudovanie podzemného tunela, podzemnej časti centrálny železničnej stanice a vybudovanie dvoch nových železničných staníc Triangeln a Hyllie. Výstavba bola ukončená a tunel spolu so stanicami uvedený do prevádzky na konci roku 2010.

V nadväznosti na vybudovanie dvoch nových a rozšírenie jednej existujúcej železničnej stanice mesto počítalo s podporou infraštruktúry pre cyklo dopravu. Preto na všetkých troch železničných stanicách otvorili verejné parkoviská pre bicykle – s označením Bike&Ride. Stanice sú v najväčšej miere využívané pracujúcimi, či už ľuďmi, ktorí z mesta Malmö cestujú za prácou do Kodane, či blízkych miest Lund a Helsingborg, alebo ľuďmi, ktorí cestujú za prácou do Malmö z okolia.

Hlavným cieľom bolo vytvoriť pohodlnejšie a rýchlejšie napojenie cyklo dopravy na sieť verejnej dopravy a podporiť tak využívanie vlakov ako ekologického a pohodlného dopravného prostriedku. Súčasťou centrálny stanice je navyše autobusový terminál, pričom podzemná časť parkoviska pre bicykle sa nachádza priamo pod ním. Cieľom však nebolo len vytvoriť jednoduché funkčné parkovisko pre bicykle, ale miesto, ktoré priamo láka k využitiu bicykla. Miesto, ktoré obsahuje doplnkovú infraštruktúru



Chránená zóna Bike&Ride+. Foto: Gustaf Johansson



Čakáreň s pitnou vodou. Foto: Gustaf Johansson

ru ako toalety, sprchy, príjemnú čakáreň s informačnými tabuľami s informáciami o odchode vlakov a autobusov, čo všetko slúži pre ešte väčšie prepojenie cyklo dopravy a železničnej dopravy. Pre zvýšenie komfortu sú súčasťou priestoru tiež uzamykateľné boxy pre odloženie prílb a ostatných vecí či stojany so stlačeným vzduchom pre dofúkanie kolies bicyklov. Predajňa bicyklov a cyklo potrieb poskytuje tiež servis pre bicykle.

Výsledok, ktorý vidíme dnes, však začal plánovaním už v deväťdesiatych rokoch 20. storočia. Úspech projektu preto v najvýraznejšej miere ovplyvnili dobré strategické rozhodnutia a dlhodobé plánovanie.

Nielen infraštruktúra, ale aj silný marketing

V roku 2003 urobili prieskum, ktorý ukázal, že viac ako polovica všetkých jazd autom bola kratšia ako 5 kilometrov. Už v tom čase prebiehali v Malmö projekty na podporu cyklo dopravy. Rozbehli preto kampaň „No ridiculous car trips in Malmö!“ – voľne preložené ako „Žiadne smiešne cesty autom v meste Malmö!“ Chceli poukázať na to, že v meste Malmö nepotrebuje vlastniť auto. Ak by motoristi vyskúšali bicykel aspoň počas jedného dňa, už by sa nechceli do auta vrátiť. Je to oveľa rýchlejšie, žiadne zápchy, žiadny stres. Prepravujete sa nezávisle od ostatných, čo je veľmi oslobodzujúce, je to skvelý pocit. Chceli kampaň zamerať na deti, aby nechceli mať „smiešnych“ rodičov. Na ekologov, ktorí tento message posunú ďalej. Aby človek, ktorý sedí v aute



Servis bicyklov. Foto: Felix Gerlach

sám, mal pocit, že je smiešny a že ho tak vníma aj okolie. Súčasťou kampane bol billboard v centre mesta, na ktorom živý človek na mieste bicykloval. Aj týmto spôsobom chceli zdôrazniť slovo „smiešny“. V rámci kampane mali cyklistov, ktorí zmerali čas, ktorý je potrebný na prejsť vybraných ciest v rámci centra na bicykli. Cyklisti boli výrazne oblečení. Zapojili tiež obyvateľov – každý sa mohol zapojiť a napísať čo je jeho smiešna cesta autom. Ľudia si o to viac uvedomili, ktoré smiešne cesty autom vykonávajú a o to skôr uprednostnili bicykel. Hlavnou cenou bol samozrejme bicykel. Výsledky kampane mali dôkladne zdokumentované a bola veľmi úspešná. Osemdesiat percent obyvateľov Malmö považuje bicyklovanie za prospešné a počet cyklistov výrazne vzrástol.

V kampaniach pokračujú aj naďalej – zameriavajú sa jednak na motoristov a rôznymi letáčikmi a inými formami odmieta ich podporujú k zmene návykov. Dôležité ale je, aby mysleli aj na ľudí, ktorí už denne bicykel používajú – majú pre nich rôzne malé odmeny: chrániče na sedadlá, handričky na utretie bicyklov po daždi a pod. Malé veci, ktoré potešia.



Úzke prepojenie cyklo dopravy s verejnou dopravou. Foto: Gustaf Johansson

Dôležité je tiež plánovanie cyklotrás, pri ktorých spolupracujú s odborníkmi a súkromnými spoločnosťami – spoločne hľadajú námety na zvýšenie počtu cyklistov v uliciach. Jeden z nápadov bol napríklad umiestnenie zábradlí pri svetelných križovatkách – aby sa tohto zábradlia cyklista mohol chytiť kým čaká na zelenú a nemusel zosadať z bicykla.

V roku 1995 v meste Malmö používalo bicykel zhruba dvadsať percent ľudí. V roku 2010 to už bolo tridsať percent čo je významný nárast. V rámci vízií rozvoja mesta plánujú znovu zaviesť električky. Boli by radi, ak by v čase, keď sa znovu zavedie električka bola už sieť cyklo ciest v meste hotová. Dopravní inžinieri v meste predpokladajú, že postupom času stúpne počet cyklistov až na päťdesiat percent.

Mnohým z nás sa môže zdať príklad škandinávskych miest ako niečo nedosiahnuteľné. Samozrejme, nemôžeme chcieť dosiahnuť všetko hneď, avšak systematickou prácou a rozumným budovaním infraštruktúry je cieľ aj v našich podmienkach dosiahnuteľný. Navyše máme voči Škandinávii dve výhody. Jednou z nich je, že sa máme kde inšpirovať a nemusíme opakovať prípadné chyby, ktoré pri rozvoji cyklo dopravy určite aj takéto mestá urobili. Druhou výhodou je možnosť využitia eurofondov, ktoré v novom programovom období budú práve tento typ riešení podporovať.

V rámci článku o Bike&Ride na Centralstation v Malmö sme sa porozprávali aj s projektovou manažérkou Tinou Giannopoulou z mestského úradu v Malmö.

Projekt Bike&Ride na stanici v Malmö je len časťou komplexného projektu rozvoja cyklo dopravy v meste. Aké boli začiatky tohto projektu?

Mesto Malmö má tradíciu rozvoja cyklo dopravy zhruba z obdobia sedemdesiatych rokov minulého storočia. Jedná sa o postupný vývoj. Stav, ktorý vidíte dnes, sme nezrealizovali za rok alebo za dva. Cyklo doprava je však len časť dopravy v rámci mesta, pričom mesto má aj veľmi kvalitnú verejnú dopravu.

Celý projekt bol súčasťou rozsiahlejšieho konceptu, ktorý súvisel s výstavbou infraštruktúry v meste, podzemného tunela s napojením na nový most do Kodane, dvoch nových staníc a rekonštrukciou existujúcej železničnej stanice. Samotná rekonštrukcia Centralstation bola v hodnote cca 200 miliónov SEK, v rámci ktorej sa zrekonštruoval aj autobusový terminál a v podzemí bolo vybudované veľké parkovisko pre bicykle.

S výstavbou efektívnejších staníc a tratí sa stali vlaky pre ľudí zaujímavejšie. Aj s tým súvisel nárast potreby parkovania bicyklov na železničných staniciach. Pri rozvoji konceptu Bike&Ride bolo prioritou prepojenie cyklo dopravy s verejnou dopravou – vlakmi a autobusmi. Nevnímame to len ako podporu cyklistiky v našom meste, ale najmä ako podporu osobnej železničnej dopravy.

Naším cieľom tiež bolo zmeniť pohľad ľudí na udržateľný spôsob dopravy. V našom meste nie je nevyhnutnosťou auto vlastniť. V prípade potreby si ho môžete požičať, avšak na väčšinu vašich ciest po meste využijete bicykel alebo verejnú dopravu. Najmä pokiaľ bývate v centre mesta, nemá pre vás zmysel auto vlastniť. Verejná doprava a bicykle u nás vyhrávajú nad autami.



Dizajn priestorov je dôležitý. Foto: Gustaf Johansson

Ako prebiehalo plánovanie projektu?

Naším cieľom bo vytvoriť modernú železničnú stanicu s moderným miestom pre parkovanie bicyklov. Pred samotnou realizáciou projektu vznikla tzv. Inspirational book – kniha inšpirácií. Vedeli sme, že chceme parkovanie pre bicykle, ale hľadali sme inšpiráciu. V tejto fáze nebol stanovený žiadny finančný strop, nechceli sme obmedzovať kreativitu. Nechceli sme vytvoriť len obyčajnú šedú budovu, chceli sme príjemné miesto. Kniha dala pri príprave projektu dokopy rôzne profesie, nielen architektov a dizajnérov. Dôležité boli detaily, dizajn – človek by sa mal cítiť ako v metre, čomu zodpovedajú použité obklady, značky a pod. Chceli sme tiež zvýšiť očakávania ľudí – čo všetko môžu čakať od bicyklovania. Vytvorili sme miesto, ktoré nie je len pre váš bicykel, ale je určené najmä ľuďom – sú tam toalety, sprcha, príjemná čakáreň. Je to príjemné miesto, kde sa ľahko a rýchlo dostanete z vášho bicykla na verejnú dopravu

Ako funguje samotná Bike&Ride na Centralstation?

Parkovanie v rámci historickej stanice je v dvoch lokalitách. Jednak boli umiestnené stojany pre parkovanie cca 400 bicyklov v exteriéri stanice na starom železničnom nástupišti a jednak bolo vybudovaných cca 1100 parkovacích miest v novej podzemnej garáži, ktorá bola vybudovaná pod autobusovým terminálom. Do podzemia vedie rampa, prístup je preto veľmi jednoduchý. Časť parkovania je zdarma, časť parkoviska je prístupná na základe mesačného poplatku v symbolickej výške 80 SEK (cca 9 Eur) s kartou na verejnú dopravu. Výhodou tejto časti je, že bicykel je chránený, veľmi ľahko si ho nájdete, a nestrácate preto čas jeho hľadaním. V prípade zlého počasia je suchý. V Malmö bicyklujeme celoročne.

Kto bol investorom parkovacej stanice pre bicykle a kto je v súčasnosti jej prevádzkovateľom?

Investorom aj prevádzkovateľom je mesto Malmö. Máme na starosti kompletnú údržbu, čistotu areálu a tiež veľmi dôležitý marketing.

Kto financuje ročné prevádzkové náklady? Zaplatí sa prevádzka stanice aspoň čiastočne z mesačných poplatkov jej používateľov?

Prevádzku financuje mesto Malmö, avšak platby za chránenú časť majú skôr symbolický charakter, nie sú pre nás dôležité. Parkovacie stanice pre bicykle považujeme za sociálny benefit pre našich občanov a peniaze radšej získavame z iných zdrojov – napríklad z poplatkov za parkovanie áut.

Aká je v súčasnosti naplnenosť parkovacích staníc?

Vyťaženosť je momentálne asi na tridsať percent a každý mesiac stúpa. V súčasnosti sú najplnšie miesta v exteriéri, v rámci interiéru/podzemia je ešte dostatok voľných miest. Ďalšie železničné stanice majú dodatočnú kapacitu – v rámci stanice Triangeln je k dispozícii 2500 miest a na stanici Hyllie asi 1000 miest, pričom je možné parkovať aj v rámci parkoviska pre autá, kde sú vyhradené parkovacie pozície aj pre bicykle.

Aká je bezpečnosť tohto riešenia?

Samozrejme aj u nás sú prípady kedy niekomu bicykel zmizne. Robíme ale všetko pre to, aby sme krádežiam zabránili. Naštalovali sme kamery, máme pravidelné hliadky, ktoré celý areál kontrolujú. V rámci platenej časti je problém s krádežami minimálny. Zaujímavé je, že v prípade voľne prístupných poschodových stojanov sú obľúbenejšie práve vrchné pozície, ktoré sú považované za bezpečnejšie.

Ako prijali ľudia toto riešenie?

Nedávno sme dokončili prieskum medzi obyvateľmi, pričom hodnotenie dopadlo veľmi pozitívne. Kladne ľudia hodnotia najmä už spomenuté výhody – že riešenie je jednoduché, bicykel si vedľa ľahko nájsť, v prípade zlého počasia je suchý a celé riešenie je veľmi dobre prepojené s vlakmi a autobusmi. V minulosti ľudia parkovali svoje bicykle na lodnom pontóne na kanáli vedľa stanice a tak majú s čím porovnávať.

Aký je podľa vás najväčší prínos takéhoto riešenia pre vaše mesto?

Podľa našich skúseností jasne vyplýva, že čím lepšia a bezpečnejšia infraštruktúra existuje, tým viac ľudí v meste používa na prepravu bicykel. V Malmö bolo už pred realizáciou projektu ľahké používať bicykel, chceli sme však dosiahnuť lepšie prepojenie s verejnou dopravou a ešte viac podporiť jazdu na bicykli. Dôležité je, aby človek nemusel hľadať miesto kde zaparkuje a aby následne bicykel ľahko našiel, aby bola celá preprava jednoduchá, pohodlná a bezproblémová. Mysleli sme tiež na bezpečnosť.

Veríme tomu, že by sme mali do rozvoja cyklo dopravy investovať aj naďalej, keďže bicyklovanie má neuveriteľné prínosy pre mesto, pre verejné priestory a pre zdravie ľudí. Aj preto investujeme nielen do rozvoja infraštruktúry, ale aj do marketingu. Snažíme sa, aby si každý uvedomoval, že Malmö je jedným

z najlepších miest na bicyklovanie v celom Švédsku. Sme dokonca inšpiráciou aj pre mestá ako Kodaň, ktoré majú síce vysoké čísla v oblasti cyklo dopravy, ale parkovanie bicyklov je tam problém.

Chceme dlhodobo znížovať podiel áut na doprave v rámci mesta. Už dnes je parkovanie v centre mesta Malmö drahé a sme radi, že to tak je. Podľa nás je to jeden zo spôsobov ako podporiť iné formy dopravy. Pokiaľ máte platiť za parkovanie v mieste, kde bývate, a tiež v mieste pracoviska, tak si skôr či neskôr zvolíte verejnú formu dopravy.

Naším cieľom je do roku 2030 dosiahnuť čísla 30/30/30, t.j. tridsať percent autá, tridsať percent bicykle a tridsať percent verejná doprava. Zvyšných desať percent je chôdza, ktorú chceme podporovať investíciami do verejných priestorov. Pokiaľ budú ulice príjemné, prívetivé, pekné a ľahko prístupné verejnou dopravou, ľudia sa v nich budú radi pohybovať pešo. Pre nás je dôležité, aby človek nebol odkázaný na jeden spôsob dopravy, ale aby mal možnosť voľby – pešia chôdza, bicykel alebo verejná doprava. To je tiež jedným zo znakov Smart mesta. Je to celý balík opatrení súvisiacich s tým, ako využívame voľnú pôdu, ako rozvíjame verejnú dopravu a ako sa posúvame k udržateľným formám dopravy. Samozrejme s rozvojom súvisí aj tvar mesta, či je kopcovité alebo leží na rovine. V niektorých mestách je rozvoj cyklo dopravy jednoduchší.



Bike&Ride na stanici Triangeln. Foto: Gustaf Johansson



Města chtějí jasnější pravidla pro uživatele jízdních kol

Cyklopruh končící několik metrů před křižovatkou, cedulky „Cyklisto sesedni z kola“, vozidla zaparkovaná v prostoru určenému cyklistům, nejasná pravidla na stezkách pro chodce a cyklisty či les značek přerušující cyklostezku po několika metrech.

Tyto a další nešvary, které znepříjemňují život nejen uživatelům jízdních kol, by mohly být už za několik měsíců minulostí. K tomu totiž směřuje návrh Asociace měst pro cyklisty na změnu zákona o silničním provozu. Sdružení měst doplnilo své připomínky k novele zákona, která má být projednána v nejbližší době vládou.

V polovině října rozeslalo Ministerstvo dopravy návrh novelizace zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, do vnějšího připomínkového řízení. Takzvaný silniční zákon upravuje chování jednotlivých účastníků provozu a má tak zásadní vliv na bezpečnost všech, kteří užívají pozemní komunikace v roli řidičů osobních nebo nákladních automobilů, vozidel městské hromadné dopravy, jízdních kol nebo vozítek Segway, ale také pěších.

„Dopravní odborníci sledují změny silničního zákona ještě z dalšího důvodu – tento legislativní předpis totiž slouží jako jeden ze zásadních podkladů, podle kterého vznikají konkrétní dopravní řešení,“ říká o jeho důležitosti předseda Asociace Jaroslav Vymazal, který byl po dvě volební období primátorem Jihlavy. „Pokud je skupina uživatelů jízdních kol v zákoně opomíjena, nemyslí se na jejich bezpečný průjezd zpravidla ani při rekonstrukcích nebo stavbě nových křižovatek,“ komentuje Jaroslav Vymazal důvody, proč Asociace měst pro cyklisty zaslala Ministerstvu dopravy seznam připomínek k projednávané novele. „Jde především o zabezpečení srovnatelných podmínek pro všechny druhy dopravy, ne o preferenci vybrané skupiny,“ doplňuje ho jednatel Asociace Jaroslav Martinek

s tím, že všechny navrhované změny již byly projednány v odborných pracovních skupinách. Podle současné legislativy zatím mnohá, jinde v Evropě běžná opatření nelze vůbec projednat, natož realizovat. „Rádi bychom ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zapracovali na tom, aby legislativa podporovala logická a komfortní dopravní řešení pro všechny skupiny uživatelů,“ říká Jaroslav Vymazal.

Asociace, která sdružuje více než 50 členů a prostřednictvím členských měst zastupuje na 3,4 miliony obyvatel, se zasazuje o zlepšení prostředí a zvýšení kvality života. „Pro českou společnost je pojem aktivní a trvale udržitelné mobility poměrně novým tématem, proto jsme původní okruh návrhů po diskusi zkrátili a ponechali jen ta podle našeho názoru pouze nejpotřebnější,“ komentuje Jaroslav Vymazal podávaný návrh.

Připomínky Asociace zahrnují vybraná témata, která byla projednána v odborných skupinách. Historie jednání mezi Ministerstvem dopravy a sdružením měst o změnách silničního zákona je uveřejněná na www.cyklo mesta.cz. Mezi požadavky Asociace patří například definice pro obousměrný provoz jízdních kol v jednosměrkách, pravidla pro průjezd cyklistů v křižovatkách či křížení stezky na výjezdech, ale také třeba zrušení povinnosti pro použití vyznačeného cyklistického opatření. Seznam obsahuje celkem 22 připomínek, přehled hlavních témat mohou čtenáři najít na webu www.cyklo mesta.cz v sekci věnované legislativním změnám. Zvláštní pozornost si zaslouží vyjždění z míst ležících mimo pozemní komunikaci. Typicky jsou to vjezdy na pole, kvůli kterým je v řadě míst souběžná cyklostezka přerušena značkami, což zvyšuje náklady a pro účastníky silničního provozu může být matoucí. Jak to vypadá, když se v praxi důsledně dodržuje stávající zákon, ukazuje fotografie na protější straně.

Legislativní změny v dané oblasti bude potřeba dořešit mimo jiné i pro čerpání peněz z Evropských fondů⁵⁾. Podporovaná opatření v příštím programovém období směřují ke zvyšování bezpečnosti všech účastníků, mimochodem i tím, že dopravu spíše zklidňují a nezapomínají na budování bezpečné infrastruktury pro cyklisty a chodce.

Po uzavření připomínkového řízení čeká návrh novely ještě schválení vládou, v případě doporučení potom novela poputuje k projednání do Parlamentu.

Kontakty

Ing. Jaroslav Martinek, jednatel Asociace měst pro cyklisty, jaroslav.martinek@cdv.cz

Ing. Jaroslav Vymazal, předseda Asociace měst pro cyklisty, náměstek primátora Jihlavy, jaroslav.vymazal@jihlava-city.cz

Otevřít, nebo uzavřít?



České obce se učí pracovat s veřejným prostorem

Pavel Pospěch, sociolog

Pokud měly letošní komunální volby nějaké společné téma, byl jím veřejný prostor. Kandidáti všech stran volali po čistém a bezpečném veřejném prostoru, diskutovalo se o tom, zda lze veřejný prostor zastavět, jakým plánům jej podřídít, kolik peněz do něj investovat. Péče o veřejný prostor a obavy o jeho osud se staly motorem řady společenských diskusí, které nám znovu ukázaly, že veřejný prostor je něco, s čím se stále ještě učíme zacházet.

Není se také čemu divit: pojem **veřejné prostranství** (pojem **veřejný prostor** zákon nezná) je v naší legislativě relativním nováčkem, se kterým se poprvé setkáváme až v Zákoně o obcích v roce 1990. A teprve novela tohoto zákona z roku 2000 přinesla upřesnění: veřejnými prostranstvími jsou podle ní „všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení“. Tentýž zákon však přinesl i změnu, která zpochybňuje poslední část této definice. Obce mají od roku 2000 možnost stanovit činnosti, které by mohly být v rozporu s dobrými mravy, ochranou bezpečnosti, zdravím a majetku. Otevřela se tak možnost regulace a omezení určitého chování na veřejnosti a s ní i možnost omezit přítomnost těch, kdo jsou tohoto chování nositeli. Novela tak dala obcím do rukou možnost určovat, jak by chtěly, aby jejich veřejná prostranství vypadala. Jaký chceme veřejný prostor – to je otázka, která leží na stole.

Jak si obecní zastupitelstva s touto otázkou poradila? Omezíme-li se na výčet legislativních opatření a vyhlášek, které byly v tomto ohledu schváleny, vynikne poměrně jednoznačný trend. První vyhláška zakazující žebrání byla schválena v roce 2000 v Praze, další velká i menší města Prahu brzy následovala. Od roku 2003 se v Chebu na určených místech nesmí pít alkohol a provozovat prostituce – i zde se inspirovaly další obce a nějaká forma protialkoholní vyhlášky dnes patří k běžnému arzenálu místních samospráv. V Chomutově o pět let později vyhláškou omezili „používání hlučných strojů, přístrojů a zařízení“. Další omezení na sebe nenechala dlouho čekat. Svůj díl mediální slávy si vydobyla obec Rotava, jejíž zastupitelé zakázali sezení na betonových koších a rozmísťování židlí a dek na veřejnosti. V severočeské Krupce jejich příkladu následovali a zakázali přitom i sezení na schodech a přípravu jídla na veřejnosti. V nedalekém Litvínově rovnou zakázali sezení na všech místech, která k tomuto účelu „nejdou určena“, čímž místní obyvatele ponechali v úvahách bezmála filozofických: co je vlastně v našem městě určeno k sezení?

Tato otázka se přitom netýká jenom litvínovských: čemu je vlastně náš veřejný prostor určen? Co do veřejného prostoru patří? Z radnic českých měst žádná srozumitelná odpověď nezní, zato je zde jasný názor na to, co do veřejného prostoru nepatří. Rušivé prvky. Pouliční muzikanti. Žebráci. Alkohol. Posedávání. Rozložené deky. Pokud existuje něco jako politika vůči veřejnému prostoru, má to v Česku formu osekávání a vymýšlení, jak rafinovaně nastavit předpisy tak, abychom z náměstí a parků vyhnali ty, kdo se nám nepozdávají. Na Slovensku se tato snaha málem dočkala svého vrcholu, když zastupitelstvo obce Piešťany v roce 2011 ve vší vážnosti projednávalo vyhlášku o podmínkách dodržování nočního klidu, která ve svém čtvrtém paragrafu zakazovala štěkání a vytí psů. Vyhláška neprošla a piešťanští psi si mohli oddechnout. Zatím.

Ve všech obecních zákazech jako by se objevoval předpoklad, že kvalitní veřejný prostor vznikne tak, že z měst odstraníme vše, co by nám mohlo vadit. Že když se zbavíme bezdomovců, žebráků, drobných obchodníků, muzikantů a lidí, kteří si sedají, kam nemají, zbude po nich v centru města atraktivní prostor pulzující životem. Na to, že je tento předpoklad sporný, není třeba upozorňovat. Sami zastupitelé českých měst se na mnoha místech měli možnost přesvědčit, že vykazání skupinky lidí bez domova s jejich krabicovým vínem často znamená, že se z prázdnotou zejícího nedělního náměstí odstěhují jeho jediní uživatelé. Nabízí se proto otázka: je politika vykazání nežádoucích návštěvníků tím správným postupem ve vztahu obcí k veřejnému prostoru?





Chceme-li na tuto otázku odpovědět, je dobré uvědomit si jednoduchou skutečnost: proč nám neřádné živly na veřejnosti vadí? Vadí nám proto, že na sebe poutají pozornost. Kdyby jejich jednání pozornost nevyžadovalo, kdyby si jich nikdo nevšímal, těžko by se kvůli nim vymýšlely složité formulované vyhlášky a těžko by se boj za čistý veřejný prostor stal leitmotivem komunálních voleb. Přitom je zřejmé, že viditelnost nežádoucího jednání je relativní: na náměstí města, jehož všichni obyvatelé naskočili do aut a odebrali se trávit víkend v nákupním centru, působí skupinka popíjejících mužů, kteří zastavují kolemjdoucí se žádostí o drobné, jako pěst na oko. Na náměstí, které je živé, kde se odehrává spousta různých aktivit, si té samé skupinky ani nevšimneme – jednoduše proto, že se ztratí v davu. Tak, jak si to ostatně řada těch, kdo se nedobrovolně stali předmětem omezujících vyhlášek, přeje.

Švédský architekt Mattias Kärrholm na tomto zdánlivě triviálním poznatku postavil svou teorii veřejného prostoru. Podle něj je veřejný prostor místem **teritoriální komplexity**. Jde o to, jednoduše řečeno, že každý návštěvník veřejného prostoru kolem sebe implicitně vytváří určité **teritorium**, nárokuje si část prostoru pro sebe. Lidé, kteří spěchají do práce, chtějí mít volnou cestu do práce. Pouliční muzikanti obsazují část veřejného prostoru svou hudbou. Stánek, který prodává párky v rohlíku, kolem sebe utváří zónu hladovců. Sběratelé podpisů pod petici oslovují kolemjdoucí. Trhovci prodávají ovoce a zeleninu. Žebráci prosí kolemjdoucí o pomoc. Činnost všech z nich dohromady vytváří teritoriální komplexitu – a ta je, říká Kärrholm, jádrem veřejného prostoru. Kdyby náměstí využívali jenom ti, kdo tudy pospíchají do práce, patřil by prostor jim a jejich pravidlům. Zastavit se uprostřed, zevlovat a překážet by bylo nepřijatelné. Kdyby prostor patřil jenom zevlounům, trpěli by naopak ti, kdo chtějí rychle projít. Protože však veřejný prostor patří všem, teritoriální nároky se navzájem vyvažují a vzniká otevřený, živý prostor.



Kärrholmův přístup přes svou zdánlivou složitost nese poměrně jednoduchý vzkaz: principem funkčního veřejného prostoru je jeho plnost, ne jeho prázdnota. Pokud máme pocit, že obraz našich náměstí a parků kazí lidé, kteří zde popíjí alkohol nebo žebrají, řešením není vyhnat je. Řešením je nalákat do veřejného prostoru další aktivity, které na sebe strhnou pozornost. Obchodníci, stánkaři, aktivisté, hudebníci či skateboardisté si ve veřejném prostoru vytvářejí vlastní teritoria, a právě tím upozadí popíječe a žebráky. Rozmanitý prostor, říká Kärrholm, se o sebe postará sám.



Podobných argumentů se nabízí více. Jane Jacobs, jejíž práce se v oblasti urbanismu těší vzácnému statusu klasiky, používá pojem „oči na ulici“. Jádrem jejího tvrzení je, že živé a frekventované náměstí je zároveň náměstím bezpečným, neboť je pod ochranou neformálního dohledu druhých. Dění na ulici přitahuje oči kolemjdoucích i těch, kdo se dívají z oken svých bytů či kanceláří. Prostor, který je takto pod dohledem, je bezpečný a lidé do něj budou rádi chodit. Živý prostor je bezpečný a bezpečný prostor je živý.

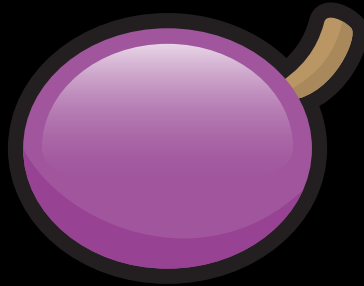
Pojem **očí na ulici** pracuje s obecným principem, který, ačkoliv zní banálně, je pro práci s veřejným prostorem klíčový. Tento princip zní: pohled na lidi přitahuje další lidi. Americký urbanista William Whyte, který vedl sérii obsáhlých studií veřejného prostoru a jako první přišel s nápadem umístit kamery na střechy budov a sledovat proudy chodců, o tomto principu referuje téměř překvapeně. „Zdá se, že to, co přitahuje návštěvníky, jsou jiní návštěvníci,“ píše Whyte s určitým ostychem: na konci jeho mamutí studie o životě městských prostranství působí takové konstatování téměř triviálně. Těžko však budeme vyvracet fakt, který známe i z vlastní zkušenosti. Být na náměstí, které je zaplněné lidmi a různými druhy činností, je fascinující zážitek, který vybízí k zastavení se a k pozorování lidského ruchu. Pokud je však náměstí prázdné a není tu nic k vidění, nemáme důvod se zastavit a pospícháme nejkratší cestou domů – tak jako všichni ostatní.

Co to znamená pro naši politiku veřejného prostoru? Stojíme před dilematem, zda veřejný prostor otevřít, či uzavřít. Zda pokračovat v nastaveném trendu a snažit se vykazat všechno, co nám není po chuti, nebo zvolit druhou variantu a snažit se veřejný prostor zahustit a zaplnit teritoriální komplexitou tak, aby se v něm nějaký ten žebrák s lahví vína ztratil. První variantu už jsme si vyzkoušeli. Už známe její administrativní náročnost, nároky které klade i na městskou policii a známe riziko, které je s ní spojeno: tedy že lidé, které bychom chtěli z pololegálního světa chudoby integrovat nazpět do společnosti, budou vytlačeni dál na její okraj. Známe také efektivitu této varianty a není se čím chlubit. Odstranění zevlounů, žebráků, popíječů a posedávačů veřejný prostor nezachrání. Co jej zachránit může, je důraz na otevřenost a snaha nalákat do center měst co nejvíce různosti a života. Pokud se nám to podaří, máme slušnou šanci, že problém s „nepřízpůsobivými“ se vyřeší sám. Zkusili jsme veřejný prostor uzavřít a omezit přístup do něj. Nepomohlo to. Možná je na čase zkusit druhou variantu.

Když hazard mizí z měst

Martin Svoboda, předseda sdružení Občané proti hazardu

Je jen málo veřejných témat, ve kterých je společnost v tak velké shodě jako v tématu hazardu a výskytu heren. Kdykoli a kdekoli uděláte průzkum veřejného mínění s otázkou na omezení nebo rušení heren a kasin, vyjde vám zpravidla osmdesátiprocentní i vyšší podpora veřejnosti pro zákaz heren v místě, kde žijí či pracují. Před několika lety bylo jen velmi těžko představitelné, že by se s přemnoženými hernami v městech a obcích dalo cokoli dělat. Vývoj posledních pěti let však ukázal, že každý problém je řešitelný. To se týká i tvrdého hazardu.



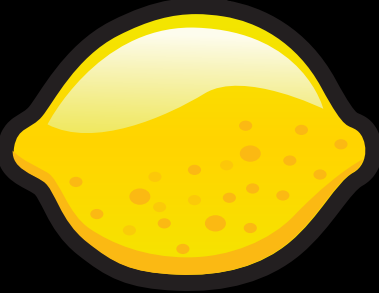
Možnosti obcí a měst regulovat hazard

Původně panoval nežádoucí stav, kdy obce byly nuceny na svém území, a to bez ohledu na vlastní zákazovou vyhlášku, trpět často neomezené množství heren. Dnes, na základě několika rozhodnutí Ústavního soudu (poslední je z jara 2013), mají obce neomezenou pravomoc na svém území hazard omezit či zakázat. Ti z vás, kdo mají zkušenosti s povolováním a rušením povolení vydaných Ministerstvem financí, možná namítnete, že vlastní proces rušení trvá příliš dlouho. Bylo to způsobeno tím, že Ministerstvo financí z větší části rozhodnutí Ústavního soudu ignorovalo, herny tudíž nebyly rušeny vůbec, nebo jen velmi vzácně. Dnes, zejména po personálních změnách na Ministerstvu financí, je situace výrazně lepší v celé ČR. Dá se předpokládat, že města, v nichž platí regulační vyhláška, se zbaví protiprávně fungujících automatů do několika týdnů, nejdéle měsíců. Je však ještě třeba upozornit na nedávné rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže: pokud je ve vyhlášce uvedeno, že někteří provozovatelé musí svou činnost ukončit, zatímco druzí mohou zůstat, jde o vyhlášku diskriminační a lze ji snadno napadnout. Než tedy riskovat napadení vyhlášky kvůli zachování jedné či několika heren konkrétní společnosti, je pro obec výhodnější (a občany oceňovanější) úplný zákaz.



Připravovaný loterní zákon

V rámci tématu regulace hazardu je potřeba zmínit ještě připravovaný nový loterní zákon. Na vznik tohoto nového zákona ovšem nelze spoléhat při regulaci na komunální úrovni. Někteří komunální politici právě snahu o novou legislativu alibisticky používali či používají jako výmluvu, když se jim nechce převzít vlastní iniciativu v oblasti regulace hazardu v obci. Cesta tohoto zákona k jeho uvedení v život bude ještě náročná, bude lemována mnoha lobbistickými tlaky od provozovatelů hazardu, a v neposlední řadě se jeho tvůrci musí vyrovnat s výhradami ze strany Rakouska, jejichž základem jsou také mezinárodní lobbistické tlaky provozovatelů hazardu. Lze optimisticky předpokládat, že se všechny komplikace a překážky podaří překonat, nicméně to zcela jistě bude nějakou dobu trvat. Protože však obce a města mohou regulovat hazard okamžitě a bez větších omezení, není nutné upínat se pouze k novému loternímu zákonu. Ten z velké části řeší spíše otázky celkového přístupu k provozování hazardu v ČR a jeho obecné regulační mechanismy. Mezi ně patří například omezení výše výher a proher (nejvyšší možná sázka, nejvyšší hodinová prohra, povinné pauzy), zavedení registračních karet pro hráče, bezhotovostní hra atd.



Změny veřejného prostoru

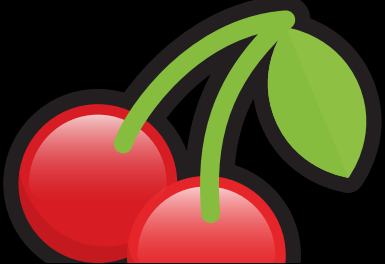
Vzhledem k tomu, že již mnoho měst a obcí přistoupilo ke zrušení heren a kasin na svém území, máme k dispozici velmi slušný reprezentativní vzorek míst, kde již došlo a dochází k razantním změnám ve veřejném prostoru – po zrušení heren tady vznikají nové, společensky přínosnější provozy. Na místech někdejších potměných heren, okolo nichž se místní obyvatelé báli chodit, vznikají nové kavárny, cukrárny, knihkupectví, případně jiné rozmanité obchody a služby. Přitom vliv změn ve veřejném prostředí se neodráží jen v jiném typu využití vlastních prostor; tyto změny mají také pozitivní vliv na trh nebytových prostor a výši nájmu. Ten byl totiž dlouhé roky existencí heren a kasin uměle a zbytečně nadhodnocován a v řadě lokalit si často běžný obchodník nebyl schopen pronajmout nebytový prostor – herna zde mohla zaplatit klidně dvakrát vyšší nájem. Ve chvíli, kdy majitelé nemovitostí nebudou mít možnost pronajmout prostory hazardu, budou si muset vybrat jiného nájemce za nájem adekvátní pro danou lokalitu.



Závěrem

Některým libertariánštěji smýšlejícím jedincům se může v současné době zdát, že v otázce hazardu se jedná o „hon na čarodějnice“. Není to pravda. Tvrdý hazard neměl mít v ČR nikdy možnost tak nekontrolovaného a masivního rozšíření, jak se bohužel v naší zemi stalo. Nyní je potřeba tento zcela nežádoucí a pro společnost nezdravý stav poměrně radikálně řešit, následně přijmout nová, přísnější a současný vývoj reflektující zákonná pravidla, a v neposlední řadě se také zaměřit na prevenci a léčbu závislostí. Až potom bude možné považovat tento problém za komplexně řešený.

www.obcaneproti hazardu.cz



Den architektury

Rozhovor redaktorů Smart Cities s Marcelou Steinbachovou, architektkou a zakladatelkou občanského sdružení Kruh

Mezi hlavní cíle občanského sdružení Kruh patří prezentace kvalitní a současné architektury, její propagace mezi širokou veřejností, iniciace smysluplné diskuze a vytvoření podmínek pro dialog mezi autory a obyvateli měst a obcí.

Podle slov jeho zakladatelky, architektky Marcely Steinbachové, se architekturu snaží zpřístupnit co největšímu poli posluchačů, a i proto ve většině případů jsou jimi pořádané akce zdarma. Předmětem jejich činnosti jsou zejména přednáškové cykly, filmové festivaly o architektuře, exkurze pro veřejnost, ale i pro zastupitele měst, tištěné sborníky a podobně.

Do širšího povědomí odborné i laické veřejnosti vešel Kruh nejen jako organizátor cyklu jedinečných přednášek zahraničních i místních architektů, ale zejména díky pořádání každoročního Dne architektury. Co bylo počátečním impulzem tohoto „festivalu“?

Den architektury vznikl jako oslava desátého výročí existence sdružení Kruh s nápadem udělat procházky pro veřejnost, které povedou architekti a teoretici. Díky našim dlouhodobým aktivitám v oboru jsme získali bohatou síť kontaktů, které jsme využili ke spolupráci. Postupně celá akce nabývala širších rozměrů, až se z ní rozvinula celorepubliková událost. Podobné městské akce o architektuře existují i samozřejmě i v zahraničí. V Londýně například tzv. *Open House* (www.openhouselondon.org.uk) či vídeňské *Architekturtag* (www.architekturtag.at). Nevím ovšem o žádné zemi, která by oslavovala takto celorepublikově. My navíc zasahujeme až na Slovensko, a někdy dokonce i do jiných zemí: námi organizovaný Den architektury se ve spolupráci s Českými centry konal v Londýně, Berlíně a ve Vídni.

Jak Den architektury probíhá a kdo jsou organizátoři přednášek, prohlídek a ostatních aktivit?

Průvodci jsou primárně architekti a historici nebo teoretici architektury, kteří k sobě zvou své hosty, místní znalce, odborníky, řemeslníky nebo například ekonomy. První iniciační ročník vybídl architektky, aby se vrátili do svých rodných měst a pokusili se veřejnosti ukázat místo tak, jak ho vidí sami. Z oslovených odborníků jsme

většinu osobně znali a společně s nimi jsme koncepci uspořádaných akcí vymýšleli a ladili. Zodpovědnost za samotné průvodcování ovšem byla zcela na nich. Tak to zůstává dodnes s tím, že Kruh průvodcům poskytuje určitý manuál a doporučení, jež se neustále vyvíjí.

V některých městech, jako například v Brně či Pardubicích, probíhají akce v úzké spolupráci s místními sdruženími a jsou postavené na vzájemné důvěře a plném přenechání zodpovědnosti za výběr témat i průvodců. Kruh v současné době iniciuje asi polovinu akcí, další část je založena na předchozí spolupráci. Ovšem objevují se i akce vyvolané zájmem samotné veřejnosti – například letošní procházka historickým Znojmem a cykloprojížďka po jeho současné architektuře byly pořádány na přání obyvatel města. Loni zase komentovanou procházku historickým a současným Jeseníkem iniciovali sami zástupci města. Každým rokem se Den architektury zvětšuje, a stává se tedy organizačně i finančně náročnější. Zároveň



Zadní fasády – na kole po zastrčených, avšak pozoruhodných stavbách v Řevnicích



Public Collection_CZ – interaktivní instalace na pomezí umění, vědy a architektury ve veřejném prostoru Brna (4AM)

však na akci máme v současnosti mnohem více prostředků než při nultém ročníku, který prakticky vznikl na koleně. I v mediích dostáváme větší prostor, což zjednodušuje propagaci.

Vnímáte v místech, kde Den architektury probíhá, nějaký ohlas či reakci ze stran měst a jejich zastupitelů?

Máme pár měst, s kterými aktivně spolupracujeme, většinou formou grantových výzev či osobní záštity zastupitelů. Je to zatím spíše menšina, i když doufáme, že se to bude dále pozitivně vyvíjet. Jako pomoc vnímáme i podporu z měst v regionálních mediích, při výlepu a podobně. Zájem ze strany zastupitelů zůstává za ty roky v podstatě stejný, až na výjimky, kdy se město či obec snaží akci samo propagovat či podporovat (např. Praha, Černošice, Brno, Pardubice, Hradec Králové, Jablonec a další). Některé naše žádosti však bohužel zůstávají bez odezvy.

Jsou aktivity tohoto typu spojeny pouze s městským prostředím?

Odehrávají se téměř kdekoli. Někde propojuje sousední obce mezi sebou prostřednictvím jedné procházky, jinde se týká spíše krajiny, ale většina se odehrává ve městech různé velikosti.

Může mít akce typu Den architektury vliv na proměnu vnímání určitého místa či objektu ve městě?

Myslím, že se nám s průvodci v některých místech podařilo iniciovat různé změny či aktivní diskusi. Příkladem může být diskuse o architektonické hodnotě havířovského nádraží, kterému hrozí demolice kvůli budování nového železničního terminálu. Podobně také soutěž v Pardubicích, která vznikla jako inspirace na základě exkurze se zastupiteli do Berlína, či vypsání soutěže na přeměnu centrální plochy v Kostelci. Obecně vnímám jako důležitý důraz právě na regionální akce, tedy podporu tamní architektury a spolků. Někteří spoluorganizátoři jsou v daných městech velmi aktivní a poukazují na problematická místa (4AM v Brně, Offcity v Pardubicích a další).

Mnoho odborníků si stěžuje na nedostatek výuky o městě na základních a středních školách, obecně v naší společnosti chybí základní urbanistická gramotnost. Byl Den architektury reakcí na malý zájem o město, plánování a samozřejmě architekturu?

V každém případě usilujeme o diskuzi, a to přímou, mezi samotnými aktéry. Na procházky lákáme širokou veřejnost, ale osob-

ními dopisy zveme i odpovědné zastupitele, ovšem s různým výsledkem. Tím, že architekt sestupuje z jakéhosi piedestalu, naznačuje, že je ochoten diskutovat a diskuze se účastnit. Nemá pouze ukazovat podařené stavby, ale stavby v kontextu místa, stavby, které se nepovedly, potenciál míst či skryté kvality, které nejsou obecně vnímány. Celou akci se snažíme držet v neformální rovině, která je vstřícná, přátelská a nepolitická. Nedostatek vzdělávání o městě či architektuře se snažíme nahradit naším projektem **Architektura do škol**, kdy nabízíme interaktivní workshopy v budovách s architektem i odborným lektorem a hravou výukovou formou se snažíme dětem a mládeži architekturu zprostředkovávat. Zde je nutné zdůraznit, že k nutné proměně musí dojít zejména ze strany ředitelů a pedagogů škol a je nezbytné apelovat na změnu učebních osnov a priorit samotného Ministerstva školství.



Stavba jako živočich – workshop pro veřejnost ve výstavě Martina Rajniše: Huť architektury (DOX Praha)

Stal se letošní ročník po obsahové stránce něčím výjimečným?

V podstatě od počátku sledujeme stoupající zájem o tematiku sídlišť, což je určité velké překvapení. Letos se takto zaměřené akce konaly například v Praze a Brně. Zdá se, že jde o vysoce aktuální a nepochybně zajímavé téma. Dokazuje to i aktuální a velmi viditelná výstava na Bienále architektury v Benátkách. Jde o téma, které je předmětem odborné a veřejné diskuze nejen ve střední Evropě, ale v zásadě všude po světě, silně například v jihoamerickém Chile.

Jaké máte s Dnem architektury plány do budoucna kromě zvyšování geografického záběru? Je vaší ambicí tematizovat některé problémy současných měst a obcí?

Máme v hlavě několik plánů. Jednak nás zajímá dopad na mladší skupinu veřejnosti – chceme zkusit témata prezentovat tak, aby byla zajímavá i pro malé a starší děti, tedy nejlépe interaktivní formou. Stěžejní pro nás zůstávají otázky života ve městech. Mám pocit, že v nich dosud přetrvává model minulého století, který byl postaven na preferencích automobilové dopravy. My (mladší a střední generace) nejsme již na auta tak fixováni a domníváme se, že chodníky a silnice příliš město vymezují na úkor chodců či alternativní dopravy. Neméně zásadním tématem je i přiměřené a promyšlené zahušťování měst a návrat lidí do jejich center. Typickým příkladem měst, kde je tento problém vysoce aktuální, je Jablonec či Ostrava. Bohužel bez vizionářských a osvětlených zastupitelů můžeme pouze diskutovat a pokoušet se o změnu zdola.

www.denarchitektury.cz

www.kruh.info

Chodiť s otvorenými očami

Foto: Dorota Špinková

Dominika Belanská, architektka a žurnalistka

Rozhovor s Vladimírom Ledeckým, starostom Spišského Hrhova

Vladimír Ledecký upútal redaktorov Smart Cities na konferencii reSITE 2014 v Prahe. S nadhľadom a vtípom predstavil príbeh Spišského Hrhova, malej obce na východnom Slovensku, ktorú ako starosta priviedol k výnimočným výsledkom v oblasti znižovania nezamestnanosti, integrácie rómskej menšiny či skvalitňovania infraštruktúry. Počas jeho šestnásťročného pôsobenia na poste starostu sa zdvojnásobil počet obyvateľov obce. Majú vlastnú koncepciu rozvoja, ktorá pokrýva celú škálu činností obce ako aj mikroregiónu. Prevádzkujú jedinečný model obecného sociálneho podniku. Vznikol tu priemyselný park s rozlohou 40 hektárov. Obec je na národnej i európskej úrovni považovaná za pozitívny príklad hodný nasledovania. Získala mnohé ocenenia, napr. Mimoriadnu cenu v súťaži Dedina roka, Ocenenie svetovej banky za komplexné riešenie problému minorít, Cenu EÚ za rómsku inklúziu, Cenu European Enterprise Awards a ďalšie.

S Vladimírom Ledeckým sme sa rozprávali o komplexnom prístupe samosprávy Spišského Hrhova k rozvoju obce a dozvedeli sme sa, čo môžu robiť samosprávy a starostovia, aby boli ľudia v obciach šťastní a spokojní.

Aká bola situácia v Spišskom Hrhove pred šestnástimi rokmi, keď ste sa stali starostom? S akou motiváciou ste nastupovali do úradu?

Pred šestnástimi rokmi v Hrhove neboli siete, nebola dostatočne vybudovaná kanalizácia a vodovod. Takmer polovicu obyvateľov tvorili Rómovia. Bývali bez vody, v špine. Obec mala vtedy necelých sedemsto obyvateľov. Ľudia sa sťahovali preč. Chcel som, aby sa tento trend otočil, aby sa obec vyvíjala a rástla.

Dnes má Spišský Hrhov vyše 1500 obyvateľov. Ako je možné, že Hrhov poprel prevládajúci trend v regióne – vyľudňovanie menších obcí a sťahovanie sa do väčších miest? Čo pritiahlo do obce ľudí, ktorí dnes tvoria viac ako polovicu jej dnešných obyvateľov?

Vytvorili sme im dobré podmienky na bývanie. Dali sme im možnosť získať lacné pozemky so sieťami, čo spolu s možnosťami podpory zo Štátneho fondu rozvoja bývania vytvorilo výhodné podmienky, aby si mohli postaviť domy. Aktívny prístup obce je základ a na tom stavíme ďalej. Stále prebieha aj výstavba obecných nájomných bytov.

Akým spôsobom ste usmerňovali novú výstavbu? Ako sa obec vysporiadavala s prílevom nových obyvateľov?

Vzniklo spolu dvanásť nových ulíc. Prvé ulice sme vytýčili sami, ale zistili sme, že na masívny rozvoj nestačíme a dali sme si vypracovať a schváliť územný plán. Chvalabohu, urobili sme plán včas, takže ak bude obec aj naďalej rásť a postupne sa pozemky zastavujú podľa rozvojového zámeru, veríme, že sa myslelo na všetko potrebné pre približne 2500 obyvateľov.

Zapojili sa noví obyvatelia do života obce?

Myslím si, že áno. Dôkazom môže byť aj to, že viac ako polovica miestneho zastupiteľstva sú noví obyvatelia. Nárast obce bol plánovaný, takže sme postavili materskú škôlku, rozšírili základnú školu, zriadili sme centrum voľného času, základnú umeleckú školu, aby deti nemuseli vozit' inam a mali dôvod tu tráviť čas. Snažíme sa často robiť množstvo rôznych neformálnych spoločných akcií, napríklad festival „Harhovenske čuda a zabaviska“, rôzne súťaže a rekordy. Vytvárať príležitosti na stretávanie, rozprávanie sa – to je oveľa dôležitejšie ako investičné akcie. Akcie, ktoré robíme, majú ľudia veľmi radi, zúčastňujú sa ich v hojnom počte. Aj tí, čo sa nepoznajú, si tam sadnú k sebe, porozprávajú sa. Je to atmosféra pohody a priateľstva, ľudia majú možnosť tvoriť spolu nové veci. Minule si na jednej ulici urobili „ulicovú“, aby sa noví susedia, pochádzajúci z rôznych končín regiónu, spoznali.

Pre výstavbu ste pripravili viac ako 500 stavebných pozemkov a postavili 70 bytov. Kto tieto práce realizoval?

Naša obecná firma – sociálny podnik. Je hlavným motorom fungovania obce. Keď sme podnik zakladali, investovali sme doň z obecného rozpočtu. Výnosy sa mali investovať naspäť do podniku, aby sme udržali vytvorené pracovné miesta. Bol to taký pokus – povedali sme si, že keď to nevyjde, už to nebudeme skúšať. Vedeli sme, že mnohí dlhodobo nezamestnaní v našej obci síce nemajú prácu, ale sú šikovní. Identifikovali sme v obci a v okolí veľa nevyužitých zdrojov a rôzne činnosti, ktoré mohli naši ľudia robiť – opravovať cesty, čistiť lesy, kosiť nevyužitú pozemky, stavať, poznať rôzne remeslá... Keď sme prijímali ľudí, najskôr sme si odskúšali, čo a ako kvalitne vedia robiť, až potom sme ich najali na stále. Ale neľadeli sme na to, či sú bieli alebo Rómovia. Dnes robí v obecnom podniku päťdesiat ľudí. Každý kto chce a vie pracovať, pracuje. Keď ľudia idú po ulici a vidia, že aj Rómovia sú zamestnaní a tiež šikovní – lebo urobili za deň napríklad kus nového chodníka, tak sa stane, že ich zamestnajú aj na nejakú prácu doma, alebo si objednú službu obecných firm. Oproti komerčným firmám dokážeme stavať veľmi lacno. Máme toľko práce, že by sme vedeli zamestnať aj dvakrát toľko ľudí. Ale snažíme sa pracovné miesta nielen vytvárať, ale hlavne dlhodobo udržiavať.

Od začiatku ste postupovali podľa sedemročného Plánu sociálneho a hospodárskeho rozvoja obce. Ako vznikol tento plán? Kto sa na ňom podieľal?

V tom čase sme boli jedna z prvých obcí na Slovensku, ktoré skúšali vytvoriť takúto stratégiu. Vypracovala ho s nami nezisková konzultačno-vzdelávacia organizácia ETP Slovensko – Centrum pre udržateľný rozvoj, zavolali sme si aj príslušných odborníkov. Dôležité však bolo, že sa do tvorby plánu zapojili miestni obyvatelia zo všetkých skupín a rôznych oblastí života obce. Asi šesťdesiat ľudí na ňom priamo spolupracovalo. Každá záujmová skupina, formálna alebo neformálna, do plánu vniesla to svoje. Zapojili sa rôznorodé skupiny, takže nikto si nemohol presadiť svoje záujmy na úkor iných. Úžasné bolo, že sme zapojili do plánovania aj Rómov. Vtedy sme zistili, že rómska problematika sa dá riešiť aj koncepčne. Naším cieľom bolo, aby boli všetci ľudia v obci šťastnejší a spokojnejší.

Ako sa vám podarilo ľudí zapojiť?

Vedeli sme, že musíme ľudí zaujať. Z celej obce sme vytipovali niekoľkých, ktorých som osobne navštívil ja alebo môj zástupca, a požiadali sme ich, aby sa zapojili. A viete – keď k vám príde starosta osobne je predsa iné, ako keď pošle pozvánku.



Zafungovalo to, ľudia poctivo chodili na stretnutia a počas celého procesu sa zapájali. Jediný problém bol, že nechceli veriť, že to, čo sme naplánovali, sa môže podať. Dnes sa už nikto nesmeje tomu, čo plánujeme, lebo ľudia videli, ako sa všetko z prvého plánu vydarilo – napríklad sme postavili obecné kúpalisko. Teraz už sme pomaly na konci druhého plánu a o dva roky budeme tvoriť tretí.

Aké kroky ste urobili pre zlepšenie zamestnanosti? Ako sa zmenila situácia Rómov?

Naša obec sa nevenuje Rómom prioritne. Ale keď robíme kanál, robíme ho pre celú dedinu, aj pre nich, keď robíme vodu, tak tiež pre všetkých. Pre tých Rómov, ktorí mali úplne nevhodné bývanie, sme postavili bytovku. Ale ostatným sme pomohli, aby si sami opravili svoje domy a aby sa mohli pripojiť na vodu, pozháňali sme lacnejší stavebný materiál... Mnohí Rómovia sa zamestnali v obecnej firme a poplatok za prípojku a nové kúpeľne tak mohli postupne splácať.

Problémom nie je, či je dieťa rómske alebo biele. Ale je rozdiel medzi špinavým a smradľavým dieťaťom a čistým, voňavým dieťaťom. Je rozdiel umývať deti v studenej vode z vedra a teplou z vodovodu. Deťom z rodín, v ktorých sa zavedením vodovodu zlepšila hygiena, sa zvýšil prospech v škole. V súčasnosti nemáme ani jedno dieťa v špeciálnej škole. Rómske deti máme na strednej škole, máme už aj vysokoškolákov. To predtým nebolo zvykom.

Do Spišského Hrhova za vami často prichádzajú pre inšpiráciu a radu aj z iných samospráv.

Chodia za mnou starostovia, ktorí už pochopili, že napätia a problémy medzi (slovenskou) majoritou a (rómskou) minoritou im nevyrieši štát, ale musia si ich vyriešiť sami. Keď to na lokálnej úrovni ľudia nechcú, ak sú akosi zablokovaní, tak to nevyriešia žiadne peniaze od štátu ani od EÚ. Hlavne posledné dva roky je záujem zo strany starostov, ktorí sa snažia robiť podobné kroky. 25 až 30 obcí sa vydalo podobným smerom.

Čo môže očakávať Hrhovčan, keď príde s nápadom alebo požiadavkou na úrad?

Nikdy som nikomu nepovedal, že „na to nemáme peniaze“. Keď sa zdroje hľadajú, tak sa nájdu. Ľudia vedia, že môžu prísť na úrad, za starostom alebo za poslancami, že sa ich požiadavkami niekto bude zaoberať. Zistili sme, že ľudia chcú veci, ktoré vieme zrealizovať – aj keď za menej peňazí – ale sú takým naštartovaním, jedna akcia budí ďalšiu. Každú jednu iniciatívu treba podporiť. Každú vec vyskúšať, či zafunguje. Hlavná starosť starostu je ľudí zapájať do činností v rôznych oblastiach. Podporujeme také rozmanité činnosti ako motokrosový klub, hasičov, futbal, ekologické aktivity aj jazdecké preteky... Obec je živý organizmus, potrebuje „potravu“, aby žila, a poslancov a starostu, aby ju zabezpečili, boli proaktívni. Trvalo mi to pár rokov, ale pochopil som, že to nie je o vode a kanalizácii, ale že úlohou starostu je pýtať sa ľudí, čo ich robí spokojnejšími a šťastnejšími. A aj tých, čo sa nezapájajú, sa spýtať prečo, a vymyslieť niečo pre nich. Tiež oslovujem osobne ľudí, čo majú dobrú myšlienku, robia niečo zaujímavé, či neurobíme niečo spolu pre obec.

Čo môže podľa vás samospráva robiť, aby si budovala dôveru obyvateľov? A čo by mal robiť starosta, aby sa obec stala lepším miestom pre život?

Celý náš samosprávny systém je založený na získavaní dôvery. Poviem jeden príklad z tisíc: Keď naša obecná firma robí



na zákazke za obecné peniaze, nikto nás nemôže napadnúť, že sme ju zadali netransparentne, alebo že firma zobrala za robotu priveľa peňazí... Lebo je to naša, obecná firma, tá to urobí a peniaze sa naspäť vrátia obci aj s ďalšími benefitmi. Nie je to však len o formálnej transparentnosti, ale o zapojení ľudí. Keď sú od začiatku zapojení, rozumejú tomu, čo sa deje, šíria informácie ďalej a potom nikto nemá problém.

Starostovia sú rôzni. Ja stále behám po svete. Vždy keď niekam idem, priniesiem nejakú inšpiráciu a potom to skúsime. Samospráva by nemala hľadiť len na to, aké činnosti má „predpísané“. Všetko, čo zákon nezakazuje, môže robiť navyše. Keď to tak nevnímá starosta, mali by iniciatívu prevziať poslanci. Treba chodiť s otvorenými očami, počúvať ľudí a prinášať nové podnety... Do samosprávy by sme si mali voľiť ľudí, ktorí sú inšpiratívni, prichádzajú s novými myšlienkami. Potom sa niečo podarí.

PhDr. Vladimír Ledecký (1966, Levoča) absolvoval Katedru sociálnych vied na Univerzite Konštantína Filozofa v Nitre. Od roku 1998 je starostom obce Spišský Hrhov. Prostredníctvom spoločnosti AVLEON sa venoval tvorbe plánov sociálneho a hospodárskeho rozvoja pre obce Klčov, Domaňovce, Dravce, Dolňany, Studenec, Hruštín, Zakamenné, Novotň a iné. Je tajomníkom Združenia miest a obcí Spiša a projektovým manažérom MVO Spiš združenie pre obnovu a rozvoj regiónu. Pripravil a realizoval projekty Model vzájomnej prepojenosti akčných skupín nezamestnaných na Spiši v oblasti cestovného ruchu (Phare 0009/03), Model rozvoja a aktivácie ľudských zdrojov prostredníctvom systému aktívnej činnosti (Fond sociálneho rozvoja), EQUAL – Šanca odsúdeným a ďalšie. Vzdeláva sa v oblasti manažmentu ľudských zdrojov, environmentálnych projektov EÚ, ekonomiky a sociológie.

Festival reSITE 2015 se uskuteční 18.–19. června pod tématem Sdílené město. Mezi již potvrzenými vystupujícími jsou například architekt James Corner, autor krajinného řešení kultovního newyorského parku High Line nebo americký urbanista, spisovatel a vizionář Michael Sorkin, vedoucí neziskové organizace Institut pro městské plánování. Registrujte se na www.resite.cz.

Náves na míru dotacím

Vendula a Jiří Markevičovi, architekti

Návrh na revitalizaci návsi v malé obci Vranovice začal vznikat na jaře 2012, kdy nás paní starostka požádala o vypracování studie, s tím, že by v budoucnu chtěla mít v ruce nějaký podklad, se kterým lze žádat o dotace.

Neměla zatím vybrán konkrétní dotační program, přesto jsme se podle předpokládané spoluúčasti a možností obce domluvili, že navržená revitalizace nepřesáhne sumu 10 mil. Kč. Oslovila nás na základě doporučení starosty, který znal naše návrhy pro jiné obce. Společně jsme si náves prošli, probrali jsme její dosavadní fungování a možnosti vylepšení.

Oslovit architekta v úplném začátku úvah o revitalizaci návsi je zásadní krok, který by měl být samozřejmostí. Vytvořit kvalitní návrh, který je pro obec přínosem, a pak se snažit získat finance, díky kterým se realizuje, je ten správný postup. Obrátíme-li pořadí, vznikají mnohdy neopodstatněné realizace, které jsou výsledkem zaměření jednotlivých dotačních programů a ne opravdových potřeb obce, respektive jejich veřejných prostranství.

Tvar návsi ve Vranovicích je jasně definován urbánní strukturou obce. Předchozí úprava prostoru v mnohých ohledech potírala její pravou funkci, neboť celá lokalita byla plně podřízena dopravě. Pomyslný volný střed obce byl nevyužitelným travnatým prostranstvím se smrky, obehnaným rušnými cestami. Z veřejného prostředí obce se stala jen spleť silnic a zbytkových prostorů. Z těchto skutečností vyplynuly hlavní cíle návrhu: zdůraznit jednotné vyznění celé návsi a potlačit dopravní řešení na úkor lepšího využití veřejných ploch pro pěší.

První koncepty jsme odevzdali v červnu 2012. Paní starostce jsme je podrobně představili, vyslechli si její bezprostřední reakci a nechali na ní, ať zváží možnosti prezentace návrhu širší veřejnosti. Bohužel nejradikálnější (z hlediska úplného uvolnění středu návsi pouze pro pěší a maximálního zjednodušení automobilové dopravy) a snad i nejlepší variantu jsme museli ihned vyloučit, protože šlo o velmi nákladné řešení. Pod zamýšlenou hlavní silnicí se nacházejí staré sklepy a silnice by tak bez zasypání těchto sklepů měla velmi nízkou únosnost. Nakonec jsme prezentovali dvě varianty pouze zastupitelstvu a paní starostka sama představila návrh některým místním obyvatelům na základě zákresů do fotografie.

Vždy je lepší, když návrh prezentují, nejen zastupitelstvu, sami autoři. Načasovat dobu prezentace není lehký úkol. V době studie, kdy je získání dotací jen pouhým předpokladem někdy v budoucnu, se nikomu nechce vyvolávat v obci velký rozruch. Přesto je důležité se takového rozruchu nebát. Obyvatelé vnímají většinou pozitivně už jen zájem o revitalizaci veřejných prostranství v jejich obci. Je důležité jim vysvětlit, v čem spočívá práce



Náves před revitalizací

architekta, jaké fáze má projekt a jak se mohou sami k návrhu vyjádřit. Jejich připomínky jsou často velmi podnětné a do budoucna znamenají jejich pozitivní vztah k projektu. V menších obcích většinou není problém s účastí obyvatel na takových prezentacích, samozřejmě je ale rozhodující načasování a propagace celé akce. Důležité je si uvědomit, že jakmile se kolotoč s dotacemi rozběhne, na nějakou prezentaci, potažmo možné změny vyprovokované veřejností už není čas.

Po diskuzi se zástupci obce a jinými profesemi byla dpracována finální varianta studie, která byla odevzdána v říjnu 2012. Studie řešila celkovou koncepci úpravy návsi a nabízela nové, kvalitnější způsoby jejího využití. Návrh materiálově sjednocuje celou náves, zdůrazňuje veřejné pochůzí a pobytové plochy na úkor silnic, doplňuje na návsi chybějící mobiliář a vytváří adekvátní okolí třem hlavním objektům (kostelu, hospodě a obecnímu úřadu) situovaným ve středu návsi. Nově navrženo je i několik parkovacích míst, která jsou vyznačena jen v žulové dlažbě, tak aby – když nebudou obsazena – jejich plocha působila jako součást návsi.

Po odevzdání studie bylo vedení obce upozorněno, že ji lze realizovat jen za předpokladu, podaří-li se úspěšně obhájit všechny dopravní změny u místní i krajské komunikace.

V lednu 2013 nás paní starostka oslovila s prosbou pozměnit návrh studie tak, aby byl schopný splnit všechna kritéria pro žádost o dotace podle dotačního programu, který si našli jako vhodný pro realizaci daného záměru. Obec ke spolupráci přizvala odbornou firmu, která se zabývá zpracováním žádostí o dotace.



Návrh schválený k realizaci



Nejradikálnější varianta s maximální pobytovou plochou a eliminací průjezdnosti dopravy návsi.



Odevzdaná studie



Náves po revitalizaci

Konzultant firmy nám doporučil vymezit nové hranice úpravy, celou úpravu výrazně zlevnit na zhruba 3,5 mil Kč, přidat mobiliář a lampy veřejného osvětlení – to vše znamenalo získání bodů v jasně daném systému dotací. Především nás ale upozornil, že veškeré úpravy se musí týkat jen parcel, které jsou v majetku obce: navrhované propojení návsi s hospodou bylo tedy nepřijatelné, pokud měl být dodržen termín žádosti o dotace. Od této chvíle se tedy řešení výrazně pozměnilo a v březnu 2013 vznikla nová situace k žádosti o dotace a ta byla udělena. Rozběhla se tak akce s přesně danými časovými termíny.

Podmínkou pro získání dotace bylo rychlé vyřízení stavebního povolení. Ke spolupráci jsme přizvali projektanty, s kterými jsme daný návrh již dříve konzultovali, a ve velmi krátkém čase jsme zhotovili dokumentaci ke stavebnímu povolení. Bohužel se nám nepodařil získat příslib kladného vyjádření od dopravního inspektorátu. Jejich zástupce důrazně nesouhlasil s ponecháním zastávky na stávajícím místě a s umístěním kolmých parkovacích míst do prostoru návsi. Projekt jsme s dopravním inspektorátem několikrát konzultovali, ale tlačil nás čas, a tak nám nezbylo než respektovat jimi navržené změny, pokud jsme nechtěli o dotace přijít. Tak vznikla stávající situace, na kterou bylo vydáno stavební povolení, byla schválena k dotaci a realizována.



Střed návsi po revitalizaci

Návrh se oproti odevzdané studii zásadně pozměnil, přesto byl realizován. Změny se bohužel týkaly nejdůležitějšího prostoru v obci – středu návsi. Nemožnost propojit hospodu s návsi znamená řešení tohoto prostoru jen z hlediska materiálového a ne provozní-

ho, které je určitě neméně důležité. Náves tak nabízí nové dlážděné prostranství s mobiliářem pod krásným stromem, bohužel ale i nadále zůstává ze všech stran obehnaná rušnými silnicemi, působí tedy dojmem jen jakéhosi lepšího kruhového objezdu. Přesunutí autobusové zastávky mimo náves pak znamenalo ubrat jí jednu z funkcí, která měla na náves přilákat lidi... A jak je známo, lidi přitahují další lidi a veřejný prostor je určen právě pro ně. Důležité je i zmínit, že jsme chtěli zastávku pouze ponechat tam, kde byla umístěna před revitalizací, bez nástupové hrany a vhodného přístupu. A nakonec zrušení parkovacích míst, které rozhodně neznemožnilo řidičům na návsi parkovat, jen zapříčinilo jejich úplně chaotické najíždění na toto prostranství.

Určit si hlavní cíle návrhu bylo poměrně jednoduché, neboť upřednostnění aut na úkor pěších je problémem většiny vesnic. Křižovatka či parkoviště v centru obce není nic neobvyklého. S ohledem na současné vnímání veřejného prostoru, který je dnes ve středu zájmu nejen architektů a urbanistů, by nemělo být těžké takový cíl prosadit a obhájit. Naše zkušenost je přesto úplně jiná. Dopravní normy jsou stále dogmatem a bohužel nijak nereagují na jiné, snad i důležitější funkce návsi. Jak jsme byli během dopracování projektu i realizace důsledně upozorněni – revitalizace návsi je dopravní stavba. Z toho plynoucí zkušenost je nepodléhat kouzlu hesla: města a vesnice pro lidi, ale už od úplného začátku přizvat k diskuzi o veřejném prostoru dopravní inženýry a snažit se najít společné řešení. Snad se pak architekti nebudou děsit „dopravních staveb“ a dopravní inženýři pochopí, že ne vždy hrají u těchto staveb prim automobily.

Nejen u tohoto projektu jsme se přesvědčili, že většina překážek plyne ze špatné komunikace a nedostatku času.

Pravidla dotací a úředníky vydávající vyjádření k projektu jsme vnímali více jako soupeře než kolegy, kterým jde o stejnou věc.

Znamenali pro nás onu kritizovanou byrokracií, která nastavuje důležitá pravidla a hranice, bez nichž to nejde. Byrokracie by měla, a snad to i z velké části dělá, zamezovat vzniku zcela nefunkčních a zbytečných návrhů. Současně však ubírá elánu a snad i zamezuje realizaci nadprůměrných nápadů, což je pro architekty tak důležité. Jako by byrokracie chránila průměrnost a zamezovala přílišnému nadšení. Snažíme se z každého projektu do budoucna poučit, a tak účast na špatné komunikaci vnímáme současně i jako naši chybu. Jako chybu systému dotací pak vnímáme obrovský nedostatek času.

Realizace byla úspěšně dokončena v září 2014. Díky kvalitní zhotovitelské firmě, která vyhrála výběrové řízení a se kterou byla velmi dobrá spolupráce, se návrh během realizace posunoval už jen k lepšímu. Jako velké pozitivum vnímáme, že šlo o místní firmu. Realizace probíhala podle dokumentace ke stavebnímu povolení, což je v menších obcích běžné, ale rozhodně by nemělo být. O to důležitější byl autorský dozor, respektive fungující komunikace mezi architekty, obcí a zhotovitelem. Realizace snad přinesla obci kvalitnější veřejné prostranství. Stále ale věříme, že se ještě podaří prostor zvelebit propojením návsi s hospodou. Propojení je i nadále podmíněno získáním pozemku krajské komunikace (což trvá i roky). Pro vedení obce je to výzva do budoucna.

Co dělat, když se z Perly stane brownfield?

Robert Osman, sociální geograf a člen občanské iniciativy „Perla Žije“

„Brownfield“ – území v minulosti využívané k nejrůznějším aktivitám, dnes prázdné, opuštěné, nevyužívané a často, i z důvodu havarijního stavu budov či kontaminace, nebezpečné. Pravděpodobně by v současnosti bylo obtížnější najít v československém kontextu město bez brownfieldu než město, v jehož katastru se jich rozkládá hned několik. Přesto však jde stále o téma politicky okrajové. Do předvolebních kampaní se nehodí, po volbách se mu nikdo věnovat nechce a s frekvencí jednotlivých voleb se tak do veřejného prostoru téměř nedostává.

Psal se rok 2009, když v Ústí nad Orlicí, v malém městě na rozhraní Čech a Moravy, skončila více než stopadesátiletá tradice textilního průmyslu. Uprostřed patnáctitisícového města vznikly tři hektary nevyužitého, zastavěného a velmi rychle chátrajícího území, s komparativní výhodou relativní polohy vůči centru a symbolickou

hodnotou pro místní obyvatele. Přesněji jde o tři hektary opuštěných výrobních i administrativních budov uprostřed jednoho z nejmenších okresních měst. První tkalcovna zde vnikla v roce 1855 a poslední stroj se zastavil před pěti lety. Perla, bavlnářské závody, a. s., se zaměřovala na výrobu bavlněných tkanin a přízí, vyráběla flanely, popelíny, pyžamoviny a v době svého největšího rozkvětu dávala práci až 4700 lidem v regionu, 2000 ve městě a 700 přímo v areálu.

Znovuvyužití opuštěných území neboli revitalizace brownfieldů, jak se tomu někdy též říká, nelze studovat jako obor, nezapadá do městských ani krajských institucionálních struktur a jednoznačně nespadá do portfolia ani jednoho z ministerstev České republiky. Při jejich řešení je zapotřebí propojit technologické (demo-lice, sanace, dekontaminace), architektonické (morfologie, návaznost, estetika), legislativní (vlastnictví, regulace, územní a stavební povolení) a sociální (prezentace, komunikace, vyjednávání) know-how, přičemž neexistuje jediná instituce, která by jím disponovala.

Prvním a zároveň pravděpodobně nejdůležitějším krokem k znovuvyužití tohoto území se stal **odkup areálu městem**. Celý se jej podařilo do majetku města převést v průběhu roku 2010, a to za 30 milionů korun. Podíváme-li se na některé propagační brožury, ve kterých vybraná města či kraje vydávají na odiv úspěšně revitalizované brownfieldy, lze si povšimnout, že se revitalizují buď ty s vysokým potenciálem ke komerčnímu využití a krátkou dobou investiční návratnosti, nebo ty v majetku města. Pokud nejsou vlastněny přímo městem, popřípadě jsou vlastnické vztahy jakkoliv komplikované, dostává v současnosti v československém prostředí přednost revitalizace jiného území. Přestože i v patnáctitisícovém městě s relativně nízkou kupní silou projevil o tříhektarový areál zájem soukromý investor (společnost provozující obchodní řetězec s potravinami), město záměr jeho využití odmítlo, a to jak zastupitelé prostřednictvím změny územního plánu, tak i občané prostřednictvím ankety Rada města. Tímto politicky nepopulárním krokem (odkupem nevyužívaného areálu) se z každého občana Ústí stal jakýsi akcionář, čímž se město, které v nedávné minulosti přišlo kromě textilního průmyslu i o status okresního města, vydalo na dlouhou cestu hledání své nové identity.

Druhým krokem byla **iniciace veřejného zájmu**. Takový krok nelze dopředu připravit ani vynutit, a už vůbec ne inscenovat. Ústí nad Orlicí mělo to štěstí, že se v jeho řadách našel jedinec, který se pro Perlu nadchnul, byl architektem a současně měl i neuvěřitelný dar strhnout lidi kolem sebe. Architekt Zdeněk Ent neměl na počátku žádnou ucelenou koncepci postupu a člověk se nemohl zbavit dojmu, že mu jde o přípravu pozice pro získání budoucí architektonické zakázky. I přes všeobecnou úvodní skepsi celá řada klíčových aktérů města velmi rychle podlehla jeho „urputnosti“ (SPOUSTI – Spolek pro organické Ústí; Střední škola uměleckoprůmyslová Ústí nad Orlicí; Dům dětí a mládeže DUHA Ústí nad Orlicí atp.). Na počátku roku 2013 se tak zformovala iniciativa „Perla žije!“ s cílem napomoci



znovuvyužití bývalé textilky. I když se na první pohled může zdát, že v případě osvětleného vedení města je taková iniciativa zbytečná, je třeba upozornit, že proces regenerace může být projektem i na několik desítek let, během kterých se ve vedení města vystřídá hned několik reprezentací, a je nanejvýš potřebné, aby zde existoval alespoň nějaký subjekt, který bude garantovat kontinuitu tohoto zájmu.

Třetím krokem bylo **zpřístupnit téma znovuvyužití Perly široké veřejnosti**. Zde jsme narazili na velice zajímavý, avšak doposud nepříliš popsáný fenomén „vylučování prostorů spojených s negativními zkušenostmi ze života města“. Ukončení činnosti tohoto klíčového zaměstnavatele města provázela řada netransparentností vyvolávající minimálně podezření. Hrdost zaměstnanců střídala nedůvěra propuštěných. V této atmosféře není snadné myslet na regeneraci, diskutovat o nových možnostech, participovat na přípravách či se angažovat při samotném znovuvyužití. Jako iniciativa „Perla žije!“ (www.perlauo.cz) jsme pořádali promítání filmů, diskuse, natáčeli dokumenty, prováděli výzkumné sondy, psali tiskové zprávy. Obyvatelé města projevovali zájem o informace, účastnili se nejružnějších setkání a diskusí, přesto zůstávali poměrně pasivní. Změnu přinesl až happening přímo v areálu bývalé textilky. Podívat se, jak vypadá jinak neprodyšně uzavřený areál zevnitř, přišlo okolo 2500 lidí. Druhou změnou byla orientace na studenty středních škol lokalizovaných v Ústí nad Orlicí, kteří nespojovali Perlu s pocitem křivdy a dokázali o ní uvažovat v nových a především pozitivních kontextech. I když se těmito kroky postupně daří podněcovat aktivitu alespoň v části obyvatel města, areál Perly nadále nese znaky stigmatizace. Jakási terapeutická reinterpretace významu tohoto území rozhodně není dokončena, naopak představuje jednu z klíčových výzev dalšího postupu k jeho úspěšnému znovuvyužití.

Další krok představoval **vyhlášení urbanisticko-architektonické soutěže** revitalizace území Perla 01, které zastupitelstvo schválilo v září 2013. Do ledna následujícího roku se přihlásilo 24 projektů. Porota sestavená ze zástupců města a České komory architektů na dvou zasedáních v únoru a březnu vybrala tři nejlepší projekty a dalším dvěma udělila zvláštní odměnu. S vítězem soutěže zahájil starosta města jednání o zpracování projektové dokumentace v rozsahu regulačního plánu. Iniciativa „Perla žije!“ se tak v této fázi snažila především o maximální otevřenost a transparentnost tohoto kroku, byly osloveny všechny soutěžní týmy, se zájemci byla navázána komunikace, na stránkách města byly zveřejněny všechny přihlášené projekty a v kooperaci s městem byly zorganizovány dvě veřejné debaty s vybranými porotci i zástupci soutěžních týmů. Díky těmto aktivitám se podařilo reinterpretovat význam vítězného zpracovatele z „experta“ na „partnera“, s kterým město podepsalo smlouvu o pořízení regulačního plánu zájmového území.

Urbanisticko-architektonická soutěž ani regulační plán však rozhodně nepředstavují žádný finální cíl. Cílem je udržitelná revitalizace celého území. Aktivity tak nekončí vyhlášením vítěze ani schválením plánu. Dalším krokem se stalo **postupné otevírání areálu Perly**. Celý areál byl po dobu své prosperity fyzicky oddělen od svého okolí, ale i od fungování celého města. Měl pouze dva vchody, které byly opatřeny vrátnicí, jeden pro dělníky, druhý pro úředníky. Ani samotní zaměstnanci nebyli zvyklí procházet skrz areál. Po několik generací tak nebyl součástí veřejné textury města, představoval privátní prostor, který bylo třeba obejít, a neměl jak vstoupit do mentálních map obyvatel města. Je těžké hledat způsob nového využití prostoru, když do něj lidé nechodí, když mají „nachozené“ cesty kolem něj a rutinně se mu vyhýbají.



Velkým úspěchem bylo odstranění plotů a drobných zdí tak, aby mohla vzniknout jakási nová „ulice“ zpřístupňující „zadní“ trakt továrny. Nadále se snažíme hledat způsoby jak otvírat určité části areálu alespoň dočasně či v určitých částech dne, pořádáme komentované prohlídky areálu atd. Zpřístupnění nevyužitého území obyvatelům města je nutnou podmínkou pro to, aby si jej dokázali představit, aby o něm mohli začít přemýšlet, aby se vrátil do jejich mentálních map.

S otevíráním areálu pak úzce souvisí další krok, jímž je postupné **zabydlování území novými aktivitami**. Otevírání je nutnou podmínkou, aby lidé do areálu vůbec mohli vstoupit, na významu však nabývá až ve spojení s něčím, co lze v Perle dělat. Naší snahou tak je znovu naplňovat toto území novými, i když třeba malými, nepravidelnými či pouze dočasnými činnostmi. Snažíme se organizovat akce přímo v areálu, vyhledávat aktéry a aktivity, které by bylo možné občas nebo dočasně do těchto prostorů přesunout, a vysvětlujeme, že „dočasně“ neznamená „zbytečně“. Hledáme způsoby, jak v areálu bezpečně organizovat sousedské snídaň, fotbalové turnaje, bleší trhy, letní kina, workshopy atp.

Poslední zmiňované aktivity spojené s postupným otevíráním a znovuzabydlováním území postupně vyústily v otázku širšího managementu celého procesu revitalizace. Město Ústí nad Orlicí sice disponuje Odborem rozvoje města, ale na celém městském úřadě není vyčleněn jediný člověk zabývající se problematikou revitalizace brownfieldů. Dalším krokem se tak stalo **definovat pozici brownfield managementu** pro Perlu 01. Za tímto účelem byl v září 2014 zorganizován workshop, kam byli pozváni lidé všech stran kandidujících do zastupitelstva města a odborníci zabývající

se problematikou managementu brownfieldů z celé České republiky (Brno, Ostrava, Plzeň, Ústí nad Labem). Mezi 12 účastníky byli představitelé pěti politických uskupení a sedm odborníků. Z jednodenního workshopu tak kromě základních kontur brownfield managementu navržených přímo pro lokální kontext Ústí nad Orlicí vzešla řada nových otázek a doporučení. Pravděpodobně nejzávažnější připomínkou byla samotná posloupnost učiněných kroků. Podle všech přítomných odborníků by nemělo být k urbanisticko-architektonické soutěži a logicky ani zpracování regulačního plánu přistoupeno dříve, než se 1) politická reprezentace města shodne na účelu, za kterým má být celá revitalizace prováděna (nástrojem řešení kterého městského problému se má revitalizace stát), dříve, než bude 2) pořízena stavebně-technická dokumentace celého areálu, a dříve, než bude 3) proveden průzkum ekologické zatíženosti území.

Na první pohled se může zdát, že se vlastně zatím nic podstatného nestalo, Perla je dál opuštěná, chátrá a nikde ani stopy po nějakém stavebním stroji. Přesto cesta k úspěšné regeneraci už dávno začala. Městu se podařilo areál koupit, provádí zde drobné údržbové práce, vnikla občanská iniciativa „Perla žije!“, existuje 24 různých architektonických návrhů, jak k regeneraci přistoupit, byl vybrán nový partner města pro zpracování projektové dokumentace v rozsahu regulačního plánu, vznikl návrh brownfield managementu a existuje poměrně podrobná představa o budoucích krocích. I když tato zpráva z průběhu revitalizace v Ústí nad Orlicí možná nemusí působit snadně a lákavě, ukazuje, že revitalizace opuštěného území je možná i v malém městě, že jí lze pomoci odspodu a že na životaschopné a dlouhodobě udržitelné znovuvyužití není radno spěchat.

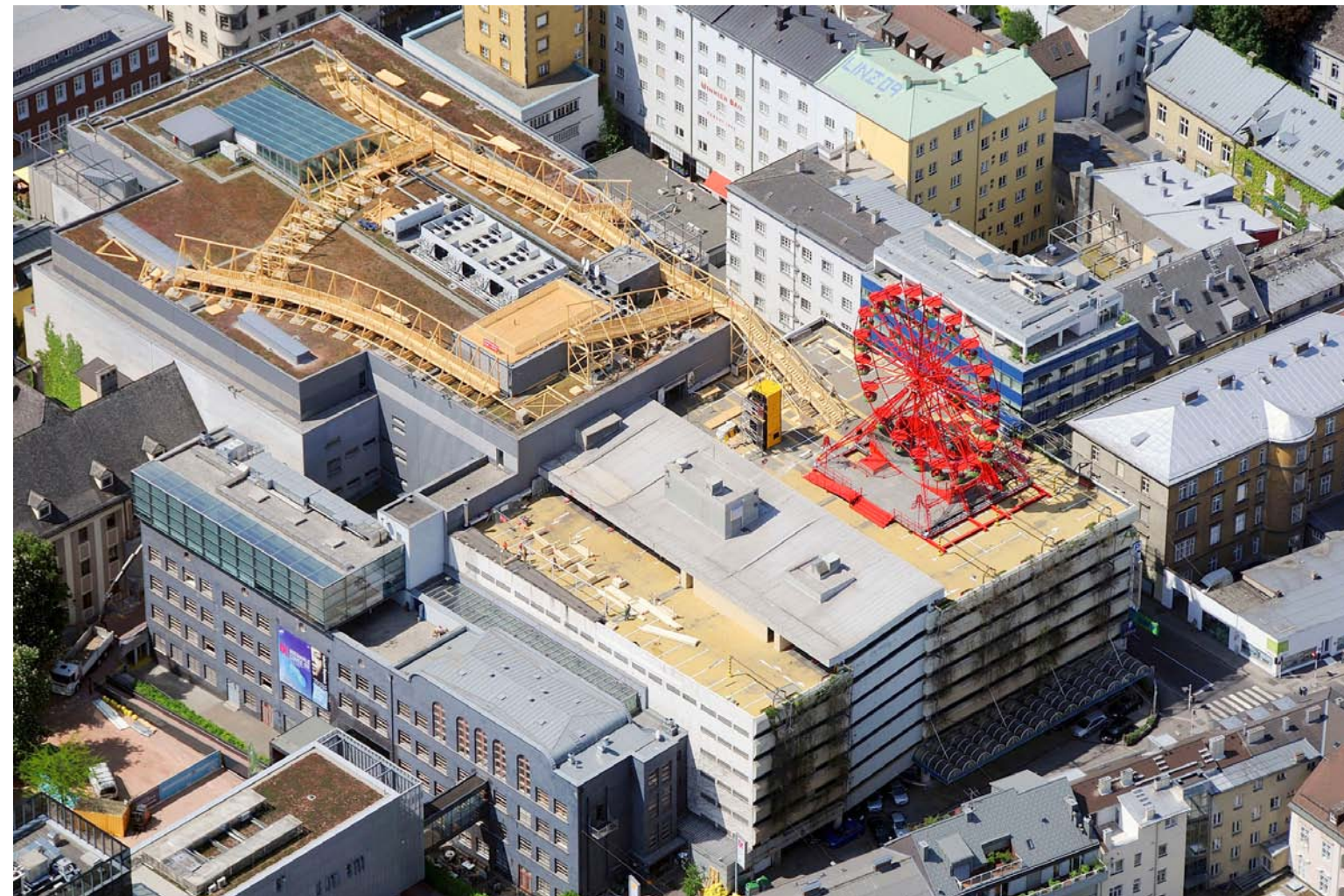
Hrdé mestá

Barbora Šedivá, kurátorka a teoretička kultúry

„Dámy a páni, je pre mňa veľká česť, že práve naše mesto je spojené s touto významnou udalosťou...“, „Vďaka tejto akcii patrí naše mesto medzi tie najdôležitejšie miesta Európy i sveta...“, „Je našou povinnosťou a radosťou podporovať tieto aktivity v čo najväčšom rozsahu i naďalej...“ – takéto a podobné, no vždy oslavné slová sa v septembrový večer niesli veľkou sálou linzského Brucknerhausu.



Festival Ars electronica Linz. Zdroj: AE press photo.



Linz Super Branch – Bow-Wow. Zdroj: Linz 2009 European Capital of Culture, Press pictures. Foto: Luftbild Pertlwieser/StPL

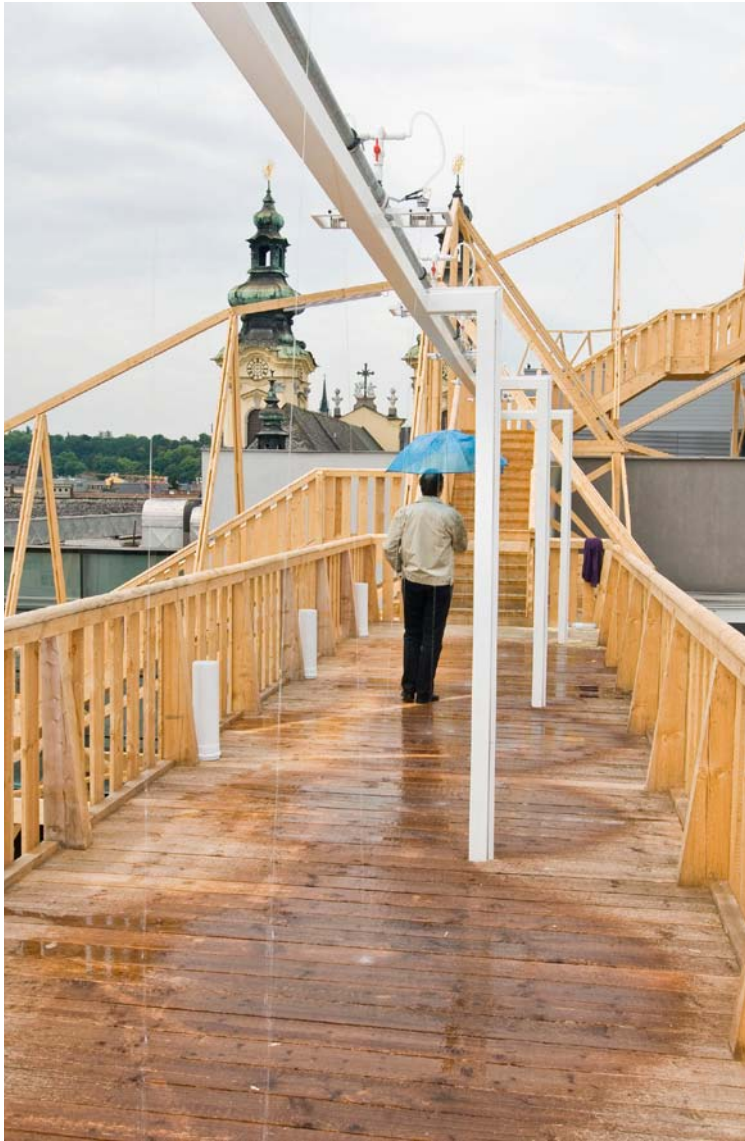
Slovenskí a českí kurátori a kultúrni manažéri sediaci v publiku až trochu zneisteli, či sú v ten správny čas na správnom mieste. Nie sú totiž zvyknutí počuť od (vlastných) primátorov, politikov, ministrov a predstaviteľov miestnych parlamentov toľko chvály na progresívne kultúrne a umelecké aktivity, a ich odvážnych experimentujúcich autorov. Vitajte na virtuálnej prechádzke mestom, ktoré sa nebojí vziať si z nich to najlepšie.

Mesto ako kultúrny priestor

Linz – tretie najväčšie rakúske mesto a hlavné mesto rakúskej spolkovej krajiny Horné Rakúsko - symbolicky rozdelené širokým korytom Dunaja. V rokoch 1945–1955 však táto rieka tvorila skutočnú hranicu medzi „sovietskym“ severom a „americkým“ juhom. Dnes túto etapu miestnej histórie pripomenie mestskému turistovi asi už len výhľad na typické východoeurópske panelové sídlisko, ktoré sa nachádza práve v severnej časti mesta. O pár rokov skôr, počas 2. svetovej vojny, venoval Linzu extrémnu pozornosť a priazeň Adolf Hitler, ktorý tu v mladosti navštevoval strednú školu. Okrem obrovskej investície do miestneho priemyslu sa Hitler fanaticky zaoberal i architektúrou mesta, s cieľom vybudovať tu veľkolepý bulvár, na ktorom by sa nachádzali opery, divadlá, galérie a najmä tzv. „Führermuseum“ s najväčšou zbierkou umenia v Európe. S takto zložitou a negatívne zaťaženou históriou sa však darí miestnym obyvateľom postupne vyrovnávať a to vďaka intenzívnej práci miestnych politikov, historikov a najmä mnohým kultúrnym aktivitám, ktoré sa neboja kriticky pozrieť na vlastnú minulosť. Jedna z výstav, ktorá bola súčasťou linzského víťazného projektu Európskeho mesta

kultúry 2009, síce predstavila množstvo Hitlerových plánov a ideí, no s jasným cieľom – bez náznakov akejkoľvek glorifikácie nanovo otvoriť dôležitú otázku, akú úlohu vlastne zohrávala kultúra a umenie počas nacistického režimu.

Jednou z najvýznamnejších kultúrnych udalostí v Linzi a tiež v Európe je každoročný festival Ars Electronica. Po prvýkrát sa konal už v roku 1979, kedy jeho zakladatelia aktuálne zareagovali na nástup digitálnej revolúcie a prijali ju ako príležitosť klásť si podstatné otázky týkajúce sa vlastnej budúcnosti. Hlavné zameranie na prepojenia medzi umením, technológiami a spoločnosťou zostalo festivalu dodnes, i keď počas tridsiatich troch rokov svojej existencie často a zámerne menil tvár. Obsahovo festival každý rok na niekoľkých úrovniach svojho programu predstaví množstvo zahraničných i miestnych umelcov, ktorí vo svojich dielach priamo s technológiami pracujú alebo na ne rôznymi spôsobmi kriticky reagujú. Tak sa v jednom ročníku môžete stretnúť s humanoidným robotom Asimom a zúčastniť sa tvorivých dielní pod vedením nadaných technologov, na ktorých sa naučíte používať svoj smartfón inak, než ste zvyknutí, alebo si na 3D tlačiarňi vyrobíte vlastný šperk. Okrem dramaturgickej roviny zohráva festival dôležitú úlohu i v rámci života v samotnom meste. Festival sa každý rok koná na najrôznejších miestach, a tak rovnako ako umenie, ktorým sa zaoberá, hybriduje a presúva svoje festivalové centrum – raz okupuje pamiatkovo chránenú tabakovú továreň od autorov Petra Behrensa a Alexandra Poppa, ďalší rok sa nabúra do miestnych škôl alebo, celkom sympaticky, festivalové infocentrum neukryje do niektorej z významných kultúrnych inštitúcií



RainDance - Paul DeMarinis. Zdroj: Linz 2009 European Capital of Culture, Press pictures. Foto: Otto Saxinger.

(múzeum moderného umenia Lentos, koncertný Brucknerhaus alebo OK Centrum), ale do celkom triviálneho, no miestnymi obyvateľmi denne navštevovaného nákupného centra. Festival do mesta a s mestom prerastá a svoj aktuálny, no nie práve jednoduchý obsah aktívne stavia do cesty i tým, ktorí by naň nikdy neprišli. Zároveň jeho nadšených návštevníkov, ktorí za ním pricestujú z iných miest, vtahuje do skutočného, i toho menej kreatívneho, každodenného života v ňom.

Objavovať mesto a jeho najrôznejšie vrstvy sa vďaka festivalovému programu dá napríklad na „Electric walks“ prechádzke, ktorej trasa kopíruje elektromagnetické polia mesta alebo na vyhlídkovej lávke Linz Super Branch od japonského architektonického štúdia Bow-Wow. Táto nová mestská trasa sa od roku 2009 nachádza vo výške striech budov v centre mesta a tak, rovnako ako James Bond, ktorým sa architekti inšpirovali, bez problémov a hravo „preskakujete“ z budovy na budovu, či priamo do veže kostola.

Z Báhoňa do Káhiry a späť

Termín umenie nových médií (mediálne umenie) sa používa pre umelecké projekty a aktivity, ktoré otvárajú aktuálne technologické, estetické i politické otázky, ktoré so sebou do spoločnosti

prinášajú nové médiá a technológie (internet, web, mobilné a bezdrôtové technológie, GPS, rozšírená realita a mnohé ďalšie). Umenie a kultúra, ktorá sa spája s technológiami a novými médiami, pokračuje tradičné kontexty umeleckej tvorby a vo svojich aktivitách odráža najrôznejšie, i zatiaľ väčšinou spoločnosťou nereflektované zmeny, ktoré technologický vývoj spoločnosti prináša. Okrem nových spoločenských a umeleckých skupín vznikli s nástupom nových technológií postupne i nové inštitúcie, ktoré priamo s umením nových médií súvisia – nové odbory na univerzitách, media laby, festivaly. V Českej republike i na Slovensku dnes tiež existuje viacero prehliadok umenia nových médií, ktoré sa mu venujú buď v kriticky jasne postavenej dramaturgii, alebo v rovine ozvláštnenia každodenného života v netradičných kulisách mesta, napr. festivaly Enter (Praha), Intermedia bb. (Banská Bystrica), PAF (Olomouc), či festivaly Signal (Praha), Biela noc (Košice).

Jednou z organizácií, ktoré sa v našom kontexte venujú interakcii technológií s kultúrou a spoločnosťou, je platforma Multiplace. Občianske združenie Multiplace sídli v Bratislave, ale jeho aktivity presahujú tento región. Aktívne podporuje tvorbu a vznik nových umeleckých diel a tiež prevádzkuje kultúrny server Sanchez, ktorý hosťuje viac než stovku webov umelcov, galérií, kultúrnych iniciatív a organizácií z celej strednej Európy. Jednou z hlavných aktivít tejto siete je tiež každoročný festival, ktorý sa koná vždy na jar, naraz na rôznych miestach sveta. Festival sa v roku 2002 začal ako koordinovaná akcia viacerých organizátorov v Bratislave, Trnave a Nitre s hosťami z Čiech, Rakúska i Fínska. Dnes sa do festivalu zapájajú rôzni organizátori a umelci z celého sveta a v slovenskom a českom prostredí sa zaradil medzi zásadné prehliadky mediálneho umenia. V roku 2006 sa doň zapojilo 30 organizátorov na 17 lokáciách v 11 mestách sveta. Tak sa počas jedného ročníka prepojila Bratislava, Trnava, Žilina, Košice, Brno, Hainburg, Viedeň, Glasgow, Káhira a Providence alebo počas iného dedinka Báhoň s Bangalúrom, Bratislavou, Krakovom, Opavou, Pardubicami i Prahou. To, čo jednotlivé mestá počas festivalu pre-pája, je koordinovaný program zameraný práve na možnosti, ktoré táto kultúrna sieť ponúka (putovné výstavy a koncerty, spoločné vystúpenia, zdieľanie dát a ideí), alebo ide o jednoduché, no dôležité prepojenie cez základný záujem o oblasť umenia nových médií a aktívne zapojenie sa do festivalu vo vlastnom meste bez ohľadu na počet obyvateľov. Vďaka tomu sa jednotliví organizátori o sebe dozvedia viac, alebo, čo je najpodstatnejšie, často ide o ich prvý kontakt, na základe ktorého môžu rozvinúť ďalšie osobité spolupráce. Organizátori zapojení do siete Multiplace patria v jednotlivých mestách k odborníkom v oblasti, ktorá zohráva stále výraznejšiu úlohu v každodennom živote súčasnosti. Ďalší ročník festivalu preto ponúkne sériu prednášok, diskusií a tvorivých dielní s cieľom preskúmať a definovať aktuálne možnosti človeka prežiť v postdigitálnej dobe. Nie ako pasívny konzument digitálnej reality (TV, smartfón, počítačové hry, wi-fi sieť, virtuálna realita, GPS), ale ako jej kreatívny tvorca a odporca každodenne podsúvaných vzorcov správania. Cieľová skupina tejto problematiky sa tak určite pohybuje vo vekovom rozpätí 0–100 rokov.

Citlivosť k prostrediu

Vzáťahom umenia, technológií a spoločnosti a reflektovaním premenlivých situácií okolo nás sa dlhodobo zaoberá i občianske združenie „Yo-yo“, pod vedením Lenky Dolanovej, Guya van Bella a Michala Kindernaya. Od roku 2012 má združenie dve prepojené pobočky: Yo-yo urbánne, ktoré sídli v Prahe, a Yo-yo rurálne, s centrom aktivít v bývalom kravíne v Hranicích u Malče (kraj Vysočina),

kde vzniká nový rezidenčný umelecký priestor KRA (Kravín Rural Arts). Významu aktivít združenia Yo-yo a ich podpore experimentov na pomedzí umenia, ekológie a médií v rurálnom kontexte by určite malo význam venovať priestor v samostatnom texte. V súvislosti s životným prostredím v súčasných mestách realizovalo združenie tiež viacero pozoruhodných umeleckých projektov.

Intermediálny umelec a kurátor Michal Kindernay (nar. 1978) pracuje s prepojením obrazu, zvuku a ďalších vstupov. Jeho dielo zahŕňa inštalácie, videá i performance. Projekt Air Pollution Kit, na ktorom spolupracoval s Jakubom Hyblerom a Guyom van Bellom, predstavuje netradičný videozáznam reflektujúci dáta zo životného prostredia v reálnom čase – namerané hodnoty vlhkosti, teploty svetla a kvality ovzdušia sú východiskom pre algoritmy a tak priamo ovplyvňujú výslednú audiovizuálnu kompozíciu tohto totálne dokumentárneho, no i vizuálne hodnotného záznamu skutočnosti. S priamym záznamom skutočnosti a jej vyhodnotením v reálnom čase pracuje i v projekte Camera Altera. Ide o kompaktný aparát vybavený kamerou, mikrofónom a senzormi, ktorý analyzuje prostredie bezprostredne okolo seba a potom samostatne vyhotovuje obrazový a zvukový materiál. Wind-cam (opäť spoločne s Guyom van Bellom), čiže Veterná kamera, je zasa výskumný projekt zameraný na využitie veterného prúdu pre natáčanie videa. Nejde však o využitie veternej energie, ale o použitie nasnímaných dát ako rozhodujúcich pre rýchlosť kamery. Namiesto kameramana teda beh natáčania určuje aktuálna poveternostná situácia a jej rôzne parametre, dynamika a rýchlosť vetra. Citlivosť voči znečisteniu prostredia je ústrednou témou ďalších Kindernayových umeleckých výskumov – Noise Windows (hlučné pohľady z okien) a Pollution movies, ktorých obsah tvorí analýza dopravného znečistenia na pražských uliciach počas 24-hodinového cyklu. Jednoduchý „príkaz“, ktorý kamera od umelca dostala, aby točila len vtedy, keď bude ulica bez áut, priniesol znepokojujúce zistenia. Na niektorých uliciach totiž jeho kamery nenatočili ani sekundu záznamu. Ulica teda nebola nikdy pokojná. Ide tak o aktuálny príklad angažovaného prístupu umelca, ktorý citlivo vníma prostredie, v ktorom žije a aktívne poukazuje na jeho zásadné spoločenské a ekologické problémy.

Pripravení na zmeny

Jednou zo súťažných kategórií, v ktorej sú na festivale Ars Electronica každoročne oceňovaní prihlásení umelci, je kategória Digital communities – Digitálne komunity. Práve táto kategória predstavuje široké sociálne a umelecké využitie internetu a najnovších technologických nástrojov, softvéru alebo mobilných technológií a zameriava sa na inovácie v kontexte ľudského spolužitia.

Tento rok ocenenie Golden Nica získal projekt Fumbaro Eastern Japan, ktorý vyvinul a koordinoval japonský umelec Takeo Saijo. Reagoval v ňom na udalosť z 11. marca 2011, kedy východ Japonska postihlo masívne zemetrasenie. Vývoj udalostí, ktorý priniesol i výbuch jadrovej elektrárne Fukušima č. 1, uvrhol Japonsko do národnej krízy. V krátkom čase počet nezvestných a mŕtvych dosiahol číslo 18 800, neskôr na následky katastrofy zomrelo takmer 3 000 ľudí a množstvo ľudí prišlo o svoje domovy. Projekt Fumbaro Eastern Japan predstavuje nový model kolektívnej podpory a spolufinancovania, tzv. crowdfundingu. Využíva dostupné sociálne siete (facebookové skupiny, Cybozu, Paypal) na prepojenie konkrétnych jednotlivcov z postihnutých oblastí s tými, ktorí sú schopní zo svojej pozície okamžite a priamo pomáhať. Projekt Fumbaro Eastern Japan sa stal najväčšou dobrovoľníckou komunitnou organizáciou na svete



Pollution movies. Svět bez aut. Ulice Myslíkova, Praha 2. Celková doba nahrávání: 24 hodin. Video materiál bez aut v obraze: 12 min 30 sekund. Foto: Michal Kindernay.

a jednotlivé skupiny navzájom zdieľali obrovské množstvo skúseností a na pomoci efektívne spolupracovali prostredníctvom internetu. Divákov, siediacich v sále linzského Brucknerhausu pri vyhlásení víťaza určite neprekvapilo, že za týmto projektom stál práve mediálny umelec a za svoju citlivosť k prostrediu bol práve v tomto meste náležite docenený. Projekt Fumbaro Eastern Japan je stále aktuálny a otvorený – možno i vašej spolupráci.

www.aec.at/fumbaro.org

www.multiplace.org

yo-yo-yo.org

Pěší doprava jako neoddělitelná součást Plánu udržitelné městské mobility

Eva Staňková a Robert Sedlák, architekti a urbanisté

Začátkem tohoto století převýšil počet obyvatel žijících ve městech naší planety počet lidí žijících na venkově. S tím související postupná urbanizace znamená zvyšující se nároky na městskou mobilitu – dopravu osob i zásobování. Pro udržitelné fungování rostoucích měst se tak stává důležitou optimální kombinace různých druhů dopravy – včetně dopravy pěší. V urbanizovaném území současně získává chůze navíc nový společenský i ekonomický význam jako přirozený a zdravý prospěšný pohyb.

Plán udržitelné městské mobility

Městské dopravní plánování lze považovat za udržitelné, pokud usiluje o zlepšení dostupnosti, a tím i kvality života ve městě. Spokojenosti uživatelů může docílit tak, že zvýší konkurenceschopnost hromadné a nemotorové dopravy vůči dopravě automobilové. Strategickým dokumentem, který městům může pomoci s naplněním takového cíle, je *Plán udržitelné městské mobility* (PUMM). Ten navrhuje opatření týkající se všech druhů dopravy v celé městské aglomeraci, tedy jak veřejné, tak soukromé, osobní i nákladní, motorizované i cyklistické – včetně nároků na odstavení automobilů i jízdních kol, ale také dopravy chodců a osob s omezením pohybu. Tento dokument komplexně řeší dopravní dostupnost, zlepšuje účinnost a hospodárnost systému, zvyšuje bezpečnost v dopravě a snižuje negativní vlivy dopravy na životní prostředí, čímž se zvyšuje i atraktivita a kvalita veřejných prostorů. V současné době jej zpracovává například město Ostrava, Opava a Brno.

Kvalitní prostor pro pěší pohyb

Zlepšování kvality veřejných prostorů a zřizování pěších zón v centru se některá města začala věnovat již v padesátých letech 20. století; například v Brně vznikla první pěší zóna v roce 1956. V následujících desetiletích se ukázalo, že kromě jednotlivých náměstí a parků je důležité také chránit a zlepšovat prostupnost cest, které propojují navzájem jednotlivé městské čtvrti i město samo s jeho okolím. Města, která mohla nabídnout bezpečnou a zajímavou síť pěších tras, se stala díky nabídce významně vyšší kvality života přitažlivější pro obyvatele, návštěvníky, a tím i investory. Proto se snažila rozšiřovat možnost bezpečného pohybu i pro vozíčkáře a rodiče s kočárky. „Chytrá města“ si postupně uvědomila, že promyšlenou podporou cyklistů a chodců je možné omezit nárůst automobilové dopravy a s ní spojenou devastaci interiéru města.

WALK 21

„Chůze je to první, po čem touží malé dítě, a to poslední, čeho se chce vzdát starý člověk. Chůze je cvičení, ke kterému nepotřebujeme posilovnu. Je to léčba bez léků, regulace tělesné hmotnosti bez diety a kosmetika, pro kterou nemusíme do drogerie. Je to uklidňující prostředek bez pilulek, terapie bez psychologa a dovolená, která nestojí ani korunu. Chůze navíc neznečišťuje životní prostředí, má malou spotřebu přírodních zdrojů a je velmi účelná. Chůze je pohodlná, nevyžaduje žádné speciální vybavení, je seberegulační a ze své podstaty bezpečná. Chůze je stejně přirozená jako dýchání.“ Takto definuje pěší dopravu *Mezinárodní charta chůze*, jejímž autorem je John Butcher, zakladatel organizace WALK 21 (www.walk21.com). Ta od roku 1999 sbírá a šíří zkušenosti s pěší dopravou z měst na celém světě a podílí se na formulaci pravidel, norem i doporučení pro vytváření prostředí přátelského k pěším. Chartu chůze a své výsledky propaguje prostřednictvím seminářů tzv. walkshopů a mezinárodních konferencí. První konference byla uspořádána v roce 2000 v místě sídla organizace, v Londýně. V dalších letech ji hostila města Perth, San Sebastian, Portland, Kodaň, Curych, Melbourne, Toronto, Barcelona, New York, Haag, Vancouver, Mexico City, vloni nám nejbližší Mnichov a letos australské Sydney. Bohužel účast odborníků z našich měst na této konferenci byla zatím minimální.

Město pro pěší

V České republice, konkrétně v Praze a v Brně, uspořádaly v únoru 2008 sdružení Oživení a Nadace Partnerství konferenci „Město pro pěší“, s podtitulem Strategie rozvoje pěší dopravy. Informace prezentované zahraničními experty z Nizozemí, Velké Británie a Rakouska se setkaly s velkým ohlasem. Jako příklad dobré praxe v ČR byl prezentován *Generel pěších tras města Plzně* z roku 2006, který je dostupný na webových stránkách města. U příležitosti této konference byla také do českého prostředí uvedena zmíněná *Mezinárodní charta chůze* a vydán sborník v digitální i tištěné podobě.

Aktivity ve prospěch pěší dopravy organizují i další města. V roce 2011 o nich píše časopis *Urbanismus a územní rozvoj* a v témže roce uspořádalo *Centrum dopravního výzkumu* seminář s názvem „BrnoWalk09“ (www.cdv.cz). Akce se konala v rámci mezinárodního výzkumného projektu *Pedestrian Quality Needs* (PQN), který odborně a systematicky zformuloval požadavky pěší dopravy. Tyto akce vyzdvihly pěší dopravu jako téma, které stálo dlouho v pozadí. Byla představena a diskutována kritéria pro podporu chůze ve městech.

Generel pěší dopravy

Po vzoru města Plzně byl *Generel pěší dopravy* zpracován i pro město Brno, a to v roce 2010. Dokument stanovuje zásady řešení pěší dopravy jako složky dopravního systému města v jeho úplnosti, s vazbami uvnitř i vně města a s cílem vytvořit lepší podmínky pro pěší. Je využíván jako podklad územního plánování (např. při aktualizaci územního plánu města Brna) a je dostupný na stránkách města.

Jeho cílem je zvýšit podíl pěší dopravy na cestách za prací, službami a rekreací, navrhnout základní síť a strukturu pěších tras, definovat požadavky na prostupné město a vybavení a uspořádání pěších tras a veřejných prostranství, které zajistí chodcům přátelské prostředí. Hlavní radiální komunikace (historické radiály) mají v centrální části města a v centrech městských částí charakter městských tříd. Multifunkční prostor s obchodním parterem a městskou zelení vytváří podmínky pro pohyb a pobyt pěších. Uspořádání je založeno na koexistenci jednotlivých druhů dopravy, včetně pěší, cyklistické a krátkodobého parkování. Tangenciální pěší spojení nabízí kratší alternativy k radiálním cestám dopravními prostředky přes přetížené centrum města. Současně zpřístupní krajinné klíny pro rekreační cesty do zázemí města a pro denní rekreaci.

Generel pěší dopravy je svým rozsahem a podrobností skvělým dokumentem. Jeho rozpracování do konkrétních investičních projektů řešících chybějící trasy nebo jejich zkvalitnění je závislé na strategické podpoře. Tu může pěším dát politické vedení opírající se o zpracovaný *Plán udržitelné městské mobility*.

Brněnský chodec

Na snahu města – vyjádřenou generelem pěší dopravy – reagovala v Brně i místní sdružení vyhledáváním atraktivních cílů vycházkového pěšího pohybu. Iniciativa „Brněnský chodec“ se pokouší

upozornit na bariéry pro pěší pohyb z hlediska územního, technického i provozního. Současně však považuje za užitečné systematicky upozorňovat na zajímavosti procházek – prvky architektury, parkové a uliční zeleně, uličního parteru, architektonické detaily budov, místa života veřejně známých osob. Předmětem pozornosti jsou různé přírodní a vodní prvky, místa výhledů, zajímavých průhledů apod. Pro aktivní zapojení občanů je připravován veřejný internetový portál, který umožní samotným zájemcům doplňovat zajímavá a poutavá místa do interaktivní mapy města s vyznačením kvality povrchu nebo namáhavosti trasy.

Legislativní rámec

Až dosud nebyly potřeby chodců v plánování dopravy a v územním plánování zohledňovány. Dnes však i díky výše zmíněným dokumentům, výzkumným projektům a iniciativám víme, co chodci potřebují, a také jsme si prostřednictvím generelů vyzkoušeli, jak je možné jejich potřeby chránit a plánovat. V současné době je tak velká šance k jejich začlenění do komplexního *Plánu udržitelné městské mobility*, v rámci něž by se odborníci i politici poprvé zabývali dopravou komplexně, se zohledněním všech druhů dopravy a jejich spolupůsobení. Cyklisté v ČR jsou k takové spolupráci odborně i personálně připraveni – mají celostátního koordinátora a schválenou *Strategii rozvoje*. Systém turistických tras v krajině chrání a aktualizuje *Klub českých turistů* se stoletou tradicí. Zlepšování podmínek pro chodce (i pohybově handicapované osoby) ve městech je zatím závislé hlavně na aktivních občanech, osvětlení místních představitelů a ochotě úředníků.

Chodci se tak mohou těšit na lepší podmínky, pokud plánování bude podpořeno jednak legislativou – důraznějším propisáním do územních plánů nebo podrobnější územně plánovací dokumentace, a pak také nezbytnou politickou i společenskou podporou.

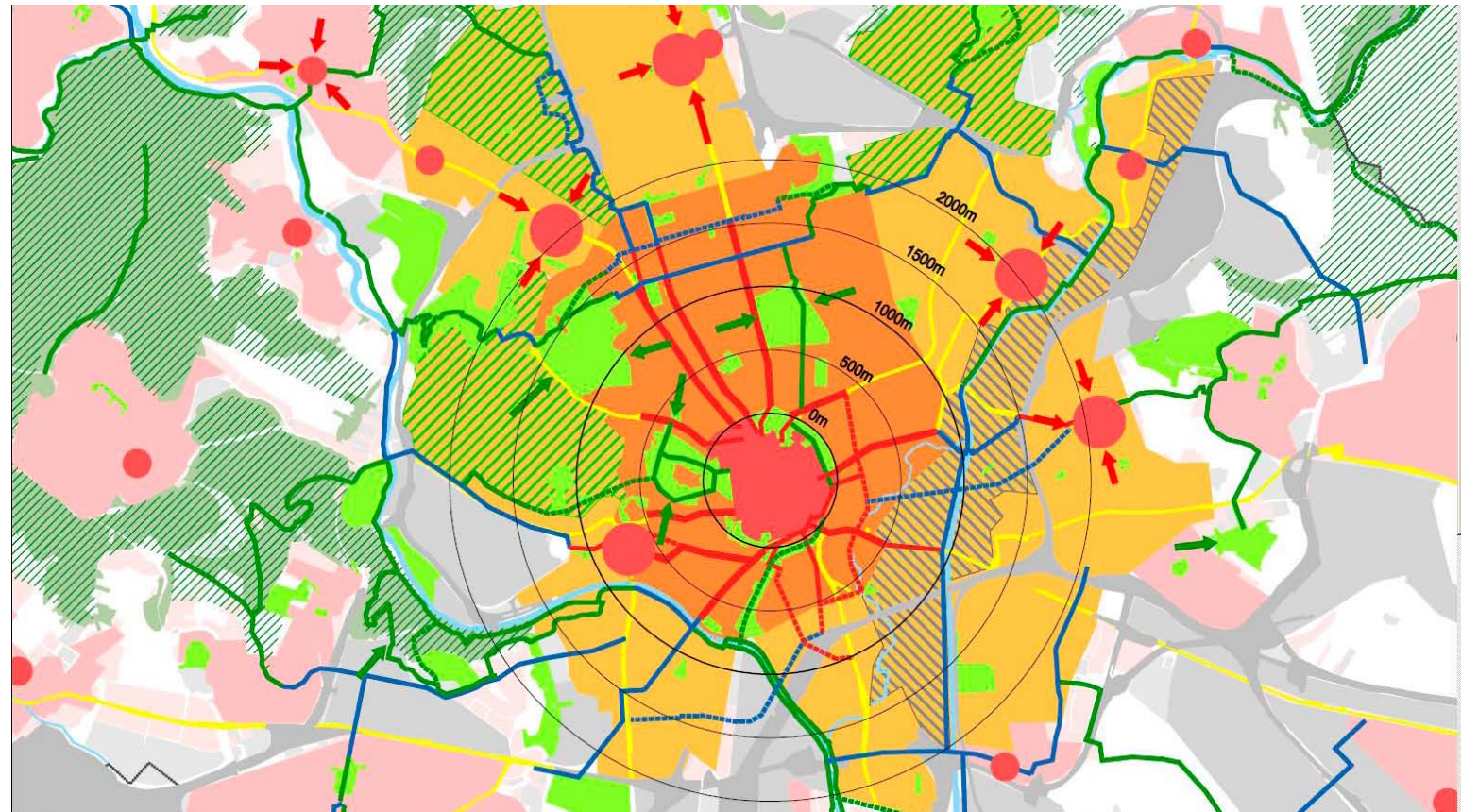


Schéma koncepce pěší dopravy v Brně

Tolerovaný sexismus

Petra Hlaváčková, historička umění a kurátorka

Kde dojdou názory a argumenty, tam pomohou odhalené ženské vnady. Bezradnost některých politických stran během kampaně do letošních komunálních voleb a voleb do senátu hraničila se zoufalstvím. Kromě bizarních hesel a prohlášení jsme se mohli setkat s nebývalou mírou sexismu, který je však u nás jinak běžnou součástí každodenní vizuální reality veřejného prostoru.

O velké míře vynalézavosti v uplatňování sexistických stereotypů v reklamě svědčí také letošní neobyčejně nápaditý ročník anticeny Sexistické prasátečko (prasatecko.cz). Že se však jedním z hlavních adeptů na vítězství v této soutěži tento rok stanou politické strany, a to i ty, které se zasazují za rovné příležitosti a prosazují genderové kvóty, prozrazuje minimální povědomí jejich představitelů a představitelk o tom, co to sexismus vlastně je.

Sexismem nazýváme takové jednání, které vede k diskriminaci žen a mužů na základě pohlaví. Může se v rámci společenských vztahů projevat v různé podobě a intenzitě a bývá iniciováno muži i ženami. V reklamě jde většinou o objektivizaci ženského těla (žena je zredukována na pouhý pasivní sexuální objekt) a k reprodukování zažitých genderových stereotypů (ženám i mužům je zde podsouván určitý typ chování a vymezené společenské role). Ovšem nejde zde o nějaké puritánství. Boj proti sexismu není bojem proti přirozené lidské sexualitě, ale proti jejímu zplošťování na pornograficky redukována klišé.

Proč je tak důležité vyhnat sexistické projevy ve formě reklam a kampaní pryč z veřejného prostoru? Jejich neustálá všudypřítomnost totiž legitimizuje diskriminační modely, které jsou pak ve společnosti dále reprodukovány. Stereotypní vnímání ženského či mužského těla, společenských rolí, chování a vlastností dále vede

k podpoře nerovností, neboť ty jsou pak považovány za „přirozené“. Zobrazování ženy v nedůstojných, ponižujících nebo pouze sexuálně determinovaných rolích zásadně ovlivňuje nejen vnímání samotných žen společností, ale zároveň negativně formuje jejich sebevědomí.

Láska, sex a politika

Během předvolební kampaně vzbudil pozornost billboard kandidátky za hnutí ANO Laury Janáčkové, kde byla po vzoru hlavní představitelky ze seriálu Sex ve městě vyobrazena v uvolněném lehu a rafinovaně klouzavém prádle. Heslo v kampani znělo „Láska, sex a politika“. Zřejmě mělo jít o narážku na její povolání psycholožky specializující se na partnerské vztahy. Celkové zaměření kampaně však její vzdělání a profesi marginalizovalo. Paní docentka dala před sebe prezentací jako odbornice s konkrétními názory a politickými argumenty přednost téměř anonymnímu obrazu „sexy“ ženy, která rozhodně svoje mužské kolegy nebude ohrožovat kritickými postoji. Jak přesně budou sexuální vnady Laury Janáčkové v politice využity, se ale nedozvídáme. Tato její poloha naplňuje machisticky motivované představy o působení žen ve veřejných funkcích – jako sexy zpestření jinak nudně jednotvárné vysoké hry, ve které nakonec budou rozhodovat a argumentovat muži a ženám zůstanou pouze jejich „ženské zbraně“. Kandidátka tak podpořila obecně rozšířené klišé kladoucí důraz na vzhled ženy, který je vyzdvihován před jejími schopnostmi a vzděláním.



Tenkrát poprvé

Zvláště odvážný předvolební počín vytvořila ve svojí kampani i zlínská pobočka ČSSD. Zřejmě v narážce na mladé složení kandidátní listiny byla popuštěna uzda fantazii marketingových poradců a na plakátu se objevil cudně zakrytý ženský klín s nápisem: „Pro spoustu z nás to bude **poprvé**. Nestyďte se nám **dát** šanci...“

Když pomineme zcela neadekvátní a laciné využití obrazu intimní partie ženského těla k přitáhnutí pozornosti voličů, jejichž rozhodovací schopnosti jsou zde redukovány na pouhé základní pudy, musíme se zamyslet nad rolí, do které jsou zde postaveni



samotní mladí kandidáti. Věk a nezkušenost jsou jediné atributy, které jsou jim přisuzovány – o jejich názorech a prioritách se nedozvídáme nic. Jako by samotné mládí stačilo, aby byla „nová naděje pro Zlín“ naplněna. Přitom jsou ale tito mladí politici stavěni do role nezkušených začátečníků, kteří potřebují podporu a pochopení shovívavých voličů.

Na samé dno lascivnosti však klesla TOP 09 v Havířově, kde již zřejmě politikům došla slova, cíle i argumenty. Postačilo koketně nastavené odhalené ženské pozadí s prvoplánovým heslem „Vždy na pravém místě...“ Tím pravým místem však v tomto případě může být pouze první místo ve zmíněné probíhající soutěži Sexistické prasátečko.



Holky do nepohody

Řada mužů i žen však sexistickou reklamu považuje za humor a nadsázku a její odpůrce za nudné puritány. To je případ i litvovského hnutí Otevřená radnice, které se prezentovalo plakátem, na němž se ženské kandidátky drží za vystřčená pozadí s heslem:

„Otevřená radnice, vyšpulená zadnice...“ Ve svojí obhajobě pod negativními komentáři na Facebooku kandidátky uvádějí, že nemáme být upjatí, ony že jsou prostě veselé, nezaujaté a se smyslem pro humor a hlavně nechtějí být superženami ani středobodem vesmíru. A jejich cílem prý není politikařit, ale pracovat.

Tento postoj by se dal nazvat „syndromem holky do nepohody“, neboť navazuje na patriarchátem posvěcený stereotyp pracovitě ženy, která bez řečí vykoná všechnu titěrnou práci a nenárokuje si za to žádné zvláštní veřejné uznání, které nakonec připadne mužům. U toho se navíc vesele směje, a protože není žádná puritánka, zvládne i laškování s mužskými kolegy, za které po večerech dodělává jejich úkoly. Netvrdím, že to musí být případ kandidátek za Otevřený Litvínov, je však smutné, že ony samy nedospěly k uvědomění si základních genderových stereotypů, které tímto dále reprodukují. Podle komentáře jejich kolegy z hnutí, který na plakátu není, by to prý u muže nebylo tak vtipné. Naopak. Spolehlivým testem míry sexismu v reklamě je obrácení rolí a dosazení mužů na místo žen. Pokud působí směšně a nepatřičně, je nevhodnost reklamy potvrzena. Představte si litvínovský předvolební vtip v mužské sestavě...

Města bez vizuálního smogu

Jedním ze způsobů, jak se zbavit každodenního útoku sexistické reklamy, je omezení reklamních ploch ve veřejném prostoru. V Praze se to nyní podařilo díky novým pravidlům pro výstavbu, jež vznikla pod vedením architekta Pavla Hnilíčky a vydal je Institut plánování a rozvoje. Nové stavební předpisy začaly platit od října 2014 a mimo jiné se podrobně věnují i umístění reklamních a informačních zařízení ve městě. Odteď nesmějí tyto instalace narušovat „architektonický, urbanistický, krajinný nebo pietní charakter prostředí“, nesmí ohrožovat bezpečnost provozu ani zasahovat do korun a kořenů stromů. V památkové rezervaci nesmějí být reklamní plochy nad 4 m² umístěny vůbec, totéž se týká přírodních parků, stromořadí a chráněných území. V zastavěném území je maximální povolená reklamní plocha 6 m². Nové předpisy omezují také reklamní plochy nad rovinou střechy, na fasádách a oploceních.

Tato opatření však k úplnému vymýcení sexistické reklamy stačit nebudou. Důležité je o sexismu mluvit již ve školách a pokračovat v odborné debatě na politické rovině, a tak vypěstovat společenskou citlivost k těmto diskriminujícím projevům. Aby se pohled na sexistickou reklamu stal pro kolemjdoucí ženy i muže natolik nenesitelným, že obchodníkům i politikům bude jasné, že takto žádné zákazníky ani voliče nezískají.



TÉMAT A HARMONOGRAM

Smart Cities

2015–2016

01–15 Inteligentní dopravní systémy a elektrická vozidla

termín vydání únor 2015

Inteligentní dopravní systémy (ITS) jsou nejpokročilejším odvětvím informačních technologií a jejich nasazení může vyřešit dopravní problémy rychle a za desetinu prostředků oproti stavebním řešením. Pro chytrá města představuje zvládnutí dopravy klíčový úspěch, který rozhoduje o kvalitě života ve městě, kvalitě ovzduší i o různých službách, které šetří čas i peníze občanů.

02–15 Aktivní občan a informační technologie

termín vydání květen 2015

Město nemá samo o sobě dostatečnou sílu ani prostředky, aby v krátkém čase dvou volebních období dosáhlo citelného zlepšení. Pomocí chytrých aplikací lze občany přiblížit k městu, nicméně hybným nástrojem změny jsou dlouhodobé programové podpory neziskových a občanských spolků, tvorby komunitních projektů a využití síly aktivních různorodě odborně zdatných občanů. I k tomuto propojení slouží celá řada chytrých nástrojů, pomocí kterých lze některé administrativní překážky překlenout.

03–15 Inovativní koncepty měst – chytrá zastávka veřejné dopravy

termín vydání srpen 2015

Informační doba klade na naše vnímání velké nároky. Množství reklamy otupuje naše smysly; je mnohdy velmi obtížné rozlišit nosnou informaci od zavádějící. Veřejný prostor vybavovaný z veřejných investic by měl informačně působit v zájmu veřejnosti. Ideálním prostorem pro poskytování nekomerčních informací jsou zastávky veřejné dopravy, které lze vybavit chytrými technologiemi.

04–15 Kooperativní systémy a chytrá vozidla

termín vydání listopad 2015

Automobil je ekonomickým tahounem světového hospodářství. Automobil je dnes všude. Jeho technologické vybavení významně ovlivní segment řízení dopravy i poskytování inovativních služeb. Vozidla se budou sama vzájemně informovat o nehodách ve směru jízdy přímo na ulici či Vám hlasově poradí, kde si můžete nejbližší koupit Vaše oblíbené kapučíno.

01–16 Energetika

termín vydání listopad 2015

Koncept chytrých měst bude mít největší dopad v oblasti energetiky. Moderní systémy umožní energetickou soběstačnost v lokálním měřítku a podpoří decentralizaci výroby elektrické energie i její skladování a použití v případě potřeby. Poskytovatelem elektrické energie tak bude v budoucnu moci být i Váš soused s kogenerační jednotkou či solární elektrárnou.

04–14

Hlavní téma:

Urbanismus a plány udržitelné mobility

MK ČR E 21390

ISSN 2336-1786

vychází čtyřikrát ročně

náklad 4000 ks

**Tento časopis je zdarma distribuován
zástupcům měst a obcí České a Slovenské
republiky nad 5 tisíc obyvatel.**

Vydavatel

Ondřej Doležal – Nakladatelství Pixl-e

Nálepková 113, 637 00 Brno, CZ

ičo: 70433526

dič: CZ7405133791

dolezal@scmagazine.cz

+420 777 853 429

Adresa redakce

Smart Cities

Kalvodova 10, 602 00 Brno, CZ

info@scmagazine.cz

+420 543 330 545

www.scmagazine.cz

Šéfredaktor

David Bárta

+420 723 355 540

barta@scmagazine.cz

Redakce

Jaroslav Sedlák

Šárka Svobodová

Vladimír Jurík

Mark Cartwright

Jazyková korektura

Vít Novák

Inzerce

Ondřej Doležal

+420 777 853 429

dolezal@scmagazine.cz

Na technické dotazy odpoví

a inzertní podklady přijme

Filip Mond

+420 777 300 475

mond@scmagazine.cz

Pavčina Doležalová

+420 608 708 953

dolezalova@scmagazine.cz

Grafický design

www.pixl-e.cz

Foto na obálce

EVOL, instalace v rámci uměleckého festivalu

MS Dockville, 2011

zdroj: www.flickr.com

Datum vydání 30. 11. 2014

Periodikum ani jeho části nesmějí
být publikovány, ani šířeny jakýmkoli
způsobem a v jakékoli podobě
bez výslovného svolení
vydavatelství.



smart



riešenia



pre
cyklodopravu



www.studio21.sk

mm
cité

1

Do města i na vlak – na kole!

mmcite.com