

Smart Cities 01-14

Magazín o chytrých technologiích pro efektivnější správu měst a obcí

Hlavní téma: Data

Řešení společenských problémů vyžaduje mnohaoborové znalosti a dovednosti. Elektronicky dostupná veřejná data umožní zapojení široké veřejnosti, vytvoření nových služeb a prostoru pro podnikání.

CITY DATA

Otevřená data uspoří miliardy

Pojďme se inspirovat Brity a zavedme podobná zákonná pravidla pro otevření veřejných dat.



CITY ARCH

Urban observatory

Virtuální mapové podklady měst mohou vytvořit důležitý informační zdroj sloužící jako nástroj ke sdílení zkušeností z městského chování a k jejich porovnávání.

CITY PUNK

Spacehive pomáhá komunitám při transformaci veřejných prostor

Příklad crowdsourcingového nástroje pro realizaci projektů, na které město nemá peníze, ani čas.



CITY BRAND

Vídeň má v Evropě ten nejlepší zvuk

Navštívili jsme chytré město 2013. A jak se programově tvoří? Vídní se může inspirovat nejen Praha či Bratislava. Vídeň je nám blízko.

CITY LIFE

Vzdělávací program cyklistické akademie

Vzdělávací program Cyklistická akademie je kombinací „klasických“ seminářů, soutěže „Hlavní město cyklistů 2014“ a osobních konzultací ve městech.

Vize

Desatero chytrého města – rozhovor s místostarostkou města Vídně Marií Vassilakou

V rubrice Vize Vám přinášíme názory významných osobností, které podporují či realizují koncept chytrého města roku 2013, Vídně, paní Marii Vassilakou, která od 25. listopadu 2010 zastává post místostarostky se zaměřením na veřejný prostor, dopravu, životní prostředí, energetickou koncepci a městskou zástavbu.

Paní Vassilakou je vzorovým příkladem političky, jež si uvědomuje obrovské přínosy konceptu chytrých měst, kterých lze dosáhnout jen pomocí agilního odborného týmu a zapojením široké i odborné veřejnosti do rozvoje města. Úspěch města Vídně tak lze interpretovat jako vzor pro koncepční práci na tvorbě českých a slovenských chytrých měst.

1. Město je místo, kde chce žít hodně lidí

Vídeň je jedním z měst, kde chce žít hodně lidí. V roce 1910 měla Vídeň 2 miliony obyvatel, v devadesátých letech cca 1,2 mil. a nyní více než 1,7 mil. obyvatel. Roste v řádu 25 tis. obyvatel ročně a 2 mil. obyvatel opět dosáhne odhadem v roce 2033. Je nejrychleji rostoucím městem v německy mluvících zemích, za posledních deset let přibývalo do Vídně tolik lidí, jako jich žije v Linci (tj. Pardubice a Hradec Králové dohromady). Úkolem města je tak chovat se velmi racionálně, předcházet budoucím problémům již nyní řádným plánováním a přípravou. Je nutné se zamýšlet nad tím, kde nově přichází budou bydlet, čím budou dojíždět do práce a jak se sociálně začlení do stávajícího prostředí. Vytvářet kvality, které různé skupiny obyvatel (rodíče s dětmi, senioři, studenti atd.) vyhledávají, je nutné ve městě, ne v jeho okolí. Je důležité podpořit bydlení v centru, zahustit stávající prostor, a tím snížit nároky na dopravu. Pokud nenabídneme kvalitu v centru, budou lidé žít na předměstích a cestovat do města za prací, či naopak cestovat „za přírodou“ z města ven a ani jedno není trvale udržitelný model. Tomu odpovídá celkový názor a plánování magistrátu města Vídně směrem k udržitelnému ekonomickému, ekologickému, ale především sociálnímu rozvoji města.

2. Město je setkávání a inspirace

Sociální interakce je základním parametrem přežití člověka, i města. Vídeň podporuje tuto svou důležitou součást investicemi do kvality veřejného prostoru s rozmanitými funkcemi, a to nejdříve do samotného veřejného prostoru, a teprve poté do objektů a infrastruktury. Atraktivita prostoru je defi-

nována jeho uspořádáním. Je potřeba nově rozdělit prostor, přeuspořádat jej pro různé funkce, nejen individuální dopravu, vždyť i silnice je veřejným prostorem a může mít další funkce. Například na slavné Maria Hilfe Strasse jsme přeorganizovali dopravu – ve středu je pěší zóna a na jejích okrajích prostor pro setkávání. Individuální doprava významně poklesla a prostor se „zaldilnil“; nově 90 % prostoru zabírá doprava pěšky a na kole a 10 % vozidly (původně to bylo 30 % i pro parkování). Tato kauza však byla tématem zahraničních médií a rozdělila i veřejné mínění. Nové řešení prostě nelze prosadit bez konfliktů, a přeuspořádání veřejného prostoru je tak výzvou pro silné vedení měst. Město Vídeň si stanovilo cíl do roku 2025 snížit podíl individuální automobilové přepravy na 50 %.

3. Město je efektivní

Město Vídeň klade značný důraz na kompaktní rozvoj, tj. včetně sociální infrastruktury a prostředí. Vídeň má vysoké ekologické nároky integrované ve standardech pro nové budovy, energetickou síť, zásobování. Budoucností města je pestrá nabídka funkcí a služeb a dostatečná sociální infrastruktura. Konkrétně se to projevuje například v řešení nákupní zóny Auhof na kraji města. Původní industriální prostor se stal nákupním centrem. Vzhledem k pravidlu zahušťování (tedy maximalizaci využití stávající zastavěné plochy) v městě Vídní, vyrostle na střeše nákupního centra druhé patro se 70 byty. Pro toto řešení rozhodly nižší náklady na pozemek a využití kompaktních příležitostí (žádné cesty za nákupy, pracovní příležitosti přímo na místě atp.). Auhof je jeden z mnoha příkladů víceúčelového plánování města.

4. Město je promísení a flexibilita

Vídeň pracuje s nástroji pro diverzitu parteru například pro řešení přesávacích čtvrtí tzv. pyžamových měst, kam lidé jezdí pouze přespat. Stavební zákon nařizuje, aby v parteru bylo i jiné zařízení než garáže, je nutné tyto plochy oživit obchody a kavárnami, tedy místy pro setkávání, nikoliv parkovišti. Dále je nutné předepsat minimální počet pater domů. Město Vídeň přišlo s Akčním plánem 50/60/70 na „přeprogramování“ veřejných prostor a míst vytvořených v padesátých až sedmdesátých letech minulého století s pouze jednou funkcí – bydlení. Nyní se prostory zahustí, promísí se jejich funkce a kompaktně se vybaví.

5. Město je pestrost a sounáležitost

Atraktivita města spočívá v pestrosti nabídky možností svým potenciálním občanům, ke svobodnému naplnění jejich tužeb. Je potřeba vnímat spoustu impulzů a identifikovat jednotlivce s celkem. Dnes však panuje maximální uniformita a nesounáležitost. Růst kvality života vyvolal růst ceny pozemků a bydlení, proto je důležité se zaměřit na sociální bydlení. Ceny pozemků expandovaly a je těžké sociální bydlení zajistit, neboť spekulace se stavebními pozemky jsou všudypřítomné. Proto město Vídeň přišlo například s poplatkem za způsob užití pozemku.

6. Město je růst

Právě probíhá druhá fáze osidlování Vídně. Nemáme místa nazbyt, ale udržíme 50 % zelených ploch s tím, že nechceme, abychom rostli do šířky. Jak moc budeme růst do výšky, se teprve ukáže. Hlásíme se k hustotě a kvalitě. Hlavní principy pro prostor, které dodržujeme: upřednostňujeme

vnitřní růst před venkovním růstem – řada městských objektů čeká na konverzi (nevyužívané areály nádraží a kasáren). Chceme využít to, co máme – změnou funkce dané plochy na bydlení. To se týká prázdných kancelářských prostor, střešních nástaveb, identifikovaných jako oblasti pro rozvoj a kde jsou naopak prostory, které je nutno chránit a propojovat – např. tzv. zelené osy pro mobilitu (např. cyklostezky). Příkladem mohou být identifikované rozvojové oblasti Nord a Nordwestbahnhof (u obou se jedná o kompaktní blokovou výstavbu po okraji území s různými výškami budov, ve středu pak parkovou plochou). Celková plocha je 129 ha se 32 tis. byty a s 25 tis. pracovními příležitostmi.

7. Město je inovace a transparentnost

Primárním stavebním kamenem rozvoje města je systematická diskuze a zapojení odborníků i občanů. Tento kooperativní proces je mnohem progresivnější než standardní výběrové řízení. Město tak tvoří svůj rozvoj samo, není omezeno řešením navrženým vítězem v. ř. Město Vídeň tímto způsobem sestavuje svůj strategický plán do roku 2025, STEP 2025, jehož přípravy začaly komunikačními setkáními na různých úrovních v lednu 2013. Plán má být představen na jaře 2014 a budeme o něm určitě referovat v dalších číslech. Nový plán vzniká procesem dialogu, který přináší transparentnost. Město Vídeň je městem univerzit, genderově zaměřené, mezinárodní, ve kterém se dobře žije a pracuje, které spolupracuje úzce s krajem s cílem přirozeně se propojovat s okolím.

8. Město je participací a sebeorganizací

Práce nás baví, pokud můžeme mít nebo sdílet radost, že vzniká něco společného na základě dialogu se začleněním expertní znalosti občanů i na lokální úrovni městské části. Cílem je tak vytvářet nové nástroje k dialogu, komunikaci a spolupráci – např. pro zapojování angažovaných občanů do práce s územním plánem. Pro taková jednání je potřeba jasných pravidel – transparentních standardů definujících, jak se kdo bude účastnit, neboť závaznost odstraňuje konflikty. Dejme občanům prostor na zapojení se i na vytváření vlastních aktivit – např. koncept komunitního zahradničení, sdílené ekonomiky, programy sdíleného investování apod. jsou příklady nových pojetí, jak se město může velmi efektivně rozvíjet.

9. Město je kontroverze a dialog

Rozvoj města musí být efektivní, proto je potřeba kontroverze a odlišné postoje vyřešit ve fázi dialogu, a ne ve fázi projektu. Město Vídeň vždy vede aktivní diskuzi (například nad výškovou budovou ve městě), důležité je nic neskrývat a ne nalhávat. Využíváme našeho dlouhodobého strategického plánu (Masterplan), necháváme si vědecky analyzovat různé směry a sami vědci hrají důležitou roli nejen pro město, ale také jako dodavatelé vysvětlení a argumentů přímo jednotlivým občanům.

10. Město je vize a utopie

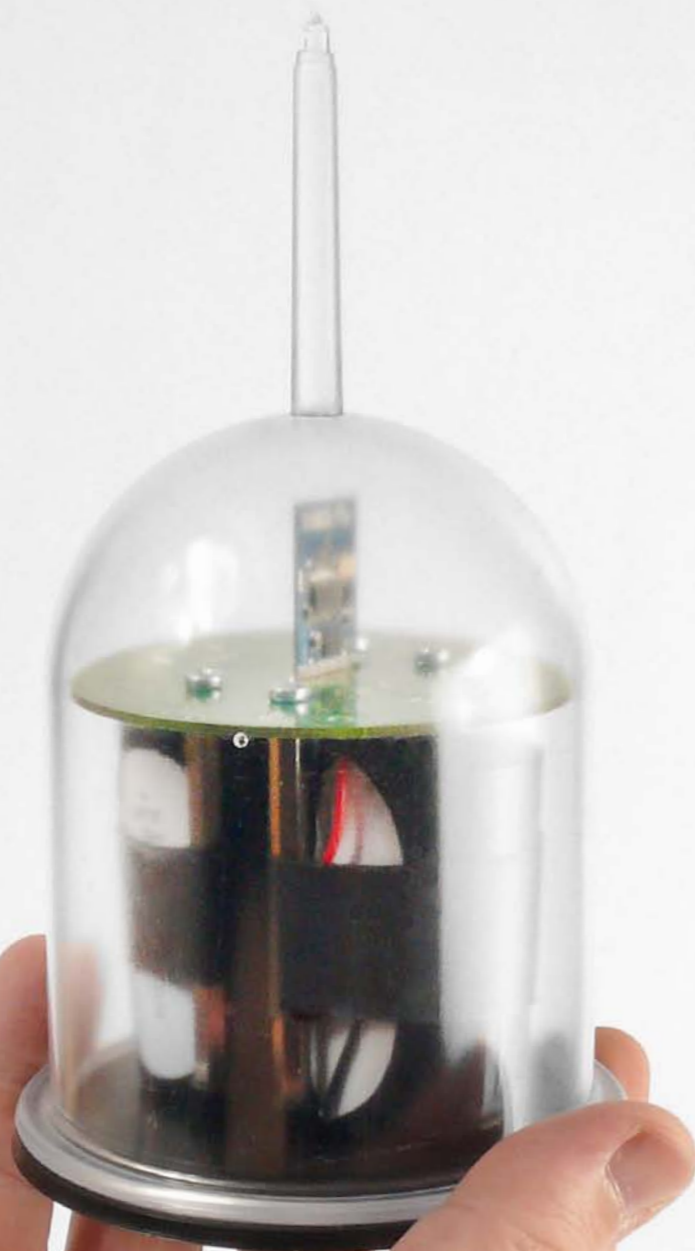
Chceme budovat krásná, zelená, kompaktní města, ve kterých všichni rádi žijí, ale musíme mít vize i utopie a musíme je umět formulovat! V politice chybí odvaha formulovat odvážné vize i utopie. Mějte ambiciózní a odvážné cíle!

Město Vídeň bylo vyhlášeno chytrým městem roku 2013, městem s nejvyšší kvalitou života na světě. Starosta města Vídně je velmi oblíbený politik, který směřuje do svého pátého volebního období v řadě.



SYSTÉM CHYTRÉHO PARKOVÁNÍ

Detekuje obsazenost parkovacích míst pomocí magnetického senzoru
Naviguje na volné parkovací místo
Zefektivňuje dohled nad platební kázní



Instalace do vozovky pomocí jádrového vývrtu, průměr 100 mm
Životnost garantovaná 10 let (projektovaná 15 let)
Napájení baterií
Provozní teplota -40 °C / +85 °C

WWW.CITIQ.CZ

„Kdo chvíli stál, již stojí opodál!“

Jára Cimrman

Vážení čtenáři, děkujeme vám za tu obrovskou pozitivní přívalemou vlnu, kterou vyvolalo naše nulté číslo časopisu. Těší nás, že vás forma i obsah časopisu nadchly.

My jsme nad rámec standardní distribuce časopisu s nultým číslem objednali obě republiky a v mezidobích připravili další číslo. Věříme, že Vám do nového roku přinese spoustu inspirace a odhodlán!

Ve světě se mluví o nové cenné komoditě. Nejedná se o vzácný kov ani surovinu a jeho naleziště máme přímo před nosem. Jsou to data.

Ve stále složitějším a rychle se rozvíjejícím prostředí globalizovaného světa plného informačního smogu je potřeba každého z nás velmi jednoduchá: bez dlouhého studování zmáčknout to správné tlačítko. Avšak to, co si přejeme, je výsledkem složitého výpočtu stroje z mnoha vstupních informací. A pokud tyto informace jsou nepřístupné, ležící kdesi pod pokličkou, těžko získáme správnou odpověď.

Každé město má pod svou pokličkou spoustu takových informací, které představují úrodné pole ležící ladem. Výnos z pole lze mnohonásobit, pokud umožníme motivovaným podnikavým lidem realizovat jejich chytré nápady.

Náš časopis má za cíl ukázat Vám, osvěceným hospodářům, jak veřejný majetek chytře spravují jiní, a jak se to pozitivně odráží na chodu města. Koncepty otevřených dat a otevřeného vládnutí, jimž se v tomto čísle věnujeme, jsou totiž chytrými přístupy ke správě měst, k dosažení významných provozních úspor, vytvoření nových služeb pro občany i předložení čitelnějšího politického programu voličům. Globální svět přináší spoustu inspirace, ale i konkurence, a proto zde více než jinde platí slova klasika, že kdo chvíli stál, již stojí opodál! Tak si pospěšme, ať stačíme nastartovat obrodné procesy ještě do komunálních voleb.

David Bárta / šéfredaktor

01–14

VIZE

Desatero chytrého města – rozhovor s místostarostkou města Vídně Marií Vassilakou

SMART CITY

- 02 Přišel čas na zmenu?
- 06 Strategický prováděcí plán SIP chytrých měst
- 08 **Britové zbrojí na smart cities**
- 12 Pohled britského konzultanta

HLAVNÍ TÉMA:

CITY DATA

- 15 **Otevřená data uspoří miliardy**
- 19 OPEN DATA ve Vídni
- 22 Společně otevíráme data
- 24 HELSINKI – etalon přístupu k otevřeným datům
- 28 Informační dopravní systém versus otevřená data
- 34 **Big data – co to je?**

CITY PARK

- 39 **Parkovací politiky v městech ČR**
- 41 Progresivní Karlovy Vary a systém chytrého parkování

CITY ARCH

- 44 **Urban Observatory**
- 48 BAM
- 50 Kulturní stanice
- 52 Několik poznámek k utváření obytného prostředí vesnice
- 54 Jak vytvořit a spravovat živé město v podmínkách nové ekonomiky? I na to odpoví červnový festival reSITE.
- 56 7x PRO architektonické soutěže

CITY BRAND

- 58 **Vídeň má v Evropě ten nejlepší zvuk**
- 64 Pardubice mají poklad

CITY PUNK

- 70 **Spacehive pomáhá komunitám při transformaci veřejných prostor**
- 73 Trocha punku v rekreačním Brighton a Hove
- 74 Pojišťovny mohou nalézt nové příležitosti a výzvy

CITY LIFE

- 76 **Cyklistická akademie**
- 79 Cyklostezky na protipovodňových hrázích – spojení přání s nutností

KOMERČNÍ PREZENTACE

- 2 ob CITIQ
- 75 Studio 21
- 3 ob 1.GEO
- 4 ob mmcity

Prišiel čas na zmenu?

Vladimír Jurík, viceprezident Zväzu stavebných podnikateľov Slovenska, zodpovedný za problematiku bytovej výstavby, eurofondy, PPP projektov a spoluprácu s mestami a obcami Slovenska.

Mestá sú motormi rozvoja regiónov. Mnohokrát sme počuli vysloviť túto vetu – na medzinárodnej, ale aj domácej, národnej úrovni. Na konferenciách, ale aj v príprave programových materiálov na čerpanie eurofondov. O tom, že úloha miest v rozvoji regiónov je dôležitá zo socioekonomického hľadiska dnes prakticky nikto nepochybuje, publikácií a článkov na túto tému bolo napísaných dosť. Aj zdôvodnení čerpania eurofondov.

A ako je to teda s našimi mestami? Akú kvalitu života nám ponúkajú? Ako si vytvárajú zdroje na rozvoj? Ako efektívne dokážu využívať európske zdroje na svoj rozvoj – a čo si pod slovom rozvoj predstavujú? Akú nám – občanom – dávajú možnosť reálne prehovoriť do vecí verejných?

Položiť si tieto otázky na konci programového obdobia 2007–2013 je nielen legitímne, ale aj potrebné. Čaká nás programové obdobie 2014–2020 a prípravy finišujú. A môžeme sa poučiť – z chýb, ale aj z úspechov.



Je všeobecne zaužívané tvrdenie, že o rozvoji, alebo stagnácii rozhodnú „tí hore“. Zväz stavebných podnikateľov Slovenska sa zaoberal problematikou prípravy, organizácie a implementácie eurofondov ako účastníka tohto procesu. Ako ten, ktorý je na jeho konci, teda ten, ktorý súťaží. Ale tiež ako ten, kto sleduje, vidí, hodnotí – a je schopný empiricky vyjadriť súvislosti, pripraviť podnety, navrhnuť zmeny.

Preto sme spracovali analýzu, pomocou ktorej by sme chceli upozorniť všetkých účastníkov prípravy investičných zámerov realizovaných pomocou štrukturálnych fondov na najčastejšie chyby, ktoré sme za niekoľko rokov zaznamenali, pričom výpočet týchto chýb nie je taxatívny, ale demonštratívny.

Analýza neefektívneho využívania eurofondov v predchádzajúcom programovom období 2007–2013...

Už v roku 2008 boli zaznamenané praktické skúsenosti s neefektívnym využívaním eurofondov v predchádzajúcom programovom období. Návrhy na zlepšenie zo strany sklamaných účastníkov investičného procesu boli formálne prijímané s porozumením a konštatovaním, že chyby predchádzajúceho obdobia by sa už nemali opakovať. Tak ako to dopadlo?

Pozrime sa na proces čerpania eurofondov z pohľadu pôsobenia jednotlivých aktérov tohto procesu – bude to pohľad tých, ktorým záleží na vytváraní dostatočného obchodného priestoru. Bez vzletných rečí, iba na základe zažitých skúseností.

Mestá a obce

Typická pre mnohé z nich bola v predchádzajúcom programovom období nedostatočná koncepčná príprava – zastupiteľstvá nevedia, čo chcú, nemajú predstavu, na čo efektívne použiť peniaze



Spôsob vyriešenia selektívneho vjazdu do ukľudnenej komunikácie v priestore sídliska v Malmö, Švédsko



I v novovytváraných sídliskách môže byť zeleň dominantou už po siedmich rokoch – sídlisko v Malmö, Švédsko

z eurofondov, eurofondy používajú ako nákupný zoznam, chýbajú programové dokumenty, ktoré by sa reálne zaoberali rozvojom obce. Nielen formou želaní – akých v rámci PHSR nájdeme dosť, ale predovšetkým z pohľadu investícií a ich efektívnosti.

- Vlastné predstavy členov zastupiteľstiev o možnostiach financovania z eurofondov, založené na presvedčení o správnosti svojich zámerov bez dostatočných znalostí o pravidlách a možnostiach financovania z eurofondov.
- Nedostatočná pozemková príprava – mestá a obce nemajú pripravené najmä – majetkovo-právne nevysporiadané pozemky na realizáciu investičných zámerov – v čase vyhlásenia výzvy ich už nestihnú pripraviť a podať žiadosť.
- Obecné a mestské zastupiteľstvá často neberú do úvahy náklady vyvolané projektom, ktoré nebude možné uznať ako

oprávnené náklady (neplánujú rezervy z vlastných zdrojov). Typická je potom napätá situácia vo financovaní najmä projektov zameraných na rekonštrukcie – či už verejných priestorov, alebo budov. Aj ten, kto rekonštruoval stavbu, hoci aj malého rozsahu, vie, že rekonštrukcia sa nikdy nedá detailne rozpočtovať – pretože skutočný stav objektu zistí investor často až po jeho otvorení – po začatí prác. Z toho pramení snaha investora prenášať finančný problém na dodávateľa, čo spôsobuje napätie vo vzťahoch medzi nimi.

- Zastupiteľstvá často podceňujú faktor času a nemajú jasno v realizačných zámeroch – veľké množstvo času sa strávi úvahami na zastupiteľstvách, kde zábery o investícii prichádzajú nedostatočne vyargumentované – v období medzi zastupiteľstvom problém neriešia, otvárajú ho na nasledovnom zastupiteľstve a napokon nestihnú vytvoriť zadanie pre projektantov.
- Nedostatočná vôľa dohodnúť sa na spoločnom postupe zastupiteľstva so starostom – často následok výsledkov volieb starostu, ktoré nedopadli v súlade s predstavami väčšej časti zvoleného zastupiteľstva.

Projektanti

Je všeobecne známou – a praxou tisíckrát overenou skutočnosťou – že najviac peňazí v každom investičnom projekte dokáže ušetriť dobrý projektant. Preto pre mestá a obce by malo byť prvoradé – nie to, ako ušetriť peniaze na projektantovi – ale ako efektívne pomocou dobrého projektanta využiť vlastné a európske zdroje. To by malo byť zadáním v budúcom programovom období. Je najvyšší čas skončiť s nelogickým kritériom najnižšej ceny pri verejnom obstarávaní projektanta. Projektovanie je založené na myšlienkovj tvorbe. Najlacnejší projektant môže vyjsť investora poriadne draho.



Veľkorysé ponechanie verejného priestoru na novovznikajúcom sídlisku v Malmö, Švédsko

V praxi sa najčastejšie stretávame s nedostatočným nastudovaním zadania zo strany projektantov. Aj v tejto fáze vidno, či si projektant osvojil tému, oboznámil sa s predstavami obce a terénom, či stavbou, či s projektom „žije“, alebo je to rutinárska práca, ktorú obci ponúkne. Keď sa k tomu pridá nedostatočné oboznámenie sa s podmienkami výzvy a slabá komunikácia s agentúrou, zodpovednou za napísanie projektu, je pravdepodobné, že obci projekt buď vôbec neprejde, prípadne bude mať vážne problémy pri jeho realizácii. Tu je dôležité, aby vyhlasovatelia výzvy počítali s dostatočnou sumou oprávnených výdavkov na projektové práce – obce nerady priplácajú „zo svojho“.

Agentúry, zodpovedné za prípravu projektov

Sú významnou súčasťou prípravy projektu rovnako dôležitou, ako projektanti. Okrem toho predstavujú „najmladší“ a niekedy najmenej čitateľný prvok v procese prípravy. Je ich veľkou zodpovednosťou, aby zaistili dostatočnú komunikáciu s vedením obce, zastupiteľstvom, odbornými útvarmi a tiež s projektantom pri formulovaní zadávacích podmienok. Ony majú vedieť najviac o tom, za akých podmienok bude projekt schválený a ako bude financovaný, to patrí k úlohe týchto agentúr i k podmienkam ich úspechu.

Agentúry by mali disponovať vynikajúco vyškolenými pracovníkmi, najmä pokiaľ ide o vecnú a organizačnú prípravu projektu. Nemali by do procesu vnášať informačný chaos, nemali by vyvolávať neprímerané očakávania pokiaľ ide o financovanie. Nemali by povýšiť vlastný záujem realizovať projekt nad zmyslupnosť a efektívnosť realizácie projektu. Ich zodpovednosťou je upozorniť obec na projekty, ktoré budú z prevádzkového hľadiska pre obec dlhodobo neudržateľnou finančnou záťažou a ktoré nebude obec vedieť zmysluplne využiť. Je zodpovednosťou miest a obcí vybrať si na prípravu projektu profesionálnu agentúru.

Ministerstvá

Dnes sú naše ministerstvá v situácii, kedy by mali najviac ťažiť zo skúseností z predchádzajúcich programových období, pretože na nečerpaní eurofondov v predchádzajúcich obdobiach sa podieľajú najväčšou mierou. Nejasná situácia predchádzajúca vyhlasovaniu výziev, nedodržiavanie harmonogramov výziev, často máťuce neoficiálne informácie o termínoch výziev zo strany pracovníkov ministerstiev, neschopnosť žiadateľom jasne vysvetliť podmienky, oprávnenosť aktivít – subjektívne vysvetľovanie si príručiek a podmienok jednotlivými pracovníkmi ministerstva, a tým vnášanie chaosu a neistoty do prípravy.

Keď k tomu pridáme dlhé lehoty posudzovania žiadostí, zdĺhavú kontrolu verejného obstarávania a celkovo administratívne náročný a finančne nákladný a neefektívny proces podávania žiadostí, tak sa nám jasne črtajú dôvody pomalého čerpania eurofondov.

Vyššie územné celky – kraje a SoRo.

Mnohí podávateľia žiadostí vyčítali tomuto stupňu riadenia často zbytočnú duplicitnú kontrolu, zvyšovanie administratívnej náročnosti schvaľovania žiadostí a tým predlžovanie ich schvaľovania. Z tohto prostredia pochádzali tiež často máťuce informácie, chýbala konzistencia medzi informáciami z ministerstiev a zo SoRo.

Vo fáze realizačnej vnímali účastníci investičného procesu ako vážny problém zdĺhavú a napriek tomu povrchnú kontrolu zo strany pracovníkov tohto článku riadenia. Často slabšie technické znalosti a nižšia schopnosť čítať projektovú dokumentáciu viedli

ku kontrole najmä toho, čo sa ľahko kontroluje, čo sa dá vidieť, spočítať... Väčšina kontrol nedokáže odhaliť zmenu kvalitných materiálov, alebo častí subdodávok za nekvalitné. O zabudovaných technológiách už ani nehovoríac. A je to škoda, pretože jedného dňa bude musieť investor za nekvalitu zaplatiť. A pritom mohol mať kvalitu za 5% jej skutočnej ceny. Kedy sa mu to opäť prihodí?

Empirická analýza, ktorú sme urobili ako výsledok našich praktických skúseností s prípravou a realizáciou projektov, iste nie je analýzou v pravom slova zmysle, opretou o štatistické údaje. Pre nás má zmysel v tom, že poukazuje na dôvody, pre ktoré nedostatočne čerpáme eurofondy, má poukázať na dôvody, prečo čerpáme neefektívne a tiež na dôvody, prečo nás to bude zrejme ešte nejaké peniaze stáť z hľadiska udržateľnosti investícií. Mnohí z vás si po prečítaní analýzy povedia – veď tam nie je nič nového, veď to je „normálne“. My súhlasíme s tým, že to nie je nič nového, len si myslíme, že to nie je normálne.

Prichádza nové programové obdobie, ktoré začne v tomto roku. Na rade je príprava a podpis Partnerskej dohody, nové operačné programy, sú prísluby menej zložitého administrovania okolo prípravy a schvaľovania projektov, avizovaný bol dôraz na efektívne využívanie zdrojov, dôraz na regionálnu spoluprácu, na rast zamestnanosti, na inovatívne projekty, vytváranie príležitostí pre malé a stredné podniky. Dokonca aj prísluby politikov, že čerpanie bude možné od začiatku programového obdobia. Prišiel čas na zmenu? Čo z toho je reálne, a čo nie, uvidíme onedlho. Určite sa budeme problematike venovať naďalej. Radí budeme hovoriť aj o vydarených projektoch, o dobrých príkladoch zo zahraničia. Bude nám záležať na tom, aby sme pochopili, prečo chceme, aby naše mestá boli SMART. Budeme ponúkať občiansky pohľad, založený však na osobných profesijných skúsenostiach.

Je ešte jedna vec, ktorá sa nám – ľuďom z praxe dosť ťažko chápe. Napriek tomu, že po dve programové obdobia za sebou sa množstvo problémov opakuje, napriek tomu, že proces je stále dosť administratívne náročný, napriek tomu, že financovanie investícií cez eurofondy je pre väčšinu miest a obcí takmer životne dôležitou vecou – je aktivita miest a obcí pri príprave programových dokumentov neuveriteľne malá. A pritom oni sú tí budúci investori, ktorí v konečnom dôsledku rozhodnú o tom, či investičné peniaze budú efektívne a zmysluplne využité – a či vôbec využité budú. Ako keby si stále nevedomovali svoju pozíciu – sú predsa stredobodom tohto procesu, motorom rozvoja regiónov, nie pasívnym čakatelom na to, čo im štát prideli.

Prítom majú mestá a obce medzi sebou množstvo neuveriteľne schopných a investične skúsených manažérov – často skúsenejších ako sú tí, ktorí programové dokumenty na čerpanie eurofondov pripravujú. Musíme naozaj brať do úvahy riziká, že programy, výzvy pripravujú aj ľudia, ktorí v živote nič nestavali, nič neriadili... To iste nie je ich chyba, ale rovnakou chybou by bolo nezaujímať sa aktívne o to, ako príprava prebieha. Pretože komunálni manažéri majú v tomto smere iba jednu chybu – že skoro vždy sa ozvú, až keď už je neskoro.

Nie je však naším cieľom hodnotiť prácu iných profesijných skupín, len prispieť k tomu, aby sme zodpovedne a premyslene pristupovali k čerpaniu eurofondov a snažili sa uvažovať s časovým predstihom o etapách programov a projektov, ktoré celkom isto nastanú – a to v záujme nás všetkých.

foto: autor článku



Donedávna najvyššia administratívno-obytňá budova v Európe – Turning Torso, Malmö, Švédsko, od španielskeho architekta Santiaga Calatrava

Strategický prováděcí plán SIP chytrých měst

Tento článek je výběrem informací z 22stránkového plánu SIP, který spatřil světlo EU 14. 10. 2013. Snažil jsem se vybrat informace relevantní a v budoucnu využitelné, byť jejich čtení vyžaduje jistou míru soustředění, a někdy i sebezapření, neboť se jedná o dokument EU. Pro plánování úspěšných projektů s čerpáním evropských dotací v oblasti chytrých měst a společenství podává tento plán rámcové informace o možných předmětech projektů, o potřebných údajích, jež je vhodné v žádostech zmínit apod. Právě včasné seznámení se s prioritními oblastmi budoucích EU investic dává šanci aktivním zástupcům našich měst, aby již nyní začali připravovat možné konkrétní plány pro budoucí financování. Vzhledem k ekonomické krizi je zřejmé, že se podobnou cestou vydají řádově stovky evropských měst, proto více než jindy budou platit rčení o tom, kdo dřív mele a komu přeje štěstí.

Ještě než začneme s informacemi o vlastním plánu, je vhodné se seznámit se slovy, které by v žádném z Vašich projektových žádostí neměly chybět. Jedná se o slova z evropské definice chytrého města:

Chytrá města (smart cities) jsou společenství lidí komunikující a používající toky energie, materiálů, služeb a financování s cílem urychlit udržitelný hospodářský rozvoj, stabilitu a vysokou kvalitu života; tyto toky a interakce se stávají chytrými prostřednictvím strategického využívání informačních a komunikačních infrastruktur a služeb v procesu transparentního územního plánování a řízení, které je citlivé vůči sociálním a ekonomickým potřebám společnosti.

Evropské inovační partnerství (EIP)

Evropské inovační partnerství (EIP) v oblasti chytrých měst a společenství se snaží výrazně urychlit zavádění inteligentních městských řešení integračních technologií z oblasti energetiky, dopravy a informačních a komunikačních technologií (ICT) v průmyslovém měřítku. Zaměřuje se na města, neboť to jsou místa, kde je nejméně využitý inovační potenciál, nejvíce poškozováno životní prostředí a kde lze získat významné společenské výhody. Partnerství EIP bylo zahájeno v červenci 2012 (vizte http://ec.europa.eu/energy/technology/initiatives/doc/2012_4701_smart_cities_en.pdf) a jeho základní cíle jsou formulovány takto:

Partnerství usiluje o aktivity schopné přinést Evropě hned tři výhody: významné zlepšení kvality života občanů, zvýšení konkurenceschopnosti evropského průmyslu a inovativních malých a středních podniků spolu s výrazným přispěvkem k udržitelnosti, a splnění cílů EU 20/20/20 energetické a klimatické udržitelnosti. Toho lze dosáhnout nasazením integrovaných, škálovatelných a trvale udržitelných řešení Smart City – zejména v oblastech, kde jsou úzce propojeny výroba, distribuce a používání energie, mobilita a doprava, a informační a komunikační technologie.

Jako první výstup partnerství EIP je dohoda o tomto strategickém prováděcím plánu (SIP), který je výsledkem práce řídicí skupiny, jejich technické podpory a příspěvků platform pro inteligentní města (vizte www.eu-smartcities.eu/). S cílem úzce koncentrovat energii na konkrétní výsledky, se plán v současné době zaměřuje na tři oblasti:

- **udržitelnou městskou mobilitu** – Alternativní energie, veřejná doprava, efektivní logistika, plánování;
- **udržitelné městské čtvrtě a zastavěné prostředí** – zlepšení energetické účinnosti budov a čtvrtí, zvýšení podílu obnovitelných zdrojů energie a zlepšení obyvatelnosti našich komunit;
- **integrované infrastruktury a procesy napříč energetikou, informačními a komunikačními technologiemi a dopravou** – propojení vybavení infrastruktury ke zlepšení účinnosti a udržitelnosti měst.

Schéma napomáhající pochopení plánu SIP

Plán předkládá osm klíčových horizontálních předpokladů, seskupených do kategorií rozhodování-řízení (decisions), odborný vhled (insight) a financování (funds), vizte obrázek. Chcete-li úspěšně implementovat tento SIP a nadcházející operační program a rozvíjet tyto tři prioritní oblasti a osm klíčových horizontálních předpokladů, je zde navržena řada příkladů:

1. Vytvořit řadu „Ukázkových iniciativ“, které sdružují skupiny měst s průmyslem a inovativními malými a středními podniky z odvětví informačních a komunikačních technologií, energetiky, mobility a dopravy s cílem dodávat společná řešení pro chytrá města a vytvářet tak dostatečné měřítko pro demonstraci, snižovat riziko politických činitelů, jakož i investorů, a postupně podporovat širší uplatňování v celé EU. Tímto se zvýší konkurenceschopnost evropského průmyslu a ukáže se inovativní potenciál malých a středních podniků.

Chcete-li plně využít potenciál inovací a co nejlépe využívat infrastrukturu a jiných synergií musí se „ukázkové iniciativy“ zaměřit na integraci technologií v oblasti ICT, energetiky a odvětví dopravy a mobility tak, aby bylo dosaženo např. pokroku v dosahování nulové energetické potřeby (soběstačnosti) či přímo aktivní výrobě energií městskými částmi, ve větším využívání alternativních zdrojů energie, veřejné dopravy a efektivní logistiky, nebo zelené dopravy, široce dostupných informačních a komunikačních technologií a efektivnějším používání infrastruktury. Musí však být zajištěna kontinuita rozvoje a jeho monitorování.

2. Použít nové obchodní a finanční modely spolupráce veřejného a soukromého sektoru, které spojují průmysl s veřejnými investicemi na evropské, národní, regionální a místní úrovni, a v tomto duchu nové evropské programy pro zadávání veřejných zakázek tak, aby mohlo být zlepšení v daných třech oblastech maximálně urychleno.
3. Pokročit v tvorbě otevřených norem na Smart City prostřednictvím koordinační skupiny Smart City evropských normalizačních orgánů CEN-CENELEC-ETSI ve formě společné technické komise, vytvořit společnou bázi a strategický program pro normy na inteligentní města.
4. Rozvoj infrastrukturních platform a společných architektur pro informovanost o chytrých městech.
5. Otevřít široké veřejnosti relevantní data v městské oblasti prostřednictvím změny kultury jako „otevřená data jsou standardním požadavkem“ u veřejných i soukromých subjektů.
6. Vyvinout nástroje pro škálovatelné integrované navrhování, simulaci a multikriteriální optimalizace umožňující zainteresovaným stranám analýzy různých prostorových a odvětvových hledisek (tj. hodnocení funkčních charakteristik a životního cyklu, posuzování udržitelnosti a vizualizace dopadů).
7. Vytvořit společný rámec pro srozumitelné vysvětlení občanům a rychlého sdílení mezi městy EU.
8. Vyvinout strategii chytrého města na politické úrovni, která umožňuje vytváření „inovačních zón“, které uvolňují stávající (omezující) regulace města nebo oblasti ve vybraných oborech a na omezenou dobu, aby bylo možné je nechat působit jako inkubátor na testování řešení. Také zvýšit měřítko a dostupnost nabytých zkušeností.
9. Připravit roční program 100 krátkodobých výměn pracovníků měst, soukromého sektoru a příslušných nevládních organizací pro sběr nejlepších nápadů. Začátek v roce 2014.
10. Realizovat kooperativní integrované plánování chytrého města (fóra pro městské plánování) a provoz města, které maximalizují využití celoměstských dat pro vytvoření agilnějších řídicích procesů, využívajících moderní multikriteriální simulace a vizualizační nástroje.
11. Dohodnout se na společném rámci indikátorů chytrého města, který by sloužil k sebehodnocení měst, sledování pokroku a spolehlivějšímu srovnání s jinými městy a k motivaci dlouhodobých investic do inovací ze strany průmyslu.

Pokud jste dočetli až sem, pak je Váš zájem o budoucí čerpání prostředků z EU fondu třeba podpořit ještě několika důležitými informacemi. Vlastní dokument podrobněji rozebírá jednotlivé oblasti, a lze se v něm dobrat dodatečných informací k oblasti Vašeho zájmu. Nicméně pro dobrý projekt je důležité se držet těchto zásad, doporučených na závěr celého dokumentu:

Ambicí EIP partnerství je přilákat investory, průmysl, Evropskou komisi, národní, regionální a městské samosprávy, aby tyto iniciativy podpořily – jak ze standardních, tak i nových zdrojů. V zásadě jsou hledána ta „připravená“ řešení, u kterých je riziko malé a finance mohou pomoci zvýšit rozsah a urychlit efekt. V podstatě lze říci, že pilotní instalace chytrého systému, kterou české či slovenské město samo provede, významně zvyšuje možnost čerpání evropských peněz na jeho následné významné rozšíření, neboť město může doložit očekávané přínosy, zkušenost se systémem apod., a tedy je investicí s velmi nízkým rizikem a významným přínosem.

Druhou silnou možností jsou evropské projekty, kde se město účastní jako demonstrátor dané technologie, či posléze i jako přenašeč znalostí do jiného města. Několik takových projektů již probíhá (např. projekt TIDE, který nabízel malý příspěvek, cca 15 tis. eur, na nastartování řešení určitého vybraného problému města s podporou zkušenějšího města). Tuto možnost však žádné naše město nevyužilo.

Podstatné je začít, v malém, s jednou či několika agendami, v úzkém agilním týmu, s podporou nejvyššího vedení města, s očekávaným dlouhodobým přínosem, a ne okamžitých převratných změn. Šanci, jak tyto činnosti financovat, se v Evropě rodí několik, nicméně každé město musí začít nejdříve u sebe.



Britové zbrojí na smart cities

Spojené království je pro naše republiky opravdovým vzorem. Britové jsou pragmatičtí, nedělají efektní gesta jako třeba Španělsko. Britové v historii ovládli polovinu světa, a to především díky skvělé organizaci, odvaze k novým věcem a promyšlené přípravě.

V konceptu smart cities Britové spatřují obrovský ekonomický potenciál a svou národní strategii založili na jednoduché myšlence: „Peníze přinesou akceschopné domácí firmy se skvělými produkty, které si vyzkouší v našich městech, čímž se naše města naučí s technologiemi pracovat a dosáhnout tak slibovaných provozních úspor.“ Britská města se stanou chytřejšími, a britské firmy úspěšnějšími. Úspěšný bude ten, kdo nové technologie ovládne rychle, kdo si je řádně vyzkouší a vychytá mouchy. Města tak podpoří konkurenceschopnost domácích firem.

Podle několika studií dosáhnou celosvětové investice do chytrých měst v roce 2020 výše 408 miliard amerických dolarů a Britové pokukují po získání celých 10 % z nich. V konkurenci s pracovitými a dobře organizovanými Asií, např. Japonci či Jihokorejci, se jedná o ambiciózní cíl. Sedm let před tímto datem tak Britové bubnují na poplach a programově organizují svůj domácí trh a investice, burcují svá města a připravují programy pro rozjetí této agendy v širokém měřítku.

Jedním z programů je i **Future cities demonstrator**, program mající za cíl v různých britských městech vyzkoušet různé technologie a postupy, následně je vyhodnotit a doporučené postupy posléze podpořit dotačním programem. Zde je nutné ještě sdělit, že tento program je zaštiťován národním centrem pro chytrá města (Future cities catapult), které vzniklo vládním rozhodnutím a bylo podpořeno 50 miliony liber (zmínili jsme se o něm v minulém čísle).

Výbor pro strategii technologií (Technology strategy board, TSB) investuje 24 milionů liber do projektu Future cities demonstrator ve městě Glasgow, které by mělo integrovat městské služby v dostatečném měřítku a v úrovni, kterou ještě nikdo nedosáhnul, a tím prokázat přínosy celého konceptu a přesvědčit ostatní města, aby se také zapojila. V roce 2012 tým Future cities uspořádal soutěž a vybral 30 měst, kterým věnoval po 50 tis. librách na vypracování vlastního plánu, jak dramaticky zlepšit fungování svého města.

Pravidla soutěže

Klíčovými parametry úspěchu celého programu je VOLNOST, ZAPOJENÍ MALÝCH FIREM A ÚČAST MĚSTA. Právě svazující všudypřítomná kontrola rozšířená v našich zemích by takový typ programu naprosto znehýbnila.

„Mezi hlavní systémy města patří zdraví, energie, voda, odpady, telekomunikace, budovy a doprava.

Ocenili jsme návrhy:

- nových způsobů integrace systémů;
- řešení specifických problémů v daném městě;
- s potenciálem velkého dopadu na hospodářství, kvalitu života a vliv na životní prostředí města;
- kombinující nedávné nebo současné investice do městské infrastruktury s financováním demonstrátoru s cílem vytvořit efektivnější testovací prostředí;
- poskytující platformu, která umožňuje inovativním podnikům, zejména malého a středního měřítku, aby své nápady otestovaly;

- nabízející potenciál pro inovace ve způsobech, jakými jsou existující služby dodávány;
- mající potenciál pro další rozvoj a využívání nad rámec prvních dvou let financovaných programem.

Výslovně jsme vyloučili návrhy:

- zaměřené na zlepšování výkonnosti jednotlivých městských systémů více než na integraci systémů;
- vyvádějící finanční prostředky k překlenutí mezery zdrojů ve stávajících projektech;
- neřízené městem nebo jeho společnostmi.

Průběh soutěže

Celý proces soutěže je dvoustupňový. V první fázi byla města vyzvána, aby se ucházela o financování vypracování studie proveditelnosti a rozvíjení jejich návrhu do podoby demonstračního projektu. Více než 50 měst předložilo své návrhy na studii proveditelnosti, a zatímco se původně očekávalo, že bude k financování vybráno pouze 20, kvalita přihlášených prací byla tak působivá, že byly uděleny granty ve výši 50 000 liber hned 30 městům.

Ve druhé fázi města dokončila své studie proveditelnosti a předložila návrh na demonstrátor většího rozsahu, na který je k dispozici až 24 milionů liber na projekt. Ze 30 měst, kterým byl udělen grant, dokončilo své zprávy o studiích proveditelnosti 29 měst a 26 předložilo návrhy na rozsáhlé demonstrátory.

Studie proveditelnosti byly financovány z veřejných prostředků ve výši 100 % způsobilých nákladů, a proto byl uplatněn požadavek na vypracování zprávy o výsledcích studie, která byla následně veřejně publikována. Vlastní studie proveditelnosti jsou publikovány na stránkách Výboru pro strategii technologií (TSB) a jsou šířeny mezi obecními úřady, komerční sférou a akademickou obcí.

Jedná se o Belfast, Londýn, Birmingham, Manchester, Brighton a Hove, Milton Keynes, Bristol, Newcastle, Cambridge, Nottingham, Camden, Peterborough, Cardiff, Plymouth, Coventry, Salford, Derby, Sheffield, Dundee, Southampton, Enfield, Southend-On-Sea, Glasgow, Stoke-On-Trent, Ipswich, Swindon, Leeds a Bradford, Warrington a Leicester.

Jak takové shrnutí cílů studie proveditelnosti vypadá? Vybral jsem na ukázkou Birmingham.

BIRMINGHAM

„Naše studie ukázala, že Birmingham je vhodné město pro demonstrátor velkého rozsahu, že má velkou etnickou populaci široké socioekonomické rozmanitosti, je obklopen širokou frontou akademiků, vědců, inovátorů a podnikatelů, kteří mají chuť využívat příležitosti komerčního i veřejného sektoru plynoucí z demonstrátoru, který Birmingham nazval „Citi-sense“. Tak popsali primární přednosti města předkladateli žádosti o dotační podporu.

Birmingham je město orientované na budoucnost. Je to nejmladší, etnicky velmi různorodé město ve Velké Británii, jeho inovátoři z veřejného, soukromého sektoru a sociálních organizací již vytvořili unikátní spolupráci veřejného a soukromého sektoru pro provozování silniční infrastruktury města Birmingham, provoz místní společnosti prodávající elektrickou energii, program komunitních inovací skrze sociální média (Big Society Award), či platby lokální měnou skrze aplikaci chytrého telefonu. Jeho dobrá dopravní infrastruktura, ekonomická schopnost v široké škále různých technologií a výroby, silně podporovaná oblast kreativních médií, zdravotní péče vysoké úrovně a kulturní rozmanitost přispívají k národnímu a mezinárodnímu exportnímu potenciálu služeb a produktových inovací města.

Perspektivní budoucnost Birminghamu jako předního globálního města má zajistit již probíhající bezprecedentní program s více než 6 miliardami liber veřejných a soukromých regeneračních investic. „V příštích několika letech se dokončí transformace našeho zastavěného prostředí, vybuduje se dopravní síť světové úrovně a udržitelné energetické systémy, radikálně se zlepší naše veřejné služby, nasadíme prvotřídní superrychlou digitální infrastrukturu a vytvoříme město v podobě globálního lídra v oblasti inovací a znalostní ekonomiky.“

Máme cíl, že zvýšíme do roku 2020 ekonomiku Birminghamu o 30%, nebo-li na 8,25 miliardy liber ročně.

Demonstrátor Birminghamu bude stavět na tomto základu stávajících inovací a budoucích masivních investicích. Podstata našeho návrhu na demonstrátor, který jsme připravili v úzké spolupráci se všemi zájmovými skupinami ve městě, je **transformace**. Cílem je učinit z města Birmingham, které pohotově reaguje na přicházející problémy, město, které je schopno systematicky předvídat a řešit problémy předem aktivním a udržitelným způsobem.

Naš demonstratorní projekt "Citi-Sense" poskytne městské údaje – a prostředky k jejich využití – do rukou občanů Birminghamu, podnikatelů, poskytovatelů veřejných služeb, sociálních organizací, plánovačů a obchodníků. Naše ambice jdou mnohem dál, než je tradiční "datová platforma města". Citi-Sense bude poskytovat distribuovanou obchodní infrastrukturu pro městská data Birminghamu, která umožní:

- motivovat vlastníky a poskytovatele dat, aby je dali k dispozici otevřené (nebo se souvisejícími podmínkami v závislosti na jejich citlivosti) a publikovat je;
- jakékoliv organizaci ve městě přístup k datům bez ohledu na to, kde jsou skladována, nástrojům a odborným znalostem potřebným k jejich využití;

- plánovanou transformaci se zapojením všech aktérů v ekosystému města, včetně komunit, podnikatelů a sociálních organizací, které již nyní prokazují svou schopnost vytvořit inovativní městské služby.

Naším cílem není prostřednictvím této transformace dosáhnout skokové změny, ale trvale dosáhnout jakousi schopnost inteligentního a udržitelného rozvoje města skrze adaptivní způsoby, kterými je město organizováno a jimiž jsou vytvářena nová pole pro podnikání.

Zatímco přístup Citi-Sense je dlouhodobým programem, v prvních dvou letech chceme demonstrovat tento transformační přístup ve třech konkrétních pilotních komunitách:

- práce s více než 40 000 místními malými a středními podniky a vysokými školami na tvorbě nového obchodního sektoru řízeného dostupnými daty v hodnotě 126 000 000 liber ročně do roku 2020;
- lepší naplnění informačních potřeb 33 milionů lidí ročně (*Birmingham je jako Brno, pozn. redakce*), kteří cestují a pracují v Birminghamu s cílem snížit o 3% dopravní zácpy do roku 2015, s významným ekonomickými a ekologickými přínosy;
- propojení roztržitých služeb pro naše mladé občany se speciálními vzdělávacími potřebami nebo postižením – dosažení lepší integrace těchto mladých lidí do naší ekonomiky, ukončení prohlubujícího se ekonomického propadu jejich rodin a dosažení impulsu 50 milionů liber investic do ekonomiky prostřednictvím snížených nákladů na život ve veřejném sektoru.

Tyto pilotní demonstrace budou prokazovat udržitelné modely na podporu rychlého rozšíření do dalších měst a obcí. Citi-Sense bude přispívat k tvorbě otevřených globálních standardů pro technickou i obchodní úroveň. Tím se podpoří přenositelnost výsledků jak mezi městy, tak i komerčními subjekty a to i na mezinárodní úrovni.

Citi-Sense bude iniciativou pro spolupráci napříč odvětvími. Partneri, kteří již s námi pracují na dodávkách, investují do demonstrátoru své vlastní prostředky v hodnotě 105 000 000 liber. Investice 24 milionů liber od TSB nám umožní přidat více než úměrně přidanou hodnotu díky integraci těchto systémů. Konzervativní výsledky modelování předpokládaných přínosů ukazují, že Citi-Sense do roku 2020 přinese místnímu hospodářství více než 300 milionů liber ročně HDP. Předpokládá se návratnost celkových investic TSB a Birminghamu v hodnotě 720 % do roku 2020.

Především vidíme možnosti, jak můžeme využít a „odemknout“ přidanou hodnotu v rámci různých systémů, které jsou v současné době řešeny jako samostatné investice (např. Úspěšné zářivky v Birminghamu a program Telecare). Jsme si vědomi toho, že existují významné vzájemné vztahy v rámci dodávek služeb i v oblasti návrhů či projektů, které by mohly mít prospěch z integrovaného přístupu, jakož i pochopit dopad užitečných dat, technologií a internetových nástrojů pro urychlení kolektivních cílů a poskytování nových služeb a inovací. A pokud můžeme otevřít naše různé systémy pro místní malé a střední podniky a podnikatele v sociální oblasti, je velkou příležitostí proniknout do jejich inovací s cílem vytvořit nové formy veřejné hodnoty, nové modely poskytování služeb a nové příležitosti pro obchodní růst.

www.bigcityplan.birmingham.gov.uk



Pohled britského konzultanta:



Mark Cartwright, britský konzultant časopisu Smart Cities

Je ve Spojeném království otevření veřejných dat povinností? Jak jste zavedli směrnici PSI a jaký je přístup britských měst?

Zatím to povinnost není. Nejnovější politický dokument (z října 2013) říká, že „implementace směrnice ve Spojeném království (směrnice o informacích veřejného sektoru PSI) poskytne informace z veřejného sektoru k dispozici pro opětovné použití a to jak pro komerční, tak i nekomerční účely, ve strojově čitelných formátech a v rámci hnutí Otevřeného vládnutí (open government). Veřejné konzultace právního předpisu se budou konat v roce 2014.“ V praxi centrální vláda silně podporuje otevřená data, a existuje mnoho příkladů publikování dat na národní i místní úrovni. Nicméně jedná se o lokální aktivity, které staví na lokálním zájmu a také na míře jednoduchosti, s jakou lze data získat a publikovat bezpečně a spolehlivě.

Jaká data jsou ve Spojeném království otevřená?

Hlavní portál britské vlády (data.gov.uk) v současné době (prosinec 2013) poskytuje 17 453 sad veřejných dat. Nejpopulárnější z nich jsou finanční (vede seznam nenárokovaného majetku), geografické informace (v rámci iniciativy INSPIRE), sociální a demografické informace (např. indexy deprivace), a živé dopravní informace (pro dálniční síť).

Velká města mají něco podobného. Londýnské úložiště (data.london.gov.uk) obsahuje asi 1000 datových souborů pro Londýn. Jsou široce zastoupeny sociální demografie, vzdělávání a doprava.

Existují tři hlavní typy těchto datových sad: administrativní a politická odpovědnost (např. politické dokumenty, jména klíčových osob veřejné správy, nebo záznamy o výdajích); dále statistické, údaje z průzkumů (např. počet dětí v každé škole a profily výsledků zkoušek) a v reálném čase (např. aktuální práce na silniční síti).

Existuje veřejně známé a komerčně úspěšné použití otevřených dat ve Spojeném království? Používáte osobně konkrétní aplikaci, která je na otevřených datech založená?

Nejznámější produkty otevřených dat jsou ty, které řeší aktuální hlavní politické téma, či z nějakého jiného důvodu přitahuje pozornost médií. Například jsou nyní publikovány údaje ze sčítání lidu (až do roku 1911!), která vyvolávají velký zájem mezi amatérskými genealogy. Také údaje o nejnovějších zločinech jsou zveřejňovány na vysoké úrovni podrobnosti na www.police.uk. Rovněž jsou publikovány informace o úrovni jednotlivých vzdělávacích zařízení a zprávy z inspekcí.

Mnoho z těchto populárních údajů je ve skutečnosti poskytováno prostřednictvím veřejných datových služeb (zdarma) přímo občanům. Některé jsou poskytovány soukromými společnostmi s přidanou

hodnotou – například údaje o sčítání lidu od ancestry.com. Některé firmy, včetně mediálních společností, používají otevřená data zcela běžně, prezentují data například v podobě cenových map nemovitostí nebo osobních daňových kalkulaček. A také existují někteří významní poskytovatelé z dobrovolnického nebo charitativního sektoru.

Mapové údaje jsou často základním prvkem datových sad chytrých měst. Některé – ale ne všechny – mapové údaje Spojeného království jsou dostupné v podobě otevřených dat a jsou široce používány pro služby zdarma i za poplatek. Služby však nejsou ve skutečnosti mapové – mapy se používají jako podklad pro další informace.

Myslím, že je potřeba otevřeně říci, že ještě žádné opravdu významné komerční využití veřejných otevřených dat nemáme – tedy žádné významné nové obchodní služby, které by vydělávaly peníze založené především na otevřených datech.

Používají města velká data pro své průzkumy, přehledy, plány, např. dopravní obslužnosti?

Města sbírají data, aby informovala o svých plánech dopravní obslužnosti, to je základ. Tradičně se tak děje prostřednictvím průzkumů a údaje z průzkumů pak slouží k tvorbě řady dopravních modelů.

Nedávno tak bylo možné do dopravních modelů integrovat systémy řízení dopravy. Tato možnost přináší znalosti, jež se s úspěchem používají pro strategické plánování a řízení, například při konání významných kulturních a sportovních akcí. Detekční smyčky, kamery, sběr dat z mobilních telefonů a bluetooth detektory, taková data byla všechna použita k získání podrobného pohledu na dopravní dynamiku.

Velká data z externích zdrojů se v současnosti nachází ještě v rané fázi nasazení. Občas se využije některý veřejný zdroj (například z Ředitelství silnic a dálnic nebo sousední samosprávy). Pro řízení vozového parku (autobusů, nákladních vozidel apod.) lze s podporou provozovatele získat lepší informace pro cestující.

Poměrně významně se diskutuje nad využitím dat ze sledování pohybu elektronických zařízení (například chytrých telefonů), aby se předešlo jak problémům s nepřesností průzkumů, tak nadměrné práci při tvorbě papírových zpráv. Tento způsob již byl vyzkoušen, ale nevěřím, že je plně nasazení takového nástroje aktuálně plánováno. Údaje ze sociálních médií nejsou, pokud je mi známo, používány pro statistické účely nebo modelování.

Jak sdílíte data v reálném čase, například aktuální data z veřejné dopravy?

Jedním z hlavních problémů ve Spojeném království v oblasti veřejné dopravy je, že existuje velký počet dopravců: téměř 150 místních dopravních úřadů a několik stovek provozovatelů dopravy, převážně ze soukromého sektoru.

Nejenže jsou údaje v reálném čase z veřejné dopravy velmi komplikované a různorodé, ale mnohdy se nejedná o veřejná data!

Tato situace vyžadovala řešení v podobě kombinace tří věcí.

První: Politické rozhodnutí z úrovně centrální vlády, a to zejména prostřednictvím odboru Transport Direct britského ministerstva dopravy. K dispozici je i přiměřená finanční odměna provozovatelům ze soukromého sektoru, aby byli motivováni sdílet informace v reálném čase.

Druhý: Poskytnutí koherentního institucionálního rámce. Služba Traveline, původně založená na telefonicky podávaných informacích o jízdních řádech, nyní shromažďuje v reálném čase data z celé země a činí je dostupnými veřejnosti prostřednictvím webu a mobilních služeb – stejně tak je k dispozici aplikační programové rozhraní (API) s otevřenými daty pro nezávislé vývojáře. Kromě národních služeb existuje i mnoho místních služeb.

Třetí: Existence efektivních a praktických norem pro jak strukturování dat, tak i kontrolu jejich využívání. To je zajištěno skupinou RTIG, a to prostřednictvím vazeb s průmyslem, jež systémy vyvíjí, a normalizačními orgány.

Stál jste velmi blízko tvorbě evropské normy SIRI na sdílení dat veřejné dopravy v reálném čase a následně také u tvorby české technické normy CISReal, která je logicky (proevropsky) na SIRI postavena. Jak hodnotíte tuto práci a její možný dopad na Českou či potenciálně i Slovenskou republiku?

Služby cestovních informací je těžké dodávat, protože je nutné se spolehnout na hladkou spolupráci mnoha organizací a systémů. Normy jsou pro takovou spolupráci velmi důležitým nástrojem.

Nicméně existuje i spousta mylných představ o tom, čeho všeho normy mohou dosáhnout. To znamená, že k jejich správnému použití je potřeba jistých dovedností. To platí zejména pro standardy



informačních systémů. Norma SIRI je pouze jednou z částí technické odpovědi: stále se totiž spoléhá na to, že existuje vhodný rámec organizace, procesů, hostování, systémů a komunikačních sítí. Ale i technicky existuje v rámci SIRI mnoho volitelných funkcí, které vyžadují dohodu zainteresovaných stran před tím, než bude systém spuštěn.

Vytvoření normy CISReal, která velmi prakticky zužuje možnosti implementace, je velkým krokem k tomuto cíli. Stejně důležité je vytvoření nestranného centrálního řídicího orgánu pro CISReal a služeb, které podporuje. Takže vyhlídky pro Českou a Slovenskou republiku jsou dobré.

Jaký je Váš postoj k hnutí za nezávislost Skotska? Byla by to pro Spojené království ztráta?

To je velmi složitá otázka! Spojené království má dlouhou historii separatistických národů, zejména proto, že se v 19. století britské impérium vyvinulo do sítě jednotlivých států po celém světě (Austrálie, Indie, Kanada, Jižní Afrika atd.). Náš vztah s naším nejbližším sousedem, Irskem, byl obecně velmi pozitivní poté, co se stal nezávislou zemí na počátku 20. století. I když to není triviální záležitost, je naprosto možné, rozejít se přátelsky.

Pokud však jsou přeháněny problémy, jsou na druhé straně přeháněny i přínosy. Skotsko má již mnoho let ve Velké Británii autonomii. Měli odjakživa svůj vlastní právní systém a samostatný vzdělávací systém. Mají přímo volený skotský parlament s plnou kontrolou domácích služeb, jako je zdravotnictví a doprava, a dokonce i nezávislý daňový úřad.

Navíc, jak jsem pochopil, hnutí za nezávislost stále vidí Skotsko v EU, v NATO, a případně v měnové unii s britskou librou. Takže mnoho témat ekonomiky, obrany a zahraničních věcí bude mít i nadále společných se zbytkem Spojeného království.

Nejdůležitější je to, co Skoti vlastně chtějí. V současné době to vypadá, že významná většina by se cítila lépe, pokud by Skotsko zůstalo součástí Velké Británie, což je skvělé. Ale pokud se po referendu 2014 osamostatní, pak samozřejmě zůstaneme nadále přáteli!

K tématu otevřených dat Mark vybral následující informaci pocházející z britského otevřeného datového portálu: www.data.gov.uk

Otevřená data v dopravě

Jedna z neúspěšnějších a neplodnějších oblastí, ve které otevřená data našla značné využití skrze velké množství dopravních informačních aplikací, které umožňují občanům, aby lépe plánovali své jízdy železniční či podzemní dráhou, autobusy, našli volná parkovací místa, nebo se vyhnuli pracím na silnici, nebo které přes službu Google Now nyní dokonce pomáhají plánování cest (dopravu) předpovídat. Zpráva konzultantské společnosti Deloitte pro nezávislou prověrku informací veřejného sektoru zpracovanou Stephanem Shakespearem, předsedou Technického výboru pro otevřená data, zkoumala dopravu v jedné z hlavních případových studií ve svém hodnocení trhu a identifikovala více než 4 miliony stažení aplikací, jež využívají údaje o dopravě v samotném Londýně. Kromě poskytování přímých služeb veřejnosti, společnosti, jako je Plac rozvíjejí svůj prosperující podnik díky agregaci dopravních dat z různých zdrojů a poskytují je jako službu pro vývojáře aplikací a další organizace včetně provozovatele veřejné dopravy v Londýně.



Otevřená data uspoří miliardy

Převzato od Mohana Ravindranatha, vydáno: 30. října 2013
na www.washingtonpost.com

Tento článek se skládá ze dvou částí ilustrujících americký a britský přístup. Úmyslně představuji oba, aby více vynikl rozdíl mezi nimi. Americký tvoří chaotické mondénní výkřiky, které obsahují neurčité informace, zkratkovitá sdělení a slouží k oslnění; něco podobného se bohužel děje i u nás. Popis britského přístupu se zakládá na studii konzultantské společnosti Deloitte a vystihuje jeho komplexnost a pragmatičnost. Jde o přístup, který je osvědčeně podporován vládou a jehož výsledky jsou hmatatelné a blahodárné. Snad Vám tyto informace poslouží jako potřebný vhled jak do oblasti otevřených dat, tak i jako potřebné rámcové informace k dalším článkům v rubrice CITY DATA.

McKinsey Global Institut ve své zprávě uvádí případ, že existuje velký ekonomický potenciál ve volné výměně dat mezi veřejným sektorem a spotřebiteli – jedná se řádově o biliony dolarů. Sdílením dat v rámci veřejného sektoru, ale i soukromými organizacemi a spotřebiteli by se mohl uvolnit hospodářský potenciál v oblastech, jako jsou vzdělávání, doprava a zdravotnictví.

Sdílení informací – tzv. „open data“ – by mohlo pomoci spotřebitelům utrácet chytřejší, ale může pomoci i veřejným a soukromým institucím, aby odstranily své provozní nedostatky, jako například ve výrobě a plánování. Zpráva odhaluje, že dohromady by tyto zisky mohly přesahovat 3 biliony dolarů ročně.

Jen v dopravním průmyslu by se mohlo dosáhnout přídání hodnoty téměř 100 000 000 000 dolarů, zejména v plánování infrastruktury, správě vozového parku a také v chování spotřebitelů. Například by otevřená data o dojezdové době z bodu A do B mohla pomoci místním dopravcům v přepravě více cestujících, dojíždějící by nemuseli čekat na pozděně vlakové spoje atp. Neustálá aktualizace stavu vozidla by mohla pomoci správci vozového parku plánovat v reálném čase, což má za následek hodnotu odhadem ve výši 370 miliard dolarů na celém světě včetně celkové úspory paliva a účinnější údržby.

Navzdory ekonomickým příležitostem se ale musí oba, veřejný i soukromý sektor, přizpůsobit realizaci takového potenciálu. Mezi analytiku a zastánce patří i samotný Tim O'Reilly, zakladatel O'Reilly Media a člen správní rady Code for America, veřejnoprávní organizace podporující přístupnost dat. „Hnutí za otevřená data má federální podporu, ale budeme muset vytvořit regulativní pravidla, jak mohou být data použita“.

Portál Data.gov byl spuštěn v roce 2009 a udržuje více než 75 000 sad dat, v oblastech jako jsou nemocniční poplatky a klimatická měření, pro veřejnost zdarma.

„Daňoví poplatníci zaplatili za obrovská kvanta dat, neboť byla vytvořena z veřejných financí a všude tam, kde je to možné, by tyto údaje měly být přístupné všem,“ prohlásil Nick Sinai, náměstek pro technologie americké vlády ve své oficiální zprávě.

Ačkoli produkt federální vlády je užitečný zejména při poskytování geografických dat a počasí, používání modelu otevřených dat v oblastech, jako je zdravotnictví, může vyžadovat složitější regulaci. Zejména tam, kde by mohly být ohroženy důvěrné informace, musí regulátoři vymezit jasné hranice pro to, jak mohou být data použita, konkrétně by například pojišťovny neměly mít povoleno použít údaje k diskriminaci jednotlivých klientů.

„Nevěřím, že zabraňování přístupu k datům je způsob, jak se něco v tomto prostoru posune. Otevřená data jsou ukázkovým případem pro realizaci pozitivní regulace. Vymezit, co můžete a co nemůžete s daty udělat,“ dodal v rozhovoru O'Reilly.

Zajištění a udržení opravdu přístupných údajů přináší jisté náklady, a to i v případě, že náklady na správu a ukládání informací klesají, poznamenal v rozhovoru Michael Chui, analytik McKinsey, jeden z autorů zprávy.

„Jsou věci, které musíte udělat – zpracovat data o daném místě, umístit technologie, včetně zajištění počítačové bezpečnosti,

a to vyžaduje věnovat zvláštní péči důvěrným informacím. Je také důležité vnímat, že především soukromé firmy mohou považovat svá data za proprietární, nebo je nechtějí sdílet s konkurencí. Pro ně je volné sdílení informací problémem.“

Pro zvládnutí těchto výzev je potřebná dobrá organizace: *např. ve Spojeném království jsou na bázi otevřeného přístupu k údajům školeny veřejný i soukromý sektor s cílem, aby jejich skupiny dat byly transparentnější. Strategie USA tak směřuje k organizování série satelitních skupin po celém světě a vytvoření společných norem pro sdílení informací, a americká mise je podporována 250 000 dolary od nadace Knight.*



Stručný výtah z 235 stran britské studie o tržní hodnotě otevřených dat, zpracované společností Deloitte (2013)

Tato zpráva je vůbec první svého druhu, jež se věnuje hodnotě otevřených dat veřejného sektoru pro britský trh.

Tato zpráva odhaduje, že hodnota informací veřejného sektoru pro spotřebitele, podniky a veřejný sektor v letech 2011/12 byla cca 1,8 mld. GBP (v cenách roku 2011). Jedná se o středovou hodnotu; vlastní analýza uváděla rozsah mezi 1,2 a 2,2 miliard liber.

Nicméně „použití a opakované použití informací veřejného sektoru“ má mnohem větší následné dopady, které ovlivňují včetně cílového zákazníka, všechny oblasti společnosti. Velká Británie je globálním lídrem v oblasti zveřejňování informací veřejného sektoru, které slouží občanům, podnikům i politikům. Prostřednictvím iniciativ jako jsou portál data.gov.uk, skupina promující zájmy uživatelů otevřených dat (Open Data User Group), strategická skupina pro data z jednotlivých odborů státní správy (Departmental Data Strategies),

jakož i zřízení strategického výboru pro data (Data Strategy Board) a Institutu otevřených dat (Open Data Institute) podnikla Velká Británie významné kroky k vytvoření datové infrastruktury světové úrovně.

I když není v současné době k dispozici celkový počet souborů dat veřejného sektoru, zpracovatel studie na uvedených portálech a institucích naznačuje, že by počet mohl přesáhnout 37 500 datových souborů od více než 750 různých vydavatelů s více než 2,5 milionem stažení do října 2012.

Existuje souvislost mezi poskytováním, použitím či opakovaným použitím informací veřejného sektoru a hospodářským růstem. Informace veřejného sektoru jsou využívány podniky, jednotlivci i samotným veřejným sektorem k:

- stimulaci inovací a vývoji nových produktů a služeb;
- motivaci poskytovatelů veřejné služby k podpoře demokratické angažovanosti a větší transparentnosti a lepší tvorbě strategií;
- snížení překážek pro vstup na trhy a řešení informačních asymetrií,
- vytváření síťových efektů, které řídí převratnou změnu připojením značného počtu spotřebitelů a podniků.

Nejpopulárnější, a potenciálně nejcennější datové soubory pocházejí z oblastí geoprostorových informací, životního prostředí, dopravy, zdravotnictví a ekonomických údajů ze stavebnictví, realitního trhu, finančnictví a pojišťovnictví, veřejného sektoru a umění, zábavních a rekreačních odvětví, neboť v těchto oblastech byl vysledován největší zájem o použití či opětovné použití informací veřejného sektoru a otevřených dat.

Případové studie zkoumající následné dopady vytvořené různými organizacemi při použití a opakovaném použití informací veřejného sektoru ukázaly, že peněžní hodnota některých z těchto přínosů může dosahovat řádu milionů, ne-li miliard liber. Například:

- odhaduje se, že zveřejněním údajů o dospělé kardiologii se snížila úmrtnost, což má ekonomickou hodnotu převyšující 400 milionů liber ročně,
- použití živých dat od poskytovatele veřejné dopravy v Londýně, Transport for London, pomocí různých mobilních aplikací může ročně ušetřit uživatelům čas v hospodářské hodnotě odhadované mezi 15 a 58 mil. liber.

Zatímco agregovaný údaj o sociální hodnotě informací veřejného sektoru je obtížné dosáhnout, aniž by byl znám způsob použití dat a jak to prostupuje společnost, na základě konzervativních předpokladů se odhaduje, že toto číslo může být vyšší než 5 miliard liber za roky 2011/12 (v cenách roku 2011). Je zřejmé, že tento odhad vzroste, neboť informace veřejného sektoru jsou používány širší masou lidí a nejrůznějšími způsoby.

Přidáním tohoto odhadu vypočtené sociální hodnoty informací veřejného sektoru pro spotřebitele, podniky a veřejný sektor, nabývá souhrnný odhad výše mezi 6,2 a 7,2 miliard liber v letech 2011/12 (v cenách roku 2011). Trend budoucího využití informací veřejného sektoru směřuje ke generování mnohem větších hodnot, a to větším kombinováním informací veřejného a soukromého sektoru, využitím výhod propojených dat, začlenění geoprostorových a lokalizačních údajů do více a více produktů a služeb, a informovanější tvorbu politiky založenou na lepším využití informací veřejného sektoru.

Zpráva byla vypracována metrikou dodanou Strategickým výborem pro data (Data strategy board) a kromě komerčního potenciálu dat zpráva identifikuje i největší překážky, které brání Velké Británii v plném využití informací veřejného sektoru:

Legislativní překážky: současná legislativa, metodické pokyny a předpisy jsou často vnímány jako překážky trhu samy o sobě, otázka, zda oprávněně, či nikoliv. Některé právní předpisy a směrnice však reálně brání uvolnění dat a jejich sdílení, čímž se snižuje jejich dostupnost. Licence otevřeného vládnutí je tak vnímána jako účinný prostředek ke zlepšení dostupnosti informací veřejného sektoru;

Ekonomické překážky: otázka zpoplatnění informačních datových sad ve veřejném sektoru je komplexní, chybí údaje jak od poskytovatelů, tak i uživatelů, tudíž je těžké provádět analýzy nákladů a přínosů spojené s uvolněním dat. Zatím byl významný pokrok dosažen v oblasti tvorby souborů dat, které jsou volně k dispozici, zůstává faktem, že zpoplatnění (skutečné či jen vnímané) je de facto překážkou pro využívání a opětovné využití informací veřejného sektoru. V krátkodobém horizontu však existuje řada dobrých příležitostí, jak zlepšit dostupnost některých souborů dat.

Přístupové překážky: dochází k vývoji v podobě snížení roztržitosti a zvýšení konzistence informací veřejného sektoru, ale stále zůstává prostor pro zlepšení dostupnosti informačních souborů dat veřejného sektoru pro veřejnost. V některých částech soukromého a veřejného sektoru je navíc jako překážka vnímán nedostatek dovedností, které brání efektivní extrakci hodnoty z informací veřejného sektoru.

Co to je Open Government Licence (OGL) aneb inspirace pro naše zákonodárce



převzato z www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/2/

Informace pod touto licencí otevřeného vládnutí (OGL) lze používat volně a zdarma při dodržení těchto málo podmínek:

Použití informací pod touto licencí

Použití autorských práv a databázových práv poskytnutých pod touto licencí (dále jako Informace) indikuje souhlas s podmínkami níže.

Orgán udělující licenci uděluje uživateli celosvětovou, bezplatnou, časově neomezenou, neexkluzivní licenci k používání Informace podle podmínek níže.

Tato licence nikterak neomezuje Vaši svobodu, pokud používáte data férovým způsobem, a to ani prostřednictvím autorských práv či výjimky a omezení práv k databázi.

Můžete volně:

- kopírovat, publikovat, distribuovat a přenášet Informace;
- upravit Informace;
- využít Informace pro komerční i nekomerční činnosti, například jejich kombinací nebo jejich zahrnutím do Vašich produktů či aplikací.

Musíte splnit, pokud konáte něco z výše uvedeného výčtu:

- uvést zdroj Informace zahrnutím jakéhokoliv prohlášení stanoveného poskytovatelem Informace a kde je to možné, poskytnout link na tuto licenci;
- pokud poskytovatel Informace neposkytuje konkrétní prohlášení, nebo pokud používáte Informace od více poskytovatelů a uvádění více prohlášení není ve Vašem produktu či aplikaci praktické, můžete použít následující: Obsahuje Informace veřejného sektoru licencované verzi 2.0 Licence otevřeného vládnutí.

Toto jsou důležité podmínky této licence, a pokud se Vám nepodaří je splnit, automaticky zanikají práva udělená pod touto licencí nebo jakýmkoliv pověřeným orgánem udělujícími licencí.

Výjimky

Tato licence nepokrývá:

- osobní data obsažená v Informaci;
- informace, které nebyly publikovány ani zveřejněny v rámci legislativy o přístupu k informacím (včetně zákonů o svobodě informací platných pro Spojené Království a Skotsko);
- loga odborů samosprávy nebo organizací veřejného sektoru a státní znaky vyjma případů, kdy tvoří nedílnou součást daného dokumentu nebo datové sady;
- vojenské insignie;
- poskytovatel Informace není oprávněn licencovat práva třetích stran;
- jiná duševní majetková práva, včetně patentů, obchodních ochranných známek a práv týkajících se designu;
- identifikační dokumenty jakým je například britský pas.

Status Informace

Tato licence neposkytuje žádná práva k použití Informace způsobem, který by povyšoval použití na oficiální status, ani poskytovatel Informací nemůže takto povýšit Vás nebo Vámi používané Informace.

Bez záruky

Informace je licencovaná „tak, jak je“ a Poskytovatel Informace neručí za jakékoliv representace, záruky, povinnosti a závazky plynoucí z Informace, a to do maximální míry umožněné zákonem.

Poskytovatel Informace není odpovědný za jakékoliv chyby nebo chybějící údaje v Informaci a nesmí být odpovědný za jakoukoliv ztrátu, zranění nebo škodu jakéhokoliv druhu způsobenou jejím použitím. Poskytovatel Informace neručí za kontinuální dodávku Informace.

Platný zákon

Tato licence spadá pod zákony právního řádu území, ve kterém poskytovatel Informace sídlí, ledaže by bylo poskytovatelem Informace stanoveno jinak.

Definice

V této licenci mají užívané termíny tento význam:

Informace

informace chráněná autorskými nebo databázovými právy (například literární nebo umělecké práce, obsah, data a zdrojový kód) nabízená k použití při dodržení podmínek této licence.

Poskytovatel Informace

osoba nebo organizace poskytující Informace podle podmínek této licence.

Orgán udělující licenci

jakýkoliv poskytovatel Informace, který má oprávnění nabízet Informace podle podmínek této licence. Zahrnuje Úřad královny pro ochranu vlastnictví Koruny (The Controller of Her Majesty's Stationery Office (HMSO)), který má pravomoc udělovat objektu Informace copyright Královské Koruny a práva k databázi Koruny a také copyright k objektu Informace a práva k databázi, které byly přiděleny nebo získány Korunou, za podmínek této licence.

Použití

provádět úkon, který je omezen copyrightem nebo právy databáze, a to v originálním médiu či v jiném médiu, a které zahrnuje bez omezení distribuci, kopírování, úpravu či změnu dle technických potřeb k použití jiným způsobem nebo v jiném formátu.

Vy, uživatel

fyzická nebo právnická osoba, nebo sdružení obchodní či neobchodní povahy, která získala práva pod touto licencí.

O Licenci otevřeného vládnutí

Úřad královny pro ochranu vlastnictví Koruny (HMSO) vytvořil tuto licenci jako nástroj pro poskytovatele Informace, aby mohli licencovat použití a opětovné použití jejich Informace pod společnou otevřenou licencí. Úřad vyzývá orgány veřejné správy, které vlastní svůj copyright, aby umožnily použití jejich Informace pod touto licencí.

Úřad HMSO má pravomoc licencovat objekt Informace pro nabytí práv databáze a copyrightu vlastněného Korunou. Rozsah pravomocí Úřadu k nabízení této licence pro danou Informaci podléhá podmínkám uvedeným na webových stránkách Národního archivu (The National Archives website).

Tato verze je verze 2.0 Licence otevřeného vládnutí. Úřad HMSO může za určitý čas vydat nové verze licence otevřeného vládnutí. Pokud již používáte Informaci pod touto verzí licence, budou platit podmínky této verze licence.

Tyto podmínky jsou v souladu s Licencí Kreativních společných příspěvků verze 4.0 (Creative Commons Attribution License 4.0) a Licencí společných příspěvků otevřených dat (Open Data Commons Attribution License); obě z nich vlastní copyright licence i práva databáze. To znamená, že pokud je Informace upravena a licencována pod jednou z těchto licencí, pak jste automaticky splnili podmínky této licence OGL. Verze 2.0 licence OGL je v souladu s definicí otevřených dat.

Další příklady nejlepší praxe a pokyny lze nalézt v záložce UK Government Licensing Framework na webu Národního archivu.

OPEN DATA ve Vídni



Ing. Johan Mittheisz

Komunikace – každá stránka umožňuje získat zpětnou vazbu od uživatelů, jim naopak nabízí kontakt na příslušného úředníka, virtuální úřad tak není jednosměrný.

Transakce – systém umí poradit a doporučit vyřízení problému skrze 230 on-line formulářů, které jsou podporovány standardizovaným procesem, podle kterého úředníci magistrátu veškerou agendu řeší. Celý systém je navíc open source.

Zpětná vazba od občanů

Právě zpětná vazba občanů je na celém systému nejzajímavější. Lidé mají možnost hodnotit samotné fungování systému, ale mohou se skrze něj především vyjadřovat k návrhům města, čímž se významně rozvíjí komunikace města a občana a získávají se cenné informace od občanů v již klasifikované formě. Tím se dosahuje významných úspor jak v řešení jednotlivostí, tak i v prosazování celé strategie. Město Vídeň se tak stává pružným subjektem, reagujícím rychle na aktuální potřeby s jasnou dlouhodobou vizí, což stimuluje jak samotné voliče, tak i investice ze strany podnikatelských subjektů.

„Lidé si systém velmi pochvalují, na otázku, zda jim systém ušetřil čas, 54 % z dotázaných uvedlo, že 2 hodiny či více, a dalších 25 % ušetřilo až 1 hodinu času. Jen 4 % respondentů uvedla, že žádný čas neušetřila,“ uvedl Mittheisz. „Plně si uvědomujeme sílu takového nástroje, neboť pomocí něj kromě úspory času vzniká i spousta hodnot pro město. IKT ekonomika vykazuje 4krát vyšší tvorbu hodnot a přínosů pro město, než turistický ruch.“ Je nutné také uvést, že nasazený systém významně usnadňuje a zefektivňuje práci magistrátu napříč různými odbory a odděleními.

Otevřená data

Otevřená data jsou hybatelem tvorby těchto hodnot a město všechny aktivity s tím spojené podporuje skrze svou politiku otevřeného vládnutí. Celkem je dostupných na OGD portálech 196 datových sad ve strojově čitelném formátu. Vznikají různé aplikace pro mobilní a webové služby, které řeší například v oblasti mobility pohodlnou jízdu veřejnou dopravou, služby různorodých půjčoven dopravních prostředků, ale i tak specifické věci, jako jsou poruchy výtahů k metru. V současné době existuje již 110 aplikací, které umocňují vzájemný kontakt města s občany a komunitami.

Město Vídeň pořádá každoroční soutěž o nejlepší aplikaci, a to nejen z hlediska obsahu, ale například i rychlosti. „V roce 2012 již 2 hodiny po slavnostní konferenci pan Robert Harm vytvořil aplikaci **Toilet Map 2012**“, komentoval Mittheisz přitažlivost soutěže pro nadšence. „Máme velmi zajímavé aplikace i data, ne vždy je lze hned použít, například data o signalizačním plánu na křižovatkách, jež by mohla uživatelům sdělit, jak optimálně křižovatkou

www.open.wien.at/site/open-data/danke-ogd/

Město Vídeň je chytrým městem roku 2012 i 2013 a agendy otevřeného vládnutí (open government) a otevřených dat (open data) jsou základními stavebními kameny vídeňského úspěchu. Proto jsem vyrazil do Vídně a o celém konceptu si povídal s diplomovaným inženýrem Johannem Mittheiszem, vedoucím tajemníkem vídeňského magistrátu.

Již v roce 1995 nynější starosta města Vídně pan Dr. Häupl vyslovil osvědčenou myšlenku, která se stala základem budování chytrého města, tehdy ještě neznámého konceptu:

„Obíhat musí data, nikoliv lidé“.

Tato jednoduchá myšlenka v podstatě stojí za celým konceptem elektronizace dat a otevřených dat, protože s dnešními technologickými nástroji ji lze čím dál tím snáze realizovat.

Vídeň v roce 2013 představila v rámci konceptu smart cities dlouho připravovanou vizii IKT, která prosazuje otevřené vládnutí, otevřená data a otevřenou politiku, to vše pomocí informačních a komunikačních technologií. Vize IKT staví na třech pilířích:

Informace – existuje 580 webových stránek v rámci iniciativy Virtuální úřad (Virtuelles Amt, 2010), které občanům umožní veškeré myslitelné návštěvy úřadů vyřešit z pohodlí domova po internetu (například ohlášení živnosti).

projet, zde jsme velmi opatrní a zveřejnění dat zvažujeme. Další zajímavou a oceněnou aplikací se stala aplikace **Parken Wien** radí, kde v reálném čase zaparkovat i s možností filtrovat parkovací stání zdarma; aplikace poradí, zda nestojíte v parkovací zóně pro rezidenty, skrze aplikaci lze zaplatit i SMS (aplikace má také Česko jazyčnou verzi). Nebo aplikace **Story Hunter** spojující příběhy v různých jazycích pojící se k Vídni s aktuální polohou návštěvníka také přesvědčila porotu a vyhrála. Všechny 110 aplikací je dostupných na <https://open.wien.at/site/anwendungen/>, k červenci 2013 byly staženy v průměru 4 500 občany na aplikaci, z toho 80 % Rakušany. 2 top aplikace mají shodně 31 000 stažení.

Komerční hodnota 100 aplikací vzniklých díky otevřeným datům a soutěži byla odhadnuta na 550 000 eur.

Samotná otevřená data lze nalézt na www.open.wien.at/site/open-data/danke-ogd/. Jsou podporována open-street mapami a jsou poskytována zdarma i pro komerční účely.

Transparentnost

„Nejvíce si ale vážíme výsledku celého procesu, který se promítá do transparentní správy města“, zdůraznil Mittheisz. „Zveřejňujeme data i procesy a výsledky, neboť je naším hlavním cílem otevřená společnost, tzn. transparentnost naší činnosti, a to včetně rozpočtových údajů. Máme i určitá omezení v zákoně o úřední mlčenlivosti, který je v nesouladu se zákonem o zveřejňování informací, což je po volbách téma a očekává se nový zákonný balíček, který podpoří zřetelnější zveřejnění dat.“

Nechali jsme si také zpracovat posouzení od Dunajské univerzity v Krems, abychom doložili úspory vzniklé tímto přístupem. Univerzita k tomuto úkolu přistoupila velmi střízlivě, a reálné výsledky tak budou ještě mnohem příznivější, nicméně výsledkem je odhad úspor v řádu 700 milionů eur. V říjnu 2013 jsme také dostali posouzení komerční hodnoty 100 aplikací vzniklých díky otevřeným datům a soutěži. Hodnota byla odhadnuta na 550 000 eur s tím, že pokud bych zadal vlastním lidem zde na IT oddělení, tak bychom se i přes aplikaci velmi nízké hodinové sazby nedostali níže než na 1 mil. eur“, dodal Mittheisz.

Vídeňský datový portál open.wien.at je již nyní propojený s národním portálem data.gv.at a ten s evropským portálem publicdata.eu, proto se jeví sdílení různých dat do budoucna jednodušší.

Očekává se nový zákonný balíček, který podpoří zřetelnější zveřejnění dat.

Vídeň je v otevřených datech etalonem pro ostatní města, a inspiraci Vídni proto mohou jen vřele doporučit. Takový proces však může nastartovat jen silné politické rozhodnutí, a navíc nelze čekat zázraky za pár měsíců, ale je nutné otevřená data podporovat v dlouhodobém horizontu. Výsledky jsou však impozantní.



Společně otevíráme data

Soutěž, která potvrdila nevyužitý potenciál otevřených dat

Jiří Knitl, manažer Fondu Otakara Motejla

Dvacet pět aplikací, přihlášených do soutěže Fondu Otakara Motejla, se zaměřilo na širokou oblast – od společensko-ekonomické reality, jako jsou třeba evropské dotace nebo obchodní vztahy firem v ČR, přes praktické služby ve zdravotnictví, dopravě či pro handicapované až po informace o životním prostředí a kriminalitě. Spojuje je však jedna podstatná věc: Jsou postaveny na otevřených datech.

Využití otevřených dat je u nás zatím na počátku. Fond Otakara Motejla chce prostřednictvím soutěže ukázat přímo v praxi, jaké užitečné informace a služby otevřená data mohou nabídnout. Kromě toho se podílí i na otevření dat ve městech (například v Opavě, Děčíně a Kuřimi) a institucích, je v této oblasti konzultantem Úřadu vlády ČR a iniciátorem prosazení otevřených dat do akčního plánu vlády v rámci Partnerství pro otevřené vládnutí a vládní strategie proti korupci pro r. 2013–2014. Předloni (2012) byla díky projektům podpořeným tímto fondem ve strojově čitelné formě zpřístupněna například parlamentní databáze Poslanecké sněmovny.

Otevření dat nabývá na urgentnosti i v souvislosti se schválením aktualizace směrnice EU z roku 2003, která členským státům ukládá do července roku 2015 přijmout právní opatření pro zveřejňování informací veřejného sektoru ve strojově čitelném formátu a zajistit jejich opakované použití.

Vybírat mezi aplikacemi nebylo lehké

Kvalita projektů přihlášených do soutěže je srovnatelná se zahraničními, a to i přestože mají čeští vývojáři ztíženou roli, protože si často data musejí sami otevřít. Konkrétně šestnáct aplikací použilo otevřená data a devět svá data zpřístupnilo jako otevřená. Jiří Peterka, nezávislý IT konzultant a člen poroty soutěže, hodnotí výsledek soutěže: „Za každou z aplikací stojí zajímavá myšlenka či nápad. Všechny dokládají, jak obrovský potenciál má využití otevřených dat, a jen potvrzují známé zjištění, že na nejlepší využití vašich dat přijde někdo jiný. Kéž by si to uvědomili i ti, kteří svá data jako otevřená dosud nepublikují.“

Na prvním místě se v soutěžní kategorii pro veřejnost umístila aplikace **Fondyeu.eu** z dílny Naši politici. Díky tomuto projektu je poprvé možné jednoduše vyhledat vztahy mezi příjemci dotací, vlastnickou a personální strukturou příjemců, veřejnými zakázkami a politiky i lobbisty. Jiří Fiala z občanského sdružení Naši politici říká: „V nové verzi je výrazně rozšířen okruh informací o příjemcích dotací. Veřejnost se tak dozví o hospodářských výsledcích i registrovaných oborech podnikání příjemců dotací. Parametrické vyhledávání například umožňuje filtrování příjemců dotací podle toho, zda se jedná o polostátní, státní či soukromé firmy. Nově lze i stahovat vybraná data v otevřeném datovém formátu csv.“

V kategorii pro studenty zvítězil portál **Najdi-lekarnu.cz**, který poskytuje aktualizované informace o všech registrovaných lékárnách a všech lékárnách. Pacienti jsou tak informováni o výši doplatku před návštěvou lékárny.

Zvláštní cenu Nadace Vodafone získala aplikace **Vozejkmap**, která vznikla na základě potřeby najít na jednom místě všechna bezbariérová místa v ČR a mít možnost databázi jednoduše rozšiřovat a aktualizovat. Podle Petry Černé z České asociace paraplegiků – CZEPA byla úvodní zdrojová data sbírána manuálně z veřejně dostupných zdrojů souběžně s vývojem aplikace a další jsou doplňovány vozíčkářem – administrátorem. Po startu projektu bylo letos v březnu v databázi přibližně 700 míst, nyní jich je již přes 4000.

„Pevně věřím, že otevřená data budou mít pro inovace stejný význam, jako měly otevřené standardy pro rozvoj internetu či osobních počítačů. A tato soutěž mě v tomto přesvědčení jen utvrdila,“ říká Ondřej Filip, člen rady Českého telekomunikačního úřadu a předseda poroty soutěže, a dodává: „Zúčastněné projekty totiž pomáhají řešit velkou škálu rozličných problémů, ať už jde o běžné starosti všedního dne, pomoc handicapovaným spoluobčanům nebo monitoring našeho prostředí a transparentnost státní správy.“

Kompletní seznam přihlášených aplikací a podrobnější informace na www.otevrenadata.cz

kategorie pro veřejnost

1. místo

Fondyeu.eu
www.fondyeu.eu

Naši politici o. s.

stručně o aplikaci:

- webová aplikace, aktualizovaná verze
- hledá a propojuje dostupná data o projektech a příjemcích dotací z EU

výhody, přínosy:

- odhaluje to, co nemusí být na první pohled patrné (např. vazby)

zdroj dat:

- více zdrojů – MMR, ČSÚ

2. místo

VozejkMap
www.vozejkmap.cz

Česká asociace paraplegiků – CZEPA

stručně o aplikaci:

- nová aplikace pro chytré telefony, tablety a webové rozhraní
- mapa bezbariérových míst

výhody, přínosy:

- mobilní i webová aplikace
- možnost plánovat cestu dopředu i orientovat se v terénu (mobilně)

zdroj dat:

- vlastní otevřená data sbírají a publikují sami vozíčkáři

3. místo

Smartform
www.smartform.cz

Jan Herold, Trixi

stručně o aplikaci:

- webová a desktopová aplikace, aktualizovaná verze
- jde o „našeptávač adres“ – když někde vyplňujete adresu, ukazují se (průběžně) možnosti, které připadají v úvahu

výhody, přínosy:

- správnost a jednodušnost zápisu
- kontrola existence adresy

zdroj dat:

- ČÚZK (RÚIAN), vlastní číselníky

výsledky soutěže

kategorie pro studenty

1. místo

najdi-lekarnu.cz
www.najdi-lekarnu.cz

Zdeněk Troníček,

Michal Kopp,

Aliaksandr Maksimau (ČVUT FIT)

stručně o aplikaci:

- nová webová aplikace, vyhledávání lékáren, léků, substitutů,
- interakce mezi léky

výhody, přínosy:

- dostupnost léků a lékáren
- vyhledání léku bez doplatku
- předcházení negativním interakcím

zdroj dat:

- SÚKL

2. místo

Analýza dopravní dostupnosti
www.dopravnidostupnost.cz

Jan Nykl,

Jan Hrnčíř,

Michal Jakob (ČVUT FEL)

stručně o aplikaci:

- nová webová aplikace mapuje pokrytí MHD v Praze

výhody, přínosy:

- usnadňuje výběr lokality
- podklad pro zlepšování MHD

zdroj dat:

- DP/infoprovsechny.cz

3. místo

Prague Transport
www.play.google.com/store/apps/details?id=cz.cuni.mff.praguetransport

Miroslav Hrivík (MFF UK)

stručně o aplikaci:

- mobilní aplikace pro Android hledá spojení MHD
- ukazuje odjezdy ze zastávky
- nabízí mapy, aktuální info

výhody, přínosy:

- pomoc cestujícím i turistům

zdroj dat:

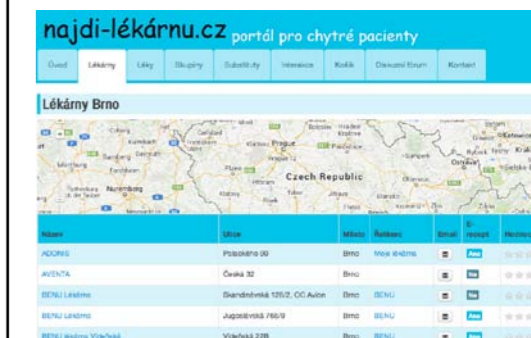
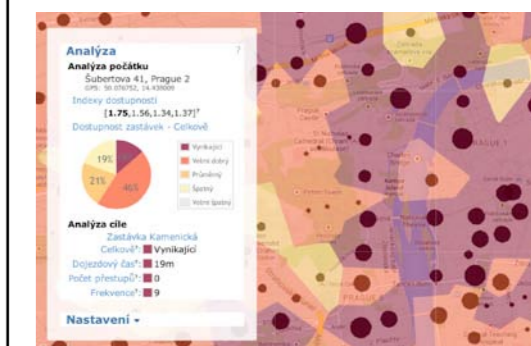
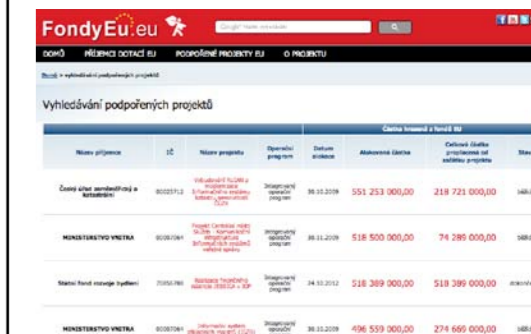
- thunderforest.com/transport/

Co to jsou otevřená data?

data veřejného a soukromého sektoru, která jsou volně k dispozici na internetu ve strukturované a strojově čitelné podobě

plná definice:

www.korupce.cz/cz/partnerstvi-pro-otevrene-vladnuti/otevrena-data/otevrena-data-105999/



HELSINKI – etalon přístupu k otevřeným datům

Sami Majaniemi, www.apps4finland.fi

Článek o městské iniciativě Open Helsinki – Hack at Home a národní soutěži Apps4Finland představuje možnosti, kterými může stát či město zefektivnit svůj rozvoj tím, že programově podpoří sbírání dobrých nápadů využívajících dostupná data oceněním těch nejlepších.

Soutěž na otevřené inovace Apps4Finland zvyšuje taktovací frekvenci finské společnosti

Každoroční soutěž Apps4Finland se v roce 2013 konala již po páté. Soutěž hledá kreativní a inspirativní způsoby využití otevřených dat. Letošní ročník soutěže se zaměřil na zavedení jakési kultury způsobů řešení problémů na základě spojení různých veřejných dat. Účastníci mohli předložit návrhy ve čtyřech různých kategoriích, které pokrývají širokou škálu témat, až do 3. 11. 2013. Soutěžní příspěvky jsou hodnoceny na základě jejich potenciálního zlepšení způsobů používání otevřených dat pro snazší komunikaci, spolupráci a také jako zdroje inspirace.

Potřebné aktivity nejsou finančně náročné. Vyžadují však aktivní zapojení ze strany organizátorů, pracovníků města, kraje, státu či dalších veřejných institucí, dále spolupráci s privátním sektorem a propracovanou komunikační strategii. Privátní sektor je zatažen do hry vlastní motivací, která tkví ve vysokém potenciálu nalézt nové, kreativní a schopné zaměstnance; obě soutěže tak plní i funkci personálních agentur.

Největším přínosem je však potenciál pro podnikání a tvorbu nových služeb; dosažení provozních úspor není příliš významným hybatelem. Hlavní motivací pro představitele města je vlastní PR města. **Město Helsinky chce být modelovým příkladem efektivního využití městských dat a jde na to velmi chytře.**

Problémy jsou příležitostmi ke zlepšení

Předchozí ročníky soutěže Apps4Finland přinesly praktická řešení každodenních problémů. V letošním roce je ambiciózním cílem této soutěže, aby se Finsko stalo jednou ze zemí nejlépe využívajících otevřená data tím, že zvýší míru spolupráce a závazků mezi různými zájmovými skupinami. Výsledky ještě nejsou známy, ale záměrem bylo v průběhu soutěže vyvinout nové nástroje a postupy, které by pomohly odstranit překážky spolupráce mezi producenty dat, vývojáři a zájmovými skupinami. Po soutěži mohou být navržené internetové nástroje a kolaborativní webové postupy kýmkoliv využity a dále zlepšeny.

„Letošní soutěž je opravdu zaměřena na budování mechanismu, který umožní rozložit velké cíle do menších, snadněji řešitelných částí. Nový mechanismus bude nabízet komplexnější podpůrnou síť na pomoc vývojářům při komunikaci s odborníky zaštiťujícími v rámci soutěže danou oblast, s uživateli koncových aplikací a dalšími účastníky,“ shrnuje vedoucí projektu Petri Kola.

Spolupráce s finskými vládními organizacemi a organizacemi na místní úrovni

V srpnu 2013 byly organizátorem soutěže zveřejněny konkrétní cíle soutěže, bohužel pro nás pouze ve finštině. Zahrnují úkoly v oblasti zdravotní a sociální péče, kultury a historie, stejně jako participativní demokracii, energii a veřejnou dopravu.

„Tvorba inovativních řešení společenských problémů vyžaduje mnohaoborové znalosti, zkušenosti a dovednosti. Zveřejněním výzvy k soutěži mohou zájemci s konkrétním problémem popsat a nalézt vhodné řešení nebo vhodnou kombinaci těchto řešení pocházející z fondu různých talentů a odborných znalostí,“ vysvětluje Jarmo Eskelinen, generální ředitel společnosti Forum Virium Helsinki.

Poradce Anne Kauhane-Simanainen z Ministerstva financí, jednoho z partnerů pořádajících letošní soutěž Apps4Finland, do její agendy program open data spadá, sdělila: „Společnou vizí Ministerstva financí pro program otevřených dat a soutěž Apps4Finland je, aby se Finsko stalo vzorovou zemí v oblasti otevřené spolupráce. Finsko má příležitost stát se místem, kde jsou produkovaná otevřená data využita inovativně při vytváření nových služeb a řešení.“

V roce 2013 se partnerem Apps4Finland stalo také hlavní město Helsinky, které hledá řešení, jež činí rozhodnutí města transparentnější a participativnější. Aplikace pocházející z iniciativy Open Helsinki – Hack at Home budou také soutěžit v kategoriích soutěže Apps4Finland, jež jsou popsány níže.

Soutěžní kategorie Apps4Finland

Soutěž zahrnuje 4 hlavní kategorie a ocenění nejlepších ve výši 20000 eur. Kategorie **Inspire** (Inspiruj) hledá nápady, které budou inspirovat lidi a organizace k rozvíjení otevřené kultury dat. Kategorie **Decipher** (Rozlušti) je určena pro nápady, které pomáhají porozumět možnostem složitých datových sad. Kategorie **Impact** (Ovlivni) odměňuje aplikace a nové inovativní způsoby využití otevřených dat. Nápady z kategorie **Enable** (Umožni) pomáhají k odstranění překážek ve využívání otevřených dat. A nakonec budou příspěvky či nápady podané do této výzvy soutěžit nejen v kategoriích uvedené výše, ale dále také mohou být oceněny zvláštní cenou za inovativní řešení konkrétního problému.

Některé příklady typů příspěvků v jednotlivých kategoriích snad pomohou k lepšímu pochopení:

- **Inspiruj:** skeče, datové umění, popisy kampaní, koncepční plány apod.
- **Rozlušti:** datový žurnalismus, analytické informační grafiky a vizualizace dat apod.
- **Ovlivni:** mobilní aplikace, webové služby, hardwarové doplňky, řídicí systémy apod.
- **Umožni:** datové sady, API, otevřené zdrojové kódy, standardy a normy, návody apod.

Letošní soutěž Apps4Finland je nejlepší soutěží všech dob!

Až neuvěřitelných 120 návrhů bylo prezentováno v soutěži v roce 2012, kvalita se navíc rok od roku zlepšuje. Loňský vítěz kategorie Impact patří mezi opravdu slavné. Ilkka Pirttimaa pomáhá se svou mobilní aplikací **BlindSquare** zrakově postiženým orientovat se v městském prostředí prostřednictvím otevřených dat na základě hlasových pokynů. V současné době je aplikace BlindSquare zavedena do provozu v 60 zemích světa.

Rozsáhlá síť podporovatelů otevřených dat, kteří se podílí na přípravě soutěže

Letošní Apps4Finland svede dohromady nebývale velký a různorodý soubor vývojářů, řešitelů problémů, mentorů a podpůrných skupin. Stejně působivý je i seznam pořadatelů, partnerů a sponzorů. Hlavními organizátory soutěže jsou Forum Virium Helsinki a finská Asociace pro on-line demokracii. Jako spolupořadatelé jsou uvedeny Finský meteorologický institut, Ministerstvo dopravy a spojů, Národní zeměměřický úřad Finska, Open data v kraji Tampere, organizace Open Knowledge Finland, finský inovační fond Sitra, Finský statistický úřad a Ministerstvo financí. Vyzývatele, tedy partnery, kteří formulují konkrétní zadání nad rámec kategorií, jsou Centrum mládeže města Helsinky, Finský

dopravní úřad, Ministerstvo spravedlnosti a konzultantská firma Tieto. Soutěž sponzorují IBM a YLE Public Broadcasting Company a je otevřena novým partnerům.

Více informací můžete získat na uvedených adresách:

Samu Majaniemi, Apps4Finland 2013
sami@apps4finland.fi, +358 40 648 1990
www.apps4finland.fi
www.facebook.com/Apps4Finland, twitter.com/Apps4FI
www.apps4finland.github.io/presentations

Obecná pravidla soutěže

Může se zúčastnit každý.

- Všechny příspěvky do soutěže musí použít alespoň jeden otevřený a bezplatný zdroj dat, nebo API obsahující informace relevantní pro Finsko. Pokud si nejsou potenciální soutěžící jisti splněním těchto podmínek, mohou požádat organizátory o pomoc při rozhodování, zda mohou použít daný zdroj dat.
- V závislosti na velikosti předpokládaného dopadu může soutěžní příspěvek soutěžit ve více než jedné ze čtyř uvedených kategorií. Toto pravidlo se vztahuje na řešení i konkrétně formulovaných výzev. Každý příspěvek tak bude soutěžit alespoň v jedné ze čtyř hlavních kategorií.
- Příspěvek lze uplatnit pouze jednou. Pokud se chce soutěžící zúčastnit a využít svou starší práci, která byla již zapsána v předchozí soutěži, musí nová verze obsahovat významné odlišnosti. Při předkládání příspěvku je nutné jasně na rozdílly poukázat v porovnání s předchozím příspěvkem.
- Neexistuje žádné omezení, co se týče podání příspěvku do soutěže Apps4Finland, dané řešení tak mohlo soutěžit i v jiné soutěži.
- Jeden soutěžící či skupina soutěžících může předložit několik různých příspěvků do soutěže.
- Soutěžící si ponechají všechna práva duševního vlastnictví.
- Organizátoři mají právo na změny pravidel v průběhu soutěže, pokud by se objevila situace, která vyžaduje vydání dalších pokynů, nebo zpřesnění. Všechny změny budou oznámeny na hlavní webové stránce www.apps4finland.fi.

Doplňující informace

- Mobilní aplikace musí být stažitelné z konkrétního obchodu s aplikacemi, a to do 3. listopadu.
- Pokud není soutěžní aplikace k použití zdarma, musí soutěžící poskytnout hodnotitelům dostatečný počet licencí pro hodnocení, nebo zcela kompenzovat poplatky za licence nakoupených organizací Apps4Finland pro účely hodnocení. Soutěžící a pořadatelé budou toto řešit případ od případu.
- Všechny příspěvky musí obsahovat doplňkový materiál, který je buď souborem snímků, nebo videem (např. Powerpoint, PDF nebo formáty GoogleDocs). Pokud soutěžní aplikace nefunguje na většině běžně používaných internetových prohlížečů, musí být do doplňujícího materiálu zahrnuta ilustrativní videa. Aplikace, které patří do této kategorie, jsou obvykle závislé na operačním systému mobilních a stolních aplikací.
- Všechny příspěvky do soutěže musí být volně použitelné a ke stažení během hodnoceného období (od 4. listopadu do 3. prosince) a 2 měsíce po skončení soutěže.

Ceny

- Odměna podléhá finských daňovým zákonům. Vítězové jsou odpovědní za oznámení odměn ve svých daňových příznících.

Hodnotitelé

- Všichni rozhodci musí informovat předsedu poroty o své případné vazbě na jiné produkty nebo projekty, které soutěží ve stejné oblasti soutěže, do jaké hodnotitel spadá.
- Existují dva typy hodnotitelů: Obecní rozhodci a rozhodci konkrétních zadání nominovaní jednotlivými zpracovateli zadání (organizacemi poskytujícími zvláštní cenu pro dané zadání). Všechny příspěvky zařazené do oblasti konkrétních zadání jsou podrobeny hodnocení tří rozhodců, z nichž jeden je zástupcem zpracovatele a ostatní dva jsou obecnými rozhodci. Zástupce zpracovatele, který zadání navrhnul, následně vybere vítěze a představí ho obecným rozhodcům s příslušnými argumenty a poté zohlední jejich připomínky. Příklady konkrétních zadání uvádíme níže.

Konkrétně navržená zadání v rámci programu Apps4Finland

Jedna z hlavních výzev programu směřem k aspirantům je ta, že většina problémů může být řešena různými způsoby, a tak může dokonce stačit předložit jen dobrý nápad, pokud neexistuje pracovní řešení, a vyhrát konkrétní cenu. Níže uvádíme aktuální zadání jednotlivých spoluorganizátorů této soutěže, většina z nich pochází přímo z helsinské soutěže.

Údaje o našem utrácení

Někteří lidé sbírají účtenky za nákupy a několik z nich se i obtěžuje zapsat částky do xls tabulky, aby přišli na to, jaké jsou jejich spotřební návyky. Výzva pro skupinu OP-Pohjola je si představit, co by mohla inteligentní elektronická peněženka dělat s údaji o nákupu, pokud by bylo možné získat všechny účtenky ve formě čitelné strojem.

Využití zdravotních a lékařských údajů

Národní institut pro zdraví a dobré životní podmínky spravuje velké množství citlivých dat, včetně osobních údajů; zdravotní, jakož i lékařské údaje, které nemohou být distribuovány jako otevřená data na rozdíl od mnoha jiných datových zdrojů. Nicméně data spravovaná institutem by mohla být využita pro výzkumné účely, pokud by bylo možné, aby nemohlo dojít k úniku citlivých dat. Výzva, kterou institut představil, spočívá ve vytvoření nástrojů a postupů, které by umožnily publikovat citlivé údaje, jež mají být použity mimo ústav, aniž by ve skutečnosti došlo k jejich uvolnění v podobě otevřených dat. Řešení by mělo umožnit fungování algoritmů statistické analýzy z vnějšku, bez přímého přístupu k nezpracovaným datům. Řešení může mít různé formy, jako jsou vývoj speciálních API, využití technik anonymizace, popisy meta dat, vytvoření souborů k veřejnému použití, etické úmluvy nebo vizuální reprezentace.

Řízení atypických situací ve veřejné dopravě

Důležitou součástí funkčnosti systému veřejné dopravy je řízení mimořádných situací z pohledu cestujících. Když si cestující uvědomí, že autobus nepřijede, nebo že došlo ke změně v obvyklé trase z důvodu stavebních prací, jeho prvním pocitem je obvykle frustrace. Co lze udělat, aby se zbavil stresu v situacích, jako je tato? Řešením tohoto problému je pomocí cestujícím získat informace o atypických událostech snadněji, lépe je předvídat, instruovat cestující, aby se jim vyhnuli, nebo je vyřešili jinak. Řešení může využít nové komunikační techniky, nové vizualizační techniky, nové sociální praktiky, nový statistický model nebo novou směrovací službu nebo něco jiného.

Zlepšení veřejné dopravy

ICT služby mají velký potenciál pro zlepšení veřejné dopravy. Bohužel ne všechny služby hromadné dopravy fungují propojeně.

Některé z hlavních problémů jsou tyto:

- různé platební systémy,
- neúplné plánovače, trasy v rozporu s jízdním řádem,
- nekoherentní informace o trasách a zastávkách ve vnitrostátní databázi Digiroad,
- lokální plánování trasy může fungovat dobře, ale není optimalizováno tak, aby spolupracovalo na národní úrovni (u nás to naštěstí v podobě Informačního dopravního systému (*IDOS*) funguje, pozn. redakce).

Finský dopravní úřad hledá různé způsoby, jak nabídnout flexibilní a snadno použitelný způsob využití informací z veřejné dopravy na národní úrovni a způsoby, jak opravovat případné chyby v informacích o veřejné dopravě a sdělování a sběru myšlenek, jež by mohly vést k dalšímu zlepšení dopravní obslužnosti.

Open Helsinki Hack Home – nápady pro město Helsinky

Následující zadání popsaná v podobě výzev vycházejí z helsinské soutěže. V popisu výzvy je tak vždy i upozornění, že program Open Helsinki Hack Home pomáhá vývojářům Apps4Finland vytvářet aplikace pro obyvatele města a nabízí poradenské služby. Zájemci se mohou zaregistrovat do programu mentoringu.

Hlas občana

Participativní demokracie se vyvíjí v mnoha ohledech. Mnoho lidí se rádo zapojuje do nového společného způsobu tvorby svého města a zhodnocuje svými odbornými znalostmi tuto společnou práci, například při tvorbě strategií a plánů města či dokonce státu. Jaké nástroje a prostředky mohou být vyvinuty, aby bylo pro občany a osoby s rozhodovací pravomocí jednodušší spolupracovat na vytváření společných vizí a návrhů akčních plánů. Řešení by měla být praktická a poskytovat transformační způsoby, jak diskutovat o důležitých otázkách otevřeně.

Zpětná vazba od občana

V městském prostředí je stále co opravovat. Někdy věci nefungují tak, jak byly původně plánované kvůli měnícím se okolnostem. Obyvatelé města si obvykle rychle všimnou nedostatků, a mohou díky tomu dodat své připomínky a nápady organizacím odpovědným za údržbu a rozvoj městských agend. Řešení by mělo přinést lepší komunikaci strategií a zpětnou vazbu k městu i organizovaný sběr nápadů.

Město mladých

Město Helsinky nabízí různé možnosti pro setkávání mladých lidí, pořádání společných akcí a získání podpory pro tyto činnosti. Jen zlomek mladých lidí však aktuálně z těchto typů služeb profituje. Oddělení mládeže tak hledá mobilní aplikaci, která by usnadnila mladým lidem z Helsinek, zejména skupinám kolem konkrétních aktivit, najít městské služby, nabídku volných prostor a vybavení. Prostřednictvím mobilní aplikace by bylo možné provádět rezervace, vyhledávat služby a nacházet podporu pro aktivity. Kromě toho by prostřednictvím mobilní aplikace mohli mladí vyjádřit své postoje a nápady tak, aby jejich hlas byl slyšet při programovém plánování služeb města pro tyto generace.

Uveřejňování informací města v médiích

Informace týkající se rozhodování na úrovni města by mohly být využity snáze a efektivněji v hromadných sdělovacích prostředcích (tradiční noviny, blogy, organizační zpravodajské kanály apod.). Tím, že bude informace o rozhodování orgánů města představena široké veřejnosti ve srozumitelné podobě prostřednictvím sdělovacích prostředků, se umožní informovaná diskuse mezi veřejností a tvůrci rozhodnutí, a dokonce se otevře i prostor pro její aktivní zapojení do plánování různých projektů. Účelem této výzvy je pomoci on-line uživatelům získat hlubší znalosti o jejich okolí pomocí mediálních kanálů, které již používají.

Porozumění městu

Město se neustále mění. Různé kmenové organizace města vypracovávají plány pomoci různých prostředků. Společné (kolaborativní) plánování je stále častějším způsobem práce, ale zavedení nových, lepších postupů je práce těžká a kontinuální. Tato výzva se zabývá vývojem nástrojů a prostředků umožňujících občanům získat lepší obrázek o tom, jak město funguje a jaké jsou jeho plány, s cílem umožnit občanům účastnit se rozvoje města mnohem informovanějším způsobem. **Otázka výzvy a zadání tak zní: jak můžeme poskytnout přehled o minulých, aktuálních a budoucích plánech města Helsinky pro jeho účelnou transformaci v těchto úrovních:**

- ve spolupráci se soukromými společnostmi a dalšími subjekty,
- ve specifických odvětvích (zdravotnictví, školství, infrastruktura...),
- v určitých městských čtvrtích.

Propojte občany a turisty

Podle mnoha lidí je nejlepší ten druh cestování, který je přijat místními obyvateli za součást místní komunity a jejího každodenního života. Zlepšení interakce mezi místními obyvateli a turisty nabízí možnosti pro výuku cizích jazyků, výměnu názorů o gastronomické kultuře i pohledu na svět.

Jak bychom mohli obohatit život místních lidí a turistů tím, že je dáme dohromady? Řešení tohoto problému by měla nabízet nástroje pro kulturní výměnu a umožnit vznik a fungování dlouhodobých vztahů mezi místními obyvateli a návštěvníky.

Každý návštěvník je jiný

Každý turista má své vlastní zájmy, potřeby a důvody pro danou návštěvu města. Turistické průvodce jsou určeny pro průměrného turistu, a neposkytují tak optimální zážitek šitý na míru. Jak nabídnout turistům takové zážitky a služby, které je nejvíce zajímají? Řešení by mělo nabídnout osobní (přesněji personalizovaný) zážitek z města Helsinky, který přiměje návštěvníky, aby po jeho návštěvě chtěli sdílet své pozitivní zkušenosti.

Závěr

Mobilní a webové nástroje jsou jednoznačně komunikačními nástroji blízké budoucnosti. Město může nastartovat svou efektivní proměnu právě zde. Jedná se o rychlý způsob, jak město otevřít, „zatáhnout do hry“ své občany a jak zlepšit služby města a napřímit komunikaci mezi městem a občanem. Finové nám otevřeně představují svůj model veřejné podpory dobrým a inovativním nápadům včetně popisu pravidel i organizace. Stačí tak se jen nechat inspirovat a zavést podobné, nízkonákladové aktivity s vysokým potenciálem i do našich končin. Vždyť klíčové je neklást překážky novým možnostem, nosné nápady si již svou příležitost najdou.

Informační dopravní systém versus otevřená data

Plánovač IDOS je naší chloubou v EU, nicméně jeho mimořádná služba nemusí být do budoucna zajištěna. Necitlivé či násilné otevření dat totiž může nadělat více škody než užitku.

Jedním z nejlepších datových produktů v oblasti databází a vyhledávačů v České republice, a v oblasti cestování nejspěšnější vůbec je vyhledávač spojení IDOS. I když jej považujeme za naprostou samozřejmost, o čemž svědčí průměrná měsíční návštěvnost více než 1,7 mil. reálných uživatelů (v říjnu 2013 dokonce 1,95 mil., zdroj: NETMONITOR/SPIR), v Evropě se jedná o mimořádnost. Nelze se tak divit, že jej v roce 2012 vybrala Evropská komise coby nejlepší plánovač v Evropě. Je nutné si také uvědomit fakt, že i v roce 2012 si Česká republika udržela v EU prvenství v poměru cestujících veřejnou dopravou, a to 34,2%. Díky dostupným informacím je pro nás veskrze přirozené plánovat naše cesty veřejnou dopravou, což si lze těžko představit v Itálii či sousedním Polsku (platí to i pro většinu států EU).

Nejlepší praxe projektu POLITE

Právě oba tyto státy projevíly velký zájem o zavedení podobného modelu služby, tedy centrálního systému dat veřejné dopravy, na regionální a posléze snad i celostátní úrovni. V rámci evropského projektu POLITE bylo z 65 navržených příkladů dobré praxe v oblasti veřejné dopravy osob vybráno 12 a z nich jako nejlepší IDOS, který byl následně vybrán i programem Interreg IV mezi top 10 příkladů dobré praxe v rámci jeho projektů (POLITE je jedním ze 12 projektů tohoto programu nejen z oblasti dopravy). Zkrátka v zahraničí IDOS sklízí pouze slova chvály, obdivu a vítězů v prestižních anketách, na rozdíl od České republiky, kde jsme v poslední době o IDOS četli pouze kritiku a spoustu jednostranných a zavádějících informací. Jaký to paradox.

Plánovač IDOS je aplikací fungující nad daty o jízdních řádech, která jsou poskytována všemi dopravci podle zákona (č. 111/1994 Sb. O silniční dopravě, ve znění pozdějšího předpisu, který doplňuje vyhláška č. 388/2000 Sb. O jízdních řádech veřejné linkové dopravy) jednotlivým dopravním úřadům, které následně data postupují do Centrálního informačního systému o jízdních řádech (dále jen CIS JŘ), jehož provozovatelem je Ministerstvo dopravy ČR a správcem systému je soukromá společnost CHAPS spol. s r.o.

Díky této povinnosti lze poskytovat provázané cestovní informace v celorepublikovém měřítku na jednom místě v rámci IDOS.

Nicméně dobrým hospodářem se vždy stává ten, který je ke své činnosti vhodně motivován. Úspěch IDOS tak také tkví v tom, že jej vytvořila a provozuje soukromá společnost. Jen touto kombinací mohl vzniknout tak výjimečný produkt bez státní finanční podpory, neboť jeho náklady pokrývá reklama umístěná na webovém portálu. Je to krásná ukázka využití veřejných dat soukromým sektorem v praxi, přičemž stát nestojí ani korunu, což vede k jednoduché logické úvaze – jedná se ještě o veřejná data? Hovoříme zde o „pouhém“ sběru dat od všech dopravců v ČR nebo o vložení know-how k provázání těchto dat sofistikovaným vyhledávacím algoritmem, který tento stát dostal zdarma? Tento článek polemizuje jak s uveřejňovanými články (vizte jejich seznam níže), tak i s nedávným rozhodnutím krajského soudu v Brně.



1 CIS JŘ – Centrální informační systém o jízdních řádech (sběr dat od dopravních úřadů).

CISReal – Centrální informační systém s daty v reálném čase, nadstavba CIS JŘ vzniklá výzkumem, pracující s daty z CIS JŘ a daty o reálném pohybu vozidel poskytovatelů veřejné dopravy (produkt soukromé sféry).

IDOS – vyhledávač spojení pracující s daty z CIS a nově i z CISReal (produkt soukromé sféry), nejlepší v EU.

2 Směrnice PSI

Legislativa

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1049/2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise ze dne 30. května 2001. Zákon je legislativní nařízení, které garantuje přístup k informacím držených státem. Ustanovují proces, ve kterém mohou být vznášeny požadavky na vládu držené informace. Všechny tyto požadavky pak musejí být přijaty a za minimální náklady, kromě standardních výjimek. Vláda je typicky vázána povinností vydat a podpořit otevřenost k takto vyžádaným informacím.

V české republice dnem 1. ledna 2000 nabyl účinnosti **zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím**, který ukládá státním orgánům, orgánům územní samosprávy a veřejným institucím (například státním podnikům nebo akciovým společnostem obcí a krajů) povinnost poskytovat informace vztahující se k jejich působnosti. Informace úřady poskytují buď aktivně zveřejněním (obvykle na webu) anebo na základě žádosti. Zákon tak realizuje právo občanů na přístup k informacím podle čl. 17 a 35 Listiny základních lidských práv a svobod a zavádí do celé oblasti veřejné správy princip publicity.

Uplatňování zákona 106/1999 Sb.

Na základě zákona 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím dochází k návrhům, že se tento zákon dá uplatnit také na databázi vytvořenou v rámci Celostátního informačního systému o jízdních řádech linkové osobní dopravy (dále jen CIS JŘ). Databáze podle platné právní úpravy (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v aktuálním znění, zákon

č. 266/1994 Sb., o drahách, v aktuálním znění a vyhláška MD č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy) **CIS JŘ** obsahuje schválené jízdní řády linek veřejné **vnitrostátní linkové** dopravy (včetně městské autobusové dopravy), schválené jízdní řády linek veřejné **mezinárodní linkové** dopravy, které mají na území ČR zastávku pro nástup nebo výstup cestujících a schválené jízdní řády veřejné **drážní** osobní dopravy na dráze celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové provozované na území ČR.

Jízdní řády jsou do CIS JŘ předávány dopravními úřady krajských a městských úřadů/magistrátů (veřejná vnitrostátní linková doprava), dopravci (veřejná mezinárodní linková doprava), provozovateli dráhy (veřejná drážní osobní doprava na dráze celostátní a regionální) a drážními správními úřady (veřejná drážní osobní doprava na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové) v elektronické podobě ve formátech JDF. Pro kontrolu dat ve formátu JDF pro autobusy slouží aplikace JDFkon.

Společnost CHAPS spol. s r.o. je od 26.10.2001 pověřena Ministerstvem dopravy České republiky vedením CIS JŘ.

Oficiálním výstupem ze systému CIS JŘ je aplikace Portál CIS JŘ na internetové adrese <http://www.portal.idos.cz>.

Na této stránce jsou poskytována pravidelně aktualizovaná data ze systému CIS JŘ, tedy data o jízdních řádech železniční, autobusové a městské hromadné dopravy ve formátu PDF a XLS/ XLSX, jakož i jízdní řády lanových drah. Tato data jsou veřejně dostupná pro soukromé i komerční využití.

Žadatelé o tuto databázi nejsou však spokojeni s formátem dat, které jsou obsahem oficiálního výstupu, a uvádějí, že výstupy ve formátech xls/xlsx nebo PDF nejsou vhodné pro strojové zpracování a že se tedy nejedná o možnost pracovat se samotnou kopií databáze.

Skutečnost je taková, že pokud někdo požaduje kopii databáze umožňující strojové zpracování dat, jedná se již o doplněnou žádost o konkretizaci požadované informace.

V rámci režimu zákona č. 106/1999 Sb. jsou stanoveny jednotlivé podmínky, kdy má

povinný subjekt za povinnost poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti. Zákon zároveň stanovuje výjimky, kdy je právo na informace omezeno. Jedním z případů, kdy povinné subjekty informace neposkytnou, je ten, kdy povinný subjekt danou informací nedisponuje.

Podle § 17 odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, Ministerstvo dopravy vede pro potřeby veřejnosti celostátní informační systém o jízdních řádech a může vedením tohoto systému pověřit právnickou osobu. Na základě veřejnoprávní smlouvy ze dne 27. července 2001 byla vedením systému pověřena společnost CHAPS spol. s r.o., se sídlem Bráfova 21, 616 00 Brno (dále jen „provozovatel systému“). S ohledem na obsah smlouvy (která je pro potřeby veřejnosti zveřejněna na internetových stránkách Ministerstva dopravy, v sekci veřejná doprava), je zřejmé, že správou dat o jízdních řádech je pověřen provozovatel systému a že Ministerstvo dopravy požadovanou informací (tzn. databázi jízdních řádů umožňující strojové zpracování dat) nedisponuje.

Nad rámec uvedeného lze uvést, že ve shodě s rozsudkem Krajského soudu v Brně č. j.: 62A 26/2012-129 ze dne 7. června 2013 se ve vztahu k vedení celostátního informačního systému o jízdních řádech považuje provozovatel systému za veřejnou instituci a současně za povinný subjekt podle § 2 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb. Ve vztahu k vedení celostátního informačního systému o jízdních řádech je tak tato společnost povinna poskytovat informace podle právních předpisů o svobodném přístupu k informacím.

Dle zákona 106/1999 sb., par 4, odst. 3 má žadatel nárok na poskytnutí informací ve formátu dle žádosti, pokud v takovém formátu byla informace vytvořena, přičemž právě formát JDF je formát, ve kterém dle rozhodnutí MD dopravní úřady a jiné organizace dat do CIS poskytují – dle tohoto par 4, odst. 3 se žadatelé domnívají, že právě formát JDF je formátem, ve kterém byla data vytvořena a že tedy mají na takovýto formát nárok.

Dle zákona 106/1999 sb., par 4, odst. 5 se uplatňuje nárok na poskytnutí informací v elektronické podobě, pokud je to z povahy věci možné, což vzhledem k existenci dat zejména v elektronické podobě možné je.

3 Předpokládané znění nové vyhlášky MD ČR

Paragraf §9 připravované vyhlášky MD ČR (nahrazující vyhlášku č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy) v bodě 8 uvádí: „Jízdní řády jsou neprodleně po jejich postoupení do celostátního informačního systému o jízdních řádech zveřejňovány způsobem umožňujícím dálkový přístup. Jízdní řády podle odstavců 4 a 5 jsou uveřejňovány v podobě podle § 6 odst. 3 způsobem umožňujícím automatizované zpracování a současně v podobě podle § 3 až 5. Jízdní řády podle odstavce 6 jsou uveřejňovány v podobě, ve které byly do celostátního informačního systému o jízdních řádech postoupeny ministerstvem.“

Připravovaná novela tak akcentuje dva klíčové parametry: dálkový přístup a automatizované zpracování dat poskytnutých do celostátního informačního systému o jízdních řádech (CIS JŘ), čímž ministerstvo odpovídá na požadavky směrnice PSI.

4 Co bylo napsáno jinde:

Odkazy na články informující o datech jízdních řádů.

<http://e-svet.e15.cz/internet/uohs-zacal-diky-seznamu-prosetrovat-chaps-a-kauzu-dat-jizdnich-radu-1037786>

<http://m.lupa.cz/clanky/seznam-cz-vede-v-bitve-o-data-z-jizdnich-radu-1-0-zastal-se-ho-krajsky-soud/>

<http://e-svet.e15.cz/it-byznys/prulom-seznam-vyhral-prvni-soud-nad-chapsem-o-data-jizdnich-radu-1025080>

<http://data.blog.ihned.cz/c1-60375500-kdyz-stat-prodava-megabajty-nic-bychom-z-toho-nemeli-tvrdi-dopravni-podnik>

<http://data.blog.ihned.cz/c1-60401210-vyzva-praha-ma-skoro-verejne-jizdni-rady-aplikace-vyuzivajici-data-zatim-chybi>

<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/monopol-jizdnich-radu-konci-ministerstvo-dopravy-data-otevre-1040116>

<http://www.aplikaceroku.cz/2011/nominovane-aplikace/>

<http://milancharvat.com/article/detail/38/>

Otevřená data jako nástroj šikany

V předchozím článku jsme poukázali na významné finanční přínosy otevřených veřejných dat jak pro samotnou státní správu, tak i pro rozvoj byznysu. Poskytování otevřených dat ze strany státní správy je zcela nepochybně bohužel, nicméně v případě IDOS je situace trochu méně přímočará, protože se tato data žádají od komerčního subjektu, který hodnotu shromážděných jízdních řádů významně navýšil, a navíc poskytuje neustálý servis a zajišťuje jejich aktuálnost a spolehlivost, což je u dopravních dat klíčové.

Právě atraktivnost dat z veřejné dopravy přilákala zájemce ze strany byznysu, kteří se domáhají, aby jim data byla dle směrnice PSI taktéž poskytnuta (celý rozbor ke směrnici vizte samostatné okno), a to zdarma. Provozovatel IDOS se logicky nechce vzdát svého produktu, neboť jeho sdílením by ztratil příjmy plynoucí z reklamy na stránkách IDOS, které pokrývají nemalé náklady na provoz systému. Kdo tyto náklady zaplatí? Nepřijedeme kvůli nešetnému vymáhání směrnice PSI o nezávislou veřejnou službu IDOS, na kterou jsme si zvykli jako na standard?

Když nejdou data k hoře, musí hora k Mohamedovi. V červenci 2013 vynesl krajský soud v Brně rozsudek věru šalamounský – svým verdiktem „přetvořil“ doposud soukromou společnost provozovatele IDOS na veřejnou instituci, aby tak zajistil, že se naplní díkce povinnosti sdílet data, pokud jsou veřejná. Abychom se v tom vyznali, dovolte mi drobnou selskou analogii s bramborami.

Analogie s bramborami

Jeden evropský velkokapacitní sedlák pro obdělávání svých polí a sadbu brambor používal obecní stroje. Protože sám velmi rád především spravoval, pověřil sbíráním brambor šikovného malorolníka, který svou pracovitostí a umem pokročil v bramborové kultuře o notný kus dále. Hlínou obalené brambory dokázal očistit, roztřídit podle velikosti, na nové lince oloupat a ve vakuovaném balení dodávat na trh. Restauratěři si na tento nový standard brzy zvykli. Jak už to v českých končinách chodí, co je dobré, to budí zájem. A tak s příchodem nových pravidel, že na poli může brambory sbírat kdokoliv, protože jsou obdělávána obecními stroji placenými z našich daní, začali si někteří nárokovat právo na vakuově balené oloupané brambory a nad sbíráním zabahněných na poli ohrnuli nos. Malorolník jim však na svém valníku nic zadarmo nepřivezl, a tak se obrátili na soud. A ten z malorolníka udělal JZD.

Pokud nemáte rádi příběhy s podtextem socialistického realismu, pak jste jistě přeskočili až sem. Veřejná data (data z veřejných služeb pod anglickou zkratkou PSI) jsou data vzniklá činností státní správy či samospráv financované z veřejných zdrojů. IDOS ale není placen z veřejných zdrojů, pouze z reklamy. Proto je nutné rozlišovat mezi CIS JŘ (brambory na poli) a vyhledávačem dopravního spojení IDOS (vakuované oloupané brambory).

Co to je vlastně IDOS aneb neviditelná mravenčí práce

Už jsme jako stát přišli o mnoho peněz, a to buď z lenosti, nepozornosti či neschopnosti. Pokaždé, když vidím vodu na kontaktní čocky nejmenované americké firmy, zvlhnou mi oči při vědomí, že nenáročný podíl ČR z práce pana Wichterleho mohl uživit generaci českých i slovenských vědců. Aktuální kauza MUS (Mostecké uhelné společnosti) ve Švýcarsku tak nedává zapomenout, že se toho ještě ani dnes mnoho nezměnilo.

Hodnotu věcí a lidí kolem nás si většinou uvědomíme, až když je ztratíme. IDOS je hodnotou, jejíž případnou ztrátu nechceme dopustit, a proto o něm takto otevřeně píšeme. Z níže uvedených čísel naznáte, že jeho hodnota je vysoká.

Aktualizace dat IDOS se provádí prakticky každý pracovní den, u vlaků nepravidelně (podle výluk), ale většinou několikrát týdně, autobusy třikrát do týdne (pondělí, středa, pátek), letadla jednou týdně. Také se aktualizují data integrovaných dopravních systémů, např. pražský PID se aktualizuje denně (kromě víkendů a svátků), jihomoravský IDSJMK většinou jednou za týden, ale není pravidlem, atp. Ostatní jízdní řády (tedy MHD) nepravidelně (kromě zahraničních, které se aktualizují jednou za týden, např. MHD Budapešti).

Kromě starosti o aktuálnost, spolehlivost a přesnost dat IDOS se provozovatel stará i o uživatelské rozhraní s příslušnou výpočetní kapacitou. Pro ilustraci, za měsíc říjen 2013 bylo vyhledáno celkem cca 29 670 000 dotazů (tzn. spojení, odjezdy nebo vývěsky). Lze tedy tvrdit, že za jeden den uživatelé vyhledají v průměru zhruba kolem 900 000 spojení.

Je také nutné vyčíslit, kolik vozidel a stanic či zastávek veřejné dopravy je v systému vlastně datově podchyceno. V roce 2013 byl počet vlaků 9 074 (včetně lanovky a ČD busů), počet vlakových stanic 3028 (jsou tam započítány i zahraniční stanice, do nichž jede vlak z ČR), počet železničních dopravců 25 (jen v ČR 9) a počet

výluk 271 (jedná se o počet PDF souborů, které provozovatel musel ručně zapracovat, každý PDF soubor obsahuje všechny vlaky, které jsou na příslušné trati ve výluce). Co se týká dat jízdních řádů autobusů a MHD, je počet linek meziměstských (modrých) autobusů a MHD (chybí tramvaje a metro v Praze) v CIS JŘ cca 5 550 JŘ linek platných dnes, cca 14 000 verzí JŘ linek v průběhu grafikonu, cca 556 000 verzí spojů v grafikonu, cca 54 400 aktivních zastávek (ve smyslu uzlu, ne ve smyslu označnicku) a 256 dopravců v aktuálních JŘ. Databáze CIS (meziměstské modré autobusy a MHD) má aktuálně 3 GB, jsou v ní jízdní řády cca od roku 2002 (11 let).

Také je nutné uvést, že například přímé vozy vlaků nejsou součástí jízdních řádů vlaků, stejně tak informace o přestupech; to vše do dat pro vyhledávač doplňuje sám provozovatel.

A jak vypadá běžný den? Vybrali jsme si pro ilustraci 22. listopad 2013 – v databázi CIS je pro tento den platných 5 373 JŘ linek vnitrostátní dopravy, tzn. meziměstské autobusy a MHD linky (všechny dopravní prostředky) všech měst (kromě tramvajů a metra Prahy). Jízdní řády linek z předchozího bodu obsahují 218 651 spojů (ty jsou v JŘ předepsané, neznamená to, že všechny spoje v tento den jedou). JŘ linek z prvního bodu obsluhuje 190 dopravců, celkem je v CIS JŘ 420 schválených dopravců (mnoho z nich evidentně aktuálně dopravu neprovozují). V JŘ linek z prvního bodu je využito 35 582 zastávek, celkem je v CIS JŘ platných 37 624 zastávek na území ČR.



Další rozvoj IDOS – evropská extratřída

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a provozovatel IDOS se v rámci společného výzkumného projektu JSDV (Jednotný systém dat ve veřejné dopravě, 2011–2013) zabývali vývojem nadstavby stávajícího modelu vyhledávání spojení – vyhledávání v reálném čase. Pro koncové uživatele by to v praxi znamenalo možnost získat ke každé zakoupené jízdence i službu informující o aktuálním zpoždění s případným doporučením změny spojení přímo na trase. Řešitelé k tomu vytvořili velmi vtipné video dokumentující potenciál budoucí služby, vizte <http://cisreal.eu/>.

Nový systém sběru a distribuce dat veřejné dopravy v reálném čase byl nazván CISReal a má hned několik předností – kromě informací a doporučení cestujícím má významný přínos pro provoz integrovaných dopravních systémů (IDS) a dalších dispečinků veřejné dopravy. V podobě národního centrálního prvku (analogická role s CIS JŘ) dokáže datově propojit aktuálně nepropojené provozování jednotlivých dopravců či IDS bez významných investic do úprav stávajících systémů. Dále dokáže naplnit požadavky EU na poskytování dat z veřejné dopravy; je tedy systémem pro sdílení informací se zahraničními centry. Nicméně asi nejvýznamnější úlohou z pohledu budoucího rozvoje je role jednotné datové platformy pro vývojáře různých webových či mobilních aplikací. Tím se přístup k cenným datům velmi zjednoduší, všechna data budou na jednom místě, pokud však bude provoz systému státem podporován.

Pilotní provoz po dvou letech výzkumu započal v červnu 2013, ukázkou lze shlédnout například nad Prahou, vizte <http://vm.cisreal.cz/>.

Pro zadavatele veřejných zakázek bude asi nejdůležitější informací ta, že v rámci projektu vznikla i česká technická norma, která stanovuje požadavky na tento systém a potažmo i na dispečinky veřejné dopravy. Norma názorně vysvětluje, k čemu systém slouží a jak ji lze v realitě použít. Krátký výtah včetně obrazové dokumentace je součástí samostatné bubliny.

Co to je vlastně CISReal?

Centrální prvek, popisovaný na obrázku 1, pro který norma definuje podmínky, umožní interoperabilitu v rámci všech částí systému a zároveň umožní vyměňovat informace s dalšími centrálními prvky, jako jsou např. dopravní informační centra v České republice a relevantní centra v zahraničí.

„Centralizované pojetí umožňuje organizační a ekonomickou šetrnost při budování informačních systémů v reálném čase (ISR) v regionech a městech a zároveň naplňuje požadavky interoperability. Jedná se o aspekty technické interoperability, tzn. schopnost odlišných ISR komunikovat navzájem i v reálném čase prostřednictvím sdílených rozhraní, tak sémantické interoperability, schopnosti porozumění obsahu a kvalitě dat. CISReal nijak neomezuje systémy dopravce, ani organizátorů dopravy, v možnostech přímého sdílení dat mezi jednotlivými systémy na základě smluvních dohod.“

Jak to vlastně funguje aneb příklad velkých dat

Infrastruktura (data z vozidel) je považována za základ hierarchické struktury, která zabezpečuje potřebná data pro následné vyhodnocování a sdílení.

Úroveň infrastruktury se dělí do tří skupin:

- sběr dat – jedná se o konkrétní vozidla vybavená lokalizačními a vyhodnocovacími zařízeními;



- přenos dat – informace o pohybu vozidel jsou přenášeny využitím přenosových technologií do dispečinků, které mají vozidla ve své správě;
- diseminace informací – vyhodnocená data z dispečinků jsou následně zpřístupněna pomocí elektronických informačních panelů na zastávkách, internetu, mobilních telefonů, displejů ve vozidlech a přenosových technologií a umožňují informovat cestující o aktuálních jízdních řádech nebo o nenadálých jevech, zpožděních apod.

Požadavky na výpočetní výkon CIS a CISReal

Pro ilustraci pokročilosti vyvíjeného systému je potřeba dodat ještě pár čísel k provozu pilotního systému webových služeb CISReal (CRWS), který počítá se statickými daty CIS, tak i dynamickými z CISReal.

Zdrojové dispečinky posílají protokolem dle normy CISReal data o poloze do příslušné služby. Tato služba již takto přijala od dubna 2013 114 GB dat ve formátu xml. Za říjen 2013 to bylo 20 GB dat. Sledovány jsou řádově tisíce vozidel (autobusů). Kukátkem na aktuální data je aplikace <http://vm.cisreal.cz>. Služba CRWS vyřizuje požadavek průměrně za 0.042 s. Tento průměr ovšem kazí externí služby jako např. poloha vlaku, kde je odezva často v řádu sekund. Zátěž na CRWS je typicky mezi 100 a 200 požadavků za sekundu. Ve špičkách ale jde i přes 300 požadavků za sekundu. Pro výpočty na CRWS je nyní vyhrazeno 44 jader. Paměť obsazená výpočetním procesem CRWS se pohybuje v rozmezí 4 až 7 GB (64bitový proces).

Provoz takového systému je výpočetně náročný, nicméně veřejná investice do takového systému znásobí jak přínosy doma, tak i potenciální zahraniční expertní dodávky. Lze si představit konkurenční výhodu znalosti standardizovaného řešení výměny dat veřejné dopravy českými firmami v rámci Evropy, či navazující zkušenosti se slučováním velkých dat z veřejné a individuální dopravy a obrovské množství služeb, které by z nich mohlo do budoucna vzniknout – pro ilustraci uvádím ty relevantní pro samosprávu, např. optimalizace dotačních prostředků na poskytování veřejné služby dopravní obslužnosti na území ČR, výpočet koeficientu ceny dopravní obslužnosti pro nové investice realitních developerů, vliv dopadu zrušení spoje MHD či zavedení nového spoje na vznik nových a snížení jízdy individuální dopravou atp.

Patří IDOS mezi nejlepší, nebo nejhorší?

Pevně věřím, že jsem v tomto článku uvedl argumenty, které Vás přesvědčily, že platí to první. Přesto můžeme „v přímém přenosu“ sledovat jistý paradox – v roce 2010 byl IDOS mezi 5 nejlepšími databázemi a vyhledávacími oceněnými v rámci soutěže Křišťálová Lupa, kdy například porazil aplikaci Mapy.cz. V roce 2013 v té samé soutěži obdržel anticenu, pramenící z monopolu na data o jízdních řádech. Proč si toho v roce 2010 nikdo nevšimnul?

Je IDOS drahý?

Protože považujeme Spojené Království za pokročilý stát, který má generaci náskok před postkomunistickými krajinami, obrátil jsem se pro referenci tam.

Ministerský předseda Blair v době konjunktury (před krizí, 2004) prosadil velkou investici do tvorby národního vyhledávacího spojení, britského IDOS pod názvem Transport Direct. V Británii existuje deregulovaný trh, tzn. že provozování veřejné dopravy je ve většině případů podnikatelským záměrem. Stát tak vynakládá mnohem méně prostředků na podporu veřejné dopravy, kterou soukromí provozovatelé provozují co nejefektivněji; například se tam nesvezete načerno. Nicméně odvrácenou stranou mince je roztržitost služeb jednotlivých provozovatelů. Jen velmi silní provozovatelé jsou schopni nabídnout v rámci svého systému podobnou úroveň služeb, jako naše IDS, tj. návaznost spojů, garance přípojí, jedna jízdenka v rámci systému atp.

Za dobu své osmileté existence Transport Direct dosáhl 100 milionů dotazů na vyhledání spoje (srovnejte, že IDOS jen za měsíc říjen 2013 dosáhl 30 milionů). Přesto se Britové netají tím, že cena systému se již vyšplhala na 100 milionů liber (tj. cca 3 miliardy Kč) a zaplatil ji stát, který dále přispívá na jeho provoz. Data z Transport Direct tak jsou otevřená a může je použít kdokoliv, protože za ně už britský občan zaplatil.

Provozovatel českého IDOS by i při úhradě jím vyčíslených nákladů ve srovnání se svým britským kolegou stále provozoval systém „za hubičku“. Provozovatel totiž vyčíslil osobní náklady a ná-

klady na provoz CIS JŘ na 4 mil. Kč, nadstavbu CISReal na 2,9 mil. Kč a provoz vyhledávače IDOS na 5,2 mil. Kč ročně, tj. celkem 12,1 mil. Kč ročně. Tuto částku je nutné uvažovat jako čistý náklad, bez zohlednění umožnění nákladů na vývoj systému, vysokou úroveň poskytované služby (SLA) a další smluvní parametry.

Reálnou hodnotu služby pak ročně odhaduje na 10-20 mil. Kč za CIS JŘ, 5 mil. za CISReal a 10–15 mil. za IDOS, tj. celkem na 25–40 mil. Kč. Odhadovaná hodnota služby zohledňuje postupnou úhradu nákladů na vývoji/kontinuální vývoj, softwarovou údržbu s ohledem na SLA, význam služby, know-how, rozumnou míru zisku, vlastní iniciativou řešené problémy, garance (např. opravy jízdního řádu provedené do 1 hodiny), propagaci systému a předpokládané nulové příjmy mimo financování z veřejných zdrojů.

SHRNUTÍ

Transport Direct za 8 let dosáhl 100 milionů dotazů, IDOS dokáže tento počet dosáhnout za necelé 4 měsíce; náročnost daná objemem je tedy 24x vyšší. Transport Direct stál 100 mil. liber, tomu odpovídající CIS JŘ a IDOS je v řádu 20–35 mil. Kč ročně. Za osm let by se tak jednalo o 160-280 mil. Kč. Pokud budeme počítat střed 200 mil. Kč, pak je britský systém řádově 15x dražší. Transport Direct shromažďuje veřejné údaje od jednotlivých dopravců a systém platí stát, CIS JŘ a IDOS také shromažďuje údaje od jednotlivých dopravců (přesněji dopravních úřadů) a systém ve finále zaplatí komerční reklama. Lze v obou případech hovořit o stejných otevřených datech již zaplacených z daní?

Ohrozit funkci jednoho z našich národních pokladů nesprávným rozhodnutím pod rouškou otevřených dat je opravdu krajně nebezpečné. Naopak uvolnit veřejné zdroje na pokrytí nákladů spojených se správou těchto dat, a tím z nich učinit data otevřená, dostupná všem zájemcům, je tou nejlepší investicí, kterou může současná či budoucí vláda nastartovat agendu otevřené vlády a otevřených dat. Vždyť možná už nastal čas, abychom se zbavili té svírající lhostejnosti a začali aktivně podporovat to dobré, co nám „po předcích“ ještě zbylo. A už toho opravdu nezbylo mnoho!



Big data – co to je?

Vyhodnocení správné funkce složitých systémů zasahujících více oborů, jakým je např. doprava, lze možné jen strojovým zpracováním velkého množství údajů z různých zdrojů. Využití těchto podkladů je perspektivní způsob budoucího správného i politického rozhodování.

Vycházím z předpokladu, že většina z Vás, čtenářů, je aktivními řidiči. Proto jsem si pro názorné vysvětlení termínu big data dovolil využít článku Andrewa Tolva, pravidelného příspěvatele Telematics update. Pojednává o velkých objemech dat v automobilovém průmyslu. Pokud si představíme, že namísto o vozidle se mluví o městě, vyplynou nám jednoznačné závěry: big data představují nástroj, díky němuž můžeme lépe porozumět reálným potřebám města, jeho občanů i systémů a efektivněji na ně reagovat. Velká data slouží jako objektivní statistický nástroj k vyhodnocování četnosti výskytu problémů i potřeb, s jejichž znalostí lze adekvátně, tedy úsporně a cíleně a včasné reagovat na změny v potřebách našich měst. O potenciálním rozvoji nových služeb pro občany a nových obchodních příležitostech ani nemluvě.

Průměrné vozidlo na dnešních silnicích generuje obrovské množství dat. Vozidlové senzory sledují vše od tlaku v pneumatikách přes otáčky motoru a teplotu oleje až po rychlost; vozidla tak mohou vyrábět kdekoli 5-250 GB dat za hodinu.

Pokročilé koncepty vozidel jdou ještě dál. Autonomní vozidla, například od Google, vytváří asi 1 GB dat každou sekundu. To je ekvivalent zasílání 200 000 textových zpráv či emailů nebo nahrání 100 digitálních fotografií ve vysokém rozlišení.

Drtivá většina těchto dat je používána v reálném čase pro kontrolu a podávání zpráv o funkcích vozidla a nemá žádnou reálnou dlouhodobou hodnotu. Přijetí tisíce zpráv od snímače, že „Tlak v pneumatikách normální!“ nepřináší žádný další prospěch, proto se automobilky neobtěžují ukládat tato data do paměti v autě nebo na server.

Nicméně některé údaje jsou cenné. A pokud lze takové informace sbírat od podstatné části z miliard dnes provozovaných automobilů, nepotřebujeme vyšší než základní znalost aritmetiky,

abychom pochopili, proč velká data big data přitahují tolik pozornosti právě v automobilovém sektoru.

„Když se podíváte na ta čísla, není žádným překvapením, že o sběr velkých dat existuje velký zájem ze strany prodejců auto-příslušenství (OEM),“ říká Henry Bzeih, vedoucí oddělení telematiky a infotainmentu v Kia Motors America. „Ale zájem projevují také společnosti, které nemají nic společného s výrobou a dodávkou OEM. Jde o firmy, které nabízejí řešení okolního ekosystému“.

A přesto, i přes množství dostupných dat a různých zainteresovaných stran (nemluvě o značném rozruchu v zahraničních médiích – u nás mrtvý klid, pozn. red.), se o velkých datech více hovoří, než se s nimi pracuje. „Srovnáme-li množství diskusí kolem využití velkých objemů dat, je skutečná míra zpeněžení stále velmi nízká,“ říká Robert Kempf, viceprezident Symphony Teleca, poskytovatele vývojářské platformy oceněného v roce 2013 za technologickou firmu roku od prestižní konzultační firmy Frost and Sullivan.

Jak mohou automobilky využít velká data?

Ponechme nyní stranou technické překážky spojené s analýzou velkých datových objemů a začněme úvahou, jaké využití velkých dat lze očekávat z pohledu automobilek.

Pro ilustraci uvedme příklad standardního modelu vozidla roku 2013 s informačním systémem v palubní desce. A pojďme si představit aplikaci na počasí, která zobrazuje aktuální předpověď. Naše imaginární řidička nastoupí v pondělí do auta, venku je zamračeno a chýlí se k dešti, přesto aplikace ukazuje slunečno, protože přestala fungovat, tzv. zamrzla.

Ve světě, kde se velká data nepoužívají, lze v případě, že problém přetrvává, restartovat aplikaci skrze rozhraní, což udělá každý uživatel, který má stejný problém. Pokud by byl problém závažnější, kdyby například závada v palubním systému poskytujícím zábavu a informace způsobila nefunkčnost motoru, představovalo by to významnou finanční zátěž pro výrobce OEM a nepříjemnosti a zklamání na straně zákazníka. Velká data nebudou nutně dělat něco pro naši řidičku v pošmourném pondělním ránu. Umožní však lokalizaci problému, tzn. že OEM budou moci zjistit, zda k tomuto problému dochází v určitém regionu, nebo je to běžné ve všech regionech. Dále bude možné zjistit, zda závadě předchází konkrétní sled činností, nebo se jedná o určitý vzor poruch, což by umožnilo zjistit danou poruchu bez vlastní fyzické inspekce a následně efektivně svolávat konkrétní vozidla k odstranění závady. V tomto případě je možné, že naše řidička naložila jiný kanál na aplikaci internetového rádia, odtud pak šla na aplikaci počasí, a interakce těchto dvou aplikací nějak způsobila, že systém zamrzl.

„Velká data a prediktivní analytika umožňují rychlejší preventivní opatření“ říká Kempf „a mohou vést k možnosti řešit problémy pomocí jednoduché aktualizace softwaru automaticky a napřímo (tzv. over-the-air), nebo v rámci drobných oprav v průběhu návštěvy



--	--

dealera s údržbou vozidla nebo alespoň ke stažení omezeného počtu vozidel, která jsou takto označena systémem.“

„To je něco, co jsme předtím neměli,“ říká Bzeih. „Funguje to v reálném čase a poskytuje to mnohem více a mnohem přesnějších informací, což vede ke zlepšování kvality.“ Nejedná se jen o lepší péči o zákazníka, ale i o snížení nákladů výrobce a lepší záruky.

Preference zákazníků

Velká data otevírají řadu dalších možností. Druhý příklad je využití velkých objemů dat k porozumění tomu, jak zákazníci své výrobky skutečně používají. Ve většině vozů jsou některé funkce přijímány bez povšimnutí, zatímco jiné jsou vysoce ceněny. „Prostřednictvím velkých objemů dat má OEM možnost dozvědět se mnohem více o tom, jak zákazníci vozidlo využívají a jaké jsou jejich preference,“ říká Kempf. „Prostřednictvím analýzy velkých dat mohou být získané údaje využity při plánování a vývoji dalších funkcí.“

„Právě sledování návyků konkrétní skupiny zákazníků, počtu jejich krátkých jízd v jeden den či dlouhých jízd o víkendech, nebo četnosti jízd v náročných zimních podmínkách, je pro automobilku užitečné, neboť může lépe cílit na konkrétní potřeby koncových zákazníků,“ říká Scott Mc Cormick, prezident Connected Vehicle Trade Association (CVTA) a poradce amerického ministra dopravy pro oblast technologického průmyslu.

Služby s přidanou hodnotou

Kromě toho se mohou výrobci začít věnovat dalšímu segmentu služeb pro své zákazníky. Jedná se o služby s přidanou hodnotou, které mohou cílit na konkrétní demografické skupiny v rámci své zákaznické základny. Tento druh personalizace již prostoupil webové nákupní portály, jako je Amazon.com. Ti, kteří používají službu pravidelně, dostávají doporučení vybraná podle toho, co si prohlíželi či koupili v minulosti, čímž významně mohou šetřit svůj čas. Výrobce vozidel může velká data využít stejně.

Obchodní zástupci cestující sami přes velká území se zcela jistě nebudou zajímat o zvýhodněné ceny nabízených filmů, naopak unavení rodiče jedoucí ke svým rodičům rádi využijí chvilky, kdy se jejich nezbedná dívka v zadních autosedačkách na hodinku uklidní. „V mnoha oblastech tak velká data mohou pomoci najít tu správnou cenu a ten správný cíl,“ říká Kempf.

Pojištění vozidla na bázi velkých dat

Výrobci vozidel mohou také sdílet data s externími organizacemi, a tím vytvářet nové zdroje příjmů. Nejznámějším příkladem je zde partnerství s pojistiteli, kteří by chtěli shromáždit konkrétní podmnožinu dat z automobilů – například rychlost, čas jízdy, prudkost brzdění a zatáčení – zjistit, jak řidiči skutečně řídí, spíše než založit svůj výpočet rizika na mnohem méně spolehlivých zdrojích, jako je jejich věk nebo stav kreditu. Pojišťovny v USA i Evropě již přicházejí na trh s náhradními řešeními, která umožňují sběr těchto údajů.

„Stále více a více výrobců vozidel nabízí pojišťovací služby prostřednictvím svých partnerů a je tedy více zájemců o údaje, které jim mohou poskytnout dostatečné podrobnosti k výpočtu rizika,“ říká Kempf.

Profit třetích stran

Dalším příkladem, jak z velkých dat profitovat, je, že výrobci mohou prodávat svá velká data zainteresovaným třetím stranám.

--	--

Například americká pošta (US Postal Service) vyčíslila cenu za svá velká data a umožňuje organizacím přístup k Národní databázi změn adresy za 175 000 dolarů ročně. Pro výrobce automobilů může takový přístup spíše otevřít problém o ochraně osobních dat, který by asi nechtěli řešit, ale například pro pojišťovny nebo inzerenty budou velká data v automobilovém průmyslu nadále velmi lákavá.

„Má automobilka použít a prodat všechny své informace?“ ptá se McCormick a sám odpovídá. „Ne, ale potřebuje pochopit, o co jde, co že to vlastně mají. A následně je mohou prodat, nebo je mohou používat pro své účely. Mohou porozumět diagnostice, bezpečnosti a kvalitě v takové míře, jako nikdy předtím. Velká data totiž otevírají všechny tyto cesty.

Vyčíslení přínosů

Společnost Cisco nedávno spočítala, že finanční přínos velkých dat se pro výrobce vozidel bude blížít 300 dolarům na vozidlo a rok. Většina z této částky pochází z nižších nákladů na záruční servis a vylepšeného návrhu celého konceptu. V téže analýze se dospělo k závěru, že velká data pomohou řidičům ušetřit částku ve výši 500 dolarů ročně, a to díky lepší navigaci a inteligentnějšímu vedení vozidla.

--	--

Tři sta dolarů za vozidlo za rok by mohlo mít značný dopad na výrobní strategii vozidel, a to zejména na současném stagnujícím trhu. A přesto, navzdory těmto slibným číslům, jen několik málo výrobců automobilů využilo příležitosti svoje velká data zpeněžit *(stejně rezervy jsou i na straně měst, následující příklad automobilky General Motors jen dokládá, že vědět, že něco nefunguje, například analogicky k oznámením o dopravní zácpě, koncovým uživatelům moc nepomůže).*

Společnost General Motors, osvědčený lídr v chytrých vozidlových systémech a majitel jedněch z největších datových sad v průmyslu, používá své datové úložiště OnStar na to, aby se dozvěděl více o svých zákaznících. To samo o sobě zní slibně. Po tomto PR následovalo vyjádření dalšího zástupce GM, který řekl, že velká data jsou velkou prioritou a že hlavním cílem bylo „demystifikovat kontrolní žárovku motoru“ – jinými slovy říkat lidem to, co se vlastně děje, když se kontrolka motoru rozsvítí.

--	--

Cílem příkladu není znectít GM. Jedná se o snahu ukázat rozdíl na průkopníkovi velkých dat mezi tím, co výrobci vozidel o velkých datech říkají, a co s nimi ve skutečnosti vlastně dělají. „Srovnáme-li množství diskusí kolem velkých objemů dat a možnosti, které lze uplatnit, je skutečná míra zpeněžení stále velmi nízká,“ říká Kempf.

Velké výzvy velkých dat

Část problému je i technická. Kvůli shromáždění údajů pro výrobce automobilů je dnes nutné čekat na řidiče, až se svými vozy přijedou do servisu, jehož technici mají přístup k datům prostřednictvím palubního diagnostického systému. Ale ne všichni řidiči nechávají svá auta seřizovat pravidelně, například po 15 000 ujetých kilometrů, což znamená, že analýza dat ze všech provozovaných vozidel neprobíhá kontinuálním a proaktivním způsobem, a dosažení takového způsobu je stále výzvou.

--	--

„Teoreticky můžete přeprogramovat auto, když je zaparkováno. Pak zahájíte program pomocí vysílače na dálnici,“ uvedl vedoucí výzkumného týmu Tadayoshi Kohno v rozhovoru pro časopis Vanity Fair. „Auta jedoucí kolem „teroristy“ mohou být ovládnuta skrze dálniční vysílač jeho smartphonem, který odešle iniciační kód – a bum! Auto vypne v rychlosti 70 kilometrů za hodinu a havaruje, aniž by se ho terorista vůbec dotknul.“

Cesta vpřed

Počítat s možností těchto hrozeb je základ. Proto je i pocho-pitelné, proč automobilky zaujímají opatrný postoj vůči masivnímu nasazení systémů velkých dat. Všichni odborníci dotazovaní v tomto článku se ale shodli, že všechny automobilky využijí příležitostí pramenících z velkých dat do roku 2020. Cesta vpřed se tedy zdá být poněkud nejasná.

Jeden z nejlepších způsobů, jak postupit, je začít jednoduše. “ Při pohledu na všechny ty údaje ve vozidle, je nutné zapomenout na svět dat,“ říká McCormick, „a soustředit se na jednoduché základní potřeby a možnosti, co lze udělat hned, kam můžete až zajít, jakou přidanou hodnotu můžete z dat získat co nejefektivněji. Postupně a jistě, po malých krocích, než začínat s tímto masivním mračnem údajů, jež by Vás nakonec přemohly svou složitostí.“

--	--

Dobrým nápadem se jeví také používat služeb třetích stran,

které pomáhají definovat klíčové příležitosti pro zlepšení služeb, jako je například optimalizace datového skladu.

Hodnota partnerství

Vhodná forma partnerství je také klíčem k úspěchu. Automobilky si byly v minulosti docela mizernými partnery navzájem, vzhledem k jejich neochotě ukázat své karty, zvláště v něčem tak interním, jako jsou jejich data. Bzeih poukazuje na pravděpodobnost toho, že výrobci automobilů skončí u používání velkých datových sad, které jsou si velmi podobné. „Jaký je rozdíl mezi Fordem nebo Kia z hlediska dat? Pokud se jedná o surová data, jsou skoro stejná. Máme co do činění se standardními sadami zpráv, čtení zpráv mimo sběrnici CAN, sběr najetých kilometrů vozidla atp. To je standard v každém autě.“

Partnerství na obecné úrovni by proto mohlo pomoci urychlit proces pro každého. „Každý říká, „Sejdeme se a budeme diskutovat“, ale zde nevidím nic konkrétního pro skutečnou spolupráci,“ říká Bzeih. „Dalším krokem je tak budování těchto silných partnerství, které umožní zákazníkům těžit z cenných informací získaných na základě analýz a zpracování velkých objemů dat.

Epilog

Analogie automobilového průmyslu je laicky srozumitelná. I našim městům tak doporučujeme hlavně začít. Tedy začít postupně využívat, a tím i poznávat výhody využívání velkých dat pro provoz svých systémů i služeb svým občanům. Kromě vlastního zájmu a iniciativy však pokládám za důležité naposledy zmiňované partnerství. Investice do odborné přípravy se mnohonásobně vrátí, nicméně si žádá odvahu úředníků a politiků stávající mechanismy změnit a dát prostor novým přístupům. Jistě mi dáte za pravdu, že týdenní „ruční“ dopravní průzkum se nemůže vyrovnat sebraným údajům o pohybu vozidel a lidí za půl roku a že analýza mnoha datových sad přinese přesnější a statisticky významnější informace s větším potenciálem využití.

S příchodem vozů připojených do internetové sítě mohou automobilky aktualizací softwaru a konfiguraací správy „on-line“ mít plný přístup k datům z vozu kdekoliv a kdykoliv, takže je analýza těchto dat jednodušší a schůdnější. Ale dokud nebudou tyto stále připojené vozy tvořit většinu provozovaných aut, budou velká data spíše malými daty. „A jak to souvisí s výrobcí vozidel? První věc, kterou musíme udělat, je představit připojené auto zákazníkům,“ říká Henry Bzeih, vedoucí telematiky a infotainment v Kia Motors Ameri-ca. „To je první krok. Krokem druhým je dosažení kritického množství takto připojených vozů, a pak se můžeme ptát, co můžeme dělat s velkými daty.“*(A totéž platí i pro města, představit dostupné technologie je úkolem tohoto časopisu; následně půjde o schopnost v krátkém čase tyto detekční technologie nasadit v adekvátním měřítku).*

„Město/automobilka potřebuje pochopit, o co jde, co že to vlastně mají. Mohou porozumět diagnostice, bezpečnosti a kvalitě v takové míře, jako nikdy předtím. Velká data totiž otevírají všechny tyto cesty.“

Investiční překážky

Potenciální problém spočívá ve značné velikosti investic, jež příprava velkých objemů dat na zpracování vyžaduje, a to dlouho předtím, než přinesou nové zdroje příjmů a úspory.

Další výzvou je skladování dat. Existuje spousta společností poskytujících datové sklady a analýzy dat, pro ilustraci Teradata, IBM a Aster. Ale ony přicházejí s vysokou cenou. „Není jen drahé data skladovat, je až příliš drahé data ukládat,“ říká Alex Varshavsky, zakladatel a ředitel společnosti Talksum.

Automobilky mohou zvolit, ukládat a analyzovat data v datovém domě. Zkušenosti, jak to udělat, se ale velmi liší podle toho, co výrobci v minulosti vybudovali ve svých interních systémech. Proto musí automobilky buď investovat do outsourcingu analýz, správy a skladovacích kapacit, nebo do jejich interního řešení.

Ochrana soukromí a bezpečnost dat

Závěrečná úvaha se týká bezpečnosti a soukromí. „Chcete-li uložit jakákoliv data, budete muset mít nějaký mechanismus, jak je získávat a jak používat,“ říká McCormick. „Jakmile budete mít tento mechanismus, vytvořili jste bránu, kterou mohou ostatní zneužívat.“ To představuje potenciální obavy z konkurence, že data budou „ukradena“. Pokud jste automobilka, nechcete umožnit konkurenci, aby mohla zjistit diagnostické informace mimo fyzický prostor auta a spustit tak srovnávací reklamy,“ říká.

To také vytváří obavy z terorismu nebo hackerských útoků. Například studie z Washingtonské univerzity nebo Kalifornské univerzity v San Diegu, ve kterých vědci popisovali, jak byli schopni proniknout do zpráv zasílaných čidly tlaku v pneumatikách a pozměnit jejich obsah tak, že si řídicí systém vozidla myslel, že jsou vypuštěné.

Parkovací politiky v městech ČR

Ing. Zbyněk Sperat, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Jaké řešení parkovacích potřeb je vhodné? Pojďme se poučit z dobré praxe vyspělých evropských měst před tím, než se začne investovat do výstavby parkovacích ploch.

Jaká je situace v českých městech? „Parkování se stává závažným problémem.“

Tato věta se stala frází ve většině našich měst a je omílána stále a dokola od nespokojených občanů měst přes média až po městské zastupitelstvo a radu. Zpravidla uvedená věta znamená to, že počet aut, která chtějí v území parkovat, nebo být odstavena, je vyšší než počet dostupných parkovacích míst. Zjednodušeně řečeno parkovacích míst je málo a tím, jak přibývá aut je jich čím dál větší nedostatek. Na to reagují dopravní generely a územní plány konstatováním, že parkovací kapacity jsou nedostatečné, následně návrhem nových parkovacích ploch, příp. změnou koeficientu parkování, která se promítá do požadavku na novou výstavbu. To s sebou mimochodem přináší i nepříjemné situace, kdy je např. stavebník rodinného domu povinen zajistit parkovací plochu pro dva automobily na vlastním pozemku (což je jistě dobře myšlený požadavek) avšak paradoxně i v případě, kdy stavebník auto nemá a nechce.

Ale zpět k tomu, proč je parkování problémem a co vlastně způsobuje, že je problémem. Problémem, který je třeba řešit, ve své podstatě není nedostatek parkovacích kapacit (to je až důsledek), ale zvyšování poptávky po parkování. A proč ta se zvyšuje? Zde je příčin více a všechny již přesahují pole působnosti dopravního inženýra a přesouvají se do sféry sociologické a psychologické, protože mají co do činění s dopravním chováním cestujících, faktory jejich rozhodování a možnostmi jejich ovlivňování.

Dostupnost pořízení a provozu automobilu stoupá se zvyšující se životní úroveň obyvatelstva. Cestující tedy přeseďají z hromadné dopravy do aut, protože auto je celkem levným a zároveň nejrychlejším dopravním prostředkem na většinu cest v rámci města. Tím ubývá cestujících v městské hromadné dopravě, což má za následek snížený výběr jízdného, vyšší provozní ztráty a vyšší požadavky na dotace ze strany dopravních podniků. Tím pádem se hledají úspory v rušení spojů, v důsledku čehož klesá dopravní obslužnost a lidé jsou opět „nuceni“ jezdit více autem. Ukázkový začarovaný kruh, nebo lépe spirála, která zvyšuje požadavky na finanční dotace. Už se určitě nebudou opakovat zlaté časy MHD na konci 80. let, kdy v Praze přes 80 % cest bylo vykonáno právě MHD a o zbytek se dělila individuální automobilová a pěší doprava – cyklisté v té době v Praze snad nebyli vůbec žádní. Dnes má Praha podíl MHD 35 % na celkovém počtu cest, 31 % cest je pěších, 32 % cest je řešeno osobními automobily. Od roku 2008 počet přepravených cestujících v pražské MHD klesá. Stejná situace je ve většině českých měst s tím rozdílem, že význam MHD v nich není tak zásadní jako v Praze. Městská hromadná doprava, osobní automobily i jízdní kola se přetahují o cestujícího a osobní automobil v této bitvě zatím vítězí, což se projevuje i zmíněným „problémem s parkováním“. Důsledkem i příčinou, zkrátka jedním článkem v začarovaném kruhu je pasivní dopravní politika, která konstatuje, kolik parkovacích míst chybí, extrapoluje zvyšující se poptávku po dopravě a snaží se dohnat deficit, aniž by aktivně řešila příčinu zvýšené poptávky po dopravě v klidu.

Neuvážené navyšování parkovacích kapacit tedy neřeší problém, protože neodstraňuje jeho příčinu, ale krátkodobě odstraňuje důsledek problému, např. nemožnost zaparkovat v určité oblasti města. Navyšování parkovacích kapacit naopak může dále „krást“ cestující z městské hromadné dopravy, kteří ji dnes využívají právě proto, že nemají kde zaparkovat auto.

Problém s parkováním, je tedy nutné řešit primárně v úrovni poptávky, protože ovlivnit poptávku a motivovat cestující k využívání jiných dopravních prostředků je zpravidla levnější a dlouhodobě koncepčnější řešení, než budovat parkovací místa, což má po pečlivém posouzení přijít až v druhém kroku. To směřuje k tomu, že „problém parkování“ nelze řešit čistě technicky, inženýrsky.

Ovlivnit poptávku a motivovat cestující k využívání jiných dopravních prostředků je zpravidla levnější a dlouhodobě koncepčnější řešení, než budovat parkovací místa.

Ovlivňování poptávky po parkování je v ČR využíváno málo, snad jen prostřednictvím zpoplatněného parkování. V Česku se problémy řeší v úrovni nabídky, což je velmi drahé a neefektivní. Města jsou nucena platit za cestujícího, který přeseďne z městského autobusu do auta, dvakrát – dorovnáním ztráty dopravnímu podniku a budováním dopravní infrastruktury (výstavbou parkovacích ploch anebo navyšováním kapacity komunikační sítě stavbou křižovek s větší kapacitou apod.). Kvalita života ve městě se následně zhoršuje pro všechny, doplácet jí ti obyvatelé města, kteří autem nejezdí, nebo ho nevládní. A těch není málo.

Česká norma ČSN 73 6110 podrobně popisuje stanovení počtu parkovacích i odstavných míst se snahou o maximální přizpůsobení se velikosti města, polohy řešeného území, dopravní obslužnosti a stupni automobilizace. Úměrně se zvyšujícím se stupněm automobilizace zvyšuje počet požadovaných stání, což však může zpětně přispívat ke zvýšení stupně automobilizace a indukovat další potřebu parkovacích ploch. Vývoj ve vyspělých městech ukazuje, že toto není ideální ani hospodárná cesta řešení dopravy v klidu. Klíčem k řešení je stanovení limitů území a stanovení maximálního počtu míst únosných pro území bez ohledu na normové hodnoty. Ty jsou bohužel i při započtení všech koeficientů ovlivňujících výsledný počet míst natolik univerzální, že nedokážou zohlednit specifika lokality.

Západní města se vydávají cestou sdílení parkovacích míst více subjekty. Jedno parkoviště může sloužit pro divadlo i obchod, pokud se jejich provozní doby nepřekrývají, rezidenční parkovací zóna může přes den, kdy není zaplněna, sloužit i pro parkování návštěvníků. Je to věcí dohod, ze kterých profitují všechny strany včetně města samotného. To u nás není zvykem, zpravidla si každý subjekt řeší své problémy izolovaně. Ukazuje se, že kvalitní management parkování, který kromě sdílení parkovacích a odstavných míst pracuje i s variabilními koeficienty na stanovení počtu stání, podporou sdílení vozidel, MHD, pěší a cyklistické dopravy apod. může snížit požadovanou potřebu počtu stání o 20 až 40 % a přínést

tak nemalé úspory záboru ploch i nákladů na budování parkovací infrastruktury. Pokud je dlouhodobě provázán s řízením poptávky po dopravě, může redukce dosahovat i vyšších hodnot, aniž by to bylo proti spokojenosti obyvatel. Důležitým pravidlem zde musí být to, že je to výhradně uživatel, kdo platí skutečné náklady na vybudování i provoz parkování, město na tyto investice nepřispívá.

Obavy z politické neprůchodnosti regulace parkování jsou další zveličovanou bariérou. Hlas motoristů je silný, pokud se jedná o regulaci, není to však hlas většinový. Podle údajů ČSÚ je počet domácností, které nevládní auto značný – v roce 2001 to např. v Hradci Králové bylo 46,6 % (z celkového počtu 37 783 domácností). Nyní se počet vlastněných vozidel v okrese Hradec Králové pohybuje nad 100 000 kusy (2012, 102 643 vozidel, z toho 46 598 ve městě HK, aktuálnější údaje o počtu domácností vlastních vozidel nejsou k dispozici).

I mnozí vlastníci aut mohou vítat regulační opatření, pokud jsou jim dostatečně přesvědčivě prezentovány přínosy, které uvolnění ulic od parkujících vozidel představuje. Jako příklad lze uvést amsterdamské referendum o přítomnosti aut v centru města, kdy si již v 90. letech obyvatelé města odhlasovali výrazné omezení dopravy ve prospěch kvality životního prostředí. Nezdá se, že by s tím byl dnes problém, i hotely bez možnosti parkování jsou zaplněné. Stejně tak v roce 2010 referendum ve švýcarském Curychu ukázalo, že 55 % obyvatel si přeje striktní parkovací politiku.

Politika dopravy v klidu v našich městech se vedle zpoplatnění parkovacích ploch ve vybraných lokalitách (především centrech) soustředí na výstavbu parkovacích domů. Od nich se očekává, že zajistí uvolnění uličních prostorů od parkujících vozidel. Praxe je ale často taková, že parkovací dům pouze navýší parkovací kapacity, ale k redukci počtu stání v uličním prostoru již nedojde. To může být odůvodněno faktem, že zprovozněním parkovacího domu se pouze eliminuje, nebo snižuje deficit parkovacích míst. Hlavním problémem parkovacích domů je však to, že jsou i několik let po otevření zaplněny jen z části, mnohdy ani ne z poloviny a zvyšování jejich obsazenosti je velmi pomalé. Vliv na to má tarifní systém parkování, který musí jednoznačně cenově zvýhodnit parkovací dům před drahým stáním na ulici, ať již dlouhodobým nebo krátkodobým. A to se neděje. Zdražení uličního stání, které by mělo jít ruku v ruce s otevřením parkovacího domu, je politicky citlivé téma, které často je největší brzdou jeho maximálního využívání. Umístění parkovacího domu a docházková vzdálenost k hlavním cílům cest jeho uživatelů jsou samozřejmě další klíčové parametry, které ovlivňují jeho využívání.

Závěrem je nutné konstatovat, že parkování je problém. Ovšem primárně ne v tom smyslu, že není kde parkovat, ale že se dostatečně nepředchází potřebě parkování. Budování dalších parkovacích míst bez uvážení širších souvislostí je izolovaným způsobem řešení problémů, které připomíná „léčení“ zánětu slepého střeva podáváním léků tlumících bolest. Je nutné městskou dopravu v klidu řešit „v klidu“, integrovaným přístupem s uvážením všech dopadů jednotlivých možných variant řešení. Klást si otázky, proč se cestující rozhoduje tak, jak se rozhoduje? Jak se realizace záměru projeví na jeho rozhodování? Nezmění cestující své dopravní chování, např. přesednutím z MHD do auta? Na tyto otázky ČSN odpovědět neumí, je však možné najít inspirace v zahraničí, kde si již tyto souvislosti uvědomili dříve a zavádějí je do praxe.

Zdroj dat: www.uppraha.cz

Progresivní Karlovy Vary a systém chytrého parkování

Studie proveditelnosti je první krok k posouzení správnosti investice. Systém chytrého parkování je rychlým, účinným a osvědčeným řešením parkovacích problémů.

Město Karlovy Vary hodlá v budoucnu řešit svou parkovací politiku moderním systémem. Díky inovačnímu voucheru Karlovarského kraje se podařilo navázat přínosnou spoluprací mezi Dopravním podnikem Karlovy Vary, a. s. a Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. Předmětem spolupráce byla studie proveditelnosti systému chytrého parkování pro parkovací plochy spravované dopravním podnikem.

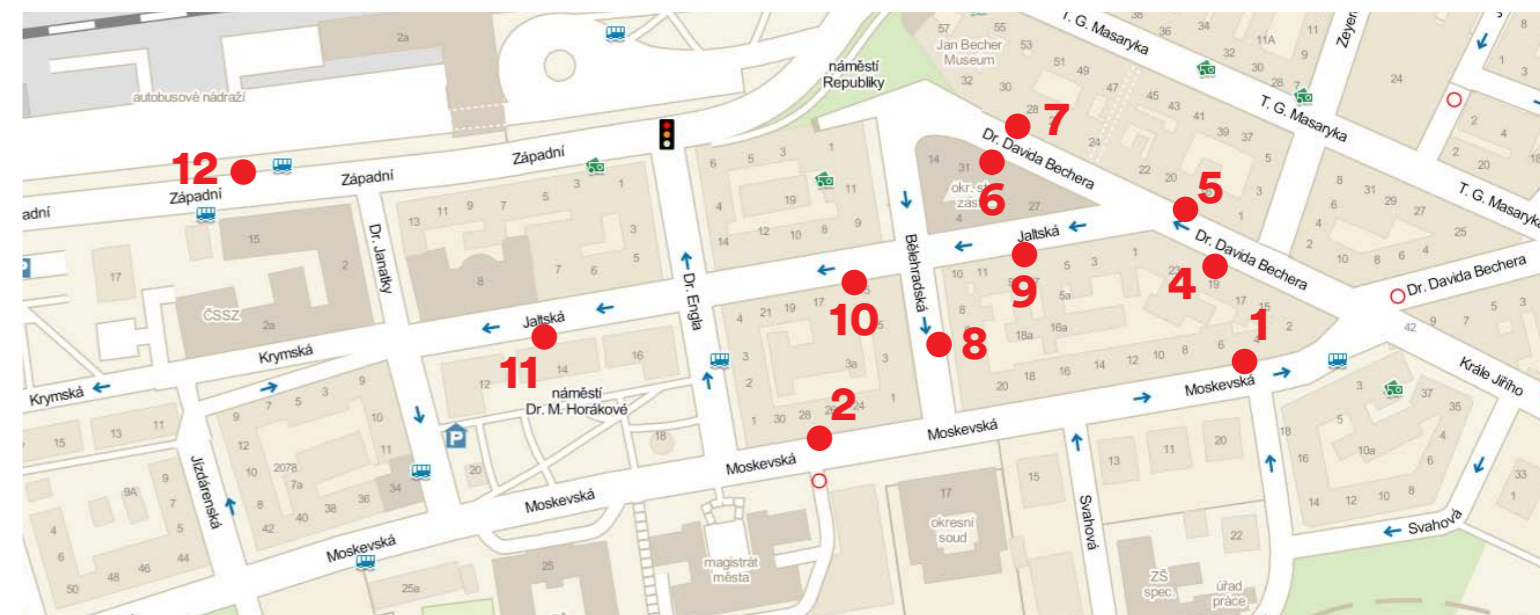
Počáteční nedůvěra v nový systém byla rychle překonána. Prezentované přínosy systému pro budoucí rozvoj města byly následně podloženy i ekonomickými výhodami a původní návrh Centra

na odzkoušení technologie v několika ulicích pilotně byl rozšířen na osazení celé centrální části města.

„Chceme nabídnout občanům i návštěvníkům města nové služby, které moderní technologie dnes nabízí. Díky odbornému výkladu zpracovatelů studie jsme se podrobně seznámili s možnostmi i úskalími systému chytrého parkování a rozhodli postoupit investiční záměr k vyjádření do zastupitelstva,“ řekl náměstek primátora města RNDr. Jaroslav Růžička.

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. dlouhodobě promuje systémy informačních a komunikačních technologií (ICT) v oblasti dopravy, které zažívají významný rozkvět v pokročilejších zemích, jakými jsou Spojené státy, Spojené Království či Nizozemí. Na základě studia i vlastních testů byl jako nejperspektivnější systém vybrán systém chytrého parkování, který dokáže řešit problémy s pouličním parkováním, a tudíž se stává účinným nástrojem pro řešení regulace parkování především v centrech měst, snižuje výskyt dopravních kongescí a poskytuje cenná data pro dlouhodobé strategické plánování města.

Systém chytrého parkování je základním systémem chytrých měst. Jedná se o jednoduchý a zároveň velmi účinný systém, který je plošně nasazován v předních evropských velkoměstech (Amsterdam, Barcelona, Londýn atd.), a je tudíž v současnosti v zahraničí běžnou technologií.





Zdroj: www.strangerthingsfilm.com

Cílem studie proveditelnosti bylo připravit potenciálního investora, statutární město Karlovy Vary, na pilotní realizaci systému chytrého parkování. Ta by měla poskytnout přesvědčivé důkazy pro aplikaci systému na vnitřní město a systém by se následně stal základním nástrojem pro budoucí regulaci parkování a navazující aktivity v oblasti dopravní politiky a dopravního plánování. Vlastní zadání studie bylo dohodnuto na úvodním jednání řešitelů a zadavatelů, které se uskutečnilo 23. 5. 2013 na magistrátu města Karlovy Vary. Zde byl podrobně představen celý systém a jeho kontext a následně byla studie vymezena na oblast vnitřního města, tj. náměstí Milady Horákové a přilehlých ulic, vizte obrázek 1.

Řešitelé následně obdrželi data úhrad parkovného za roky 2010 až 2013 ve správě Dopravního podniku a pasporty příslušných platebních automatů. Další data, především o přilehlých parkovacích domech, která by sloužila pro návrh tarifní regulace s cílem přesunout vozidla z ulic do vyhrazených prostor, nebyla poskytnuta z důvodu smluvních ujednání se soukromými provozovateli. Řešitelé se tak museli opřít pouze o dostupná data a samotná studie se zaměřila pouze na oblast pouličního parkování v centru Karlových Varů.

Centrální část města, která byla předmětem studie

Karlovy Vary se podobně jako mnoho českých a slovenských měst dlouhodobě potýkají s platební kázní řidičů parkujících v centrální části města. Tato nekázeň se promítá do nedostatku volných parkovacích míst, čímž dochází k zahuštění dopravního proudu v okolí centra vozidly hledajícími volná místa. „Proto jsme s podporou statutárního města Karlovy Vary a městské policie zavedli od září 2013 tvrdý dohled, a to pomocí nového dohledového vozidla, které umožní neplatiče potrestat přímo na místě, instalací zádržného systému (tzv. botičky). Efekt ve vyšším výběru parkovného se okamžitě projevil,“ říká ekonomický náměstek DPmKV Ing. Zdeněk Balada. Je zřejmé, že lidské síly těžko mohou postihnout všechny neukázněné parkující řidiče, proto je potřeba svěřit tuto činnost systému, který pracovníka dohledu dokáže upozornit na oblasti s aktuálně největším počtem neplatičů.

„Zaujaly nás především nadstavbové možnosti systému, který lze rozšiřovat postupně, a není tudíž nutné disponovat velkými investičními prostředky, nepotřebujeme tedy podporu z evropských fondů,“ sdělil náměstek Růžička. „Občané budou vědět již při vjezdu do centrální části města, kolik lze nalézt volných míst a v jaké ulici,

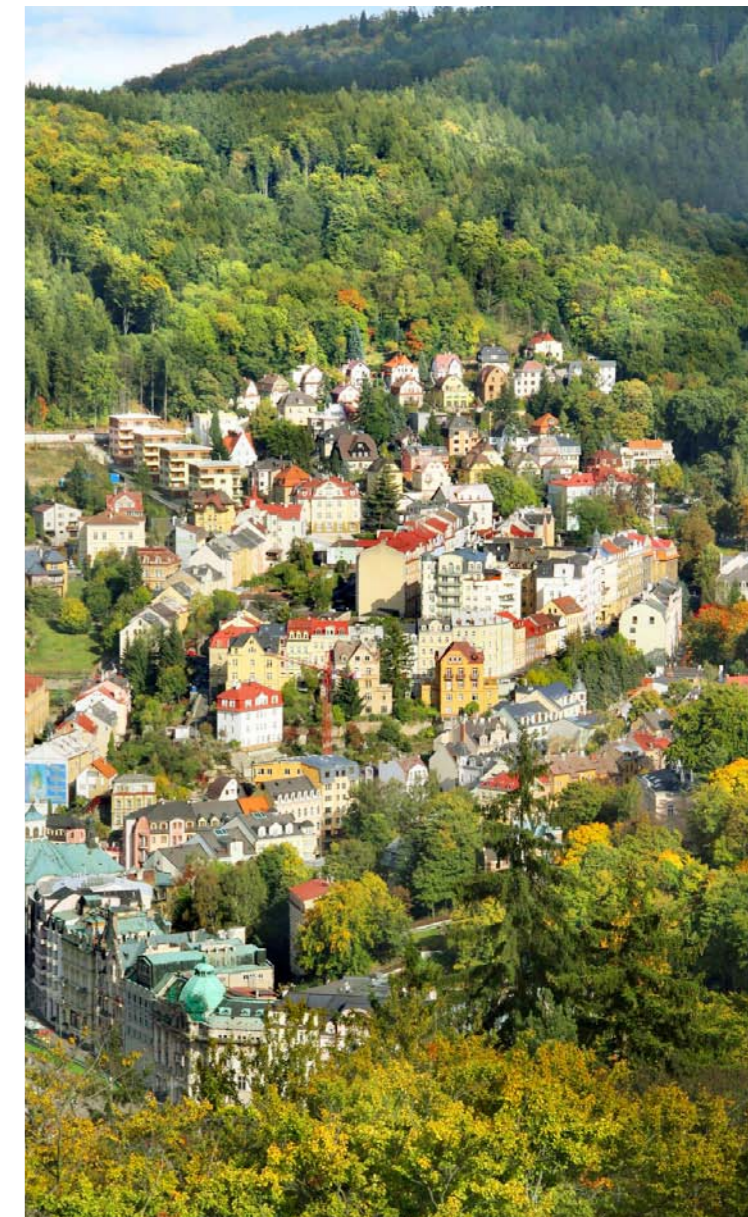
a pracovníci dohledu budou vědět, kam a kdy mají poslat hlídku. Tím zabráníme zbytečnému kroužení vozidel, ulevíme hustotě provozu a zefektivníme práci dohledu,“ dodal Růžička.

„V rámci pilotního odzkoušení je vhodné zvolit osazení celé centrální části města, a to proto, že plošnou instalací se získá ucelený nástroj a také dostatečné množství osazených míst, aby bylo možné následně uvažovat i o nadstavbových prvcích, například navigační či platební mobilní aplikaci,“ sdělil Ing. Balada. Navigační aplikace slouží jako lákadlo pro uživatele, tzn. může získat širokou škálu uživatelů. Systém získává na váze, pokud je navigace spojena s platební aplikací.

Platební aplikace může fungovat pouze v prostředí, které je na změnu připraveno. Kromě osazení stovek míst je potřeba vypracovat dlouhodobou strategii regulace parkování, která vezme v úvahu motivaci řidičů parkovat v parkovacích domech, pohyblivou tarifkaci, zvýhodněnou tarifkaci pro elektronické platby (neboť jsou provozně nejlevnější, mohou nabízet věrnostní programy apod.) a také bude sloužit v širším měřítku služeb města – návaznost na veřejnou dopravu či jiné služby města.

Studie proveditelnosti přinesla komplexní vyhodnocení všech lokalit a tabulka 1 uvádí souhrn všech těchto informací. Na základě odvozené reálné obsazenosti byla následně navrženým modelem vypočítána i očekávaná návratnost investice do systému, pramenící ze zisku nad rámec stávajícího výběru. Řešitelé dospěli k závěru, že reálná návratnost systému se pohybuje do 8 měsíců (poznámka redakce, Moskva nakoupila systém s 15 000 detektory na základě studie proveditelnosti, která dospěla ke stejné návratnosti investic).

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. přislíbilo městu Karlovy Vary odbornou asistenci při sestavování podmínek pro výběrové řízení. Cílem zadání je budování otevřeného systému se standardním formátem výstupních dat, který by umožnil otevřenou soutěž, postupné osazení města systémem, i od různých dodavatelů, a možnost regulovat parkování z jedné centrály.

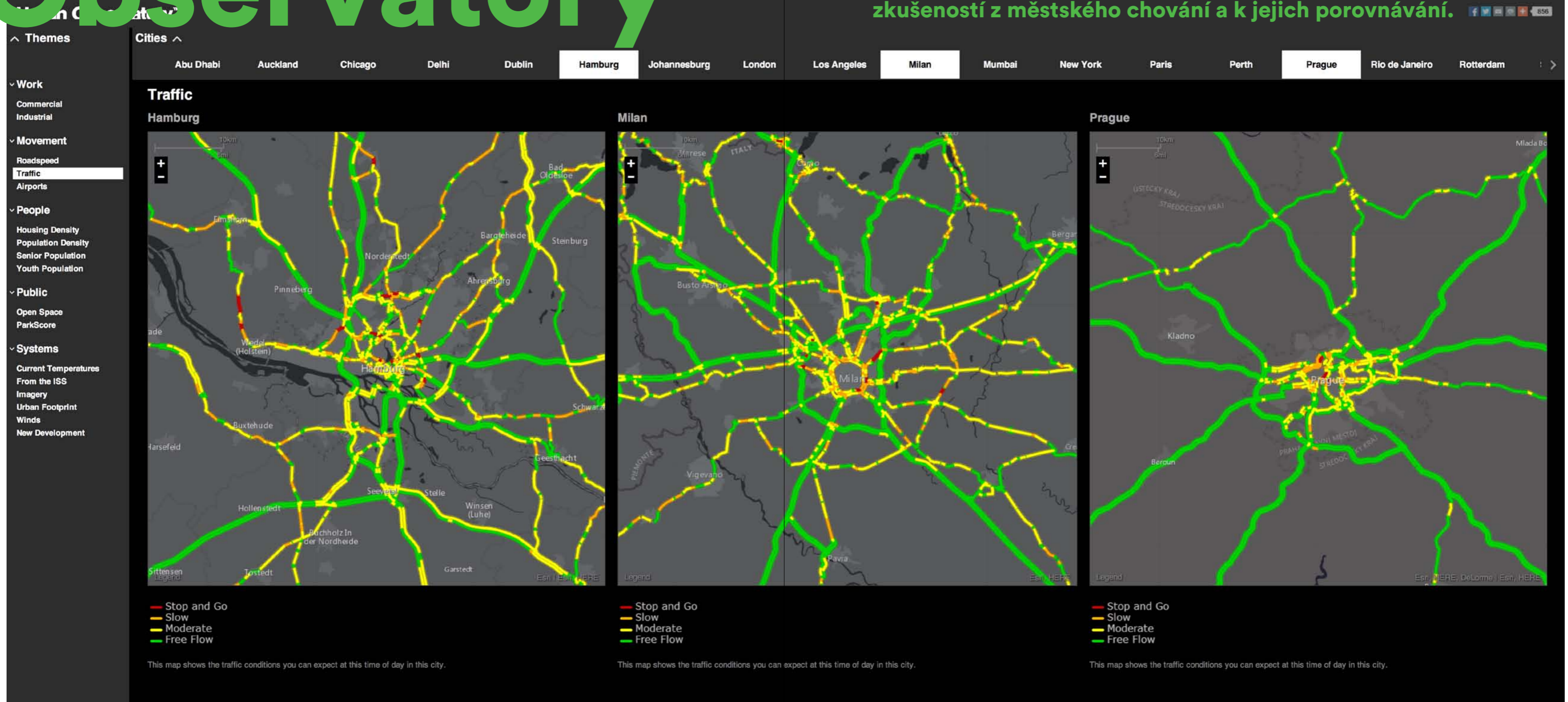


Tabulka 1 – Celkové vyhodnocení platební kázně za parkování a návrh na pilotní nasazení systému

Ulice a číslo automatu	Počet stání	Průměr tržeb / parkovací místo / rok (Kč)	Počet vozidlohodin / místo / rok	Odvozená placená obsazenost / den	Předpokládaná reálná placená obsazenost	Trend výběru parkovného (2010–2013)	Priorita pro pilotní nasazení systému (1–5)
Moskevská 1	10	17 912	597	21,54%	29,91%	stabilní	3
Moskevská 2	20	20 723	691	24,92%	34,61%	klesající	2
Dr. Bechera 4	33	20 807	694	25,02%	34,75%	klesající	2
Dr. Bechera 5	16	25 720	857	30,93%	42,95%	významně klesající	1
Dr. Bechera 6	17	15 041	501	18,09%	25,12%	významně klesající	1
Dr. Bechera 7	7	13 762	459	16,55%	22,98%	významně klesající	1
Bělehradská 8	13	16 003	533	19,24%	26,73%	proměnlivé	4
Jaltská 9	33	14 605	487	17,56%	24,39%	stabilní	2
Jaltská 10	25	10 869	362	13,07%	18,15%	stabilní	1
Nám. Milady Horákové 11	42	17 493	583	21,04%	29,21%	stabilní	3
Západní 12	12	29 966	999	36,03%	50,04%	klesající	2

Urban Observatory

Města lze vnímat jako soubory informací vpisované do jejich vlastní struktury. Urbánní růst a jeho důsledky představují čím dál složitější fenomén, k jehož pochopení pomáhají zpřístupněná data. Virtuální mapové podklady měst tak mohou vytvořit důležitý informační zdroj sloužící jako nástroj ke sdílení zkušeností z městského chování a k jejich porovnávání.





Autorem myšlenky Urban Observatory je architekt a grafický designer Richard Saul Wurman, který je současně i zakladatelem mezinárodní platformy TED – Technology, Entertainment, Design (www.ted.com). Ta je v podobě tzv. TED konferencí založena na prezentaci „*myšlenek, které stojí za sdílení*“. Od osmdesátých let se tak díky ní konají ve stovce zemí po celém světě akce, na kterých si představitelé různých oborů vyměňují prostřednictvím krátkých přednášek své zkušenosti a nápady. Sdílení informací je i podstatou projektu volně přístupné urbanistické observatoře, na jejíž tvorbě se spolupodíleli Jack Dangermond (profesí krajinný architekt, zakladatel společnosti poskytující geografické informační systémy) a John Kamen (producent pohybující se v mediálním průmyslu). Urban Observatory je od letošního léta veřejnosti zpřístupněná na internetové adrese www.urbanobservatory.com a sestává ze dvou základních komponentů: vypracovaných mapových podkladů a interaktivního webového portálu.

Interaktivní webová stránka nabízí uživateli možnost zvolit si ze seznamu zapojených měst tři příklady ke společnému zobrazení a jejich digitální mapové podklady srovnávat. Klíčem k vzájemnému porovnávání je stejné měřítko poskytnutých podkladů, které dosahuje úrovně městských bloků. Výhodou takového formátu je paralelní reakce jednotlivých map mezi sebou. Změní-li uživatel měřítko na mapě jednoho města, automaticky na ně reagují i mapy ostatních vybraných měst.

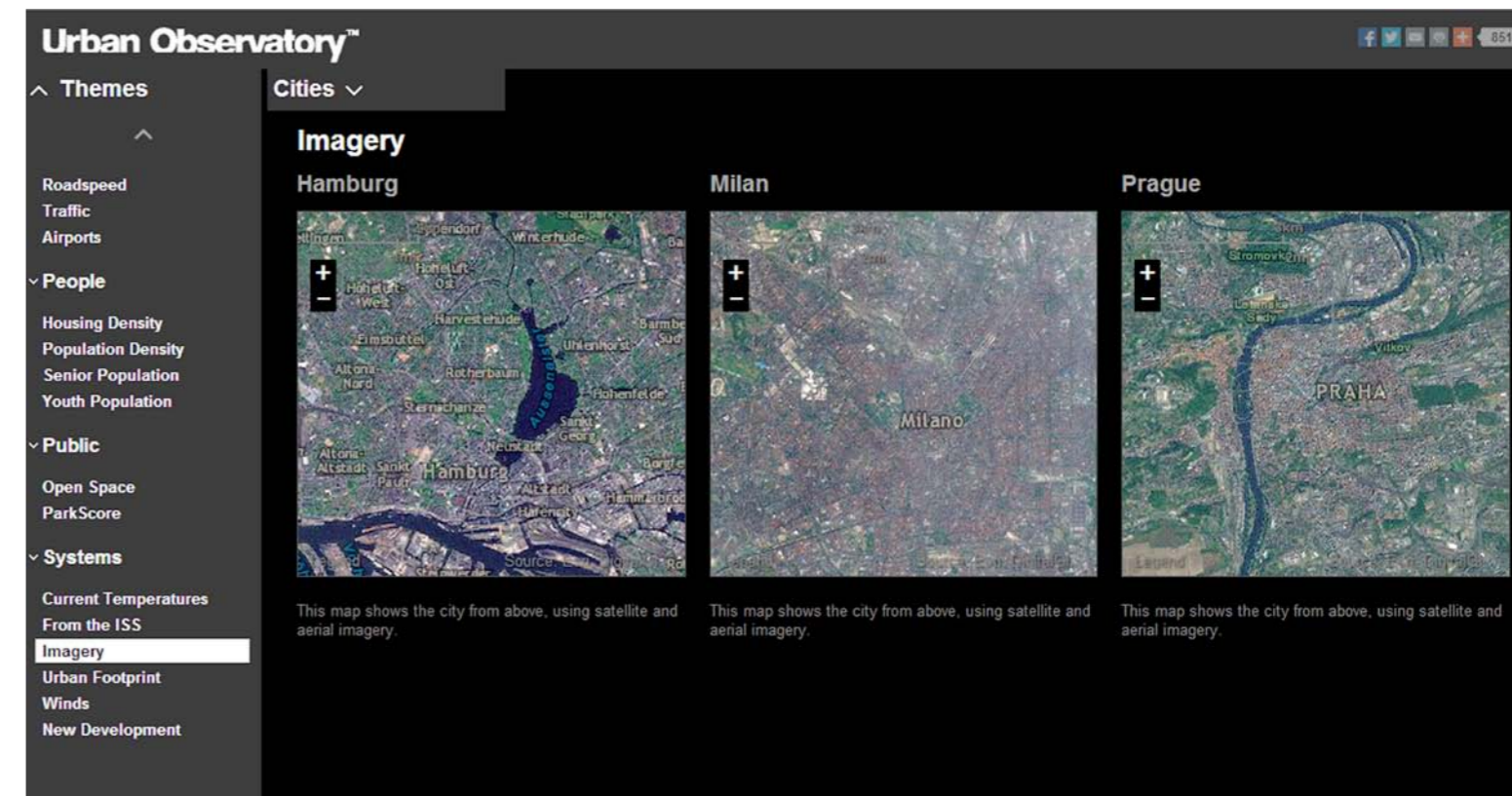
Mapy jsou koncipovány tematicky a děleny do pěti základních kategorií s dalšími podkategoriemi. **Práce**, od průmyslové po komerční, zanechává podle slov autorů platformy nerasmazatelný otisk na podobě města. K dispozici jsou zde údaje týkající se vlivu na životní prostředí, zaměstnanosti podle odvětví a povolání, roční příjmy a růst. Téma **pohyb** zaznamenává kapacitu městských letišť, očekávanou dopravní situaci v aktuálním čase a síť rychlostních komunikací. Kategorie označená jako **lidé** poskytuje informace o hustotě oby-

vané zástavby, využívání půdy rezidenty, vlastnictví domů a budov. Dále také demografické údaje o hustotě populace daných měst i na základě rozlišení stáří obyvatel. Díky tomu mohou podle autorů uživatelé získat specifické informace o školství, zdravotní péči, populaci, věku, kriminalitě či chudobě. **Veřejná sféra** má za cíl do budoucna zobrazovat přístup k institucím typu vzdělávacích a státních zařízení, uplatňujících právo a poskytujících veřejnou ochranu a podobně. V současné podobě se zaměřuje na volně přístupný veřejný prostor a městské parky. Poslední kategorií jsou **systémy**, jejichž mapové podklady se dosud připravují. Měly by být indikátory vzájemného propojení lidí, majetku a zdrojů. Data budou zahrnovat elektrické, plynové, vodovodní, kanalizační a další systémy.

Dosud žádná města na světě neshromažďovala a veřejně nepublikovala data podobným způsobem. Mnohé z poskytovaných informací jsou velice proměnné a dynamické a vyžadují pravidelnou aktualizaci, což vede autory k označení projektu jako „živé muzeum“. V tomto kontextu Urban Observatory prezentují v podobě digitální expozice, jejímž cílem je širší propagace za účelem zapojení dalších měst. Výzva k participaci je tedy aktuálně otevřená. V současné chvíli jsou na webu přítomná převážně města větších měřítek, která mohou představovat vhodnou modelovou situaci, neboť přináší více konfliktů než města malá. Jednou z výjimek je Praha, která se do platformy urbanistické observatoře zapojila krátce po zveřejnění otevřené výzvy. Otázky týkající se zapojení Prahy do tohoto mezinárodního projektu zodpověděl Jiří Čtyroký, ředitel Sekce prostorových informací (SPI) Institutu plánování a rozvoje hlavního města (IPR Praha):

Z jaké strany vzešla iniciativa zapojit Prahu do projektu Urban Observatory?

Šlo o vzájemnou souhru. O projektu Urban Observatory jsme se poprvé dozvěděli už před dvěma lety. V podobě výzkumného grantu byl projekt finančně podpořen největším distributorem GIS



(geografických informačních systémů). Zpočátku se tedy jednalo o poměrně uzavřený projekt, do kterého nebylo možné se zapojit. Letos se však spustila propagační kampaň s otevřenou výzvou. Ve spolupráci s novými kolegy urbanisty, kteří přišli v rámci transformace bývalého Útvaru rozvoje města (ÚRM), dnes již Institutu plánování a rozvoje (IPR), jsme se společně chopili iniciativy na zapojení Prahy. Takže lze v tomto ohledu mluvit o synergii z několika směrů.

Data, která jste projektu poskytli, si vyžadovala speciální úpravu?

Autoři projektu mají velice podrobnou specifikaci jednotlivých podkladů. Existuje poměrně striktní struktura, co mají podklady obsahovat, aby byly porovnatelné a měly vypovídací hodnotu. Technicky jsme data upravit museli, ale obsahově jsou to informace, které dlouhodobě spravujeme. Proto jsme byli schopni se do takového projektu zapojit. Zhodnotili jsme stávající situaci a zjistili, že většinu podkladů máme. Mapy, které v platformě Urban Observatory momentálně chybí, jsou připravovány, jedná se zejména o demografické podklady.

Stávající databáze měst tedy není uzavřený výběr?

Nyní je projekt zcela otevřen. Iniciátoři nabízejí městům příležitost se do projektu zapojit, aby vznikla širší databáze a nad ní se mohlo začít diskutovat. A na základě diskuze se možná vygenerují další poptávky po datech a otázky, které spolu s dalšími vizualizačními možnostmi posunou projekt dál. Je nutno podotknout, že Praha je jedním z prvních měst, které se samo aktivně připojilo a ve svých datech zohledňuje kontext. Těšíme se, až se do projektu zapojí města srovnatelné velikosti, jelikož srovnávat Prahu s New Yorkem není zcela ono. Momentálně nám tam chybí města, se kterými intenzivněji spolupracujeme ve středoevropském prostoru. K nim patří Berlín či Vídeň, tedy města, se kterými se běžně porovnáváme. Jejich připojením získáme zcela jistě lepší zdroj informací.

Vyplývají pro vás zapojením do Urban Observatory nějaké povinnosti?

Jedná se o zcela svobodný informační režim. Uvítali bychom ovšem systém průběžných aktualizací, abychom mohli srovnávat porovnatelné údaje. Projekt je v tuto chvíli v počátcích, do budoucna lze takový přístup očekávat. Celou iniciativu vnímáme jako způsob inspirace pro obdobné aktivity směrem dovnitř, pro městské části a vzájemnou komunikaci mezi městy.

Sami autoři projektu Urban Observatory vidí jeho silnou stránku v přístupnosti živoucího aktualizovaného obsahu pro státní správu, obchod, neziskový sektor a samotné občany. Zveřejněné specifické datové indikátory poskytují informace o lidech a jejich užívání prostoru, infrastruktury a dalších faktorů. To vše by mělo výše uvedeným příjemcům usnadnit pochopení města a jeho principů.

www.urbanobservatory.com

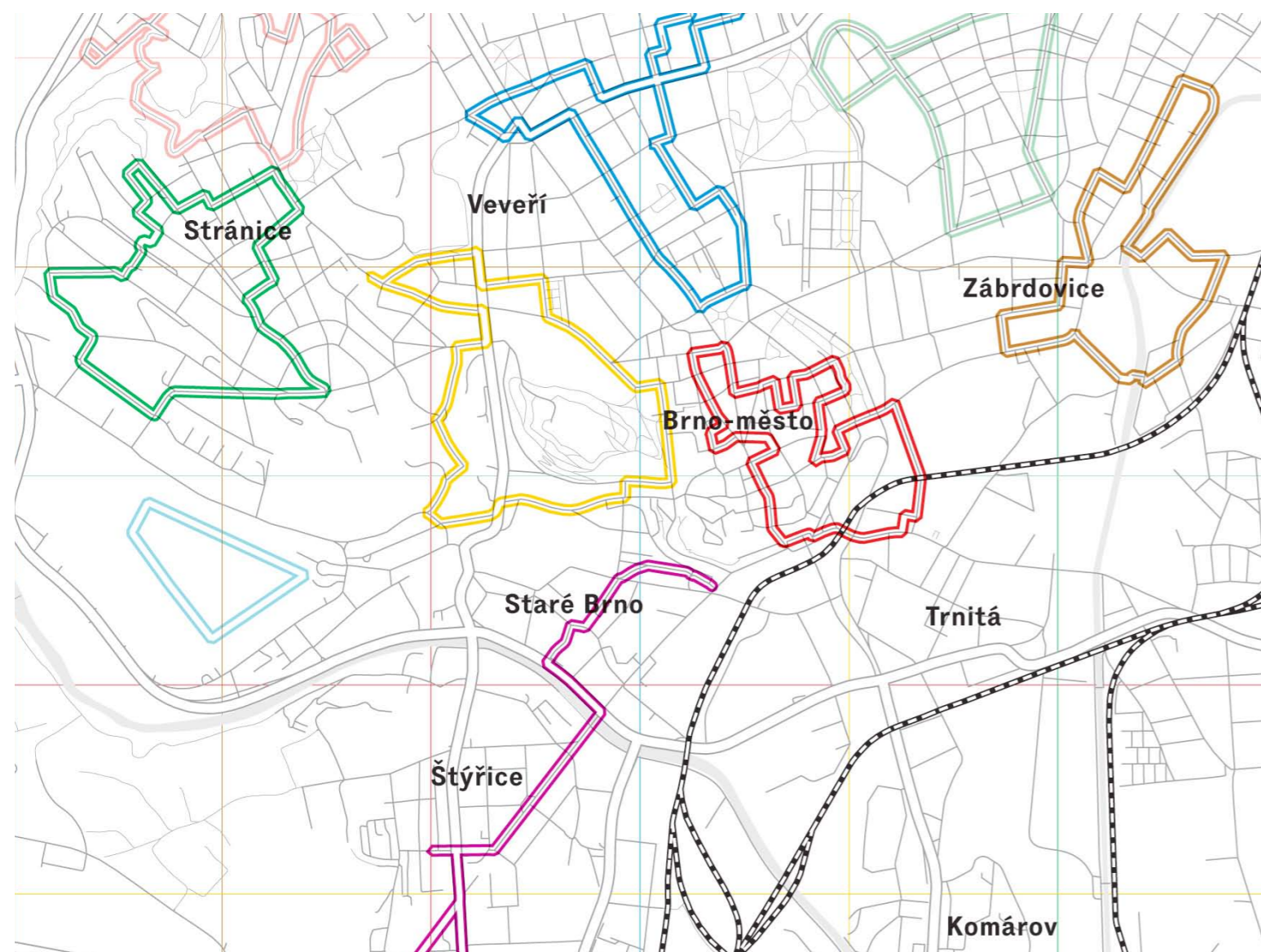


BAM

Pohyb městem v architektonických trasách

Brněnský architektonický manuál s údernou zkratkou **BAM** a podtitulem **Průvodce architekturou 1918–1945** je jedním z dlouhodobých a velmi úspěšných projektů Domu umění města Brna. Ve spolupráci se statutárním městem Brnem a za finanční podpory Evropské unie získal pro Brno nejen turistický produkt par excellence či unikátní databázi informací o meziválečné architektuře a urbanismu, ze které čerpá laická veřejnost i odborníci. Vznikl i užitečný způsob, jak prostřednictvím tematických tras zviditelnit lokality mimo vlastní městské centrum, mnohdy i významně vzdálené, a tím nepřímo podpořit pozitivní rozvoj a identitu takových míst.

Vytvoření multifunkčního městského architektonického průvodce bylo jedním z úkolů, se kterými nastupoval do své funkce dnes již bývalý ředitel brněnského Domu umění Rostislav Koryčánek. Společně s teoretičkami architektury Petrou Hlaváčkovou a Šárkou Svobodovou a dalšími spolupracovníky vytvořili během tří let manuál, jak lze prostřednictvím architektury číst historický a stavební vývoj města. Jeho stěžejní částí je internetová databáze volně přístupná na stránkách www.bam.brno.cz. Informace o téměř čtyřech stech objektů ve třech jazycích mohou uživatelé vyhledávat pomocí elektronických map (historických plánů, leteckých či katastrálních map) nebo prostřednictvím textového vyhledávače. Krátké texty o okolnostech vzniku staveb, osudech jejich majitelů a životopisech architektů doplňuje bohatá fotografická a plánová dokumentace. Volně ke stažení jsou v databázi i zvukové nahrávky jednotlivých hesel namluvené brněnskými herci a dalšími významnými osobnostmi brněnského kulturního života. Autoři manuálu předem navrhli devět



architektonických tras přiléhajících k městskému centru a několik výletů v jeho širším okolí. Databáze ovšem umožňuje plánovat si vlastní tematické procházky na základě zadaných kritérií, kterými může být konkrétní architekt, časové vymezení či typologie staveb.

Na cestu po architektonických stezkách si zájemci mohou v brněnských informačních centrech zdarma vyzvednout tištěné mapy nebo si v Domě umění zapůjčit audioprůvodce se všemi zvukovými nahrávkami, včetně anglické a německé verze. K snadnější orientaci jsou jednotlivé stavby opatřeny kódem s pořadovým číslem a označeny přímo na komunikaci před uliční fasádou každého domu. Díky tomu lze jednoduše, například prostřednictvím internetového prohlížeče v mobilním telefonu, vyhledat informace o objektu nebo si poslechnout jeho příběh přímo v ulicích Brna. Od počátku letošního roku je k dispozici i tištěná publikace BAM, a to v češtině nebo angličtině. I přes svůj široký rozsah a objem informací je kniha koncipovaná skutečně jako praktický průvodce na cestu. Současně však představuje i vizuálně velmi atraktivní kousek do knihovny. Díky spolupráci s grafickým studiem 2011 Designers byla publikace oceněna druhým místem v kategorii Vědecká a odborná literatura soutěže Nejkrásnější kniha roku 2012.

BAM byl od samého počátku koncipován jako série, meziválečné období, jež patří svým rozsahem i významem ke stěžejním epochám brněnské stavební produkce, je jen první částí. Ambicí autorského týmu je zpracovat celou historii moderní architektury Brna, tedy období od druhé poloviny 19. století po dnešek. Město Brno ve své aktuální kulturní politice s financováním takové aktivity nepočítá. Autoři manuálu proto hledají jiné možnosti, jak získat pro zpracování dalších fází BAM podporu. Naopak jiná města vidí v aplikaci tohoto modelu svůj potenciál. Neaktivněji se příležitost chopila Plzeň, která v rámci svých projektů evropského města kultury Plzeň 2015 připravuje ve spolupráci s brněnským týmem Plzeňský architektonický manuál PAM.

Význam architektonického manuálu pro město lze spatřovat hned v několika rovinách. Přitažlivou formou zprostředkovává široké veřejnosti odborný výzkum, díky kterému se zvyšuje obecné povědomí o architektonických, urbanistických a historických kvalitách dobové produkce. Tím se přirozeně posiluje zájem veřejnosti o širší spektrum architektonických památek. Meziválečná doba pak v pří-

padě Brna nemusí být vnímána pouze jako funkcionalistická éra, ale své místo získají i jiné architektonické tendence, jakými jsou například purismus nebo konzervativní a historizující směry. Brno tak nezůstane pouze městem vily Tugendhat, byť se jedná o významnou památku UNESCO, ale pozornost může být namířena například na realizace bloků nájemních domů či na dobově aktuální otázku sociálního bydlení. Poukázáním na architektonické kvality jednotlivých objektů či souborů lze přispět i k dnes palčivé problematice památkové ochrany moderních staveb. Necitlivé výměně původních oken či sériovému provedení zateplení fasády lze předejít a adekvátně a odborně je provést na základě uvědomění si hodnoty stavby. To se týká nejen prvorepublikové architektury, ale zejména poválečné československé produkce. Vzhledem k chybějícímu odbornému zhodnocení socialistické architektury a nízké informovanosti širší veřejnosti o jejich kvalitách dochází často k fatálním stavebním zásahům do objektů či k jejich demolici. Právě poválečná architektura by měla být další v řadě zpracovávaných období Brněnského architektonického manuálu.

Město, které poskytuje svým obyvatelům i návštěvníkům projekt podobného typu, může profitovat i v oblasti místní urbanistické politiky. Trasování je samo o sobě jedním ze stěžejních nástrojů utváření města. Ať už se jedná o historické cesty, topografické linky, technickou a dopravní infrastrukturu či jiné spojnice, svou přítomností determinují rozvoj přilehlého prostředí. BAM vytváří tematické trasy a spojnice procházející městem na principu propojování architektonicky významných realizací období meziválečné moderny. Často se jedná o nová propojení, po kterých začínají proudit lidé z jiných částí města, turisté, zájemci o architekturu a mnozí další. V celoměstském kontextu tím opomíjené lokality získávají nové impulzy pro svůj rozvoj a jejich obyvatelé příležitost ztotožnit se prostřednictvím architektonické atraktivnosti s místem svého bydliště. Mnohá místa tak mohou posílit vlastní identitu. Díky variabilitě internetové databáze si každý uživatel může svou trasu nakonfigurovat sám. Město tak objevuje na základě nových souvislostí a vytváří si tak k němu intenzivnější osobní vztah. V souladu s psychogeografickými principy se město a jeho architektura stane médiem silných zážitků, které mohou podnítit zájem občanů o jeho stav a budoucí vývoj.

Kulturní stanice

Již deset let se ve slovenském městě Žilina setkává železniční trať s kulturní činností v podobě centra Stanica Žilina-Záriečie. Dvě odlišné, přesto silné funkce společně přinášejí tomuto místu naprosto výjimečnou pozici v rámci města i území celého Slovenska a začleňují jej do mezinárodní sítě *Trans Europe Halles*. Ta propojuje nezávislé kulturní instituce vznikající na bázi občanských sdružení a iniciativ, které revitalizují prázdné obchodní, industriální a jiné objekty pro současné umění, kulturní a sociální aktivity.



Stanica Žilina-Záriečie a S2



Dreirosen – Centrum volného času, Basilej (Švýcarsko)

Železniční trať Žilina-Rajec z konce 19. století, vedená Rajeckou dolinou, doplňovala původní a hlavní trať povážské železnice směřující na Bratislavu. Za druhé světové války se její zastávka Žilina-Záriečie stala místem hromadných transportů židovské komunity a přibližně ze stejné doby pochází také stávající železniční objekt, který dodnes kulturní centrum Stanica využívá. V osmdesátých letech obkroužila zastávku dopravní stavba mimoúrovňového kruhového objezdu, který spolu s rychlostní komunikací zastávku odřízl od centra města a zasadil ji do struktury průmyslové zóny. Dopravní zátěž vysokokapacitního městského průtahu zesilovaná místním průmyslem a logistikou dodává místu zvláštní civilistní atmosféru. Celý prostor kulturního centra je endemitem, kolem kterého krouží v několika metrech nad zemí frekventovaná automobilová doprava. Svůj kulturní a společenský program tak Stanica realizuje v místě, které běžně vzniká jako zbytková plocha při tvorbě dopravních estakád a jejich limitních předpisů a v praxi bývá často nevyužívané.

Provozovatelem „kulturního uzlu“ na zastávce Žilina-Záriečie je občanské sdružení Truc sphérique, které od roku 2003 zajišťuje pro návštěvníky Stanice kulturní program širokého záběru – výstavy, workshopy, dětské ateliéry, koncerty, divadelní představení, filmové projekce, odborné přednášky a diskuze – a také denně provozuje populární bar s letní zahrádkou s výhledem přímo na kruhový objezd. Na rekonstrukci původního železničního objektu, ve kterém se kromě baru a zázemí Stanice nachází také multifunkční sál, tzv. S1, navázal v roce 2009 záměr rozšířit stávající prostory o dočasnou stavbu pojmenovanou jako S2 (Stanica 2).

Ve snaze snížit náklady na minimum se občanské sdružení rozhodlo zabrat ke stavbě prostor přímo pod konstrukcí kruhového nadjezdu a ten využít jako přirozené zastřešení sálu. Místo již bylo prověřené dočasným pódium, které zde stávalo vždy přes letní sezónu, a spodní část komunikace se jako střecha dobře osvědčila. Objekt S2 není ovšem s mimoúrovňovou komunikací nijak konstrukčně spojen a stojí pouze na minimálních základech. Půdorysně připomíná osmičku, dva vzájemně se pronikající válce s expresivním kontrastem konkávní a konvexní hmoty, která leží na štěrkovém podkladě přímo na starých železničních pražcích. V praxi se jedná o co největší

vnitřní prostor s minimálním povrchem stěn, které byly vystavěny z 3000 pivních přepravek a 800 balíků slámy spojených jílem a ukotvených závitovými tyčemi. Jako vstup do sálu byl použit 12m dlouhý lodní kontejner. Vlastní realizace proběhla formou workshopu a byla kompletně dokončena během tří měsíců. Pod vedením holandského experta Toma Rijvena, který jako lektor stavbu ze slaměných balíků dozoroval, byla budova kompletně dokončena během tří měsíců.

Projekt mohl být inspirován obdobnými příklady ze zahraničí, které lze najít v Holandsku, Švýcarsku i v dalších zemích EU. Holandský předobraz S2 se nachází v **Koog aan de Zaan** (Zaanstad), malém městečku nedaleko Amsterdamu. V sedmdesátých letech minulého století protнула, podobně jako i na jiných místech střední Evropy, město ve výšce osmi metrů nad zemí dálnice. Poměrně brutální urbanistický zásah tak od sebe ironicky oddělil dva významné městské objekty – kostel a radnici. Po dekadách pasivity si roku 2003 iniciativa místní komunity vyžádala změnu charakteru degradovaného místa pod mostní konstrukcí dálnice i jeho způsob užívání. Neutěšená parkovací plocha, která se zde mezitím vytvořila a odsunula význam centra města do pozice dopravní periferie, byla shledána jako příležitost k znovupojení obou částí města prostřednictvím různorodých aktivit. Na základě návrhů místních obyvatel na nové funkční využití zde architektonické studio NL Architects zrealizovalo skatepark s graffiti galerií, plochu se stolními fotbálky, květinářství, basketbalové hřiště, kryté náměstí s malým supermarketem a pohotovostním parkovištěm, rybárnu s malým přístavištěm a další drobnější městotvorné prvky. Z původně zbytkové plochy, výsledku dopravního inženýrství, se po desítkách let opět stal plnohodnotný městský prostor.



Most dálnice A8, Koog aan de Zaan, Zaanstad (Holandsko)

Podobnou inspirací mohl být i projekt **Dreirosen-Freizeit Zentrum** ze švýcarské Basileje, který obdobně řešil okolí dvojúrovňového mostu přes řeku Rýn integrujícího meziměstskou dálnici s místní městskou komunikací. Zadání architektonického řešení bylo výsledkem požadavků místních obyvatel, kteří zde žijí ve struktuře městských bloků s poměrně malými byty a minimálními prostory k trávení volného času. Na nábřeží tak vzniklo centrum mládeže (Jugendzentrum) a volnočasová hala (Freizeithalle) vtěsnané přímo pod mostní konstrukcí. Jak popisuje autor projektu, architekt Jiří Oplatek, jednalo se o poměrně složitý úkol, který vedle nároků na obsáhlý program vyžadoval i stavebně-konstrukční inovace. Realizován byl jako tzv. PPP projekt, tedy Public-Private Partnership, kde roli „private“ převzala soukromá nadace.

Příklad žilinské Stanice a jejího objektu S2 poukazuje na možné alternativy známých projektů ze zahraničí, ovšem s mnohem menší finanční náročností. Záměrem bylo mimo jiné reflektovat aktuální trend plýtvání finančními prostředky některých kulturních i jiných institucí, které jsou schopné získat finance na rekonstrukci či investici do nových objektů, ovšem na následnou dramaturgii a provoz po dokončení už mnohdy peněžní zdroje nezbyývají. Forma dočasného objektu, který maximálně využívá již existujících stavebních článků kruhového nadjezdu, byla prvním krokem k radikální redukci nákladů.

Během roční přípravy stavby S2 sdružení Truc sphérique postupně vylučovalo klasické stavební technologie a nahrazovalo je finančně dostupnějšími postupy. Náklady na stavbu díky tomu nepřesáhly hranici 10 000 eur.

V současnosti už má S2 jako prostor pro současné divadlo a tanec za sebou řadu kulturních produkcí a realizací divadelních i tanečních festivalů. Pořádají se zde také filmová promítání, konference a má mnohá další využití, jako je například role svatební obřadní síně. O atraktivitě tohoto místa i plány na další rozšíření kulturního centra Stanica o objekt S3, který by měl fungovat jako galerie s ateliéry. Stanica Žilina-Záriečie nejenže vytváří příjemnou spojnici mezi centrem Žiliny a městskou částí Závodie pro pěší, cyklisty i cestující vlakem, ale díky svému programu se navzdory okolnímu dopravně-průmyslovému prostředí stává sama cílem návštěvy.

www.stanica.sk/stanica/
www.nlarchitects.nl/project/82/slideshow
www.dreirosen.ch/

Několik poznámek k utváření obytného prostředí vesnice

Vít Rýpar

Venkov stále tvoří většinu našeho území, přesto jen málo knih a článků se skutečně věnuje jeho architektuře. Jejich převážná část se pak zpravidla zaměřuje pouze na vzhled jednotlivých domů a stavení. Ty nyní ponechejme stranou a pohlédněme na vesnici jako na celek. Pokusme se o ní na chvíli přemýšlet jako o prostoru mezi domy.

Vesnice jsou u nás nejrozšířenější formou osídlení venkova. Jejich obvyklá vzájemná vzdálenost se pohybuje kolem dvou kilometrů a prostor mezi nimi bývá ponechán volné krajině. V tom je rozdíl oproti mnoha jiným evropským regionům, pro které jsou charakteristické rovnoměrně rozptýlené samoty. Na naše vesnice můžeme pohlížet podobně, jako bychom se dívali na velký byt. Byt tvořený velkým množstvím ložnic (domů), kuchyní (obchodem), chodbami, pracovnicemi, předsíněmi a tak dále. Avšak stejně jako každý byt má jeden hlavní obývací pokoj, má i každá vesnice jednu návěs nebo místo, které je jako návěs chápáno. Obec, v jejíž částech se vytvoří dvě paralelní skupiny obyvatel (*horňáci a dolňáci*) – každá se svojí vlastní návěsí, přestává mít charakter vesnice a stává se malým městem či městysem.

Jedním z rysů, které spojují vesnici s přirovnáním k bytu, je charakter společenství jejich obyvatel. Vesnická společenství patří mezi naše největší, a přitom v územním plánování často opomíjené a nepochopené hodnoty. K naší vlastní smůle je zatím neumíme využít. Pokud se o ně vůbec zajímáme, mylně je považujeme za pasivní ukazatel či fakt. Avšak síla vesnického společenství, to není údaj, ale děj. Pokud se společenství *neděje*, tak zaniká – nejviditelnějším projevem umírání vesnické obce bývá například zavření místní hospody.

Prvním předpokladem pro vznik a udržení vesnické obce je počet obyvatel, obvykle 200–500. Vzrůstajícím počtem obyvatel se společenství stává nezávislejší na kvalitě jednotlivců, avšak zároveň klesá jeho soudržnost a schopnost vnitřní domluvy. K posilo-



Nízká obytnost – absence vztahů



Společenské místo na okraji návěsí – zvýšení obytnosti drobným zásahem



Názorný příklad vzniku dvou nezávislých společenství, Nový Jenštejn a Starý Jenštejn

vání jeho jednoty se od nepaměti používají společné rituály (stavba májky či přebor dobrovolných hasičů). Jejich pořádáním ovšem nelze nahradit každodenní setkávání obyvatel ve společných prostorách obce. Přívětivé (*obytné*) prostředí vybízí obyvatele k tomu, aby se v něm více zdržovali, čímž počet setkání geometricky vzrůstá. Přitom je přirozeně nezbytné vytvářet vnitřní prostor obce tak, aby byl obytný pro všechny věkové skupiny (od dětí a dospívající po dospělé a starce). Jen tehdy může dojít ke skutečnému přijetí obce všemi jejími obyvateli i přijetí obyvatel mezi sebou navzájem.

V kontextu vesnice získává na významu také pojem domova a spoluvlastnictví, ve smyslu *vztahu ke společnému prostoru*. Zatímco domov mnohých obyvatel měst končí u rohožky před dveřmi bytu, většina obyvatel vesnic dosud přirozeně považuje za součást svého domova i navazující prostor ulice. U velmi silných vesnických společenství někdy stále bývá za *domov* považována dokonce i celá obec. Pokud se tento důležitý pocit spoluvlastnictví vytratí, například změnou charakteru vesnického společenství, lze jen těžko předpokládat, že obyvatelé převezmou za „svou“ obec díl spoluzodpovědnosti.

Pozornost je tedy třeba věnovat pojmu obytnosti, která musí být chápána jako prvotný cíl plánování obcí i krajiny, neboť vyjadřuje kvalitu – charakter konkrétního místa. Vzniká vždy jako kombinace několika faktorů: fyzické obyvatelnosti, pocitu bezpečí, lidského měřítká a významu místa. Tento termín nemá nic společného s funkčním zónováním – obytné je jakékoli místo, které někdo dokáže užívat bez ohledu na to, nachází-li se v tzv. obytném území. Ke zvýšení obytnosti může dojít i pouhým umístěním lavice se stolem u cesty, tím je z pouhé „chodby“ vytvořena „společenská místnost.“

Tvorba obytného prostředí vesnice však začíná už na úrovni samotné struktury sídla. Uspořádání jednotlivých pozemků a jejich vazeb na společný prostor je tou nejdůležitější a v čase nejstabilnější složkou obce. Stavební parcely většiny našich vesnic jsou neměnné po stovky let – na rozdíl od stavení, která se na nich nacházejí. Je

zarážející, jak málo se při projektování nových částí našich vesnic věnujeme právě pohybu obyvatel ve společném prostoru mezi nimi. Výsledkem tak často bývá vznik tzv. *sídelní kaše*, vizte stejnojmenná kniha Petra Hniličky. Sídelní kaše (anglicky *Urban Sprawl*) se myslí rozsáhlé plochy zastavěné rodinnými domy natolik řídko, že nelze mluvit o vesnici, kde velké vzdálenosti neumožňují efektivní pohyb chodců, ale zároveň zástavby natolik husté, že nepřináší ani výhody bydlení na samotě. Nástroje pro zabránění vzniku takové situace leží v rukou samosprávy. Ta si však katastrofální dopady nevhodné parcelace většinou uvědomí až příliš pozdě, často ve stejnou chvíli, kdy si ji začnou uvědomovat i noví obyvatelé. To poslední, co pak lze v takové situaci učinit, je domluvit se s majiteli pozemků na vytvoření pěších průchodů, spojujících zástavbu vesnice s okolní krajinou.

Je-li naším cílem dosažení kvalitního vesnického prostředí, musíme vedle vhodného umístění parcel trvat také na tom, aby se i domy na nich stojící chovaly určitým způsobem – aby byly orientovány do prostoru ulice či návěsí a hleděly do něj čelem, nikoli zády. Je naprosto lhostejné, bude-li jejich střecha šikmá či rovná, ale je zcela zásadní, aby okna alespoň jedné obytné místnosti v přízemí (pokoje či kuchyně) byla orientována do prostoru ulice a samotné domy stály co nejbližší okraji pozemku, ne dále než 3–4 m od ulice. Pokud se toto jednoduché pravidlo dodrží, je zabydlen i prostor ulice. V takovém prostředí podvědomě vnímáme přítomnost obyvatel okolních domů – cítíme, že *někomu patří* a že je pro nás bezpečné. Ze stejných důvodů se v těchto prostorech i jinak chováme.

Pro dosažení takového stavu je však nezbytné dobře využít všech nástrojů urbanistické tvorby – regulačních plánů, anebo alespoň územních studií. Právě územní studie mají v prostředí vesnice výborné uplatnění. Především jsou méně nákladné a mohou také jasněji ztělesnit vzájemnou dohodu obyvatel. Pokud je studie názorná, pochopitelná a přijatelná pro společenství vesnické obce (obyvatelé doopravdy vědí, že existuje, proč existuje a co v ní je), stává se nečekaně silným nástrojem se skutečnou politickou kontinuitou.

Jak vytvořit a spravovat živé město v podmínkách nové ekonomiky? I na to odpoví červnový festival reSITE.

Milota Sidorová, koordinátorka a projektová manažerka

Potřebují města nebo obce pro úspěšné fungování svých organismů kvalitní strategický plán, či spíše územní plán? Anebo stačí funkční komunikace s občany? Jak vyřešit odliv obchodů a služeb, a tudíž i lidí, z center měst na jejich okraj? Opravdu se nenajde řešení pro tisíce industriálních objektů v České republice? Tyto a řadu dalších otázek předestře 3. ročník festivalu a odborné konference reSITE.

Mezi 19. a 20. červnem 2014 se do pražské haly Forum Karlín sjede na sedm stovek urbanistů, architektů, starostů a zástupců samosprávy a státní správy, ekonomů, aktivistů a dalších odborníků z celého světa. Účastníci si tak kromě jiného odvezou cenné zkušenosti a návody „jak na to“ ať zastupují obec o několika tisících obyvatel nebo milionovou metropoli. O své zkušenosti se

podělí také řada odborníků světového renomé. První avizovanou hlavní hvězdou konference reSITE 2014 bude Michael Kimmelman, jeden z nevlivnějších amerických teoretiků a hlavní kritik architektury deníku New York Times. K němu se připojí například Edward Glaeser z Harvard University.

Když se zeptáte architektů a urbanistů pořizujících územní plány, jaký je jejich největší problém, často odpoví: to, že náš zadavatel (město, obec) nemá představu, jak a kam se má rozvíjet. Téma, která se do územně plánovací dokumentace promítají a která by měla bezprostředně vycházet ze zkušeností a reálných potřeb obyvatel, definují ve svých ateliérech pořizovatelé. Zastupitelé dokonce územní plány zaměňují za strategické plány rozvoje. Za manuály pro investory, instituce i samotné občany.

Právě otázka strategického plánování a veřejné diskuse bude jedním z pilířů dvoudenní konference reSITE s názvem Města a krajiny nové ekonomiky. Přítomní řečníci i účastníci workshopů, mezi nimiž nechybějí starostové nebo městští urbanisté a architekti několika světových metropolí, přiblíží řešení, která se jim v praxi osvědčila. A naopak poukážou na ta, jimž by se měli vyhnout i zástupci zdejší samosprávy a státní správy.



Alexandros Washburn, hlavní urbanista New Yorku, Magistrát města New York



Florian Köhl, FAT Koehl Architekten, Berlín

Urbanismus a funkční systém měst je ostatně hlavním předmětem reSITE od jeho prvního ročníku v roce 2011. Každoročně zve do Prahy reprezentativní výběr účastníků, kteří se setkávají nad tématy se společným jmenovatelem: kvalita života ve městě. Diskuse se týkají rovněž ekonomiky, zaměstnanosti, dopravy, finančních zdrojů... V minulých letech se o své bohaté zkušenosti s účastníky konference podělili takové osobnosti jako hlavní plánovač města New York Alexandros Washburn, bývalý starosta Bogoty Enrique Penalosa, urbanista a architekt z ateliéru MVRDV Winy Maas, Greg Lindsay ze Světového ekonomického fóra či ředitelka odboru dopravy New Yorku Janette Sadik-Khan.

„Starostové, zastupitelé, zaměstnanci státních institucí i pracovníci městských úřadů a magistrátů těží zejména z bezprostřední možnosti potkat se s kolegy ze zahraničí, nevyjímaje největší světové kapacity. Nabízíme tak zcela výjimečnou příležitost, jak v rámci konference i získají diskutovat konkrétní témata a problémy. A získat praktické zkušenosti, využitelné v další správě města nebo obce. Platí to i pro účastníky ze zahraničí,“ říká programová koordinátorka reSITE Milota Sidorová. Ten vyrostl v nejvýznamnější akci svého druhu ve střední Evropě, které se účastní hosté mezinárodního renomé.

S ohledem na poptávku mezi městy bude k dalším pilířům programu reSITE 2014 patřit téma tvorby strategických plánů. Středoevropská města obvykle nemají jasnou vizi s jasnými cíli a indikátory ekonomického a sociálního růstu a tvorby udržitelného městského životního prostředí. Vytvářené strategické plány jsou mnohdy redukovány na prostorové představy a regulativy – města zřídka znají své největší ekonomické devizy, a proto málokdy vědí, jak s nimi efektivně nakládat. Ekonomický vzhled, humanizace a kultivace fyzického a sociálního prostoru města, zaměření se na kvalitní data a interdisciplinární spolupráci a koordinaci z pohledu vedení města – to vše opět poskytnou českým starostům a představitelům samosprávy nové modely řízení pro jejich vlastní praxi.

O svých zkušenostech, možnostech využití, ale i nalezení dotačních titulů a finančních zdrojů, se podělí vedoucí činitelé měst z Dánska, Nizozemska, Velké Británie, Ruska, Polska, Švédska, Slovenska, Spojených států amerických, Německa, Kanady a dalších zemí. Diskutovat se bude také o udržitelnosti ekonomiky měst, zahušťování sídel, zapojení občanského a aktivistického sektoru do municipální politiky.

„Všechny tyto otázky vnímáme jako základní vstupy právě pro strategické a územní plány. Zkušenosti představitelů měst v západní Evropě nebo Severní Americe jsou pro střední Evropu zcela pozoruhodné a v mnoha případech v nich lze nalézt inspiraci,“ doplňuje Martin Barry, zakladatel reSITE.

Zájemci o účast na konferenci reSITE se mohou registrovat na resite.cz/cs/registration/. Při online registraci do 31. ledna 2014 získají zvláštní slevu ve výši 15 % z registračního poplatku. Pro přihlášené do 15. března platí sleva 10 % ze vstupného. Pro zájemce registrované po 12. červnu bude registrační poplatek za konferenci navýšen o 15 % proti plné výši registračního poplatku.

CO JE reSITE?

Festival reSITE je mezinárodní platforma pro sdílení idejí a praktických zkušeností pro obyvatelná, konkurenceschopná a odolná města.

reSITE se zaměřuje na veřejný prostor z hlediska designu, kultury, politiky, financí, zapojení komunit a udržitelnosti. Jeho cílem je nastavit veřejný dialog o městském prostoru a také objevovat modely městského plánování, které mohou inspirovat občanské iniciativy.

reSITE oslovuje architektky, politiky, urbanisty, developery, krajinné architektky, odborníky z oblasti plánování, inovací, dopravy, inženýry, ekonomy, finančníky, zástupce nejrůznějších komunit, vědce, umělce, studenty a všechny s aktivním zájmem o zlepšení kvality života ve městě.

reSITE založil v roce 2011 americký urbanista Martin Barry. Jeho programovým ředitelem se stal letos – díky grantovému programu Nadace Vodafone Rok jinak – architekt Osamu Okamura, dříve dlouholetý šéfredaktor architektonického časopisu ERA21.
Foto: Zuzana Vajdová



Illah van Oijen, nová Stará tržnice, Bratislava

7x PRO architektonické soutěže

Veřejně investované prostředky se vždy ocitají pod drobnohledem. Jak je vynaložit efektivně, transparentně a zajistit kvalitní výsledek, ze kterého se budou těšit i další generace? Odpovědi na tuto otázku mohou být architektonické soutěže. Jejich výhody jsou nasnadě: jsou prověřené historií, dokážou ušetřit finance a jsou tím nejvhodnějším nástrojem ke komunikaci s veřejností.

O architektonických soutěžích panuje mnoho mýtů. Jsou prý drahé a složité na přípravu. Nejednou zadavatel veřejných zakázek se také obává toho, že nad jejich výsledkem díky působení odborné poroty ztratí moc. Jaká je ale skutečnost?

Důvody, proč by se měla soutěž o návrh stát primárním nástrojem k vytváření veřejného prostoru, je několik. Česká komora architektů (ČKA) uvádí sedm nejpádnějších z nich:

1. Historie

Architektonické soutěže mají bohatou historii, která sahá až do starověkého Řecka. První doložené soutěže zaznamenáváme v polovině patnáctého století v renesanční Florencii. Jejich rozkvět pak nastává od poloviny 19. století. Tímto způsobem byly vyprojektovány nejslavnější evropské stavby, jako jsou pařížská opera či londýnský parlament. První doloženou soutěží na území dnešní České republiky

je soutěž na okružní třídu (Ringstrasse) v Brně (1861). Smysluplnost architektonických soutěží je tedy historicky prověřena. Léta praxe ukázala, že nadčasové a kvalitní stavby (například Národní divadlo, Národní muzeum či Národní technická knihovna) vzešly právě z nich.

Abychom však nezůstali jen v minulosti – svoji oprávněnost prokazují architektonické soutěže i dnes. Z aktuálních vzpomeňme například na soutěž na interiér synagogy ve Čkyni, územní plán v Nelahozevsi, městský parter v Děčíně-Podmoklech či nábřeží řeky Loučné v Litomyšli vyhlášenou Nadací Proměny.

2. Kvalita

Představte si hned několik, často desítky, návrhů, které jsou vypracovány na míru konkrétnímu zadavateli. Zohledňují jeho priority a předkládají různá řešení, která jsou promyšlená do detailů. Toto není sen, ale architektonická soutěž. Architekti ve svých návrzích vyhlásovateli předestřou své odborné znalosti, zkušenosti a také kus sebe sama. Rozmanitost řešení přináší bohatou možnost výběru, na jehož konci je kvalitní stavba.

3. Transparentnost

Veřejné zakázky jsou v České republice zadávány výběrovými řízeními v souladu se zákonem o veřejných zakázkách č. 137/2006 Sb. Veřejnost má ale mnohdy pocit, že většina výběrových řízení ve stavebnictví je zmanipulovaná. Vede ji k tomu přesvědčení, že u mnohých výběrových řízení je často dopředu známo, kdo zakázku získá. Zákon však nabízí i možnost vyhlášení soutěže o návrh jako jednu z cest, jakou stát a obce mohou kultivovat své prostředí. Oproti obchodním soutěžím, kde zadavatel rozhoduje na základě nejnižší ceny, tak stojí architektonická soutěž. Díky svému promyšlenému konceptu, do kterého spadá i přítomnost převážně odborné a nezávislé poroty, která je garantem kvality výběru, či podmínka anonymity soutěžních návrhů, vede k informovanosti a zapojení veřejnosti, a tím i k potlačování korupce.

4. Komunikace a participace

Vypsání architektonické soutěže je jedinečnou příležitostí, jak zapojit obyvatele do architektonických a urbanistických plánů města či obce a vzbudit v nich zájem o veřejný prostor. Je nenahraditelným pojítkem mezi státem a jeho občany. S participací je proto vhodné začít co nejdříve a zohlednit ji již při přípravě zadání architektonické soutěže. O jejím průběhu pak vyhlásovatel informuje veřejnost a její propagaci získává prostor nejen pro komunikaci s občany, ale i s médií. Vyhlášení výsledků pak doprovází výstava soutěžních návrhů, na níž se může veřejnost s každým z nich i s komentářem poroty obeznámit.

5. Úspora veřejných financí

Jedním z nejčastějších protiargumentů k uspořádání architektonické soutěže jsou finanční prostředky, které se na ni musí vynaložit. Je pravda, že soutěž není zadarmo. Náklady na ni se pohybují obvykle mezi 2–2,5% z předpokládaných celkových investičních nákladů stavby. Avšak možnost výběru nejlepšího ze série předložených řešení znamená zásadní úsporu. Investice do architektonické soutěže se navíc mnohdy vrací již ve stadiu realizace. Jasně formulované zadání a návazně pak kvalitně vypracovaný projekt vedou k úspornému návrhu, eliminují změny během stavby a následné vícepráce. V neposlední řadě v soutěžních návrzích architekti počítají i s provozními náklady, které obchodní soutěže z principu málokdy zahrnují.

6. Odborná porota

Dobrý výsledek soutěže zajistí kvalifikovaná a proškolená porota. Města a obce přitom nemusí mít strach z toho, že s nimi porota nebude komunikovat a vybere návrh, který nebude vyhovovat zadání. V porotě sice převažuje nadpoloviční počet odborných a nezávislých porotců nad závislými porotci, ale město si zároveň samo

určí nezávislé členy své poroty. Současně má také možnost požádat o doporučení ČKA. Práce nezávislé odborné části poroty je pak nejen vybrat nejlepší řešení, ale vybrat je společně se závislými členy a důkladně s nimi výběr prodiskutovat. Vyhlášení výsledků je možné až po nalezení shody všech členů poroty.

7. Servis ČKA

ČKA cíleně prosazuje upevnění pozice architektonických soutěží v oblasti výstavby. Nabízí proto bezplatný servis zadavatelům. Na webových stránkách ČKA je rovněž uveden seznam doporučených firem, jež se přípravou soutěží o návrh profesionálně zabývají.

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.

www.cka.cc



Cena Nadace Proměny 2013:
1. místo v soutěži na Obnovu nábřeží řeky Loučné v Litomyšli (Martin Rusina a Martin Frei)



VÍDEŇ má v Evropě ten nejlepší zvuk

Vídeň je blízko, Vídeň je vpředu, Vídeň je inspirace.

Pověst města Vídně dosahuje i do našich končin, proto jsem se tam i s laskavým pozváním magistrátu města Vídně vypravil, abych nasbíral nejnovější informace o jejích malém zázraku. Pokud dočtete článek až do konce, určitě mi dáte za pravdu, že Vídeň to opravdu rozjela a že se lze z mnoha věcí poučit a inspirovat.

Jak si stojí Vídeň

Vídeň je dlouhodobě hodnocena jako jedno z nejlepších měst k životu (Mercerova studie 2011), město s jedním z nejvyšších indexů zeleného města (Green city index) a patří mezi 15 nejvlivnějších měst na světě (Global city index). Vídeň je jednoznačně turisticky atraktivní, má za rok 11,4 milionů návštěvníků, kteří se zdrží na noc (stabilní roční růst o 5%; pro srovnání Praha 12,1 mil.). Je kongresovým městem (180 kongresů, v Praze cca 100). Také kvalifikovaní pracovníci, výzkum a nadprůměrná produktivita činí město investičně atraktivní, což pomohlo udržet Vídní tempo růstu i navzdory krizi.

Vídeň se rozléhá na 41 tisících hektarů, z toho je 34 % zastavěno, 14 % zabírají místní komunikace, 46 % tvoří zelené a 4 % vodní plochy.

Desetiletý přírůstek obyvatel se pohybuje kolem 10 %, rychleji v Evropě roste už jen Brusel, Stockholm a Madrid (Praha 6,4 %). Vídeňský hrubý regionální produkt na hlavu činí cca 42 tis. eur (Praha 29 tis. eur). Za 17 minut práce ve Vídni si lze koupit Big Mac, v Praze za 38 minut.

Vídeň je také velmi kulturní – průměrná návštěvnost divadel se pohybuje kolem 85 %, Vídeňská státní opera vykazuje návštěvnost 97,5 % (ročně na hlavní scéně 293 představení) a podobně jsou na tom další čtyři významná divadla.

Vídeň je úspěšná ve své dopravní politice – 391 občanů z tisíce vlastní auto, v Praze 508 (ze sledovaných měst jsou na tom hůře než Praha už jen hlavní města jižních států – Madrid, Atény či Řím).



Plán mobility (Masterplan)

Udržet či zefektivnit stávající vysokou úroveň fungování městských agend musí město dlouhodobě plánovat, předvídat vývoj do dalších 15 let a jasnými cíli stimulovat vídeňské občany k udržitelnému chování. Město si určilo směle cíle v oblasti dopravy již v roce 2003 v podobě Strategického plánu (Masterplan), který směřuje ke snížení objemu dopravy ve městě a orientaci cestujících na udržitelné dopravní prostředky. Cílem je do roku 2020 snížit podíl individuální automobilové dopravy ve městě na 25%, zároveň zvýšit podíl veřejné dopravy na 40%. Cestování na kole pak na 8% do roku 2015 a v neposlední řadě do roku 2020 udržet stávající vysoký podíl pěších na 27%.

Strategický plán byl znovu posouzen o 5 let později, v roce 2008 a byl aktualizován. Cíle a jejich motivace však zůstaly stejné. Mezi hlavní patří snížení hladiny hluku ve městě, lepší kvalita ovzduší (plně v souladu s cíli Vídeňského programu na ochranu klimatu majícího za cíl snížit emise CO₂ a NO_x), dále větší veřejný prostor pro aktivity občanů a vysoká úroveň bezpečnosti silničního provozu (díky přísnému dohledu nad překračováním rychlosti a jízdou na červenou).

Naplnění plánu

A výsledky naplnění ambiciózního plánu jsou nadměrně působivé: Oproti hodnotám roku 1993 se podařilo snížit podíl

individuální dopravy o 7% (ze 40% na 33%, tj. o pětinu), zvýšit podíl cestujících ve veřejné dopravě z 29% na 35% a zvýšit podíl cyklistické dopravy ze 3% na 5%. Kromě represivního nástroje – striktní regulace parkování – výsledku pomáhají hlavně motivační programy.

Veřejná doprava

Cestování veřejnou dopravou za 1 euro na den při zakoupení celoroční jízdenky je jedním z motivačních nástrojů. Město však také významně investuje do rozšiřování dopravní sítě. Metro nyní dosahuje délky 75 km a čítá 101 stanic, další rozšiřování je plánováno až do roku 2019. Pro zatraktivnění veřejné dopravy jsou od roku 2013 v provozu i dvě nové tramvajové linky 25 a 26. Páteřní dopravě navíc významně pomáhá regionální železniční doprava.

Cyklistická doprava

I cyklistická doprava musí být významně podporována, pokud se ambice magistrátu mají naplnit. Oproti roku 1997 se délka cyklistické sítě ve městě téměř zdvojnásobila na téměř 1 200 km. Vídeňští cyklisty počítá pomocí senzorů: v průměru používá kolo 10 tisíc cestujících denně, o víkendech je to necelých 9 tisíc. Také koncept sdílení městských kol (bike sharing) významně posiluje, a to díky nekopcovitému charakteru města i masivní podpoře budování stojanů, kde si lze kolo půjčit (z 12 v roce 2003 je jich nyní téměř 80 s plánem 120 stanic v roce 2015). Také počet nabízených městských



kol významně stoupl z 214 (2003) na téměř 1500 a v roce 2015 by měl podle předpokládaného plánu dosáhnout 2 500 kol. Celý rozvoj je podnícen finančním příspěvkem až 350 eur developerům či majitelům objektů, kteří jsou ochotni nainstalovat stojany či vymezit parkovací místa pro kola.

Pěší doprava

Také pěší doprava je určitými regulačními zásahy významně podporována. Kromě změny regulace dopravy (např. na Maria Hilfe Strasse) jsou chodci podporováni nižšími obrubníky u přechodů, chodníky jsou budovány v minimální šířce 2 metrů, světelná dopravní signalizace je nastavena tak, aby chodec nečekal déle než 40 sekund.

Regulace parkování

Park and ride (zaparkuj auto a jeď veřejnou dopravou) je účinným nástrojem pro snížení individuální dopravy. V roce 2009 nabízelo město na své periferii 6 231 míst park and ride. Regulace parkování uvnitř města významně snížila jednotkovou dobu parkování. V městských čtvrtích 1 až 9 a 20 po zavedení regulace parkování před 15 lety každoročně klesá automobilová doprava.

Vídeň plánuje i výstavbu podzemních garáží s cenou za parkování nižší, než je na povrchu.

Jak to udělat: TINA Vienna – akční prvek nutný pro efektivní řízení města

V roce 1995 založilo město Vídeň svou organizaci TINA Vienna, která měla za úkol zajišťovat komunikaci města s EU. Následně začala řešit jednotlivé projekty a k činnosti se přidala i pomoc nejrůznějším institucím města.

TINA (zkratka pro Investice do potřeb dopravní infrastruktury) je obdobou našich útvarů rozvoje města (nejvíce mu nyní odpovídá pražský IPR). V roce 2011 ji vedení města udělilo mandát, aby jej zastupovalo v programu chytrých měst. TINA má uzavřenu smlouvu na 6 let na 700 000 eur na rok, 25% je na smart cities agendu.

TINA funguje jako agilní jednotka na magistrátu, která podněcuje rozvoj města skrze komunikaci mezi různými odbory. Komunikace funguje na dvou stupních – na politické a na provozní úrovni.

Komunikace na politické úrovni: 4krát ročně se setkávají se starostou Dr. Häuplem a také s ředitelem magistrátu Dr. Hoeknerem. Taková velká jednání se konají v počtu asi 20 lidí, magistrátních úředníků a zástupců pověřených složek města, min. 1 z účastníků je externí konzultant. Cílem je přinést reflexi stávající práce a nastavit aktuální úkoly pro všechny složky města.

Komunikace na provozní úrovni: probíhá pod vedením pana Madreitera, kdysi vedl odbor plánování města Vídně a dnes je hlavním postavou Smart city (podrobněji vizte dále). Akční skupina se schází každých čtrnáct dní na tříhodinové jednání v počtu 12 lidí.

Za jeden rok byl tento komunikační dvouúrovňový proces nastaven a díky němu se rodí koncepčně nosné dokumenty a strategie města Vídně i směrem k smart cities. Nejnovější strategie se očekává na jaře 2014 a určitě o ní budeme informovat, protože její obsah by mohl být pro naše města velkou inspirací. Tato strategie vznikla jako podklad pro legislativní akt města, je specializovanou konzultační firmou pocházející z výzkumu, organizován v 9 úzce zaměřených pracovních skupinách, vychází ze 100 rozhovorů s důležitými přispěvateli (organizacemi) působícími ve městě Vídně a bude předložen k oponentuře jednotlivým odborům magistrátu.

Díky této jasně definované komunikační řídicí struktuře s agilní jednotkou v čele, která je pověřena přímo nejvyšším vedením města, se městu daří připravovat i dlouhodobé plány. Jedná se například o plán do roku 2050, který lze připravit i přes nutnost spolupráce napříč odbory. Vzniká tak jedna strategie města.

Kromě vlastního řídicího mechanismu je impozantní i hledisko dlouhodobých investic. Město nejdříve investovalo do zpracování souhrnné analýzy, která shromáždila vize, nápady, požadavky atp. od 200 organizací působících ve městě (městských i soukromých), následně nastavila proces, jak tyto podněty vyhodnotit, vše holistickým způsobem vedení. Kromě této činnosti bylo potřeba všechny výsledky i marketingově prodat. Součástí druhé nižší úrovně řízení tak je velký rozpočet na PR města. Ze dvou aktivit – tedy analýzy, co lidé chtějí a jak tyto požadavky formulovat do společných cílů, a PR aktivit, tedy jak tyto společné cíle formulovat do podoby srozumitelné občanům, vznikla vhodná platforma i pro politiky.

Projekt Smart city se stal strategickým projektem města, který zastřešil všechny pokrokové agendy.

Peníze, kontakty a připravený prostor

Celá snaha má i praktický ekonomický kontext. 50 % zadání evropských i národních projektů má kontext smart cities a všichni, kteří se podíleli na tvorbě regionálních operačních programů, si toho byli vědomi. Pro pilotní projekty se uvažuje o investicích 25 milionů eur po dobu 7 let.

Vídeň plánuje, zkouší nové technologie a bývá u zdroje dění – je členem asociace Eurocities, členem Smart cities stakeholder platform a také významně spolupracuje s velkými společnostmi, výzkumnou institucí AIT (Rakouský institut pro technologie) či společností Siemens. Na území města si k tomu připravila prostor – takovou velkou chytrou laboratoř – jedná se o Aspern smart cities research centre, tj. výzkumné centrum pro technologie budoucnosti ve zbrusu nové čtvrti Aspern, která má být zcela dokončena v roce 2028, ale již dnes do ní jezdí metro a autobusy, staví se zde inteligentní aktivní budovy a město tak má možnost si velmi dobře prověřit, zda bude promované technologie dále podporovat investičními programy a zda a kdy se investice vrátí.



Ústřední postava – Dipl. Ing. Thomas Madreiter

Pan Thomas Madreiter, vedoucí odboru městské strategie a plánování města Vídně si ve svém nabitém programu pro mě našel celou hodinu, a tak jsme spolu mohli podrobněji hovořit o hlavních stavebních kamenech úspěchu Vídně.

Spouštěčem celé agendy byl EU plán SET (Evropský program pro podporu investic měst do ekologicko-energetických projektů s cílem snižovat emise a generovat energii bez fosilních zdrojů). *Ten byl vypsan EU již v roce 2008, v obou našich republikách téměř bez odezvy, škoda, pozn. redakce.* Vídeň nezaváhala a nabízené finanční zdroje dobře využila. Díky nim vznikly vysoké ekologické standardy pro nově stavěné budovy včetně technologického vybavení. „Město začalo úzce spolupracovat s místním výzkumným ústavem a připravilo hned dva projekty – Vize 2050, tedy formulace dlouhodobých cílů města a Akční plán 2030 – tedy procesní nastavení fungování města – definování jednotlivých cílů, oblastí a kroků. Všechno vzniklo i ve spolupráci s neziskovým sektorem, a výsledkem tak nebyla parciální iniciativa města, ale iniciativa společná. A to je na celém konceptu chytrých měst klíčové,“ shrnul Madreiter základy Vídeňského úspěchu.

Dalším krokem bylo pověření již existující složky města, TINA Vienna, řízením agendy chytrých měst včetně vyčlenění speciálního rozpočtu. Na úrovni EU pak TINA získala hned první dotační projekt v rámci programu SET – spojila se se silnými městy (Frankfurt, Kodan, Lyonem apod.) a byla úspěšná.

Projekt Smart city se stal strategickým projektem města, který zastřešil všechny pokrokové agendy. Je totiž finančně podporován EU, je srozumitelný i občanům, je lépe říditelný z pohledu města, jeden koncept pokryje všechny rozvojové potřeby města. Důležitá je však shoda jak pracovníků magistrátu a jeho organizací, tak i soukromých firem či dalších nezávislých, neziskových či aktivistických skupin a organizací v chápání toho, co znamená chytré město, co pro ně znamená na ekonomické, společenské, provozní úrovni, jaké výhody a jaký užitek z toho plynou pro danou organizaci i pro město Vídeň (ekonomický, ekologický, společenský...) a jak může pomoci pozici města v evropské konkurenci.

Úspěch je založen na těchto prvcích:

- Pracovní skupina na nejvyšší úrovni (špičky Vídeňské správy a zástupci firem včetně nezávislých expertů z oblasti výzkumu).
- Rozsáhlá kampaň o chytrých městech cílená na občany – nejen plakáty, ale především inzeráty v novinách a médiích vysvětlující, jak jim mohou prospět.
- Aspern See Stadt – výzkumná skupina pro chytrá města,

kteří vypracovala závaznou strategii Smart cities, jež bude schválena zastupitelstvem na jaře 2014.

- Aktivní oslovování podniků města – dovedli je k zajímavým tématům – obnovitelné zdroje, smart sítě (elektrické i jiné), open data.
- Existence dvouletých plánů – intenzivnější spojení s ekonomikou a výzkumem.

Kritéria úspěchu:

- Výzkum např. v oblasti CO2 a mobility a potvrzení z reality – jak se to reálně změní – silně klesající individuální doprava je důkazem účinnosti naší strategie.
- Zaangažování obyvatel, vizte příklad fotovoltaiky níže.
- Smart city je orientován celoměstsky a je nutné jej dekomponovat na sektorové strategie a technologické strategie.

Co to vlastně je chytré město?

„Pro správný rozvoj města je klíčové formulovat, co to vlastně chytré město je a jak se liší od dlouhodobě udržitelného města,“ zdůrazňuje Madreiter. „Chytré město je živé, hodnotné a perspektivní. Princip dlouhodobé udržitelnosti pochází z lesnictví – lesu se smí odebrat jen tolik stromů, aby se zachovalo jeho přežití. To je ale málo. Nechceme se jen starat o údržbu, ale chceme, aby se naše město dynamicky rozvíjelo, aby nasazená řešení byla použita smysluplně. Pojem chytré město je velmi otevřený a mezinárodně je interpretován různě. Vídeň klade silný důraz právě na sociální odpovědnost, to je chytré,“ jasně se vymezil Madreiter.

Právě sociální odpovědnost by mohla být klíčovým úhlem pohledu i pro naše města a Vídeň nám může být vzorem s ohledem na programy, které tímto směrem již rozvíjí, nebo o nich uvažuje.

„Nejedná se o pouhý sběr a zhodnocování dat, ale o demonstraci sociálních procesů a jejich uspořádání.“ Pro snazší pochopení pan Madreiter uvedl hned několik velmi inspirativních příkladů:

1. Elektrárny s podílem občanů

Tento program umožnil občanům investovat do majetku města Vídně plně v souladu s vypracovanou energetickou koncepcí města. Město si nejdříve pomocí chytrého systému zmapovalo potenciální šikmé plochy města, pak spočítalo energetickou výťažnost plochy při osazení fotovoltaickými panely s ohledem na orientaci plochy a průměrné hodnoty slunečního svitu, následně vybralo vhodné plochy v různých městských čtvrtích pro první fázi osazování panelů, připravilo pravidla investičního programu a poté komunikační kampaň určenou občanům města Vídně.

Každý občan si mohl koupit až deset fotovoltaických panelů po 500 eur s tím, že se jedná o podnikatelský záměr a že mu z výnosů těchto panelů poplynou po danou dobu jisté příjmy. Investiční program byl ale doplněn, jak se posléze ukázalo, o mnohem důležitější komponentu. Každý panel generuje určitou částku také dané městské čtvrti a prostředky takto získané budou investovány do veřejného prostoru dané čtvrti. Každá čtvrť připravila konkrétní projekty, které byly s touto akcí spjaty. Občané se tak svým investičním rozhodnutím chovali nejen jako podnikatelé, ale z 50 % se zaměřili i na hodnoty, do kterých chtějí investovat. První elektrárna byla prostřednictvím elektronické aukce vyprodána během 24 hodin. „To je krásný příklad dynamiky,“ podotknul Madreiter.

2. Soukromá auta ve městě

Cílem tohoto programu je nabídnout funkční modely pro cestování do města bez vlastnění vozidla. Jedná se o technický i ekonomický proces. Auto je symbolem svobody a nezávislosti a ostatní je vědomé rozhodnutí. Někteří lidé, a je jich hodně, se tohoto způsobu dopravy nevzdají. Město ale musí nabídnout alternativu, v podobě programu sdílení aut, což je i organizačně velmi náročné a příprava nasazení systému v dostatečném měřítku si žádá svůj čas. Dále je potřeba lidem vysvětlit, že sdílení vozidla (car sharing) neznamená ztrátu pohodlí; společnost roste šetrným zdrojem, proto nastupuje efektivita na úrovni systémů, procesů i modelů. Chytré je tak mít správný dopravní systém pro daný typ cestování.

3. Technologie budov

Po generace jsme se učili, jak fungují topné systémy v budovách. Nyní přecházíme velmi rychle k pasivním domům, to jsou budovy, kde není téměř žádné topení. Nastěhovat občany do těchto bytů nelze jen tak. Potřebujeme doprovodný sociální proces, který by nové nájemníky na tuto změnu připravil. Technologie tak vždy musí být doprovázena vzdělávacím programem, který umožní její přínosy maximálně využít, a tím se maximalizuje i výnos z dané investice.

4. Poskytování sociálních zdrojů

Vídeň chce jít mnohem dál, než jen instalovat nové technologie a dosahovat patřičných energetických či ekonomických úspor. Jedním z největších problémů, především na velkých sídlištích, je osamocení. „Chceme do budoucna nastartovat programy péče o osamělé, opuštěné, staré. Chceme zapojit lidi do skupinové komunikace, umožnit vyšší kvalitu soužití, neboť člověk je „skupinové zvíře“. Není přeci důležité, zda a jak často si koupím nový iPad, ale jestli se budu v životě cítit naplněný a můj život nabyde smyslu,“ emotivně apeluje Thomas Madreiter na hlavní hnací motor vídeňského chytrého města.

Závěr

Politické vedení města Vídně plně uchopilo sílu konceptu chytrých měst a vystavilo na něm BRAND celého města a jeho budoucího rozvoje. V podtextu celého brandu zůstává občan, žijící ve městě, které samo o sobě žije, s nímž se může aktivně propojit, komunikovat, podílet se na tvorbě a rozvoji, investovat, zapojovat se do společenského a sociálního života, důstojně bydlet i cestovat, a plně se tak identifikovat s tím, že vedení města jde jasným a čitelným směrem, kterému rozumí a který on sám podporuje. (šef)



Pardubice mají poklad



Město Pardubice díky institucionální a drobné finanční podpoře organizace festivalu Automatické mlýny nastoupilo směr k chytrému městu. Chytré město využívá aktivit svých občanů, dává jim prostor k seberealizaci, využívá dostupného prostoru a majetku, a snaží se dlouhodobé plány vytvářet na základě diskuze s odbornou i neodbornou veřejností. Chytré město se prezentuje s ohledem na svoji historii, historické památky, kulturní vyžití, neobvyklé prožitky, skrze veřejně organizované aktivity apod. Pardubický festival však kromě skvěle zvolené lokality s historickým duchem a kulturními akcemi přinesl i další rozměr „chytrých“ veřejných akcí – veřejnou diskusi nad aktuálním problémem či výzvou města, která aktivizuje jak občany, tak i vlastní samosprávu.

Město Pardubice na úspěšnou akci příkladně reagovalo založením pracovní skupiny, která má za cíl organizačně zastřešit vznikající aktivity, připravit konkrétní projekty k dalšímu rozvoji města a odborně zaštitit potřebné kroky.

Festival Automatické kulturní mlýny

Festivalu se podařilo naplnit všechny hlavní cíle, které si vytkl. Nejvýznamnějším přínosem je otevření tématu budoucnosti Automatických mlýnů a pokračování diskuse o této jedinečné průmyslové památce. Podařilo se aktivovat laickou i odbornou veřejnost včetně orgánů místní samosprávy a téma dalšího osudu Automatických mlýnů se stalo důležitým tématem města. Aktivity v rámci festivalu daly impuls k založení občanské iniciativy Mlýny městu!, která se stala platformou ke vzniku mezioborové pracovní skupiny složené z odborníků z kulturní sféry, uměleckých manažerů, zástupců místních neziskových organizací a pracovníků odborů magistrátu města. Tato pracovní skupina pokračuje v procesu hledání nových funkcí areálu Automatických mlýnů pro město a připravuje projekt jeho využití, který by tuto mimořádnou průmyslovou památku zachránil a umožnil její zachování pro další rozvoj města.

Vždyť je přirozené a i dlouhodobě ekonomicky zajímavější investovat do již stojících areálů s významnou historickou či funkční hodnotou, než stavět moderní stavby, které na svého ducha mnohdy marně čekají. Některé hodnoty za peníze nelze pořídit. A brand města mezi ně dozejista patří.

Festival v datech

V rámci obou částí festivalu se odehrálo 15 divadelních představení, 6 tanečních a divadelních performancí, 12 koncertů, 6 výstav, 7 přednášek, 6 filmových projekcí, 1 konference a několik workshopů. Tyto akce navštívilo téměř 4 500 návštěvníků. Náklady na festival, které činily cca 350 000 Kč, byly pokryty z dotace statutárního města Pardubice (150 000 Kč), dotace od Elektráren Opatovice (40 000 Kč), z příjmů ze vstupného (75 000 Kč) a partnerským kofinancováním (Divadlo 29, o.s. Terra Madoda, o.s. Offcity a další). Zcela zásadní a nezastupitelná byla práce skupiny dobrovolníků, která čítala 38 osob. Dobrovolníci pomáhali s přípravami prostor a jednotlivých aktivit, úklidem i s pořadatelskou službou. V průběhu obou částí festivalu bylo odpracováno 1 450 dobrovolnických hodin.

Na festivalu se partnersky podílely tyto subjekty: Kulturní centrum ubice, o. s. Terra Madoda, o. s. Offcity, Odbor hlavního architekta MmP, Oddělení kultury a cest. ruchu MmP, ZUŠ Pardubice Polabiny, VCPD ČVUT, Péče pro duševní zdraví o. s. a knihkupectví Kosmas.

Festival z pohledu organizátorů aneb zpráva o konverzi areálu Automatických mlýnů v Pardubicích během 36 dní

„Myšlenka na přetvoření Gočárových mlýnů v dočasné multižánrové kulturní centrum se zrodila na přelomu října a listopadu 2012, kdy jsme se dozvěděli, že Automatické mlýny definitivně ukončily činnost, a že během prvního čtvrtletí následujícího roku bude z budovy mlýna demontována veškerá technologie. Celý areál tak, po téměř 102 letech mlýnského provozu, patrně navždy pozbyl svou původní funkci.“ uvedl generál festivalu programový ředitel Divadla 29 Zdeněk Závodný.

Duch stmeluje

„V té době jsme absolvovali několik návštěv a prohlídek areálu. V mlýnici se ještě nacházela kompletní technologie včetně mlýnských stolic, korečkových dopravníků a obřích dřevěných vysévačů zavěšených na svazcích bambusových tyčí. Mlýnice byla protkána hustou soustavou skleněných a plechových mokuvodných trubíc diagonálně procházejících napříč čtyřmi podlažími. Dřevěné a parketové podlahy vyleštěné mnohaletým stíráním jutovými pytli napuštěnými petrolejem, vůně mouky, prostory prosvětlené velkými okny, ticho opuštěných prostor, světelné odrazy hladiny Chrudimky procházející okny a promítající se na stěny a stropy, úžasná vyhlídka ze střechy mlýna na město a okolí, stopy nedávné přítomnosti posledních zaměstnanců, moučný prach, Gočárův hrad... fluidum a duch Automatických mlýnů nás jednoduše dostaly.

Vedle okouzlení samotnou budovou a jejími prostorami přišly ještě dva důležité impulsy zvnějšku, které nás motivovaly ve snaze proměnit mlýny v kulturní prostor a zabývat se úvahami o jejich další budoucnosti. Tím prvním byla prosincová premiéra představení Divadlo Gočár Miloše Orsona Štědrone v Divadle Komedie. Tento muzikál, v němž se Gočár, Plečnik a Janák předhánějí, přou a provokují, kdo z nich je významnějším architektem, se stal první položkou programu festivalu ještě předtím, než jsme věděli, že nám společnost GoodMills Česko a. s. vlastní mlýny jeho realizaci umožní. Pravděpodobně bychom asi nenašli lepší program pro zahájení festivalu. Druhým impulsem bylo to, že nás počátkem února kontaktoval tým Výzkumného centra průmyslového dědictví s tím, že hodlá pro studenty Fakulty architektury ČVUT realizovat workshop na téma Hledání nového využití pro Winteritzovy mlýny v Pardubicích. Mimoto zde byla i silná podpora ze strany občanských sdružení Offcity a Terra Madoda, která s námi od počátku sdílela myšlenku otevřít areál mlýnů pro veřejnost a realizovat zde festival.

Koncem prosince a začátkem ledna 2013 jsme vstoupili do oficiálního jednání se společností GoodMills o možné pronájmu Automatických mlýnů. Od počátku těchto jednání se GoodMills stavěli k našim záměrům velmi vstřícně a v druhé polovině ledna nás vyzvali k odeslání návrhu nájemní smlouvy vedení společnosti. Mezitím se začal scházet festivalový štáb složený z týmu Divadla 29 a členů pardubických kulturních neziskovek Offcity a Terra Madoda, aby začal připravovat koncepci a program festivalu. Koncem března jsme od společnosti GoodMills obdrželi podepsanou smlouvu o pronájmu mlýna s platností od 29. 4. a měli jistotu, že festival bude možné uskutečnit. Zároveň to ale znamenalo, že máme pouhé dva měsíce na přípravu festivalu po dramaturgické, finanční, produkční a personální stránce.“



Těžko vyčíslitelný pozitivní dopad festivalu

Osvícená podpora společnosti GoodMills Česko a. s. přiměla festivalový štáb usilovně pracovat na přípravě koncepce a programu festivalu. Během schůzek festivalového štábu postupně vykrystalizovaly tři hlavní cíle festivalu.

Prvním cílem bylo otevření a zpřístupnění Gočárových mlýnů a umožnění široké veřejnosti podívat se do míst, kam měli doposud přístup jen zaměstnanci mlýnů. Po 102 letech mlýnského provozu se tak mohli jejich návštěvníci setkat s výjimečnou architekturou a zažít mlýny krátce po tom, co ukončily činnost.

Druhým cílem bylo oživit prostor mlýnů prostřednictvím uměleckých, kulturních a společenských aktivit a proměnit je v kulturní a společenské centrum města. Tento cíl, který dával návštěvníkům možnost zažít mlýny jinak, i setkat se s kulturními aktivitami v jiném, neobvyklém prostoru, se promítal do programu festivalu ve dvou dramaturgických liniích. Jedna byla přímo zaměřená na umělecké akce pracující s danými prostory mlýnů a reagující na ně formou výtvarných instalací, vizuálních, tanečních, zvukových a hudebních performancí. Druhá linie spočívala v přenesení a uvádění multižánrových kulturních aktivit (divadlo, koncerty, výstavy atd.) do netradičních prostor mlýna a poukazování na mimořádnou variabilitu a potenciál tohoto místa. Velký důraz zde byl kladen i na komunitní aktivity (součástí programu

Iniciativa Mlýny městu!

vznikla v březnu 2013, v souběhu událostí, kdy se začal plánovat festival a začala se otevírat diskuse na téma budoucnosti Automatických mlýnů. U vzniku iniciativy stálo o. s. Offcity a Divadlo 29.

Automatické mlýny

Multižánrový festival Automatické kulturní mlýny se konal ve dvou etapách (květen/červen a září/říjen 2013) v areálu Automatických mlýnů Pardubice.

Realizovalo jej Divadlo 29, multižánrové kulturní centrum zaměřené na prezentaci a podporu umění různých žánrů (www.divadlo29.cz), které je součástí Kulturního centra Pardubice, příspěvkové organizace města.

Budova Automatických mlýnů byla postavena v roce 1910 podle návrhu Josefa Gočára – jednoho z nejvýznamnějších českých architektů 20. století. Tato budova se nachází v těsné blízkosti historického centra Pardubic a představuje jednu z ikonických staveb na území města. Současně je jednou z nejvýznamnějších architektonických památek průmyslového dědictví nejen v Pardubickém kraji, ale i v kontextu celé České republiky.

Automatické mlýny byly v provozu od roku 1911 do konce roku 2012, kdy jejich vlastník ukončil mlýnský provoz a rozhodl o prodeji celého areálu mlýnů o rozloze 1,1 hektaru.



Kam to pardubické Automatické mlýny domelou?

Šárka Zahálková za iniciativu Mlýny městu! a pracovní skupinu Mlýny popisuje vývoj situace posledních několika měsíců, včetně role města Pardubic a taktéž role nezávislé iniciativy Mlýny městu, jež vznikla v březnu 2013 s cílem vést otevřenou diskusi nad budoucností Automatických mlýnů s vědomím jejich potenciálu, který je shrnut na stránkách www.mlynymestu.cz.

O dění v souvislosti s pardubickými Automatickými mlýny psala za poslední měsíce řada místních i celonárodních novin a časopisů, televizi proběhlo několik reportáží, téma je mezi lidmi stále živé. Situace kolem mlýnů, významné stavby zbudované v letech 1910–1925 podle návrhů architekta Josefa Gočára, je však velmi spletitá a nejasná, proto není divu, že informace kolující médii i veřejností jsou často nekompletní, polovičaté, někdy i matoucí.

Provoz v areálu Automatických mlýnů, jehož stávajícím majitelem je společnost GoodMills Česko a. s., se začal postupně utlumovat v druhé polovině roku 2012, částečně mlýn fungoval přibližně do března 2013. Následně byly jeho prostory majitelem bezplatně zapůjčeny Kulturnímu centru Pardubice – Divadlu 29, které zde ve spolupráci se čtrnácti dalšími subjekty (neziskovými i ziskovými, kulturními, vzdělávacími, uměleckými organizacemi i hnutími pohybuujícími se např. v oblasti sociálních služeb) uspořádalo dva multižánrové festivaly s cílem poukázat na potenciál stavby a areál otevřít široké veřejnosti. Festivaly navštívily tisíce lidí, a potvrdily tak zájem veřejnosti o budoucnost Gočárových Automatických mlýnů a zároveň prokázaly, že tato jedinečná stavba není jen jednou z mnoha památek, ale že jsou skutečně jedinečnou dominantou města situovanou v samém centru, samy o sobě jsou turistickým cílem, místem, se kterým se obyvatelé ztotožňují.

Nutno dodat, že objekt mlýna a sila je nemovitou kulturní památkou, před schválením je současně navíc prohlášen objektu mlýna, sila a části areálu za národní kulturní památku.

Třebaže diskuse o možném odkupu areálu mlýnů probíhaly již dříve a Rada města Pardubic dne 23. dubna 2013 vzala na vědomí prohlášení areálu Automatických mlýnů za objekt veřejného zájmu, oficiální nabídku

od společnosti GoodMills Česko a. s. na prodej areálu Automatických mlýnů za částku 40 mil. Kč obdrželo město Pardubice až v září 2013. V tu dobu byl bod „Automatické mlýny“ také poprvé oficiálně na programu zasedání zastupitelstva města Pardubic, kdy se zastupitelstvo vyjadřovalo ke zprávě koordinátora, kterou vzalo na vědomí, a nabídce společnosti Deloitte na zpracování studie využitelnosti, kterou odmítlo. Osoba koordinátora pověřeného na dobu tří měsíců městem Pardubice vzešla z řad iniciativy Mlýny městu. Stal se jím architekt Ondřej Teplý. Jeho zpráva obsahovala mimo jiné výstupy z otevřené konference (think tanku) nad budoucností Automatických mlýnů, která se konala přímo v budově mlýna a která uzavřela první část zmiňovaného festivalu. Kompletní znění zprávy koordinátora je dostupné na této adrese: www.mlynymestu.cz.

Dne 5. listopadu 2013 schválila Rada města Pardubic vznik pracovní skupiny s názvem Mlýny, složené ze zástupců Divadla 29, iniciativy Mlýny městu!, občanského sdružení Offcity, Odboru hlavního architekta Magistrátu města Pardubic (MmP), z Odboru školství, kultury a sportu MmP a Odboru kanceláře primátora MmP. Všechny další odbory byly náměstkem Františkem Brendlem vyzvány k maximální součinnosti s touto pracovní skupinou. Skupina byla Radou města pověřena zpracováním vize a strategie využití areálu Automatických mlýnů pro projekt „kulturfabrik“. Tímto usnesením město Pardubice vyjádřilo svou vůli účastnit se, spolu s aktivní občanskou společností, hledání budoucí funkční náplně areálu mlýnů a hrát aktivní roli v komunikaci se stávajícím majitelem areálu a případným kupcem.

Zmiňovaná skupina Mlýny představila na pracovním semináři Zastupitelstva města na Seči, které proběhlo 31. října 2013, svou vizi konverze areálu na „kultur fabrik“. Jde o celosvětově používaný termín pro průmyslové objekty přetvořené na víceúčelové zóny, které nově získávají funkci veřejného prostoru s kulturním, společenským i komerčním využitím. Pracovní skupina předběžně definovala 10 možných funkcí, které by v Pardubicích mohly Automatické mlýny naplňovat (veřejný prostor, cestovní ruch, vzdělávací, kulturní, komunitní, komerční, volnočasová, obytná, ubytovací a administrativní funkce).

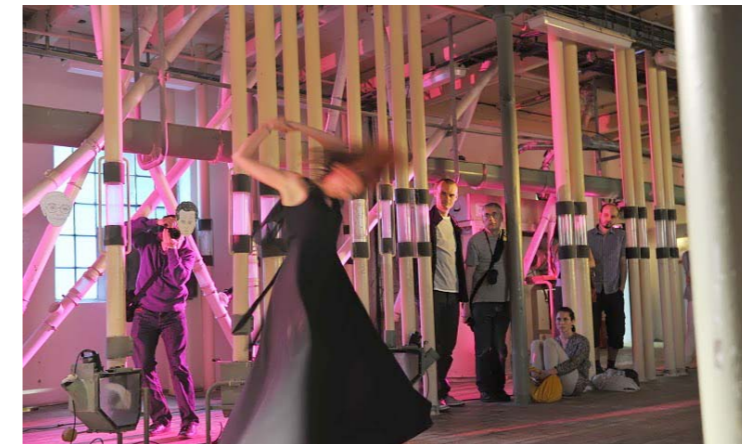
Skupina Mlýny od svého pověření intenzivně pracuje na shromáždění podkladů pro stanovení strategie využití mlýnů pro projekt „kulturfabrik“. V součas-

nosti probíhají řízené rozhovory s možnými budoucími uživateli areálu. Zástupci skupiny se spolu s náměstkem primátorky Františkem Brendlem také sešli s potencionálním zájemcem o partnerství v projektu, soukromým investorem.

V úterý 17. prosince 2013 zastupitelstvo města Pardubice na svém zasedání opět projednávalo téma budoucnosti Automatických mlýnů. Dá se říci, že toto jednání bylo klíčové z hlediska budoucího faktického vlivu města Pardubice na jeho další vývoj.

Zastupitelé byli na svém zasedání seznámeni s výsledkem nezávislého odhadu ceny areálu Automatických mlýnů provedeného firmou Jošt. Zatímco nabídková cena na odkup areálu od společnosti GoodMills Česko a. s. zněla 40 mil. Kč, odhadní cena klesla na částku 17 mil. Kč. Zastupitelstvo tuto nabídku oficiálně vzalo na vědomí, avšak pověřilo náměstkyni Františka Brendla a Michala Kolářka vyjednáváním o ceně, hledáním strategického partnera a definováním optimálního podílu města na procesu konverze průmyslového areálu na objekty sloužící veřejnému zájmu. Dále byl Odbor hlavního architekta MmP pověřen zpracováním regulativů zástavby areálu Automatických mlýnů.

Pracovní skupinu Mlýny, jakožto i náměstkyni Brendla a Kolářka, čeká v novém roce 2014 mnoho zásadních úkonů, z nichž ani jeden není zanedbatelný a každý z nich vyžaduje náležitou pozornost. Skupina Mlýny bude i nadále pokračovat ve sběru podkladů pro strategii využití areálu Automatických mlýnů následovaném jejich analýzou, důležitá bude komunikace se všemi zájmovými skupinami, tzv. stakeholdery. Souběžně bude probíhat zmiňované hledání případného investora či spoluinvestora. V neposlední řadě skupina plánuje sérii diskusí a aktivit, které budou do celého dění zapojovat také širší veřejnost. Věříme, že veškeré snahy povedou k tomu, že se Automatické mlýny stanou veřejným prostorem a jejich historická, kulturní i společenská hodnota tak bude nejen zachována, ale i znásobena.



kteřá dosud stojí stranou, dokáže pověsti města v dlouhodobém horizontu pomoci více, než úspěšný hokejový klub.

Otevření debaty o budoucnosti

Asi nejcennější hodnotou, se kterou pracují úspěšná chytrá města, například Vídeň či Amsterdam, je občanská veřejnost. Z jiných článků publikovaných v tomto čísle jednoznačně vyplývá, že pokud město uvede občana do středu svého zájmu, a to jak věcně, tak i mediálně, pak získává jasný náhled na své dlouhodobé priority, investice, rozpočty i atraktivnost. To vše se následně odráží v tvorbě inovativních programů „zatahujících občany do společného díla“ a město samo získává přitažlivost reflektující jak vyšší kvalitu života, tak i zájem turistů i nových obyvatel. Město tak začíná žít a růst!

Žádný sportovec však nedokáže uběhnout maraton bez řádné zásoby cukrů a budování chytrého města je takovým maratnem. Tímto průměrem apelují na kritickou hodnotu budoucího úspěchu – nastartované aktivity dobrovolníků nelze udržovat nízkotučnými pamlsky, je nutné jim dodat jasnou dlouhodobou energetickou podporu. Vždyť nechat oživující aktivity města zemřít či vyhnít je největší škodou, kterou může představitel města ve své kariéře způsobit. Osvícený starosta města Vídně to pochopil již v devadesátých letech, a právě proto je to jeden z nejoblíbenějších politiků, se kterým se počítá na nejvyšší post i pro jeho páté funkční období.

(šef)

Foto: Tomáš Kubelka, Petr Moško, Vladimír Sabo a Divadlo 29

byly alternativní tržiště s bleším trhem, bazarem, gastrospecialitami cizinců žijících v Pardubicích, knihkupectvím, sportovními a herními aktivitami i akcemi pro rodiny s dětmi).

Konečně **třetím cílem** festivalu se stalo otevření otázky budoucnosti areálu Automatických mlýnů a zahájení diskuse o dalším možném využití a funkci mlýnů, o jejich potenciálu pro rozvoj města a zapojení se do jeho struktury a života. Podstatnou součástí programu tedy byly od samého počátku přednášky a veřejné debaty na téma rekonverze průmyslové architektury, které pak vyvrcholily závěrečnou konferencí hledající odpovědi na otázku budoucího osudu mlýnů. Konference se vedle široké veřejnosti účastnili historikové architektury, developři, architekti, umělci i zástupci města.

Závěr

Zastupitelé města Pardubice, ať už vědomě, či nevědomě, nastartovali důležitý směr rozvoje svého města – k budování signifikantních ikon, které dělají Pardubice městem, do něž stojí za to přijet. Pořádání festivalu na tak vhodném místě splnilo své tři vytyčené cíle, které jednoznačně korelují s konceptem chytrého města, a činí tak logické pokračovat v podpoře podobných aktivit včetně promování areálu. Příklad Pardubice jsem vybral právě z důvodu, že dokládá přínosy, které město podobnou podporou získává, a lze bez nadsázky konstatovat, že se jedná o přínosy k nezaplacení. Identifikované tři cíle festivalu totiž v kontextu chytrých měst odpovídají jejich třem základním pilířům.

Sáhnout si na historii

Chuť ztotožnit se se svým městem, chápat jeho cíle budoucího vývoje a podporovat je svou aktivitou, tu chce vzbudit každé chytré město u svých občanů. Možnost dotknout se výjimečné práce našich předků přímo či nepřímo stimuluje snahy o kvalitu, která nás svou velikostí přesahuje.

Chytrá města staví na svých občanech, kteří vědí, proč daná rozhodnutí ze strany vedení města podporují, neboť se s nimi dokáží ztotožnit. Právě identifikace jednotlivce s místem, s rolí ve společnosti, životní rolí je největším sociologickým problémem člověka 21. století.

Oživení opomenutých hodnot města

Podporou festivalu město Pardubice ukázalo, že je jeho záměrem postupně rozvíjet spolupráci s aktivními uskupeními občanů, s odborníky z mnoha oborů i s jednotlivými aktivními občany. Chytré město dokáže s minimální počáteční investicí přinést nové možnosti kulturního a občanského rozvoje, a významně tak přispět k celkovému dojmu, jímž město působí na okolní svět. Právě oživení míst,



Spacehive

pomáhá komunitám při transformaci místních veřejných prostor

Crowdsourcing aneb když je městská pokladna prázdná.

Jedním z nových nástrojů, jak získávat prostředky na potřebné realizace ve městech, je crowdsourcing. To znamená sběr financí od široké veřejnosti na základě dárcovství. Článek níže popisuje formou rozhovoru s provozovatelem nástroje pro sběr prostředků, co všechno takový nástroj umí a co s ním lze činit. Cílem tohoto článku není komerčně propagovat nástroj Spacehive, ale informovat o možnostech, jak lze „punkově“ řešit problémy městských veřejných prostředků. Kromě získávání prostředků je však na tomto nástroji sympatické, že umožní komukoliv předložit svůj nápad ostatním, díky tomu jsou podporovány projekty, které vzbuzují zájem široké vrstvy podporovatelů, jež se s nimi ztotožní tak, že na něj i finančně přispějí. Nelze opomenout ani fakt, že příspěvek nemusí být nutně finanční, ale třeba odborný, materiální či ve formě zapůjčení stroje. Dárci mohou být jednotlivci i firmy. Určitě se jich najde víc, pokud budou moci podpořit projekty ve svém okolí. Tím se také zvyšuje hodnota vybudovaného výsledku, neboť zde náhle vzniká vztah mezi občanem a jeho okolím. Česká či slovenská lokalizace nástroje Spacehive by určitě pomohla vzniknout mnoha projektům obnovujícím veřejný prostor.



Spacehive pomáhá komunitám při transformaci místních veřejných prostor

Jakému typu projektů může Spacehive pomoci?

Jakémukoliv žádoucímu ve veřejném prostoru – nebo tam, kam má komunita volný přístup. Novým relaxačním plochám městské zeleně, omlazení sportovních zařízení, dětským hřištím nebo sváteční výzdobě hlavní třídy, která láká nakupující do vaší kavárny nebo hospody. Pokud se jedná o veřejný prostor a je lidmi hojně využíván, pak je Spacehive vhodný nástroj.

A co je na tom tak dobré?

Každý se stará o oblast, ve které bydlí. Všichni bychom chtěli, aby byla lepší. Ale s prázdnou městskou pokladnou potřebujeme nový způsob, jak něco udělat. Skvělá věc na Spacehive je, že každý může předložit návrh projektu, a kdokoli může k jeho financování přispět. Najednou lze pořídit dráhy pro BMX kola za 30 liber na jezdce, revitalizaci mokřadů na zahrady za 50 liber na budoucího pěstitele nebo změnit fádní vzhled hlavní třídy díky příspěvku 1 000 liber od každého místního obchodníka.

Takže je to všechno o penězích?

Tak to zase ne. Projekty mají motivovat místní komunity, aby podpořily věci, kterých si po jejich realizaci budou mnohem více vážit. Navíc je to proces, který spojuje lidi dohromady a dává jim větší pocit vlastnictví „jejich území“.

Ještě něco?

Ano. Pokud chcete vytvořit podobný projekt, náš specializovaný nástroj pro řízení projektu vám řekne vše, co potřebujete udělat, aby váš projekt získal financování a byl realizován. Navíc spolupracujeme s partnery na identifikaci a rozvoji další řady možných přínosů a výhod, aby byl daný projekt uveden v život – od poradenství, jak projekt vhodně navrhnout, až po možnosti jeho financování, to vše zdarma.

Jak funguje Spacehive ve srovnání se systémem standardního městského plánování?

Vždy nakonec potřebujete stavební povolení. Nicméně Spacehive nabízí rychlejší a demokratičtější způsob, jak věci zlepšit, a to tím, že posunuje lokální komunity „z pozic pasažérů na místo řidiče“. Většina z nás předpokládá, že musíme brát věci tak, jak jsou, i když řešíme plánování v našem sousedství. Kde začít, pokud chceme něco změnit? Spacehive vytváří živé tržiště, kde můžete objevovat velké projekty a pomoci je realizovat kliknutím myši. Zapomeňte na boj s byrokracií – proměna vaší oblasti může být stejně snadná jako nákup knihy online.

Chci vytvořit nový projekt.

Co byste mi poradili, abych získal podporu lidí?

Přemýšlejte o tom, jakou inspiraci potřebují lidé, aby otevřeli své peněženky. Co by lidé ve vašem okolí rádi změnili a kolik si mohou dovolit na to přispět? Pokud lze dosáhnout rovnováhy, pak by taková nabídka měla být pro ně atraktivní. Publikujte vhodnou obrazovou dokumentaci. Budujte důvěru tím, že citujete důvěryhodné odkazy, nebo přesměrujte lidi na jiné webové stránky, které máte, a něco o Vás vypovídají. Pokud již máte podporu ze strany místních obyvatel, podniků nebo městské rady, řekněte to. Buďte přátelštější a otevřenější. Také je dobré distribuovat informace i nevirtuálně!

Kde mohu najít příznivce a podporovatele?

Spacehive vám pomůže přilákat fanoušky a dobrovolníky, budovat mailing listy a šířit sdělení pomocí sociálních médií. Začněte s lidmi, které znáte. Informujte přátele, sousedy, sportovní klub, místní podniky, dokonce i poštáka. Pokud se jim to bude líbit, pomohou Vám Vaše sdělení šířit. Dobré nápady jsou všude kolem.

A co když je to jen nápad?

Skvělé! Můžete vytvořit stránku projektu ve stavu „koncept“ a začít promovat svou vizi. Sdílení nápadu umožňuje nalezení ideové podpory, kterou budete potřebovat pro další rozvoj Vašeho plánovaného projektu.

Jak mohu vědět, zda můj projekt má šanci na získání financování?

Přemýšlejte o tom, co si vaše komunita může dovolit. Atraktivní nová zahrada stojí 25 tis. liber a v rušné čtvrti může být poměrně snadné ji financovat s 50librovými dary od obyvatel a zvláště 2000 příspěvkem od místních firem. Získání peněz na financování parku s plochou pro skating za 60 tis. liber s několika málo příznivci bude mnohem těžší práce. Pokud je vaše vize drahá, lze ji rozčlenit do částí. Začněte s něčím cenově dostupným a dostatečně atraktivním a jděte do toho!

Jaké poplatky si Spacehive účtuje?

Nahrání projektů a dárcovství je zdarma. Účtujeme administrativní poplatky a to jen tehdy, pokud projekt úspěšně zasáhne svůj cíl financování. Poplatky jsou následující: 3,7 % za prvních 500 tis. liber, 2,5 % za dalších 500 tis. liber a dále už jen 1,5 %. Všechny poplatky jsou přehledně zobrazeny v rámci kalkulací pro každý projekt.

Existují nějaké další poplatky za transakce?

Ano. PayPal. Náš zabezpečený platební systém odečte poplatky v rozmezí od 1,4 % – 3,4 % + 20 pencí za jeden odběr – pouze v případě, že projekt zasáhne svůj cíl financování. Pro platby nad 1 250 liber, používáme Transpact, bezpečnou on-line platební službu; konečný příjemce daru zaplatí paušální poplatek ve výši 5,98 libry, což je velmi malý podíl na celkové darované sumě.

Mohu vybrat víc, než má můj projekt za cíl?

Ne, pouze do výše peněz, o které jste původně požádali.

Zastupuji firmu. Jak mohu podpořit projekty?

Můžete provést peněžní dary nebo nabídnout věcné příspěvky, jako jsou materiály, odbornost pracovníků, nebo služby. Je to účinný způsob, jak se zapojit do komunity – a Vaš příspěvek bude uveden na stránce projektu.

Může být Spacehive použit k získání investice nebo půjčky?

Ne. Spacehive financuje kapitálové náklady na realizační projekty. Není místem pro investice či poskytování úvěrů. Investoři nevlastní projekty, které financují, ani neočekávají, že v budoucnu dostanou své peníze zpět – prostě užívají konečných výsledků spolu se všemi ostatními v komunitě.

Mé myšlenky nejsou „velké a důležité.“

Je Spacehive i pro mě?

Určitě ano. I brankové tyče či parkové lavice jsou vítány stejně jako velké bulváry a amfiteátry.

Trocha punku v rekreačním Brighton a Hove



Brighton a Hove je dvojměstí s jednou radnicí v hrabství East Sussex v jihovýchodní Anglii. V Anglii se jedná o nejvíce zalidněné přímořské letovisko s populací 273 400 obyvatel (podle sčítání lidu v 2011).

Po sjednocení rad městských částí vytvořila v roce 1997 města Brighton a Hove jednotnou správu. V roce 2000 získala tato dvě města, s přidruženým Portslade a dalšími přilehlými vesnicemi v oblasti statut města od královny Alžběty II. jako součást oslav milénia, a od té doby tvoří jedno město Brighton a Hove.

Brighton a Hove se zúčastnil soutěže FUTURE CITIES a tento článek vychází z popisu jeho studie proveditelnosti transformace města na chytré. Koncept jejich vidění chytrého města se významně liší od jiných měst, například v tomto čísle popisovaném Birminghamu. I když se také orientuje na sběr a využití městských dat, namísto ekonomického a obchodního rozvoje se zaměřuje především na oblast sociální, a proto jsem ho zařadil jako příklad do rubriky CITY PUNK.

Brighton a Hove je výrazné město. Je domovem mimořádného počtu kreativních lidí a digitálních podnikatelů, což přináší velký potenciál k inovaci a změně. Spolu s jeho záviděníhodnou polohou, klimaticky výjimečnou v rámci Spojeného Království, se Brighton a Hove stal jedním z evropských inovačních uzlů. Návrh na vytvoření Chytrého města s podtitulem „všichni jsme na jedné planetě (ONE PLANET SMART CITY) je dalším přirozeným krokem ve vývoji města. Je místem, které touží vyzkoušet nové nápady a systémy pro města budoucnosti.

Studie proveditelnosti vedla k závažnému závěru, že Brighton a Hove by mělo usilovat o integraci svých městských systémů tím, že postaví komplexní městské datové úložiště pro následné využití dat ve prospěch občanů, podniků, organizací třetího sektoru a místních agentur. Úložiště se stane základem otevřené platformy pro Brighton a Hove – bude obsahovat nejen data ze stávajících systémů města, ale bude také vytvářet, zachycovat a porovnávat nově vznikající údaje, které by byly potenciální zdroj inovativních aplikací a služeb k uspokojení místních potřeb.

Pro ilustraci síly a potenciálu otevřených dat pro transformaci způsobu, jakým městské systémy pracují, byly prozkoumány potenciální demonstrační projekty, jež by přinesly řešení kritických výzev pro Brighton a Hove. Cílem bylo nalézt řešení, které by mohlo být testováno v reprezentativním měřítku.

Výsledkem práce na studii proveditelnosti byla definice tří demonstračních projektů:

- **Otevřená jízdenka** – řešení problémů s dopravními zácpami a znečištění ovzduší ve městě zlepšením účinnosti dopravních systémů a podpoře posunu preferencí cestujících od individuální k veřejné dopravě;
- **Otevřené obchodování** – snižování dopadů fyzické přítomnosti 8 milionů návštěvníků ročně na životní prostředí tím, že selepší procesy, kterými místní systémy pracují s potravinovými odpady;
- **Otevřené dveře** – zlepšení dodávek systémů zdravotní a sociální péče starším lidem pomocí technologií zvyšujících efektivitu.

„Pokud chceme zajistit, aby dosažené výsledky přinášely trvalou hodnotu, je důležité, abychom se soustředili na podporu investic do vzdělávání, výzkumu a spolupráce, doplněnou opatřeními stimulačními růst podnikání a inovací,“ nastílnili obecný rámec studie proveditelnosti její zpracovatelé.

Cílem všech těchto myšlenek shromážděných ve studii je rozvíjet Brighton a Hove, aby se stal chytrým městem, které je uvědomělé ke svým občanům i návštěvníkům, tj. udržitelné, propojené a spolupracující, respektující princip „žijeme na jedné planetě (One Planet Living)“ a sloužící jako plodné místo pro vytváření ekonomické hodnoty.

Brighton a Hove je ideální jako testovací místo pro nové koncepty a technologie. Jeho předpoklady k tomu jsou:

- silný sektor kreativního a digitálního průmyslu;
- vynikající dopravní dostupnost – 20 minut od letiště Gatwick a hodinu z centra Londýna;
- ideální rozsah a rozložení – kompaktní město, které umožňuje testování všech hlavních městských systémů v nastavitelném měřítku;
- rychlý rozvoj nových obchodních modelů, jako je například kolaborativní spotřeba;
- jeden z nejsilnějších dobrovolných a komunitních sektorů ve Spojeném království;
- závazek představitelů města vytvořit chytré město.

„Aby byl celý koncept realizačně úspěšný, potřebuje podporu v silné komunitě vývojářů, designérů a odborníků na aplikovatelnost konceptů, která je partnerem rady města Brighton a Hove, stejně tak, jako členové občanských společností a místních podniků a organizací. Návrh míří jak na vytváření ekonomických hodnot pro občany i byznys.

Pojišťovny mohou nalézt nové příležitosti a výzvy

Michaela Costonis, 18. listopadu 2013,

www.propertycasualty360.com

Pojišťovny majetku a odpovědnosti rychle přizpůsobily technologie, aby uspokojily měnící se požadavky spotřebitelů. Direct marketing a on-line portály usnadňují spotřebitelům poučený výběr a nákup konkrétních produktů pojištění, zatímco nový model pojištění – podle využití (usage-based insurance UBI) – umožňuje tzv. bezpečným řidičům, zejména těm, kteří jezdí méně, své pojistné snížit (u nás jsme zatím jen v očekávání – pozn. red.).

V dnešní době však již existuje zcela jiný typ příležitostí, které mohou pomoci pojišťovnám splnit nejen měnící se požadavky spotřebitelů, ale také získat výhodu iniciátora procesu. Nazývá se „ekonomika sdílení“. Tento trh zahrnuje pronájem majetku soukromých osob nebo firem – většinou vozů nebo domů – a to skrze on-line peer-to-peer sítě (například, bez prostředníka). Přestože samotný trh sdílení vozů v Severní Americe narostl o 25 %, zajímá se o něj málo pojišťoven.

Lidé nadále hledají nové příležitosti v ekonomice, a iniciativu pomalu přebírají lidé z generace Y (1980-2000), proto je pravděpodobné, že se této představě o „sdílení“ bude nejen dařit, ale bude se i rychle šířit. Takže otázka zní: Mohou pojišťovny vytvářet přiměřený zisk z tohoto trhu, a pokud ano, jak budou přizpůsobovat své modely, aby splňovaly nové požadavky klientů?

Ekonomika sdílení nabízí rychlý a efektivní způsob, jak propojit pronajímatele a nájemce prostřednictvím on-line služeb. V ekonomice sdílení se objevili dva hlavní tahouni: auto a dům. Společnosti jako RelayRides a Getaround mohou pomoci lidem si pronajmout auto na párhodinovou projížďku, nebo si dokonce půjčit SUV na víkend v horách. Další hlavní odvětví, pronájem domů, umožňuje lidem, aby pronajali své domovy (nebo jen pokoj) na krátkodobé bázi prostřednictvím společností jako jsou Airbnb. Vzhledem k tomu, jak se ekonomiky sdílení rozvíjejí, majitelé pronajímají i další majetky, jako jsou parkovací místa, nářadí, a dokonce i campingové vybavení.

Sdílení umožňuje vlastníkům zpeněžit nevyužitou kapacitu jejich majetku. Pro nájemníky znamená získání rychlého a snadného přístupu k těmto možnostem, aniž by byli nuceni danou věc vlastnit. Přístup se v jistém smyslu stane službou, která je hrazena podle doby vlastnění (pronájmu) nebo ujeté vzdálenosti.

Jak se ekonomika sdílení stává stále populárnější, chytají se jí velké firmy. Například Avis zaplatil 500 milionů dolarů za společnost Zipcar, aby získal přístup na trh přímé komunikace (peer-to-peer) v oblasti sdílení vozidel (car sharing). Služba car2go společnosti Daimler účtuje 38 centů za minutu, včetně pohonných hmot, pojištění a parkování. Start-up společnosti v ekonomice sdílení vozidel jsou schopny přilákat velké investory, kteří uvěří v jejich obchodní model, ale ne po-

jišťovny. Mnoho lidí ze start-up společností má stejné zkušenosti s vlašným vnímáním jejich business potenciálu ze strany pojišťoven, někteří z nich se dokonce uchýlili k oslovení vedoucích pracovníků pojišťoven skrze sociální síť LinkedIn. Jen málo z nich bylo úspěšných. Například Getaround byl schopen úzce spolupracovat s pojišťovnami pouze díky zajištění solidního modelu rizik. Navíc shromažďují informace o jejich spotřebitelích s cílem pomoci pojišťovnám překonat nevlí poskytovat pojištění činnosti firem poskytujících sdílené vozy.

Několik inovativních firem experimentuje s různými modely pojištění. MetroMile umožňuje řidiči platit za pojištění za míli. Řidiči jednoduše připojí zařízení Metranome do diagnostické jednotky vozidla k počítání najetých kilometrů. Britská společnost jFloat umožňuje spotřebitelům koupit svůj díl „v konceptu pojištění kolaborativní spotřeby“ prostřednictvím webu. Pojišťovna podporuje určitý objem, pokud nákupy jednotlivých podílníků překročí stanovené minimum.

Čtyři otázky pro pojišťovny

Pojišťovny mohou mít možnost vést inovace v ekonomice sdílení, a to zejména na trhu sdílení aut. Podobně jako rozhodování o inovacích v minulosti, by nyní rozhodování o tom, zda a jak se zapojit do ekonomiky sdílení, měla začít čtyřmi základními otázkami:

- Jaké jsou příležitosti na trhu?** Jaká je velikost trhu nyní, a jaké jsou prognózy? Sdílení automobilů nabízí směr dalšího vývoje pojišťovacích společností, a tak značná studie je věnována jeho potenciálu.
- Jaké jsou potřeby trhu?** Společnosti sdílející auta aktivně nabízejí pojistitelům vzhled do svých jedinečných obchodních modelů a potřeb zajištění rizik. Pojišťovny by měly využít této příležitosti prozkoumat různé modely a vyvinout produkty, které budou přizpůsobeny jejich potřebám.
- Jaká data jsou zapotřebí pro přesné posouzení rizik a kde je lze získat?** Práce s těmito start-up společnostmi určí, jaké typy dat jsou k dispozici, co je třeba zpracovat a jak je možné daná data sbírat a používat.
- Jak lze tyto údaje použít pro posouzení toho, zda trh sdílení aut nese přijatelnou míru rizika?** Většina pojišťoven má jasně vymezenou přijatelnou míru rizika. Ze své podstaty nebude trh sdílených aut automaticky spadat do předem stanovené kategorie.

V dnešní době s pokročilejšími mechanismy sběru dat a prediktivní analytiky mohou pojišťovny porozumět svým zákazníkům v mnohem jemnějších podrobnostech. Pro pojišťovny nastal čas uplatnit stejné odborné znalosti i na ekonomiku sdílení a určit, zda tato možnost stojí za dané riziko.



NOVÁ ÉRA

AKTÍVNEJ HRY

S POUŽITÍM INTERAKTÍVNEHO HERNÉHO POVRCHU

playtop[®] street
INTERACTIVE SURFACING

playtop[®] WITH
SAFER SURFACING

NIKE GRIND

RECYKLÁTU
82%

Bezpečné povrchy
Playtop Nike Grind

Nový sortiment bezpečných povrchov pre detské ihriská, ktoré obsahujú minimálne 82% recyklátu. Nové farebné bezpečné povrchy Playtop s použitím Nike Grind sú:
Ekologické - Trvanlivé - Cenovo dostupné - Exkluzívne

STUDIO 21
ADVANCED PROJECTS

www.studio21.sk

info@studio21.sk
+421 910 21 21 21

Vzdělávací program

Cyklistická akademie

Jaroslav Martínek, CDV a národní cyklokoordinátor

Asociace měst pro cyklisty společně s Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. připravila **vzdělávací program Cyklistická akademie**, který po obsahové stránce zahrnuje řízení procesů, cyklistickou infrastrukturu a kampaně. Kapitoly jsou dále členěny do 40 lekcí, které odkazují ke konkrétním příkladům a souvisejícím dokumentům, umístěným na:

www.cyklodoprava.cz,
www.cyklokonference.cz,
www.cyklomesta.cz,
www.ceskojede.cz.

Vzdělávací program Cyklistická akademie je kombinací „klasických“ seminářů, soutěže „Hlavní město cyklistů 2014“ a osobních konzultací ve městech. Vše pak směřuje k jedinému cíli – podnitit města, aby vypracovala svůj vlastní strategický dokument a akční plán pro podporu cyklistické dopravy. Vodítkem je pro ně příručka s názvem NEPOPSANÝ LIST PAPIŘU.

Podpora cyklo dopravy neznamena snahu o diskriminaci osobní automobilové dopravy, jde spíše o jejich zrovnoprávnění. Cílem je umožnit lidem si svobodně a informovaně zvolit svůj dopravní prostředek. Ve výsledku se doprava ve městě stane plynulejší. Cyklo doprava (jízdní kolo jako dopravní prostředek) je vícegnerační záležitost, není to záležitost jen pro mladé, jízda na kole může ulevit při určitých pohybových omezeních.

Prosadit tento **integrováný přístup** znamená vychovat odborníky s novým myšlením a mezioborovým přesahem nutným pro efektivní spolupráci. K tomu směřují veškerá sdělení tohoto programu, který byl připraven pod dohledem expertů z TUD (Technické univerzity v Drážďanech) a vychází z Berlínské cyklostrategie z roku 2012.

Aby vzdělávací program Cyklistická akademie opravdu zaujal, je jeho součástí i soutěž Hlavní město cyklistů 2014. Tato soutěž je pouhým nástrojem na cestě k dosažení konkrétního cílového stavu v našich městech. Přestože vítězná města získají prestiž a pozornost, kterou zajistí mediální partneři, není cílem soutěže spolu soupeřit, ale naopak se od sebe vzájemně učit a sdílet informace o funkčních a méně funkčních aspektech propagačních a rozvojových aktivit. Smyslem této soutěže není ani tak vyhodnocení nejlepšího města a předání ceny, ale vytvoření dlouhodobé tradice, která přispěje k naplnění cílů Cyklistické akademie a jejího hlavního dokumentu s názvem NEPOPSANÝ LIST PAPIŘU.

Další výhodou této soutěže je, že jednotlivé otázky a části dotazníku korespondují s lekcemi Cyklistické akademie. Zástupce města tak může řadu otázek vyplňovat při samotném kurzu, nebo alespoň pochopit, jaké možnosti odpovědí nabízí daná otázka. Může se tedy stát, že v dotazníku sice nevyplní nic, ale pochopí, proč byla otázka takto formulována a bude vědět, co může udělat v příštích letech.

Obecnějším cílem je pak vzájemná výměna zkušeností, informací a příkladů osvědčené praxe. Města zpětně získají přístup ke všem informacím, které budou prostřednictvím této soutěže sesbírány. Veškeré informace na vstupu se stanou plně přístupné zúčastněným i nezúčastněným městům, která s nimi budou moci dále nakládat a využít je ve své argumentaci. Navíc vznikne výsledná databáze, která bude zásobárnou příkladů osvědčené praxe.

Komentář k vedení seminářů vzdělávacího programu Cyklistická akademie

Vzdělávací program Cyklistická akademie zahrnuje tři nosné kapitoly: řízení procesů, cyklistická infrastruktura a kampaně, které jsou dále členěny do 40 lekcí.

Semináře ale málokdy budou zahrnovat všechna témata a lekce, spíše se zaměří na prezentaci **integrováného přístupu** s mezioborovým přesahem nutným pro efektivní spolupráci. Prioritou je důraz na **vyváženou pozornost** jednotlivým druhům dopravy, která vytvoří stabilizovaný dopravní systém ve městech, do nichž cyklistická doprava prostě patří. Komplexní řešení prostoru, jež umožní bezpečně cestovat všemi druhy dopravy, je nejen levnější, ale také schůdnější řešení. Osloví více cílových skupin, je tedy i politicky snadněji akceptovatelné. Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňujícími pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale především příjemným místem, kde se lidé setkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje s rostoucím počtem osob motivovaných k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na veřejných prostranstvích.

Proto první kapitola „Řízení procesů a financování“ se musí objevit na všech seminářích, kdežto další dvě kapitoly „Tvrdé a měkké nástroje“ budou buď prezentovány samostatně, nebo jen krátce v kontextu první kapitoly.

V případě druhé kapitoly „Cyklistická infrastruktura a dopravní prostředky“ budou samostatně semináře realizovány až po schválení nových *Technických podmínek 179 Navrhování komunikací pro cyklisty* a právě připravovaných legislativních změn.

Obsahová stránka vzdělávacího programu Cyklistická akademie

I. Řízení procesu a financování

V úvodu budou představeny principy strategického, dopravního a územního plánování, s vazbou na cyklistickou dopravu. Jedná se o plánování postupné integrace cyklistů do dopravní infrastruktury města. Součástí této části bude také představení nových přístupů při zpracování „cyklogenerelu“. Řešení cyklistické dopravy bylo historicky orientované na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně hustá, nespojitá síť cyklostezek a komunikací uzpůsobených provozu cyklistů, která není schopná nabídnout cyklistům plynulost a komfort srovnatelný s automobilovým provozem. Cyklisté proto nadále využívají jedinou síť, která tyto atributy splňuje, a tou je existující síť pozemních komunikací. Nový princip zpracování generelu cyklistické dopravy se tak nesoustředí pouze na vybrané komunikace, ale posuzuje celou komunikační síť. Toto posouzení zohledňuje územní vlivy (významné cíle cest a krajinné hodnoty vs. překážky a bariéry v území), dopravně-urbanistický a společensko-obchodní význam uličního prostoru (prostoru pozemní komunikace v kontextu funkčního využití přilehlého území) stejně jako jeho úlohu v systému cyklistických propojení (významné vztahy uvnitř města a spojení s regionem).

Téma: Strategie a politika

1. Ekonomické přínosy
2. Zdravý a životní styl
3. Proces zavádění a plánování mobility
4. Principy hodnocení dopravní politiky
5. Principy územního a dopravního plánování
6. Od vize 25 až po územně plánovací podklad

Dále se první část zabývá nástroji, které ovlivňují podporu cyklistické dopravy. Jsou trojí povahy – organizační, finanční a právní. Hlavním cílem organizačních nástrojů je dosáhnout toho, aby se otázky cyklistické dopravy řešily automaticky a v dostatečné míře na všech úrovních města a v rámci každé plánovací činnosti. V oblasti finančních nástrojů je velmi důležité, aby obce investovaly veškeré dostupné finance co nejefektivněji a využívaly pro oživení cyklistické dopravy i alternativní finanční zdroje. Místní cyklostrategie musí tvořit strategický rámec pro investiční rozhodnutí. Financování podpory cyklistické dopravy není omezeno jen na programy související s dopravou, můžeme ji zařadit i do projektů, které řeší problematiku trvale udržitelného rozvoje, klimatických změn či zdraví. Efektivní využití synergie s sebou nese velké možnosti, jak zkvalitnit cíle v podpoře cyklistické dopravy. Posledním nástrojem je právní oblast. Nedořešené právní otázky v legislativě zákona o silničním provozu, týkající se cyklistů, brání projektantům navrhovat a úřadům schvalovat taková řešení, která by byla pro všechny účastníky v daném prostředí adekvátní. Mělo by tedy být v zájmu měst, aby se sama stala hnacím motorem legislativních změn. Lekce bude prezentovat možné návrhy.

Téma: Organizační nástroje

7. Asociace měst pro cyklisty
8. Cyklokoordinátor a pracovní cykloskupina
9. Síť místních partnerů

Téma: Finanční nástroje

10. Příprava rozpočtu
11. Finance pro infrastrukturu
12. Nízkonákladová opatření

Téma: Právní nástroje

13. Legislativa – přehled a návrh změn

Téma: Management a vzdělávání

14. Audit cyklistické politiky
15. Monitoring & průzkumy
16. Vzdělávání

II. Tvrdé nástroje – infrastruktura a dopravní prostředky

Cílem není jen představit právní předpisy související s výstavbou cyklistické infrastruktury, ale spíše je prezentovat v širším kontextu. Současná opatření odpovídají totiž většinou jen dnešním minimálním standardům, ne však budoucím požadavkům. Město by proto mělo u všech opatření při výstavbě komunikací dbát na to, aby kapacita infrastruktury cyklistické dopravy držela krok s požadovaným nárůstem, i s ohledem na očekávaný nárůst využití elektrokol. Veškeré projektování, které má vliv na cyklistickou dopravu, by mělo zvažovat i opatření ke zrychlení cyklistické dopravy, jako jsou povrchy s dobrými jízdními vlastnostmi, šířka cyklostezek umožňující předjíždění, co možná nejkratší doby čekání na uzlových bodech a vyloučení objížděk zhušťováním sítě. Součástí budou i lekce o údržbě, bezbariérovosti, parkování jízdních kol a opatření podporující propojení cyklistické a veřejné dopravy.

Téma: Prvky cyklistické infrastruktury

17. Integrační opatření na vozovce
18. Cyklostezky a podobné „cyklokomunikace“
19. Křižovatky a křižení
20. Extravilán, propojení města s okolními obcemi
21. Zklidňování dopravy
22. Jednosměrky
23. Další kritéria, která rozhodují o výběru trasy
24. Bezbariérovost
25. Značení a cyklotrasy
26. Dopravní infrastruktura

Téma: Dopravní prostředky a služby

27. Pedeleky
28. Parkování a odstavování kol
29. Propojení cyklistické a veřejné dopravy
30. Opravy a jiné služby

III. Měkké nástroje

Poslední částí jsou tzv. měkké nástroje. První oblast učí, že i cyklistická doprava potřebuje svůj marketing, pomocí kterého můžeme motivovat potenciálního dopravního cyklistu k jízdě na kole. Lekce budou prezentovat různé druhy kampaní a také mnoho příkladů. Asi nejpropracovanější systém má Mnichov, kde kampaň svěřili profesionálům. Z českých měst je špičkou město Pardubice. Druhou oblastí je bezpečnost a dopravní výchova. Zde se chceme zaměřit na nová témata, která doposud byla opomíjena. Jednak chceme dát důraz představení kampaní, které mají zlepšit vzájemný ohled, a které mohou významně přispět ke klidnému soužití všech účastníků silničního provozu. Dále chce obohatit termín „dopravní výchova“ o „výchovu k mobilitě“. Samostatná mobilita má velký význam pro dětský vývoj, z hlediska zdraví a schopnosti koncentrace, smyslu pro vnímání prostoru a vzdáleností, času a rychlosti, na učení se vlastní odpovědnosti a na vývoj sociálního chování.

Zkušenosti s mobilitou, nabyté v tomto věku, jsou formující pro budoucí návyky v dopravě. Cílem je přivést mladé lidi k samostatné mobilitě, odpovídající jejich věku, vykonávané pěšky nebo na jízdním kole, a nahradit tím „rodičovské taxi“ („mama-taxi“). V rámci výukového programu „výchova k mobilitě“ bude představeno celá řada dobrých zahraničních aktivit. Poslední oblasti jsou témata, která propojují jízdní kolo, mobilitu s volnočasovými aktivitami a s projektem Česko jede, národním projektem, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších forem bezmotorové dopravy a aktivní turistiky v ČR.

Téma: Motivační kampaně

31. Změna dopravních návyků
32. Akční plán a public relations
33. Do práce na kole
34. Do školy na kole
35. Nakupuj na kole
36. Senioři

Téma: Bezpečnost

37. Bezpečnost cyklistů
38. Mobilita a dopravní výchova

Téma: Volnočasové aktivity

39. Motivační kampaně
40. Dopravní služby v cykloturistice

Cyklostezky na protipovodňových hrázích – spojení přání s nutností

Petr Kamínek**Obraz první**

Píše se rok 1997 a velká část města se nachází pod vodou. Záplavy pohlcují nejen pozemky přilehlé k řece, ale valí se do centra starého města, zatápí příjezdové komunikace, bloky rodinných domků a sídliště. Úmyslně nepiši jméno města, protože vodní živel tenkrát postihl desítky měst a obcí po celé Moravě a každoročně postihuje několik oblastí.

Obraz druhý

Horečné úsilí zastupitelů a úředníků města zahrnout území svých měst a obcí do plánů Povodí Odry na vybudování protipovodňových opatření, získat finanční prostředky na jejich stavbu. Nastávají první komplikace, větší než vlastní stavba. Přesvědčit všechny občany o potřebě a užitečnosti těchto opatření, zvláště když prochází napříč jejich pozemky. K tomu projektování, jednání jejich umístění, vyřizování stavebních povolení, výběry dodavatelů a vlastní realizace.

Obraz třetí

Je deset let po katastrofě, vysokou vodu už připomínají pouze rysky na významných budovách, na zastupitele a úředníky se valí nové požadavky. „Chcete, abychom se chovali ekologicky, dělali něco pro sebe, předcházeli negativním jevům u mládeže? Postavte nám aspoň cyklostezky, stezky pro in-line bruslení,“ volají občané všech městských částí.

Obraz čtvrtý

„Spojme přání občanů s nutností zabezpečení města proti velké vodě,“ rozhodla rada města a rozjela kolotoč příprav a jednání. Dnes je těsně před dokončením několikakilometrový úsek cyklostezky na koruně protipovodňových hrází, který bude mít upravený asfaltový povrch o šířce 3,5 m a bude určen pro pěší, cyklisty a in-line bruslaře, v zimě pak pro úpravu běžeckých tratí pro lyžaře.

Realizace vlastního projektu

Koordinací obou projektů byl pověřen odbor rozvoje a investic a ten musel skloubit stavbu protipovodňových hrází, realizovaných Povodím Odry z prostředků Ministerstva zemědělství z programu Podpory prevence před povodněmi a stavbu vlastní cy-

klostezky z prostředků města. Povodí Odry, jako dodavatel stavby hrází, souhlasilo se stavbou cyklostezky na koruně hráze za předpokladu dodržení veškerých parametrů protipovodňového valu.

Podmínku dodavatele stavby řešil projekt, který navrhl zpevnění koruny komorovým systémem z plastových dílů zasypávaných kamennou drtí, které nezasahovaly do stavby tělesa ale zpevňovaly korunu hráze, současně vytvářely podklad pro položení pevného asfaltového povrchu stezky. Vlastní stezka byla stavebním odborem řešena jako stavba a proto muselo proběhnout územní i stavební řízení. Posledním problémem bylo zkoordinovat procesy kolaudace obou staveb, protože pokládka asfaltu může být realizována až po kolaudaci vodohospodářského díla.

Pokud Vás tyto informace zaujaly a chtěli byste skloubit splnění přání občanů s nutností ochrany území svého města nebo obce před povodněmi, kontaktujte vedení bohumínské radnice nebo oddělení rozvoje a územního plánování stavebního odboru.



Konference a další akce, na kterých byl časopis prezentován a distribuován:

Česká komora architektů

se stala partnerem časopisu Smart Cities. Prostřednictvím dvoustrany v rubrice CITY ARCH bude v každém čísle informovat o veřejných architektonických soutěžích a servisu, který ČKA nabízí. Součástí pravidelného příspěvku bude také popis průběhu a výsledek úspěšné veřejné architektonické soutěže v České republice. www.cka.cz

Smart City Vienna

Šéfredaktor David Bárta byl pozván místostarostkou města Vídně, paní Vassilakou, na třídní pracovní návštěvu magistrátu města Vídně, ve dnech 2.–4. 12. 2013. Hovořil s několika významnými strůjci chytrého města 2013 s cílem získat co nejvíce informací o procesech a programech, na kterých tento úspěch stojí. Většina informací je součástí tohoto čísla časopisu.

Smart City Expo 2013 v Barceloně

Prezentovali jsme Smart Cities magazín na Smart City Expo 2013 v Barceloně, ve dnech 19. 11. – 21. 11. 2013. Zahraniční partnery udivilo, s jakou péčí jsou informace o inovacích a chytrých systémech podávány. V takovém rozsahu existuje v Evropě jen španělský magazín, který však cílí i na jihoamerický trh. Právě malý, nově se rodící česko-slovenský trh je pro zahraniční partnery méně zajímavý, což může být konkurenční výhodou pro naše domácí malé a střední podniky pro získání dostatek času k postavení se na vlastní nohy. Distribuce cca 50 výtisků. www.smartcityexpo.com

Smart Cities byl mediálním partnerem Česko-rakouského fóra architektury 21. 11.–22. 11. 2013

Výjimečná akce! Po dlouhých téměř 20 letech dochází k cenné komunikaci s našimi pokročilejšími rakouskými kolegy. Město Praha dokazuje, že dochází k obrodné změně, k otevření dosud nečitelného plánování, k ochotě komunikovat a inspirovat se v zahraničí. Akce byla zaměřena na městskou strategii v konceptu smart cities, architekturu veřejného prostoru a koncepční dlouhodobé plánování rozvoje města. Tématem byla středoevropská metropole ve 21. století a její aktuální výzvy. Odborné konference, jejímž hlavním hostem byla místostarostka města Vídně Maria Vassilakou, se zúčastnili i další zástupci Vídně; za město Praha se zúčastnil její primátor Tomáš Hudeček a pracovníci Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR) vedeného Tomášem Ctiborem. Celou akci pořádalo občanské sdružení CZ|AT Česko-rakouské fórum architektury. Distribuováno 250 výtisků. www.cz-at.org

Smart Cities na konferenci Slovenské parkovací asociace

„Parkování ve městech“ (12.–14. 11. 2013) Tatranské Matliare, SR. Každoroční konference slovenské parkovací asociace se zúčastnili i zástupci nově se tvořící české parkovací asociace. Konference představila inovativní koncepty v oblasti parkování slovenských, ale i českých měst, a nově uvedla i systém chytrého parkování. Časopis byl mediálním partnerem konference a tematicky laděné nulté číslo se stalo inspirací několika diskuzím v kuloárech i při řečnickém pultu. Distribuováno 150 výtisků. www.spa-parking.sk

Smart Cities v Lidových novinách!

Šéfredaktor David Bárta odpovídal na portále lidovky.cz na otázky o pozadí vzniku časopisu a jeho zaměření do budoucna. www.lidovky.cz

Konference SMART CITIES

Prezentace magazínu na konferenci Smart Cities určené pro architekty, urbanisty, projektanty, energetické experty, realizační firmy, investory, zástupce municipalit a další odbornou veřejnost, konané 31. 10. 2013 v Gröbově vile v Havlíčkových sadech, Praha 2. Distribuováno 150 výtisků. www.beffa.eu

Prezentace Smart Cities magazínu

na konferenci Sdružení tajemníků měst a obcí v Mikulově 21. 10. 2013, byl díky podpoře vedení sdružení časopis prezentován a distribuován v počtu 210 výtisků.

www.tajemnici.cz

01–14

Hlavní téma: Data

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

Mark Cartwright

Petr Kamínek

Jazyková korektura

Vít Novák

Inzerce

Ondřej Doležal

+420 777 853 429

dolezal@scmagazine.cz

Hana Kohoutová

+420 603 158 098

kohoutova@scmagazine.cz

Na technické dotazy odpoví a inzertní podklady přijme

Filip Mond

+420 777 300 475

mond@scmagazine.cz

Pavlna Doležalová

+420 608 708 953

dolezalova@scmagazine.cz

Grafický design

www.pixl-e.cz

Datum vydání 14. 01. 2014

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



Co je 1.GEO?

Primárně geodetická firma, ale zajišťuje kompletní servis v oblasti geodat.

Co poskytuje zákazníkům?

Služby v oblasti geodetrie, katastru a geografických informačních systémů (GIS).

Co z toho je zajímavé pro město?

Služby v katastru, technická mapa města, pasportizace majetku, dokumentace historických objektů (od podzemí po střešní pláště), 3D dokumentace uličních prostor, speciální snímkování z bezpilotních prostředků. Správa datových skladů GIS – průběžná aktualizace od technické mapy přes pasporty po ÚAP. A pomohou i se zpracováním smluv na věcná břemena a s ostatními věcmi kolem katastru.

Co je na tom „smart“?

Chtějí dlouhodobou spolupráci se spokojeným a „smart“ klientem. Nechtějí prodat cokoli, ale nabízejí pro město rychlou službu, optimálními technologiemi a se znalostí souvislostí.

Příklad?

Investiční výstavba (v tom lepším případě) vyvolala výraznou změnu situace v terénu. „Smart“ je, když lokalitu nasnímkuje (třeba do týdne) z bezpilotního prostředku a při zaměření vlíčovacích bodů provedou geodeticky i sběr dat o inženýrských sítích aj. A paralelně vyhotoví geometrický plán pro vklad do katastru, dodají aktuální „dlaždicí“ ortofoto pro GIS města, zaktualizují technickou mapu (DTMM), památkářům poskytnou snímek střechy historického objektu s vysokým rozlišením, zpřesní digitální model terénu, zaktualizují pasport dopravního značení ...

A pokud klient nemá GIS?

Publikují jeho data v prostředí Internetu, web má dnes každý ..., i to je „smart“...

1.GEO

www.1-geo.cz

www.geodeziemorava.cz



intervera



meandre



tably



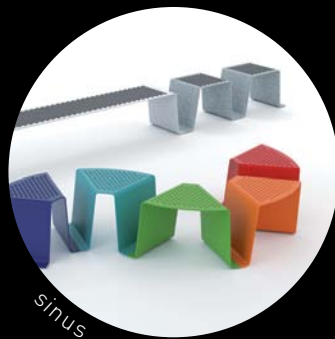
prax



swissbin



velo



sinus



landscape



portiqqa



aureo



urban islands



bard



eclipse



bikepark



vera solo



woody



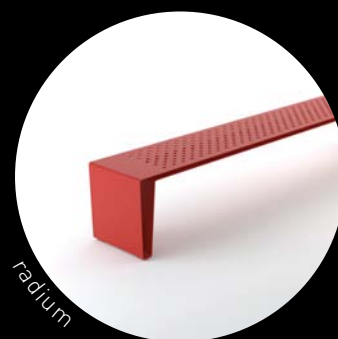
miela



nanuk



arbottura



radium

městský mobiliář mmcite.com