OBSAH:

[1] Úvod – definice problému 4
[2] Cíl práce 5
2.1 Hypotéza: 6
[3] Pěší pohyb - město 6
[4] Pěší chůze ve městě 15
4.1 Městská renesance 17
[5] Příklady zahraničních řešení 19
5.1 Barcelona 19
5.2 Portland (OR) 27
5.3 Shrnutí - závěr 29
[6] Udržitelné plánování území 30
6.1 Udržitelná doprava 32
6.1.1 Druhy dopravního plánování 33
6.2 Udržitelná mobilita 34
6.2.1. Mobility management 37
[7]Modelování pěšího pohybu 39
7.1 Space syntax 41
7.1.1 Koncepce Space syntax 42
7.2 Pochopení města 46
7.3 Širší teoretické implikace 49
[8] Dynamika města – Jay Forrester 50
[9]Nákupní centra 52
[10] Participace obyvatel ve městě 54
10.1 Pojem „participace" 55
[11] Vnímání prostoru – Kevin Lynch 59
11.1 Cesty 59
11.2 Okraje 60
11.3 Oblasti 61
11.4 Uzly 62
[12]Prostor – vzdálenost - velikost 64
12.1 Chodec - prostor 66
[13] Kvalita budoucích měst 68

13.1 Nový přístup 73
[14] Příklady ze zahraničí 74
14.1 Kodaň – město s vizí 74
14.2 Kajaani, Finsko 75
14.3 Norimberk, Německo 77
14.4 Štrasburk, Francie 79
14.5 Gent, Belgie 82
14.6 „Londýn - město pro pěší" 87
Plán na podporu chůze v Londýně 87
14.7 Shrnutí – zahraniční příklady 91
[15]Příklady z České republiky 92
15.1 Jičín 93
15.2 Příklady zklidňování dopravy v Praze 93
15.3 Příklad budování cyklostezek v centru města - Cheb 94
15.4 České Budějovice 94
15.5 Praha 6 95
[16] Pěší doprava v Brně – význam místa 96
[17]Klíčové body pro zpracování návrhů územních plánů 102
[18] Závěr 110
Seznam pramenů a literatury 115
Seznam příloh: 118
příloha: 118
[1] Mezinárodní charta chůze 118
1. Zvýšená mobilita pro všechny 120
2. Dobře navržená a udržovaná veřejná prostranství 120
3. Zlepšená integrace sítí 121
4. Podpora v územním a prostorovém plánování 121
5. Bezpečnější silnice 122
6. Méně kriminality a strachu z kriminality 123
7. Větší podpora veřejné správy 123
8. Chůze jako součást životního stylu 124
[2]Dopravní politika 125
1. Úvod 125

2. Východiska 126
3. Struktura priorit a cílů dopravní politiky 128
4. Specifické cíle dopravní politiky podle priorit 138

[1] Úvod – definice problému

Lidstvo se jako vždy v minulosti i na samém počátku nového tisíciletí setkává a potýká s nejrůznějšími problémy vyspělé civilizace. Civilizace,která překročila hranice nejen sama sebe, ale i hranice spotřeby dané přírodou. Otázka vyčerpání zdrojů Země se stává čím dál tím více naléhavější. Lidstvo stále hledá nové zdroje a cesty zpracování a využití různých materiálů, pokrok vědy v mnoha odvětvích lidské činnosti neustále velmi rychle postupuje.

Lidé automaticky přijímají nové možnosti vyspělé civilizace, aniž by sami byli schopni rozlišit hranici mezi přirozenou potřebou lidstva tak, aby se samo lidstvo nestalo, není – li již tomu tak, tím ovládaným prvkem civilizací. Člověk si přirozeně v tomto nepřetržitém procesu hledá svou roli, jeho dosavadní pozice vůči okolí se logicky mění a dochází tak k přeměně vztahů a postojů člověk, město, příroda. Člověk se odmítá stát pouze tichým přihlížejícím elementem.

Zachování identity jednotlivce se stává prioritní potřebou, potřeba odlišit se, vystoupit z davu je čím dál častějším jevem ve společnosti. Samotné zachování a utužení vlastní identity města, místa existence a aktivit člověka, zůstává díky nejrůznějším módním, technickým a sociálním trendům spíše potlačeno. Zároveň s každým novým civilizačním rozmachem dochází k expanzi města, které se v krátkém časovém úseku mění ve velkoměsto.

V současné době se většina našich životů odehrává v rovině soukromé, soukromé domy, auta , počítače a schází nám určitý druh přímého kontaktu s naším bezprostředním lidským okolím. Tyto podvědomé obavy nás nutí udržovat tradiční osobní styky, styky s rodinou a přáteli.

Město bylo od pradávna místem, kde se lidé společně setkávali, žili a tvořili, a proto by měla v dnešní anonymní době role jednotlivců – obyvatel města růst.

Úloha chodce jako jedince umožňujícího přímý kontakt tváří v tvář, jedince komunikujícího s okolím se stává nezbytnou součástí „živého" města. Proto, aby město bylo funkční, je potřeba koncentrovat lidi a události, teprve potom se město stává městem lidí, městem místa, městem momentu.

[2] Cíl práce

Cílem práce je analyzovat úlohu chodce v dnešní struktuře města. Nalézt optimální funkční, provozní a prostorové vazby a principy mezi veřejnými prostory a napojenými aktivitami dle hlavního kritéria usnadnění pěšího pohybu a přístupu. Komplexně charakterizovat veřejný prostor jako celek spolu s přilehlými aktivitami tvořícími urbanistickou a architektonickou jednotu daného prostoru. Upozornit na chůzi jako součást životního stylu a nalézt optimální řešení pro vhodně navržená a udržovaná veřejná prostranství, zlepšení integrace sítí a podpory v územním a prostorovém plánování.

Práce si klade za cíl shrnout známé poznatky z dané problematiky, stanovit předpoklady a směry dalšího rozvoje městského prostranství spolu s hlavním kritériem pěšího pohybu. Práce by měla také upozornit na možnosti participace obyvatel ve městech, která by mohla přispět ke kvalitnímu rozvoji měst a k definování společné politiky v této problematice. Snahou této práce je poukázat na co nejvíce aspektů při tvorbě a dotváření města jako místa pro plnohodnotný život obyvatel 21. století. Vytvořit města jako místa identity a kontextu především z hlediska volného pohybu pěších osob spolu se stávající urbanistickou strukturou daného místa.

Evropská města existovala v minulosti vždy v rámci říší i mimo ně, v národních státech a režimech, a přežívala jako centra společenského života, ekonomických procesů. Vytvářela základní prvky našich společností a států, byla středisky průmyslu, umění, obchodu, vzdělání a vlád.Náš současný městský životní styl, zvláště s našimi modely dělby práce a pracovních funkcí, využití půdy, dopravy, průmyslové výroby, zemědělství, aktivit volného času a takto daným životním standardem, nás činí zodpovědnými za prostředí, ve kterém žijeme.
Je jisté, že lidé a jejich budoucí generace nemohou využívat zdroje v průmyslových zemích na nynější úrovni bez poškození přírodního bohatství. Proto si práce klade za důležité poukázat na města jako na klíčové prvky v procesu změn životních stylů, výroby, spotřeby a formování městského prostředí.

Cílem práce je upozornit na přednosti ekologičtějších způsobů dopravy ve městě, jako je zejména chůze, cyklistika a veřejná doprava a možnosti využití kombinace těchto způsobů přeprav.

2.1 Hypotéza:

Významný podíl městské udržitelnosti a životaschopnosti spočívá v redukování potřeby dopravy a vytvoření kvalitních sítí pěších tras, cyklistických tras a podpory veřejné dopravy.

[3] Pěší pohyb - město

V dnešní moderní době město jako takové může velmi rychle měnit svou tvář. Protože město vyjadřuje rozmanité formy a proměny času, vztahy individuálního a společenského, situovanost člověka v sociální skutečnosti či duchovní hodnoty, je třeba zachovávat a posilovat jednotlivé lidské činnosti, které jsou tvořeny především přímým kontaktem lidí. Město se stává místem mezilidských kontaktů, obrazem sociálního rozvrstvení obyvatel, vztahů mezi společenskými skupinami a rozmístění moci. Pěší pohyb, jakožto forma kontaktu tváří v tvář, se stává důležitým aspektem fungujícího města. Proto je třeba analyzovat úlohu chodce v dnešní struktuře města, nalézt optimální funkční, provozní a prostorové vazby a principy mezi veřejnými prostory a napojenými aktivitami dle hlavního kritéria usnadnění pěšího pohybu a přístupnosti cíle pro chodce

V jakém prostoru, v jakém časovém naladění, v jakém vztahu k dějinám, k druhým lidem, k přírodě hodláme tedy žít?

V současné době zaznamenáváme dominantní trend přepravy osob především automobilovou[1] dopravou. Většina z nás si již ani bez osobního automobilu neumí představit svůj život. Již samotný pojem osobní automobil vyjadřuje samu podstatu pohybu ve sféře soukromé. Dochází k minimálnímu kontaktu s bezprostředním okolím.

[1] Slovo *automobil* (zastarale kolojezd) pochází z řeckého αὐτο („áuto"), *samostatně* a latinského *mobilis* ve významu *pohyblivý*. Často se používá zkrácený tvar *auto*, ve starší češtině byl rovněž užíván doslovný překlad slova automobil – *samohyb*.

Kdo je to vlastně chodec? Je to osoba, která nepoužívá dopravní prostředky a chůze je prostředkem k dosažení jejího cíle. Chodec užívá k přemístění především chodníku nebo stezky pro chodce, stává se nedílnou součástí okolí a dochází tak k vzájemnému působení člověka a místa.

Pohyb chodců se od ostatních forem přepravy odlišuje hlavně svou nepravidelností a spontánností. Jedná se o nejpřirozenější a co do počtu cest nejčastější formu pohybu vůbec. Zároveň jsou však chodci nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu. Proto je potřeba je preferovat a chránit. Intenzita pohybu chodců je závislá na délce cesty, především na její atraktivitě. Ta se projevuje nejen jejími bezpečnostními parametry, tj. mírou zabezpečení vůči střetu s motorizovanou dopravou, ale zejména její psychologickou atraktivitou, tedy architektonickým řešením, množstvím a pestrostí různých vjemů, četností setkání s jinými lidmi a v neposlední řadě subjektivním pocitem bezpečí, zejména v nočních hodinách. Nebezpečným a neatraktivním místům se lidé vyhýbají a místa protkaná kapacitními silnicemi a křižovatkami bez možnosti volné chůze těžko budou patřit k vyhledávaným lokalitám. Skladba pěšího proudu je velmi nesourodá. V proudu pěších na místních komunikacích jsou zastoupeny všechny věkové kategorie — od dětí přes dospělé až po seniory a osoby se sníženou pohyblivostí. I co do účelu cesty je skladba pěších nesourodá, závislá na místních podmínkách. V tomtéž prostoru se často pohybují chodci, kteří se někam ryze účelově přesunují (typicky spěchají do práce) s chodci, kteří pohyb spojují s jinou aktivitou — nakupováním, prohlížením výkladů, navazováním kontaktů. Řešení pohybu chodců proto musí dle konkrétní situace odpovídat rozdílným požadavkům obou skupin (přímý a rychlý pohyb versus možnost nerušeného pobytu v uličním prostoru) a umožnit jejich koexistenci.

Na chodce je možné nahlížet ze dvou hledisek:
- chodec, který svůj pohyb zcela záměrně orientuje na pohyb pěší za účelem procházky, korza či styku s ostatními osobami
– chodec, který pouze prochází určitým místem bez větší interakce s okolím

Je také možné hodnotit chodce z hlediska délky pobytu na jednom určitém místě. Bylo jasně prokázáno, že pokud bydlíte delší dobu v nějakém místě, trpíte vůči němu provozní slepotou. Město vnímáte v rámci svých pochůzek a potřeb a

nevšimnete si něčeho, co návštěvníka, který chodí pomalu a zdánlivě bezúčelně, okamžitě osloví, zaujme či udiví. Chodec, který se v místě pohybuje již delší dobu a dobře ho zná, je lehce rozpoznatelný. Takový pedestrián se většinou pohybuje rychle, okolní zástavbu vnímá velmi sporadicky. Zatímco pěší pohyb osoby nacházející se na místě poprvé, je více rozvážný, okolní zástavba je důležitou součástí dané trasy a okolní prostor je vnímán komplexně.

Historicky je město charakterizováno hustotou různých aktivit na relativně malé ploše. Ve městě jeho obyvatelé trávili většinu času, bydleli zde, pracovali, potkávali se a společně se bavili. Pěší a automobilová doprava tento obraz spoluutvářela. Automobilismus změnil vnímání kvalit města, požadavek mobility je kladen na první místo. Pěší chůze spoluutváří klasické město. Umožňuje navazovat a udržovat společenské kontakty. Na ulici se lidé mohou potkávat, promluvit spolu. Tím, že na ulici někdo je, přirozeně tuto ulici kontroluje, sledováním okolí chodci posilují bezpečnost místa. Chodci oživují veřejná prostranství. Přitahují další lidi, aby pobývali na ulicích a náměstích. Chůze vyžaduje nejmenší nároky na prostor, neznečišťuje okolí, nevyžaduje další plochy pro parkování. Pravidelná chůze patří k nejzdravějšímu způsobu pohybu, který omezuje výskyt civilizačních chorob a je dostupný každému.

Samozřejmě, že i různé věkové kategorie se po městě pohybují za jiným účelem. Osoby nejmladší věkové kategorie (0 – 10 let) jsou většinou v doprovodu starší osoby, cílové místa města jsou především parky, náměstí s příslušným vybavením, rekreační centra. Osoby mladší věkové kategorie (10 – 20 let) vyhledávají ve městech zejména zábavní centra, mají potřebu vidět a být viděni, dochází k bezprostřednímu kontaktu osob i větších skupin. Střední věková kategorie (20 – 30 let) se již zcela účelově pohybuje po městě, předem zná svůj cíl, je ochotna aktivně vnímat okolí a reagovat na něj. Vytváří živou stránku města s možností koncentrace lidí a událostí. Starší věková kategorie (30 – 60 let) již velmi ekonomicky minimalizuje svůj pěší pohyb, zná svůj cílový bod. Nejstarší věková kategorie (60 let a více) je početnou kategorií aktivních chodců, kteří věnují v rámci možností hodně času chůzi a stávají se nedílnou součástí svého prostředí podobně jako mladší a střední věková kategorie.

Dále je možné porovnat pěší pohyb osob v samotném centru města a v příměstských oblastech. Centrum města má být ohniskem lidských zájmů. V každém městě je centrum nejpřitažlivějším prvkem nesoucím stopy historického vývoje svými veřejnými prostory, ulicemi, náměstími, kostely a dalšími soubory budov. Návštěvník města si většinou z něj odnáší obraz historického jádra, které se mu vrývá do paměti. V dnešní moderní době význam a vybavení jádra – centra města mění svůj charakter. Zatímco příměstské části se postupně mění v komerční a obytné zóny, centra měst plní spíše funkci historickou, správní a kulturně-společenskou. Jsou zde soustředěny stavby občanské vybavenosti celoměstského i nadměstského významu. Centrum je místem pracovních příležitostí, místem setkávání, relaxace a odpočinku. V současné době díky vzkvétajícím a stále více oblíbeným příměstským velkoobchodům počet chodců v centrech měst ubývá. Atraktivní se pak centra stávají jen pro určitou skupinu obyvatel v určitou denní dobu. K markantnímu úbytku obyvatel v centrech měst dochází především během víkendů, kdy většina osob směřuje především za rekreací, sportem a do nákupních center. V těchto dnech se v centrech měst pohybují především chodci nejstarší věkové kategorie, a to zejména za účelem korza, jak tomu bývalo dříve.

Otázka pěšího pohybu ve městě úzce souvisí s velikostí města, s jeho uspořádáním. Trend dnešní doby je spíše takový, že jednotlivé městské či příměstské části nabývají na významu a stávají se stále více svébytné. Dochází zde k promísení obytných, obslužných a pracovních zařízení a obyvatelé těchto oblastí tak ztrácejí potřebu návštěv městských center. V těch dochází k vytlačování trvalého bydlení jinými lukrativnějšími funkcemi jako je bankovnictví, administrativa, sídla firem snažících se umístit na „dobré adrese". Dalším negativním dopadem na centra měst mají také neregulované nebo nesprávně regulované výstavby velkoplošných maloobchodních zařízení v dotyku s centrem města. Přináší to zvýšení automobilismu, výstavbu plošně náročných parkovacích zařízení a celkový negativní dopad na životaschopnost centra útlumem obchodu v rámci drobných podnikatelských aktivit. Velké investice pak proudí do staveb pro individuální dopravu umožňující rychlé spojení okrajových částí města. Kapacitními komunikacemi a složitými křižovatkami přibývají bariéry pro plynulý a bezpečný pěší pohyb. Zaparkovaná auta ve městech zaplňují ulice a náměstí a znemožňují nebo znepříjemňují tak pohyb na těchto místech.

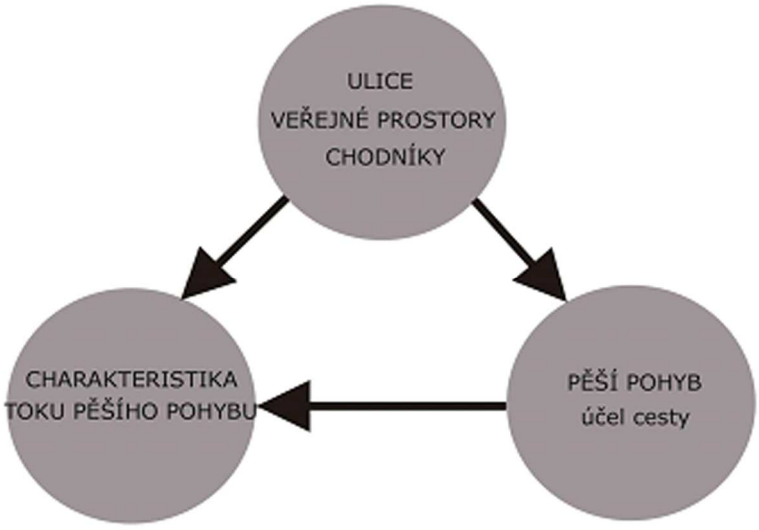
Jedním z příkladů snahy o postavení nového obchodního centra mimo okrajové části města je Galerie Vaňkovka v Brně. Toto obchodní centrum, realizované na místě staré továrny Vaňkovka, je příkladem regenerace nevyužívaného území. Do určité míry funguje dobře, obchody jsou stále přeplněné. Z hlediska pěšího pohybu už tomu tak není. Celá stavba se obrací k městu zády, chůze kolem tohoto objektu není příliš příjemná. V lepším případě chodec kráčí podél prázdné monofunkčních stěn, v horším míjí zásobovací rampy a vjezdy na parkoviště. Zatímco uvnitř obchodního centra je prostředí atraktivní, okolní ulice byly degradovány na dopravní koridory. Tyto koridory nemohou žít městským životem, pro chodce zde není nic zajímavého. Okolní jednotlivé obchody a provozovny bez nabídky parkovacích ploch zanikají a přilehlým veřejným prostranství pak chybí pohyb lidí a přirozený dohled. Zatímco uvnitř nákupní galerie je vytvořen příjemný umělý svět, ulice navozuje pocit strachu a ohrožení a stává se zcela neobyvatelnou.

K dosažení konkrétního cíle je zapotřebí určité formy pohybu. Tento pohyb může být pěší či s využitím určitého dopravního prostředku. Velmi často dochází ke kombinaci těchto forem a přestupní bod se stává významným prvkem, důležitým prostorem ve městě. Je potřeba takovýto uzel řešit tak, aby nedocházelo ke kolizím v rámci přestupu. Pro pěší pohyb je potřeba logicky plynulé návaznosti takových uzlů, které ovšem neomezí jednotlivé chodce. Přechody mezi nástupními ostrůvky a chodníky musejí být dostatečně bezpečné a široké, přehledně uspořádané v celkové hierarchii města.

Každá z kombinací pěšího pohybu a dopravního prostředku má jiný charakter. Pěší pohyb a metro je jednou z nejlepších kapacitních kombinací přepravy ve městě. Tato přeprava se uskutečňuje pouze ve významných metropolitních městech. Pěší pohyb a tramvajová, autobusová či trolejbusová doprava mívají menší rychlost přepravy a menší kapacitu přepravovaných osob. Nacházejí se ve středně velkých městech.

Současné moderní město nabízí mnohé nové formy a podoby míst, kam lidé směřují a dochází k novým vzájemným vztahům a hierarchickému uspořádání struktury města. S tím dochází k racionalizaci pohybu a jeho virtuální podobě. Tento nový virtuální věk nám usnadňuje a nabízí mnohé úkony. Paradoxem doby ovšem zůstává, že mobilita stále roste. Kde a jak nalezneme optimální hranici pohybu?

Pěší pohyb ve městě je vždy předurčen vymezením daného prostoru. Ten je formován architektonickým a urbanistickým uspořádáním. Každá epocha měla své určité pojetí prostoru. Středověké cítění prostoru bylo vždy pojednáno jako ohraničené místo významově zabarveno náboženským či antropomorfním obsahem. Základem středověkého prostoru vždy bylo ohrazené opevněné sídlo s uzavřeným náměstím a vertikální věží. Dimenze půdorysu byly odvozeny z forem pěšího pohybu. V renesanci a baroku je kladen důraz na estetiku a geometricko-vizuální principy, které vedly k velkolepým prostorovým koncepcím. V novověku měl prostor vždy významový obsah. Charakteristický pro něj byl výtvarný řád, uspořadatelnost a otevření dálek. V období funkcionalismu pak dochází k vytváření prostoru jako stejnorodého a významově neutrálního kontinua. Mobilita se stává základním rysem moderního života, opěvována je krása dopravního ruchu a otevřenost měst. V současné době člověk potřebuje pocit mobility a otevřenosti, ale zároveň i pocit zakotvenosti, pocit interiority.



vztah pěšího pohybu a veřejného prostranství

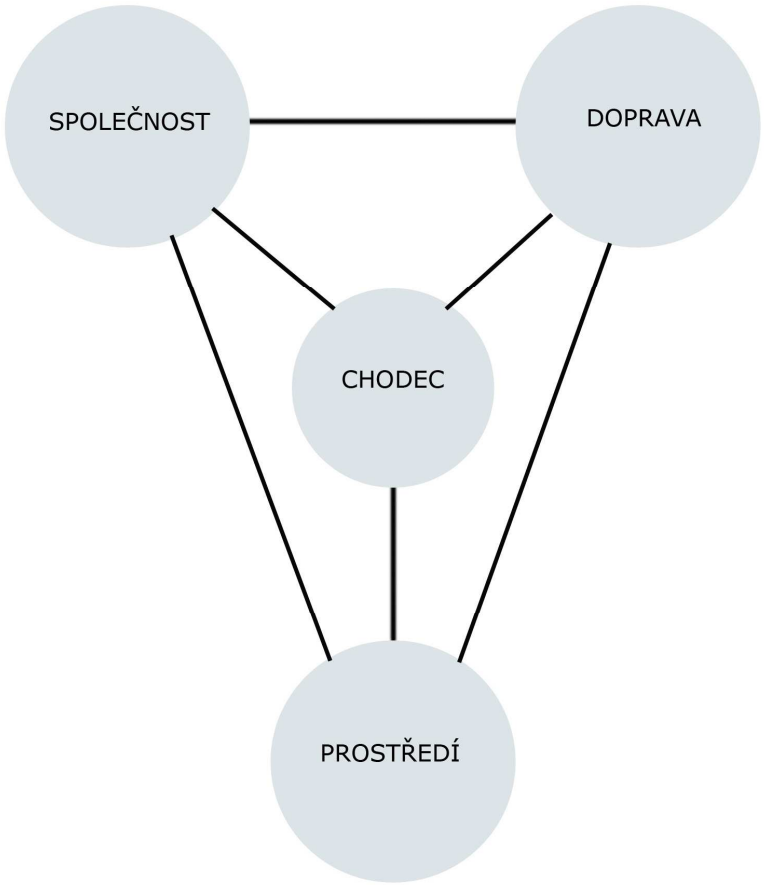
Ve městech jedním z hlavních vymezujících prostorů bývá prostor veřejný – public space[2]. Je úzce provázán s okolní zástavbou, která tvoří jeho charakter stejně tak jako samotné vybavení tohoto místa. Život tomuto prostoru především dodávají samotní obyvatelé města. Pro vytvoření správně fungujícího veřejného prostoru – „živého města", kde dochází ke každodennímu kontaktu lidí tváří v tvář, je potřeba koncentrovat lidi a události tak, aby vzniklo živé město. Město samo o sobě je formováno jeho obyvateli a návštěvníky, kteří spolu s dalšími aspekty dodávají městu jeho charakter. Veřejné prostory se stávají nutnou součástí každodenního života obyvatel tvořící řetězec, který postupně přechází v uzavřený kruh.

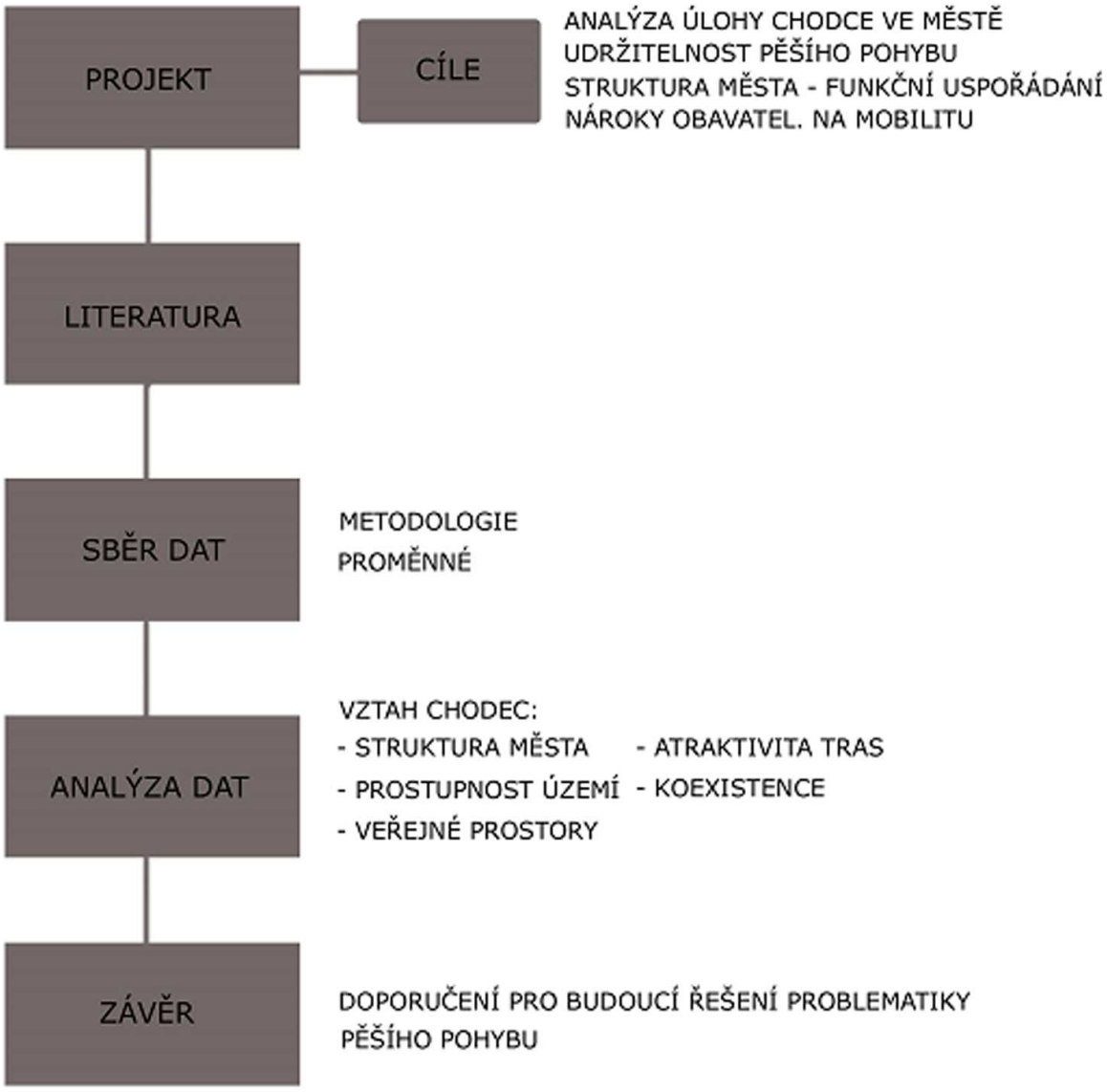
Obecně lze říci, že vnímání veřejných prostor je velmi subjektivní. Důležitá je jeho poloha, rozloha, harmonie s okolím, využití společně s okolní zástavbou. Vnímání veřejného prostoru spolu s okolní zástavbou tvoří jeden neoddělitelný celek.

Veřejný prostor je také určitou formou městské rekreace. Jeho základní atrakcí je možnost chodce dívat se, prožívat a setkávat se s jinými lidmi. Město se pak stává místem shromažďování, místem obchodu a místem dopravy. Plní také funkci sociální – „vidět a být viděn". Je tedy potřeba konkrétních prostorových forem, náměstí, ulic atd., které utvářejí skutečné místo.

[2] Definice termínu „public space – veřejné prostranství" je vnímán ve smyslu jakéhokoliv prostoru, který není privátní. Podle českého urbanisty Jakuba Štorga „public space" slouží jako místo střetávání a komunikace ve všech jeho rovinách – od sféry sociální až po fyzickou podstatu tohoto pojmu. Jedná se o otevřený prostor vymezený pro vše, co se týká veřejnosti.

Vzájemné propojení čtyř základních „prvků" – chodec, společnost, prostředí, doprava - systému pěší dopravy přispívá ke kvalitnímu prostředí městského života.





struktura disertační práce

[4] Pěší chůze ve městě

Chůze je důležitá z mnoha hledisek. Pěší pohyb je hlavní formou pohybu a přepravy především na kratší vzdálenost. Delší cesty, včetně motorizovaných, začínají a končí také chůzí. Pěší pohyb je základním prvkem života v urbánním prostředí. Většina evropských měst byla vystavena na základech přepravy osob a pohybu obyvatel především pěšky.

I přes tato základní fakta, lidé chodí pěšky stále méně. Dle některých výzkumů platí, že již od poloviny 80-tých let se podíl pěšího pohybu zmenšil z 34% na 27%. Vzdálenost, která byla překonány pěšky se zmenšila z 392 km/osoba za rok 1985/86 na 307 km/osobu v roce 1997/99(The Environment, Transport and Regional Affairs Committee, 2001). To není ovšem příliš překvapivý údaj. Značné výhody, které skýtá přeprava osobním automobilem, zastínily všechny ostatní možnosti přepravy. Důležité je si uvědomit, že jsme dali přednost pohodlné automobilové dopravě, aniž bychom řešili budoucí dopad a cenu, kterou za to budeme nuceni zaplatit. Nechali jsme postavit nekonečnou síť dopravních tras, které mnohdy procházejí napříč krásnými historickými centry měst, mnohdy i za cenu demolice historických budov. Plánovací politika umožnila vznik nové městské vybavenosti včetně příměstských zábavných a volno-časových center, které byly navrženy především pro automobilovou dopravu, nikoli pro pěší. Nové příměstské obytné celky se stavějí na okraji měst ve leklé hustotě. Mnohé z těchto nových obytných čtvrtí jsou vybudovány ve městech, kde není velká vybavenost a např. koupě denního tisku si vyžaduje cestu autem.

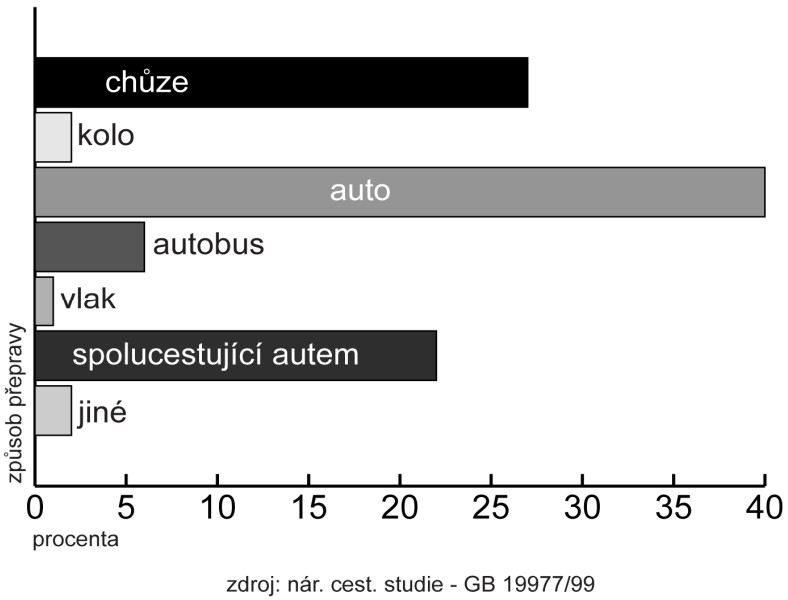
Kontrastem jsou pak změny, které nastaly ve městech především ve vylepšení dopravních cest určených pro motorová vozidla. Naopak pěší pohyb zůstal v pozadí a s chodci je zacházeno s despektem. Ve většině případů pěší chůze se setkává s mnoha překážkami na rozdíl od cesty autem. Dokonce čas strávený pěším pohybem je brán jako méně hodnotný. A to se potom odráží v celkovém uspořádání města. Chodci jsou donuceni sestoupit do nejrůznějších tmavých podchodů, nebezpečných podzemních drah, procházet podél nekončících plotů a tolerovat dlouhé čekání na přechodech pro chodce. Lidé jsou mnohdy znepokojeni chůzi v parcích díky vandalismu, malé údržbě parku a osobní bezpečnosti, a tak spíše jezdí do přírody za město. Tyto podmínky pro chůzi ve městě jsou

nevyhovující pro nás všechny, ale pro děti, postižené a starší obyvatelé mohou znamenat mnohem horší kvalitu života.

Hlavní kritéria utváření měst s ohledem na pěší mobilitu (The Environment, Transport and Regional ffairs Committee,2001):

- zvýšit podíl pěšího pohybu v utváření renesance měst, zdravé bydlení a zmenšení závislosti na osobních vozidlech
- zjistit hlavní důvod úpadku pěšího pohybu, doporučit pěší pohyb obyvatelům měst
- zahrnout pěší trasy jako nedílnou součást urbánního prostředí ve městě, harmonizace pěší a veřejné dopravy, bezpečnost chůze

27% z veškerých cest a 80% z krátkých cest se uskuteční chůzí. Průměrný pohyb pěšky měří 0,9 km. Průměrně 80% cestujících železnicí přijdou a odejdou pěšky. Průměrná délka cesty k autobusové zastávce je 300-350 metrů.



podíl způsobů přepravy ve městě

4.1 Městská renesance

Od počátku 30. let až do 70. let minulého století se příliš o znovuzrození městského prostoru nemluvilo. Odmítání města a veřejného prostoru způsobil rozvoj individuální automobilové dopravy a budování nových silnic a estakád. Obnova měst v Evropě po 2.světové válce zaměstnávala urbanisty a architekty mnohými jinými úkoly.

O kvalitním městském prostředí se začíná znovu otevírat debata kolem roku 1970, kdy dochází ke snaze vylepšit podmínky života ve městě, zlepšení znečištění životního prostředí a poukázání na vzrůstající automobilovou dopravu, která si získala v ulicích a na náměstích dominantní postavení. Veřejná prostranství, život a pohyb ve městě se opět staly významnými tématy.

Funkční model využívání veřejného prostoru města se během historie neustále mění. Můžeme však definovat tři funkce, kterým město sloužilo vždy. Vždy město fungovalo jako místo obchodu, dopravy a shromažďování. Město také vždy fungovalo jako tržiště, nabízející zboží, služby a možnost jejich výměny. Tato funkce tržiště se v minulém století zcela změnila. Obchodování se postupem času přesunulo do menších obchůdků podél náměstí a ulic, později do obchodních domů a supermarketů a nakonec do stále se zvětšujících nákupních center umístěných mimo město nebo na jeho okraji. Dnes je tedy obchod soukromou záležitostí odehrávající se v privátním prostředí uzavřeného prostoru obchodů.

Během 20. století došlo ke změnám funkce prostoru města jako místa setkávání a komunikace mezi občany. Velmi rychlý vývoj informačních technologií umožnil zprostředkování nepřetržitého proudu informací o okolí a společnosti. V současné době existuje téměř nekonečný výběr pro komunikaci bez přímého osobního kontaktu. Individuální pohyb auty a ostatními dopravními prostředky poskytl mobilitě nové možnosti setkávání s ostatními obyvateli města. Prostor města jako místa setkávání změnil zcela svůj charakter.

Avšak město navzdory všem novým vývojovým tendencím může město stále nabídnout hodnoty, které tvoří důležitou část lidské existence. S jistotou můžeme konstatovat, že ulice a veřejné prostory, kudy lidé procházejí, potkávají se a mluví spolu, jsou centrem živého města.

„ Pěší chůze ve městě není pouze dopravním prostředkem. Lidé velmi rádi zůstávají venku ze společenských důvodů, sledují, co se děje. Město, kde se lidé shromažďují venku a chodí převážně pěšky, je více atraktivnější než město, kde lidé tráví většinu svého času v budovách či ve svých autech(The Environment, Transport and Regional Affairs Committee, 2001)."

„ Chodci vylepšují městské prostředí ekonomicky, společensky a ekologicky. Chůze je jednou z nejdůležitějších forem pohybu, ale v městském prostředí je to mnohdy spíše nepříjemný prostředek, než-li příjemný. Potenciál k přeměně této zkušenosti je nedozírný a naléhavý(The Environment, Transport and Regional Affairs Committee, 2001)."

„ Úspěšná města jsou města pro pěší. Ulice, aleje a náměstí, která jsou špinavá, neudržovaná a nebezpečná snižují kvalitu života ve městě. Není to pouze o chůzi jako prostředku se dostání z bodu A do bodu B, ale především o posezení, potkávání s ostatními sousedy, kontaktu s cizinci a hraní si s malými dětmi(The Environment, Transport and Regional Affairs Committee, 2001)."

John Butcher, zakladatel sdružení Walk21[3] v úvodu své prezentace Mezinárodní charty chůze píše: „
„Chůze je to první, po čem touží malé dítě, a to poslední, čeho se chce vzdát starý člověk. Chůze je cvičení, ke kterému nepotřebujeme posilovnu. Je to léčba bez léků, regulace tělesné hmotnosti bez diety a kosmetika, pro kterou nemusíme do drogerie. Je to uklidňující prostředek bez pilulek, terapie bez psychologa a dovolená, která nestojí ani korunu. Chůze navíc neznečišťuje životní prostředí, má malou spotřebu přírodních zdrojů a je velmi účelná. Chůze je pohodlná, nevyžaduje žádné speciální vybaven, je seberegulační a ze své podstaty bezpečná. Chůze je stejně přirozená jako dýchán." (1999; Město pro pěší, 2008: 35)

[3] Walk 21 je mezinárodní asociace, která se zaměřuje na optimalizaci činností, maximalizaci pěších tras a zkvalitnění projektů ve prospěch chodců.

[5] Příklady zahraničních řešení

Práce se opírá o příklady řešení urbanistických struktur měst s ohledem na pěší mobilitu - město Barcelona a severoamerického město Portland (OR). Dále se podrobně zabývá komplexní analýzou této problematiky těchto měst, jejich historickým vývojem až po současnost[4].

5.1 Barcelona

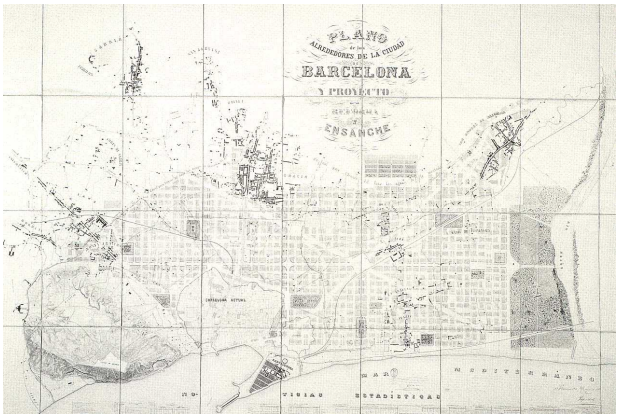
Fyzický popis města

Hmotný prostor, kterým je charakterizována urbanistická struktura města Barcelony, je dán především svým umístěním v krajině a obklopujícími přírodními limity. Směrem na východ a západ - kanály řek Besos a Llobregat, které již od pradávny určovaly přístup cest do města. Směrem na jih – moře a přímořský pás; směrem na sever – horský pás Collserola, který tvoří přírodní hranici rozvoje města severním směrem.

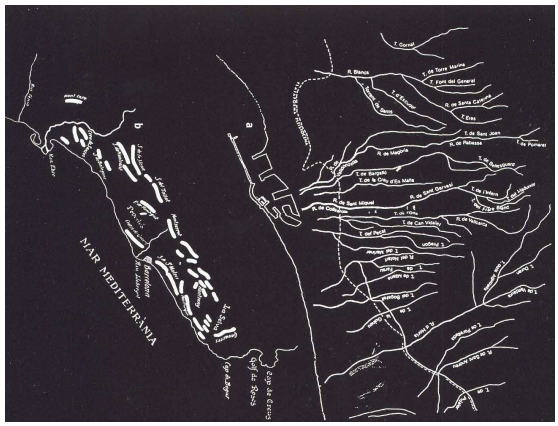
Městský prostor Barcelony lze charakterizovat jako komplexní a strukturovaný a jeho uspořádání lze popsat jako soustředěné prstence.

Jádro města je definováno starým historickým centrem s hustou a roztříštěnou středověkou strukturou. Toto staré jádro je zahrnuto ve známém Cerdově mřížovém plánu a v průmyslovém městském Eixamplu (Rozšíření). Rozprostírá se téměř přes celou rovinu Barcelony a mění se na okrajích města.

Barcelona je ohraničena dvěma řekami. Tradiční geografický koncept mu udal směr a staré kompoziční nástroje mu určily vztahy strategické. Dřívější metropolitní realita byla mnohem více energická, vitální a nepředvídatelná.



1860- Cerdův Plán–projekt Eixample



Ildefons Cerda - 1859

[4] M.Gausa,M.Cervelló,M. Pla, 2002

Schválení „Plánu na reformu a rozšíření Barcelony„ v roce 1860 po období městského života poznamenaného následky průmyslové revoluce dalo charakter touze po expanzi jak ekonomické, tak kulturní i sociální, ale především fyzické.

Po dlouhých projednáváních s vládou došlo ke schválení růstu města a následně k bourání městských hradeb. Plán Eixample umožňoval rozšíření a spojení jádra města s okolními sídly obklopující jeho hranice. V roce 1859 byl oficiálně přijat urbanistický návrh města pod názvem „Cerdův Plán". Plán je typický svou kolmou sítí kopírující přírodní ráz roviny, která umožňuje účinné přerozdělení bývalé zemědělské půdy a také poskytuje moderní růst toho, co má být velkým městem. Cerdův plán také navrhuje zásah do historického jádra otevřením cest A,B a C a provedením první okružní trasy v místě bývalého městského opevnění.

1888 – první mezinárodní výstava – průmyslové město

Barcelona měla spolu s ostatními hlavními městy Evropy zájem pořádat Velkou mezinárodní výstavu pro rok 1887 – 1888, a navázat tak na významná města Londýn a Paříž. Projekt Barcelony byl prosazován zejména soukromým závodem, skupinou podnikatelů zabývajících se prefabrikovanými materiály pro výstavbu výstavních stánků a expozic a jejich cíl byl tedy spíše spekulativní než-li dobročinný.

V roce 1887 architekt Elies Rogent prezentoval svůj hlavní plán, který umožňuje vnést řád do organizování celé události a přeorientovat již započaté práce:zahrady,kaskády atd. Různorodé pavilóny byly uspořádány do vějíře v polokruhové zadní části parku. Regentův plán začlenil existující staré budovy a také formuloval urbanistický koncept přiléhajících budov.

Výstava měla uvést Barcelonu mezi velká města Evropy. Ve skutečnosti šlo ale o řadu experimentů spadajících někam mezi touhu po novém monumentálním estetičnu a rozvíjejícím se průmyslovém vývoji.

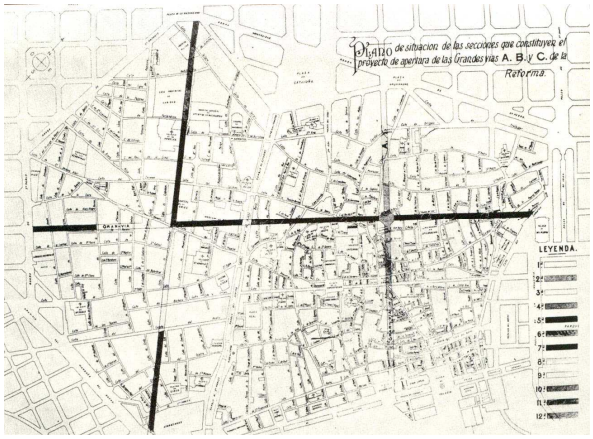
1892 – Les Festes Modernistek – počáteční stavba Eixamplu

Postupná urbanizace Eixamplu šla ruku v ruce s rychle se rozdělující půdou podle geometrických a kvantitativních možností požadovaných Cerdovým plánem. Toto přerozdělení brzy vytvářelo skutečnou podobu obytných budov Barcelony, které zároveň vznikaly v mnoha dalších hlavních evropských městech. Tyto domy často určovaly obraz města, který byl používán jako ideologický a estetický nástroj. Často byly velmi jednoduché ve svém návrhu. Typický příklad takového domu má přepychové přízemí s vysokými stropy, někdy umožňuje vstupní prostor vjezd a místo pro kočár a skoro vždy má možnost komerčního využití.

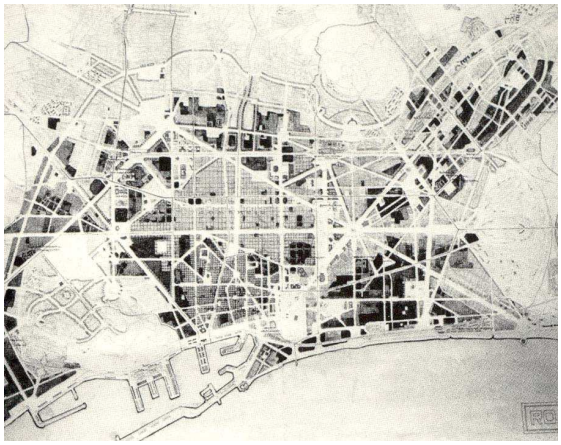
Více či méně typická architektura Eixamplu vznikla během první dekády století ve zdlouhavém procesu, který se nakonec přiklonil ke stejnorodosti a k hustotě zastavění mnohem větší, než zamýšlel původní plán, s důrazem na uzavřené městské bloky v protikladu s Cerdovou základní myšlenkou: otevřené bloky s možností nejrůznějších kombinací a variant.

1905 – Plán Jaussely – sloučení s okolními městy

V roce 1905 francouzský architekt Léon Jaussely vyhrál soutěž, vyhlášenou radou města o dva roky dříve, k vyřešení problému propojení Eixamplu s okolními menšími městy. Problém, kterým se Cerdův plán téměř vůbec nezaobíral. V tomto směru Plán Jeussely upotřebuje myšlenku, která je zásadně v protikladu s Cerdovou. Dochází tedy k nové struktuře města kolem mnoha velkolepých městských tříd. Hlavním záměrem bylo vytvořit soubor reprezentativních městských prostorů, které by byly propojeny pro možnost pohybu. Tyto nové městské třídy byly především navrženy ve vztahu k nové situaci vytvořené postupným včleněním obcí jako Gràcia, Sant Gervasi, Sants, Les Corts, Sant Andreu. Přestože tento Jausselyho plán nebyl nikdy realizován, alespoň přivedl pozornost a poukázal na některé tehdejší aspekty současného města, jako například radiální strukturu silnic, myšlenku okružních tříd atd. Poprvé také předložil návrh hlavních dopravních tepen jako os urbánního systému města.



Plán propojení Eixamplu s okolními Vesnicemi .Jaussely – 1905



Plán rozmístění městských tříd A.J. Baixeras - 1907

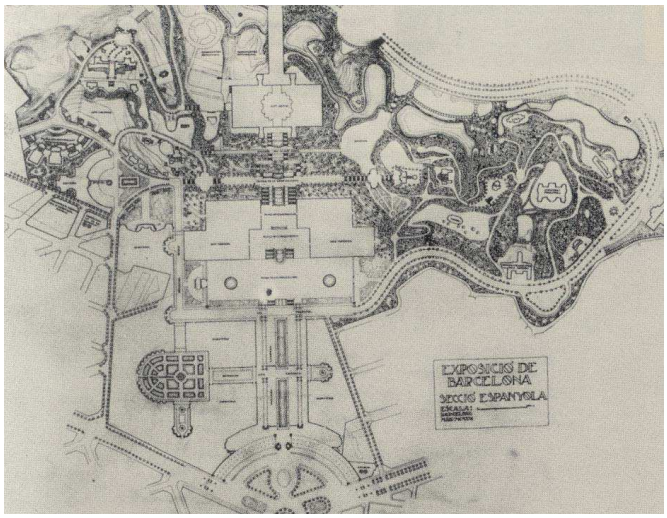
1907 – vznik Via Laietana – Vetší Barcelona

Přestože „Plán pro vnitřní přebudování Barcelony" navržený Àngelem Baixerasem byl schválený již v roce 1889, nebyl uskutečněn až do roku 1907, kdy se vznikem Via Laietana dochází k novému metropolitnímu měřítku města. Začátek práce na rozšíření třídy A směřoval k ověření potřeby propojení centrální části města s mořem jako součástí dopravní infrastruktury, která by vedla k prořínutí husté „cysty" historického jádra města. Nová třída se stala osou terciální aktivity, byla vybudována dle vzoru dopravních tepen severoamerických měst. Značná část nových budov si přivlastnila model užívaný v Chicagské škole, díky kterému bylo možné přetvořit velkou část tehdejší gotické čtvrti.

Pouze Avenue A ze všech třech městských tříd navržených v plánu Baixeras byla dokončena. Vodorovná třída C byla pouze otevřena podél jednoho malého úseku, vytvářející minimální rozšíření prostoru naproti katedrále. Druhá z vodorovných tříd, třída B, nikdy nebyla započata. Úspěch třídy Via Laietana byl především v umožnění prodloužení Eixamplu dolů - směrem k moři.

1929 – druhá mezinárodní výstava a plán „Future Barcelona"

Velký obchodní veletrh, plánovaný na rok 1914, měl už svou hlavní myšlenku v roce 1907. Nakonec až v roce 1917 došlo k návrhu na rozvoj hory Montjuic svěřené Josepu Puigovi i Cadafalch. Celý vývoj ovlivnil následný nástup diktatury Prima de Rivery v roce 1923. Ten ukončil práce Puiga i Cadafalch jako hlavního architekta celé výstavy a začátek stanovil na rok 1929, který nakonec otevřel Alfonso XIII. Zájem celé výstavy se soustředil kolem jediného. Tím byla elektrifikace, kterou Barcelona právě procházela. Směřovala k myšlence Elektrické průmyslové výstavy s doprovodnými podbody: Španělsko a sport. Pro tyto účely měla hora Montjuic velice nevýhodnou pozici, byla daleko od centra města a stála v místech, které ještě před několika lety byly na samé periferii města. „Future Barcelona" plán navrhoval předběžnou formu metropole s místem Collserola jako centrálním parkem. Zahrnoval spojující tunely mezi prostorem Eixample a prstencovým systémem cest, určených pro strukturu městského systému.



Španělská sekce výstavy, J.Puig i Cadafaich,G.Busquets - 1916

1950 – znovu otevření zásadní debaty Moderního hnutí

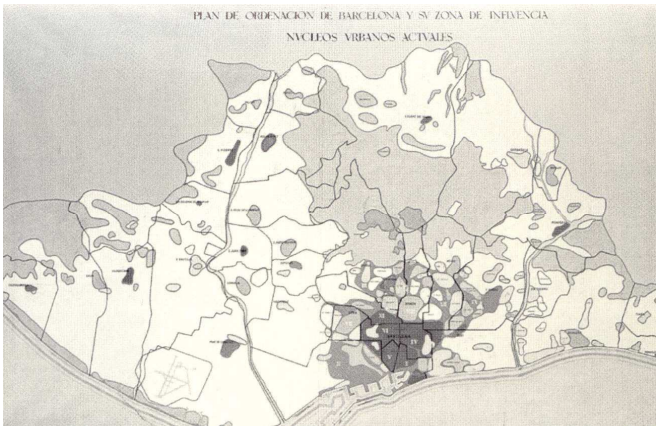
Na konci let 1940, po téměř desetiletí striktní soběstačnosti, začíná vlna zájmu dávající přednost úzkému kontaktu s okolním světem. Význačná pomoc Ameriky poválečným evropským zemím rozšířila pole působení Španělsku po roce 1950 a pokračovala v bilaterálních vztazích.

Přítomnost Španělska na prvním kongrese UIA v roce 1948, pořádání 5.ročníku Celostátního shromáždění architektů ve Valencii v roce 1950 a oslava Mezinárodního kongresu eucharistie byli významnými událostmi, tehdy ovšem částečně přehlížené.

Moderní architektura byla prezentována v momentě, kdy velmi neměnné principy herojské doby byly postupně zpochybňovány napříč Evropou.

1953 – Regionální plán

Hledání nové půdy k urbanizaci a její začlenění do kontrolovaného rozvoje města se stává hlavní úlohou městské správy. Regionální plán, schválený v roce 1953, má za cíl stát se dokumentem, který zajistí rozšíření rozlohy města do obcí Llobregat a Besòs. Plán zahrnuje rozmístění základní infrastruktury a naznačuje celou řadu městských faktorů, které mají vliv na urbanistickou strukturu budoucího rozvoje města jako je např. umístění nového univerzitního centra, dotovaná výstavba městského sídliště zaopatřující narůstající poptávku na bydlení. Kontrola rychlosti růstu města a životaschopný urbanistický model byli hlavními strategiemi v období 1950 a 1960.



Zónování města J.Soteras,P.Bigador – 1953

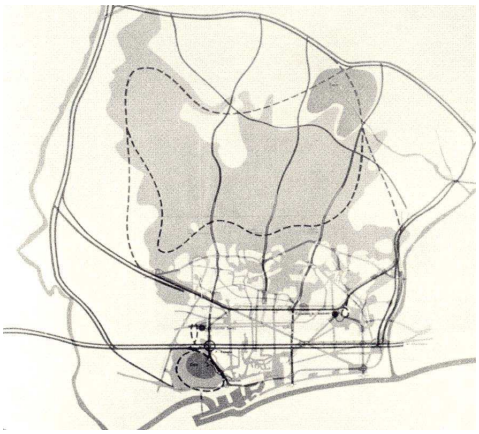


schéma Plánu rozvoje města X.Subías, F.Escudero - 1970

1968 – Směrnicový plán a Plán 2000 kritických situací

Konfliktní a napjatá situace města ke konci let 1960 byla důkazem nedostatku kontrolovaného urbanismu města založeném na otevřeném zónování. První hlavní důležité přehodnocení Regionálního plánu z roku 1953 se uplatnilo ve Směrnicovém plánu. Tento plán, který navrhl svůj vlastní rozbor a stanovil 5 základních plánů pro celý velkoměstský prostor neměl nikdy předpisující charakter a nakonec ho vláda považovala pouze za poradní dokument.

1976 – Metropolitní plán

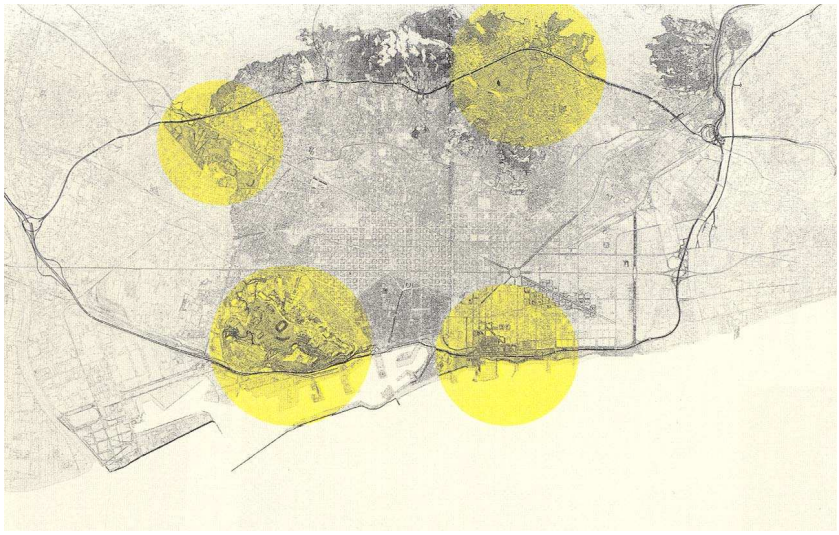
Během poloviny sedmdesátých let došlo k oživení dlouho očekávané myšlenky „rekonstrukce a harmonizace městského prostoru". Obrovské množství problémů a konfliktů během několika posledních desítek let byly zastaveny novým právním systémem a vznikem Metropolitního plánu schváleným v roce 1976. Komunální skupina (v čele s Joanem A. Solansem) se snaží prosadit návrh krátkodobý a co nejlevnější.

Ve volbách téhož roku, které byly prvními volbami po ukončení občanské války v roce 1939, získala moc koalice levicových stran v čele se socialisty. Znovunabytá demokracie a svoboda vedly k opravdové lavině iniciativ na všech frontách.

Charakteristickým rysem koncepce městských prostorů v Barceloně je, že vznikají z potřeby míst pro lidi shromažďující se na principu reálné demokratické tradice a pro chodce. Prostory města byly vytvořeny především zrušením zdevastovaných obytných budov nebo průmyslových zařízení, a jen v omezeném rozsahu redukcí automobilové dopravy.

1992 – Olympijské hry

Oslavy celosvětové události Olympijských her znamenaly pro Barcelonu nepřekonatelnou možnost podnítit investice a energii potřebné k městským intervencím. Hry měly dvojí cíl. Jednak obstarat čtyři olympijská centra, kde se budou odehrávat sportovní aktivity, a také vybudovat ohromnou infrastrukturu, která byla naplánována již dříve. Vybudování rozsáhlého okružního systému cest a hlavně návrh na přeměnu Rondy de Dalt se stali fenoménem největšího oživení v moderním urbanismu Barcelony. Vývoj života a událostí dal vznik novému ztvárnění již zajisté „metropolitnímu" městu, kde původní přírodní překážky se náhle ocitly obklopené novým územním rozsahem a kde dálnice, tunely a okružní cesty vyplývají jako vnitřně propojené tepny rozsáhlého oblouku soustředěných prstenců.



Systém nových rychlostních tříd a umístění
4 olympijských center

Barcelona dnes

Dnešní Barcelona je mohutné pulzující město se 3 miliony obyvatel. Hustota zastavění nových čtvrtí kolem jádra je vysoká. Je jedním z nejtěsněji stavěných měst v Evropě.

V množství prvků a variací můžeme pojmenovat několik podobností, které umožňují rozlišit charakteristické hlavní typy obnovovaných městských prostorů. Řada náměstí má charakter „kamenného prostoru" a funguje jako městský obývací pokoj a místo setkávání. Tento prostor má kamennou dlažbu a městský inventář, případně jednotlivé stromy, které toto prostředí změkčují. Příkladem tohoto typu

jsou náměstí vytvořená demolicí zchátralých budov, jako Placa de la Merce, Placa de Sant Cugat, Fossar de les Moreres. Typem „měkčího" městského prostoru by se mohlo nazývat „pískové náměstí" s místem pro hry a pobyt, které má často pískovou plochu. Příklady tohoto typu jsou mezi jinými Jardí de la Indústria a Placa de la Catalans. „Promenády" mají uprostřed dopravního proudu místa pro pobyt a hru. Často vypadají jako nová interpretace motivů ramšly, kdy různé formy dopravy jsou organizovány vedle sebe nebo na různých úrovních v témže prostoru. Nábřeží v Barceloně se podílejí na obrazu a obsahují mnoho pěkných příkladů setkání města s vodou. Mnoha jemnými zásahy byly zvládnuty velké plochy stejně jako detaily. Můžeme si je vychutnat na Passeig National – Moll de la Barceloneta.

Město Barcelona byla důležitým inspiračním zdrojem pro architekty, zahradní architekty, urbanisty a politiky, kteří se zabývali veřejným prostorem města. Nikde jinde nelze vidět tolik různých příkladů nových náměstí a parků a takovou hojnost experimentů s jejich úpravou. Barcelona prokázala při realizaci své koncepce městského prostoru opravdovou radikálnost a velkou fantazii. Během deseti let vzniklo několik set nových parků, náměstí a promenád na místech uvolněných stržením zdevastovaných činžáků, skladišť a průmyslových budov, ale také renovací existujících míst a regulací dopravy ve prospěch chodců.

5.2 Portland (OR)

Jedním z příkladů dobře fungujícího mladého města, které se snaží být městem pro lidi a především pro chodce, je americké město Portland ve státě Oregon. Má 1,5 miliónu obyvatel a rozprostírá se na severozápadě USA. Vyrostlo kolem řeky Willamette, jádro se nachází na jejím západním břehu. Má pravoúhlý šachovnicový systém ulic a obytných bloků, jejich velikost je menší než bývá obvyklé u jiných amerických měst, takže jednotlivá místa jsou velmi dobře přístupná a nevzniká tak bariéra pro chodce. Místní obyvatelé můžeme označit za tzv. aktivní obyvatele, zabývají se problémy města a sami se aktivně zapojují do řešení nejrůznějších problémů. Město není jednostranně orientováno na automobilovou dopravu, je zde kladen velký důraz na povznesení ulic a chodce jako takového. Chodníky jsou široké, a tak umožňují déle se na jednotlivých místech zdržovat. Probíhá zde také regulace parkování a dochází k omezení tranzitní

dopravy. Je dobré si povšimnout, že tyto jednotlivé body lze aplikovat prakticky všude.

Pioneer Courthouse Square, Portland

Jedním z hlavních náměstí v centru města je Pioneer Courthouse Square. Toto náměstí vzniklo díky občanskému hnutí „Přátelé PCS", kterému se podařilo shromáždit finanční prostředky na inventář a dlažbu náměstí. Samotní obyvatelé Portlandu měli možnost si zakoupit dlaždici a nechat si na ni vyrazit své jméno a stát se tak vlastníky a spolutvůrci svého města.

Hlavními směrnicemi vývoje a vzhledu města Portland je především identita města, priorita chodců a zformování projektu. Základem vytvoření nového fungujícího města je správná volba velikosti jednotlivých bloků budov. V Portlandu se tyto rozměry pohybují kolem 61 x 61 metrů (pro srovnání v Seattlu nalezneme bloky o velikosti 244 x 244 metrů) (J.Gehl,L.Gemzøe,2002). Tyto menší rozměry skýtají mnohé výhody, a to především umožňují silnější pronikání světla, vzduchu, snadnější pohyb pro chodce, dělení dopravy mezi větší počet ulic. Ulice a náměstí jsou považovány za scénu ve dne i v noci. Budovy podél ulic jsou v kontaktu mezi vnitřním a vnějším prostorem. Město se snaží umožnit co nejideálnější podmínky pro chodce, jsou zde vytvořena místa k prodlévání s vhodnými slunečními a povětrnostními podmínkami, požadavky na nové stavby obklopující náměstí či ulice jsou vždy zaměřeny s ohledem na požadavky chodců.

Ve směrnicích je detailně popsáno schéma rozdělení chodníků na zóny s různými funkcemi. Chůze musí být pohodlná, chodci musí být dostatečně

chráněni před projíždějící dopravou, musí být také zajištěny bezpečné přechody na křižovatkách a vytvořeny dostatečné bezbariérové prostory.

Další kritéria pro kvalitní zformování projektu zahrnuje správné vztahy budov k veřejným prostorům dle stavebních předpisů. Přechod z exteriéru do interiéru budov a vis versa by měl být co nejsnazší.

Budovy vymezující náměstí a parky by měly být uspořádány tak, aby mohly dostatečně sloužit k venkovním aktivitám a vytvářely aktivní okrajové zóny. Dále pak budovy na rozích by měly vytvářet aktivní kříž, a to vždy se vstupem na rohu. Důležité průhledy by měly být zachovány a prostory pod mosty vždy upraveny s ohledem na chodce.

5.3 Shrnutí - závěr

Z uvedených příkladů města Portland a města Barcelona je patrné, jakým způsobem lze řešit uspořádání města ve prospěch pěšího pohybu a provozu, jak prospět městskému životu, od vývoje jednotlivých pěších zón až ke komplexní koncepci chůze a městského života v celém městě. Mnohdy dochází k soustředěnému zásahu pouze v malé části města, avšak zbytek města působí velmi jednostranně. Je důležité tedy dbát na integraci různých funkcí. Ve městech s dobrými podmínkami k životu dochází k promísení obchodů, kanceláří, míst ke vzdělání atd., jednotlivé instituce nejsou od sebe odděleny a funkce města jsou v rovnováze. Vše je možné dosáhnout pěšky. Tento vyvážený vztah by měl být i mezi jednotlivými funkcemi dopravy. Oba příklady měst nám poukazují na prostorové řešení, které zvýhodňuje chodce a jeho pobyt ve městě. Tyto příklady jsou dokladem toho, že existuje mnoho zdařilých odpovědí na otázku, jak utvářet vhodné podmínky pro život ve městě.

Je tento model možno aplikovat i v našich podmínkách? Do jaké míry se zajímají čeští občané o své okolí, o veřejné prostory, o jejich využití a náplň? Či pouze nikdo s takovouto nabídkou ještě nepřišel? Domnívám se, že lidé u nás nejsou lhostejní vůči svému okolí, musí se ovšem najít nějaká silná osobnost, která by měla vůli a odvahu bojovat s českou byrokracií. Mnohé dobré úmysly, vlastní iniciativa, snaha zachránit či přispět k rozvoji ať už veřejného prostoru, kulturní památky či nové myšlenky mnohdy končí právě díky zdlouhavým jednáním o

určitém problému. Vlastní zájmy a prospěch mnohdy převáží nad správnými záměry a řešením ve prospěch společnosti.

[6] Udržitelné plánování území

Udržitelný rozvoj je takový rozvoj, který zajistí potřeby současných generací, aniž by bylo ohroženo splnění potřeb generací příštích, a aniž by se to dělo na úkor jiných národů[5]*.*

Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů[6]*.*

Co je to udržitelnost? Udržitelnost jako pojem je něco, co by se mělo uchovat, co by mělo zůstat. Udržitelnost (neboli trvalá udržitelnost, ekologická udržitelnost) je schopnost udržovat způsob života do nekonečna. Aby byla udržitelnost možná, je nutno se vyvarovat vyčerpání zdrojů.

Udržitelná architektura se snaží minimalizovat negativní následky budov zvyšováním jejich efektivnosti a moderací v použití materiálů, energie a prostoru. Důraz se klade na umístění budov a jejich orientaci vůči slunci, použití obnovitelných materiálů a místní využívání odpadků a výkalů. Udržitelnost měst je možné podporovat omezením, jak dálkové importace energie, vody a potravin, tak i odpadů (tepla, znečištěného vzduchu a vody, nevyužitého „lidského hnoje").

Jestliže chceme zachovat prostor a krajinu jako rozvíjející se a zároveň s trvale udržitelným potenciálem, je potřeba přesně definovat náš cíl. K tomuto cíli je nutné stanovit dobu dosažení a také definovat indikátory, které budou měřit naplňování cíle.

[5] Definice dle zprávy Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z roku 1987

[6] Definice vtělená do zákona č. 17/1992Sb. o životním prostředí

Udržitelný rozvoj se skládá z mnoha problémových okruhů, které je potřeba při plánování rozvoje území sledovat. Jedná se o celou škálu problémů od životního prostředí (kvalita ovzduší a vod, biodiverzita a další), přes socio-ekonomické problémy (bydlení, mobilita a doprava, finanční služby, výroba atd.), až ke komplexním, jako je kvalita ekosystémů, sociální a ekonomická soudržnost apod.

Je možné podrobněji rozebrat okruh mobility a dopravy a definovat si zásady, které podporují koncept udržitelného rozvoje:
(H.Diefenbacher,J.Hummel,J.Koželuh,M.Štefanec, 2007):

- Preference pěší a cyklistické dopravy
- Využívání veřejné hromadné dopravy
- Motorová vozidla využívat jen v nezbytné míře a ohleduplným a palivo šetřícím způsobem
- Snižování přepravní náročnosti ve městech

V současnosti hraje významnou úlohu v rozvoji měst pohyb obyvatel, který má přímý vliv na územní plánování. Realitou dnešních měst je stěhování se z centra na okraj či těsně za správní hranici města (tzv.suburbanizace). Většinou dochází k tomu, že v atraktivně situovaných obcích počet obyvatel roste, kdežto v ostatních obcích počet obyvatelstva stagnuje nebo klesá. S tímto jevem je proto potřeba pracovat. V první řadě je zapotřebí přizpůsobovat mu uspořádání území a snažit se zatraktivnit města a omezit suburbanizaci, nebo s sebou přináší spoustu negativních jevů. Je potřeba i zohlednit přirozené pohyby obyvatelstva jako je poměr mezi porodností a úmrtností, dále pak změna věkové struktury obyvatelstva, změna podílu cizinců na celkovém obyvatelstvu a v neposlední řadě vliv sociální situace – například nezaměstnanost v regionu atd. Úkolem trvale udržitelného územního plánování je řešit problémy obyvatelstva tak, aby bylo dosahováno co nejlepší soužití ve společnosti a aby byly naplněny potřeby všech obyvatel bez ohrožení budoucích generací.

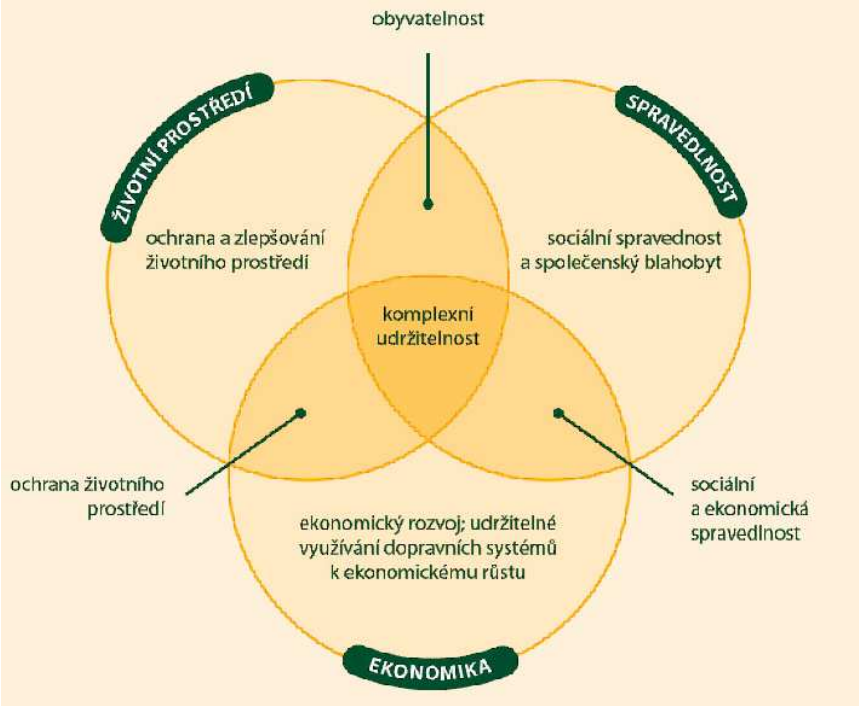
6.1 Udržitelná doprava

Udržitelnou dopravu najdeme nejčastěji definovanou jako „uspokojení potřeb mobility[7] současných generací bez omezení potřeb mobility budoucích generací". Tato definice je modifikací nejznámější definice udržitelného rozvoje.

Obecně panuje shoda o tom, že udržitelná doprava by měla trvale přispívat k rostoucímu socioekonomickému blahobytu a zároveň nevyčerpávat přírodní bohatství a neničit životní prostředí. Nicméně Konference evropských ministrů dopravy (ECMT 2004) ve svém prohlášení uvádí, že se definice a kritéria udržitelnosti dopravy v městských oblastech liší mezi zeměmi i jednotlivými městy. Nejčastěji je však spojují společné cíle zajistit určitou kvalitu života, která zahrnuje čisté ovzduší, tiché rezidenční čtvrti a ekonomickou prosperitu bez škodlivých dopadů na zdraví a životní prostředí a vyčerpávání omezených přírodních zdrojů.

Problém udržitelnosti dopravy není pouze technický (poskytování kvalitní dopravní infrastruktury a vývoj vozidel), ale dotýká se též společensko-ekonomických otázek. Jim dominuje problematika poskytování dopravní infrastruktury a hromadné dopravy z veřejných prostředků. Veřejné výdaje do dopravní infrastruktury a dopravních služeb významně ovlivňují nabídku dopravy, a tudíž i budoucí společenské přínosy a náklady dopravy. Úroveň, kvalita a struktura nabídky dopravy jsou tak hlavními parametry ovlivňujícími udržitelnost dopravy. Je zřejmé, že mnohé z ukazatelů udržitelné mobility jsou ze své podstaty protichůdné, a hlavní cíl tedy spočívá v nalezení rovnováhy v jejich dosahování. Můžeme rozlišit tři pilíře udržitelnosti (ekonomika, životní prostředí a sociální oblast – spravedlnost), jejichž cíle se snaží udržitelná mobilita sledovat. Vztah těchto tří pilířů zobrazuje následující diagram (H.Fotýnová, 2007).

[7] Mobilita, pohyb, migrace, dojížďka nebo další procesy lze považovat za složku městského prostředí, která je většinou studována jako faktor měnící například vnitřní prostorovou strukturu města (Martin Ouředníček, Evropské město).



názorná definice udržitelné dopravy

Seznam některých dokumentů zabývajících se udržitelným plánováním území:

-Aallborgská charta (1994)
-Lublaňská deklarace o územní dimenzi udržitelného rozvoje (2003)
-Lipská charta o udržitelných evropských městech (2007)
-Strategie udržitelného rozvoje České republiky(2004)
-Agenda 21 (1992)

6.1.1 Druhy dopravního plánování

Rozlišujeme dva základní druhy dopravního plánování: způsob konvenční a způsob moderní. Konvenční dopravní plánování vychází z předpokladu, že vývoj dopravy má lineární podobu, kdy modernější a rychlejší modely nahrazují starší a pomalejší způsoby dopravy podle schématu: *Chůze – Jízdní kolo – Vlak – Autobus – Automobil – Superautomobil* (Pokorný,Centrum dopravního výzkumu Brno,2008:6).

Tento lineární model vývoje předpokládá, že starší druhy dopravy nemají velkou důležitost. To, že nárůst automobilové dopravy působí významné zpoždění hromadné dopravy a vytváří bariéry pro pěší dopravu, není v rámci této koncepce chápáno jako negativum a podpora veřejné hromadné dopravy, chůze a cyklistiky na úkor automobilové individuální dopravy je chápáno jako krok zpět. Moderní plánování vychází z „paralelního modelu", v němž je každý druh dopravy považován za přínosný. Dopravní pokrok chápe tento model jako proces zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. Nemají zde prioritu rychlejší, motorizované způsoby dopravy.

Klíčem k udržitelné dopravě se tedy stává různorodost v nabídce mobility ve městech. Primárně jsou podmínky pro pohyb a mobilitu určeny parametry jako je využití území, hustota (zástavba, osídlení, doprava) a koncentrace. Podíl automobilové dopravy ve městech je nejmenší tam, kde je struktura města těsně provázána funkčně i prostorově s centrální oblastí. Důležitý je také podíl atraktivity města, propojení hromadné dopravy a cyklostezek s dopravní sítí přilehlého centra.

6.2 Udržitelná mobilita

Mobilita je velmi důležité téma budoucnosti a je základním předpokladem pro fungování hospodářství naší doby. Globalizace, zvyšující se internacionalizace hospodářství a integrace středoevropských a východoevropských zemí vytváří nové nároky na přepravu. Aby bylo možné udržet zvyšující se dopravní výkony, jsou nutné změny v dopravní politice, v řízení dopravy i její infrastruktuře. Doprava nám umožňuje vybírat si pro své aktivity sociální i přírodní prostředí. Tyto dva důsledky dopravy by měly být ve vzájemné proporci, harmonii. Lze očekávat, že objem dopravy se bude nadále zvětšovat. Proto by mělo být hlavním úkolem dopravní politiky zajistit ochranu životního prostředí na jedné straně a přistoupit s novými koncepty k narůstající mobilitě na straně druhé.

Udržitelná doprava nemá žádnou danou definici. Nejčastěji je definována jako „uspokojení potřeb mobility současných generací bez omezení potřeb mobility

generací budoucích". Jedná se o modifikaci definice udržitelného rozvoje[8] dle Světové komise pro životní prostředí a rozvoj. Obecně panuje shoda názorů o tom že by udržitelná doprava měla přispívat k socioekonomickému rozvoji a zároveň chránit vyčerpání přírodního bohatství (Udržitelná doprava- Envwiki).

Erling Holden ve své publikaci „Achieving Sustainable Mobility" popisuje základní teze udržitelné mobility. Autor je dělí do pěti kategorií:

1.Role konvenční technologie
2.Role alternativních technologií
3.Role veřejné dopravy
4.Role ekologických hodnot („green attitudes")
5.Role územního plánování

Hlavní myšlenkou konvenčních technologií je efektivním používání energetických zdrojů v dopravě. V politikách EU se hovoří o nutnosti snížení energetické spotřeby na hlavu o polovinu, a to zvýšením efektivity motorů vozidel. Předpoklad positivního vlivu tohoto opatření spočívá ve skutečném využívání výkonu ke snižování nároků na životní prostředí a ne pro prodej větších a silnějších vozů. Empirické studie totiž ukázaly, že i v případě výkonnějšího motoru, který je ovšem instalován ve větším a těžším voze, jsou negativní důsledky pro prostředí závažnější.

Role alternativních technologií - zatímco konvenční přístup řešení udržitelnosti je založen na vylepšování stávajícího energetického řetězce, alternativní řešení hledá nové cesty a způsoby naplňování mobilitních potřeb (nové přírodní zdroje,

[8] Pojem udržitelný rozvoj nemá plně objektivní základ daný nezávislým vědeckým poznáním. Nejde o žádnou "pravdu" typu přírodovědeckých faktů nebo zákonů. Naopak, je to pojem normativní, má úzký vztah k lidským hodnotám. Tento vztah ovšem nespočívá jen v tom, že myšlenka udržitelnosti, přesněji řečeno jejího dosažení, implikuje určitou snahu po změně lidských hodnot, neboť zejména konkrétní situace lidí v daném regionu nebo v daném společenském kontextu zásadně určuje, jak je chápán smysl udržitelného rozvoje (OECD 1998, Enviwiki).

nové pohonné hmoty a nové technologie ve vozech). Vodní větrné elektrárny, automobily na vodík, či hybridní vozy, elektromobily a další způsoby.

Role veřejné dopravy vychází z předpokladu, že fungující systém veřejné dopravy umožní přístup méně mobilní skupině obyvatel k základní potřebě mobility. Městská hromadná doprava je velmi užitečným nástrojem pro řešení současných problému ve městech. Veřejná doprava představuje důležitou součást řešení problematiky udržitelnosti. Ne všechny druhy veřejné dopravy jsou viděny v positivním slova smyslu. Tím nejvíce škodlivým typem dopravy je letecká doprava. Pro správ využívání potenciálu veřejné dopravy, pozitivního vlivu na životní prostředí, je nezbytná provázanost různých druhů veřejné dopravy, správná informovanost a dobrá dostupnost.

Ekologické hodnoty obyvatelstva jsou předpokladem ke snižování spotřeby energie jednotlivci. Tento vztah mezi osobním názorem a konečnou preferencí určitého dopravního prostředku však bývá dvojznačný. Je důležité uvědomit si možné negativa a pozitiva spojené s různými dopravními prostředky.

Územní plánování hraje velmi důležitou roli v dosažení cíle udržitelné dopravy. Spojuje potenciál snížení spotřeby energie, nárůst dostupnosti veřejné dopravy pro méně mobilní skupiny obyvatelstva a obecnou positivní proměnu dopravního systému pro všechny.
Dobré plánování prostoru snižuje vzdálenosti mezi lidmi a základními službami a funkcemi prostoru. Studie ukázaly, že větší hustota residenční oblasti snižuje spotřebu energii při každodenním cestováním. Ovšem tito lid z hustě obydlených oblastí mají jasně vyšší spotřebu zdrojů při cestách ve svém volném čase. Proto je velmi důležitý význam parků a jejich dostatečná dostupnost. Bylo prokázáno, že lidé se snazším přístupem do zeleně mají významně menší spotřebu energii při svých volnočasových aktivitách, než ti, kdož tuto možnost nemají.

6.2.1. Mobility management

Nové přístupy dopravního řízení usilují o lepší dosažitelnost cílů, a to za pomocí všech druhů dopravy. Preference automobilové dopravy však městské mobilitě v mnoha případech neprospívá. Na základě tohoto poznatku se dospělo k závěrům, že nejvyšší dosažitelností se vyznačují města, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu.

Mobility management lze přeložit jako „racionální" řízen mobility. Management mobility se snaží o prosazení udržitelné dopravy přímou stimulací a ovlivňováním poptávky po dopravě. Jedná se primárně o poptávkově orientovaný přístup v osobní a nákladní dopravě. To vyžaduje nové druhy spolupráce a řadu nástrojů k podpoře změny postojů a chování směrem k udržitelným způsobům dopravy. Nástroje managementu mobility jsou založeny především na informování, komunikaci, organizaci a koordinaci. Udržitelné druhy dopravy jsou pak definovány jako: veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava a sdílení automobilů (carpooling, car-sharing).

Velmi důležité pro management mobility je ovlivňování lidské volby dopravy ještě před tím, než se lidé rozhodnou, jak budou cestovat. Složení managementu mobility řeší problematiku zvyšující se poptávky po mobilitě tím, že nespoléhá pouze na budování infrastruktury či používán vyspělých technologií. Důležitější se jeví ovlivnění uživatelů v jejich dopravních zvyklostech.

Managementem mobility se zabývají místní a regionální úřady, vlastníci pozemků nebo jejich správci, veřejní dopravci, organizátoři společenských akcí, komerční zájmové skupiny, obchodní spolky a zaměstnanecké organizace, chodci, cyklisté nebo jiné skupiny silniční dopravy a komunitní skupiny. Management mobility se zaměřuje na celé spektrum populace: mladé rodiny, děti v předškolním věku, školáky, ale také na dospívající, lidi ve středním věku, důchodce a handicapované občany. Důraz je kladen na mezigenerační změnu postojů a dopravního chování.

Management mobility sestává především z poskytování informací a poradenství směrem k trvale udržitelné mobilitě. Jde například o cyklistické mapy, mapy pro nákladní dopravu, itineráře organizací, plánky dostupnosti škol, firem a

podobně, informace o možnosti přestupů v rámci veřejné dopravy, jízdní řády. Dále se zabývá konzultační činností, provádí analýzy, návrhy alternativ a doporučení, jako jsou dopravní plány organizací nebo srovnávání různých druhů dopravy z pohledu dopravního času, nákladů a dopadů na životní prostředí a předkládá nabídku nejlepších variant pro danou lokalitu z pohledu životního prostředí a uživatelských potřeb, které je možno koordinovat. Důraz klade také na osvětu a výchovu, dopravní výchovu na školách, organizování dnů bez aut, zvyšování povědomí o dopadech dopravy na životní prostředí. V neposlední řadě se zabývá organizací a koordinací dopravy, podporou integrovaných dopravních systémů. Velice důležitá je účast veřejnosti na realizaci projektů a při dopravním plánování a propojení dopravního a územního plánování. Ve výstupu se pak často jedná o zklidňování dopravy, redukci IAD a nabídku alternativních udržitelných způsobů dopravy.

Cílem mobility managementu je udržení mobility, zlepšování infrastruktury a její výkonnosti, zmírnění následků dopravy na životní prostředí, zvyšování dopravní bezpečnosti a optimální spolupráce různých druhů dopravy v jednotném systému.

[7]Modelování pěšího pohybu

Se zvyšující se hustotou obyvatel ve městech roste i zájem o předvídání a pochopení měřítka pěšího pohybu, které vede ke zkvalitnění koncipování měst a efektivnějšímu navrhování dopravní struktury. Literatura obsahuje mnoho různých modelů pěšího pohybu, které byly vyvinuty pro konkrétní aplikace, ale jen málo těch, které poskytují obecný model řešení jak v oblasti dopravy, tak v oblasti pěšího pohybu ve městech za normálních i nepříznivých podmínek.

Přibližně od 60. let minulého století existují výzkumy, které se zabývají popsáním zákonitostí pěšího pohybu. Jejich pochopení je důležité pro účinné plánování a navrhování zařízení pro pěší dopravu, jakými jsou např. komunikační plochy na veřejném prostranství, v dopravních terminálech či v obchodních domech. Matematické modely vzniklé implementací těchto zákonitostí jsou pak využity při tvorbě simulačních nástrojů umožňujících podrobné zkoumání pěších proudů v různých situacích (David Pöschl, Lukáš Týfa, Simulační modely pěších proud, 2011).

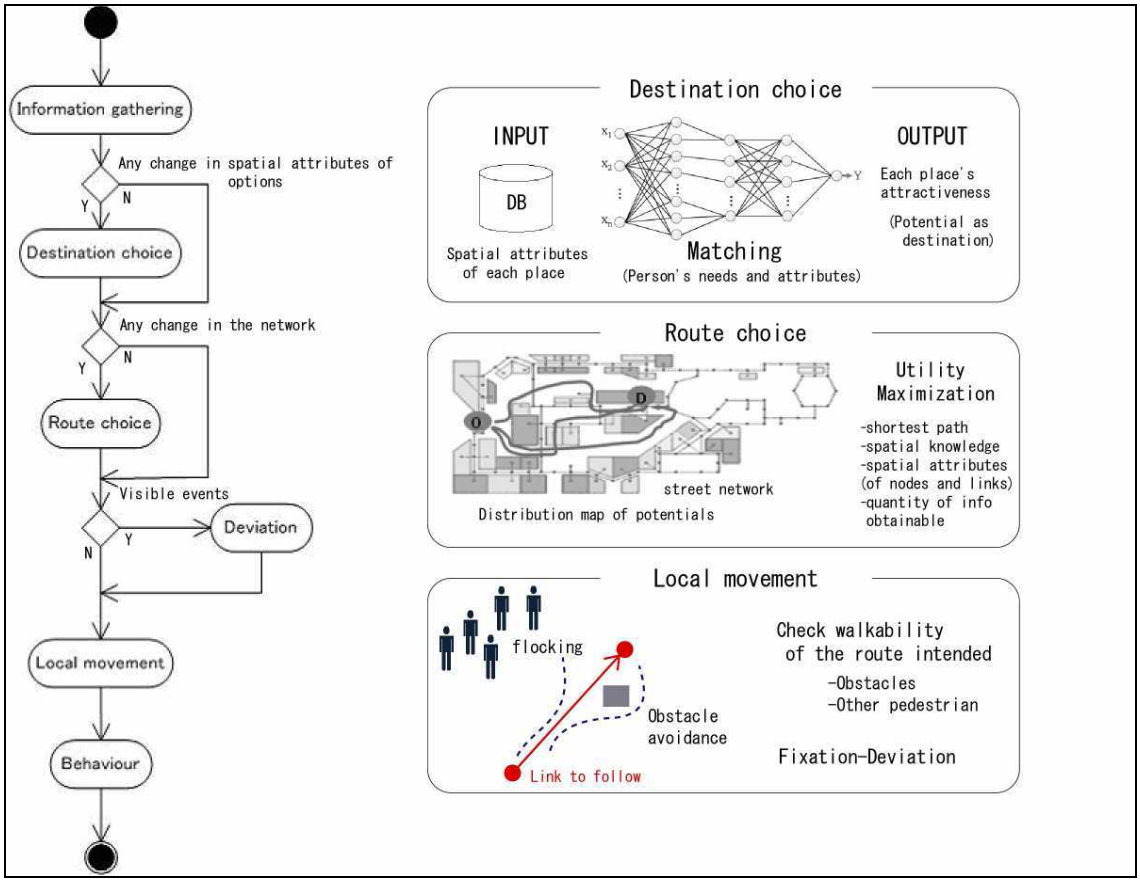
Jeden z prvních modelů byl navržen v roce 1972 Sandahl & Percivall k posouzení vlivů nákupních zón a parkovacích zařízení na pěší provoz ve švédském městě. Porovnávali počet chodců v centrální části nákupního střediska oproti daným znakům jednotlivých podlaží, parkovacích zařízení, dostupnosti veřejné dopravy apod. Podobně Puskarev a Zupan (1975) analyzovali přítomnost chodců v ulicích Manhattanu. Porovnávali počet chodců v jednotlivých sektorech-blocích budov spolu s podlažností budovy, s velikostí chodníku a dostupností dopravy.

Na rozdíl od použití charakteristik vztahujících se na jednotlivé objekty, Hillier[9] a jeho spolupracovníci použili jednotlivé znaky vlastní sítě. Podle jejich prostorového modelu space syntax[10] zjištěné záznamy představují topologické vlastnosti jednotlivých přímek-čar, které předpokládají vztah k pozorovanému počtu chodců na ulicích. V důsledku toho, že space syntax nemůže brát v úvahu vlivy jako je například změna prodejního patra se předpokládá, že morfologické vlastnosti na rozdíl od funkčních vlastností budou určující pro schéma pohybu chodců.

[9] Hillier a spol,1993; také Teklrnburg a spol,1994
[10] viz níže uvedená kapitla Space synatx

Aktuální prostorové modely chování – nový rámcový model

Orientační rámec pro zjištění modelu chování chodce založený na teorii maximalizaci užité hodnoty, byl již navržen. (Kitazawa, Shibasaki, 2003) Ten zahrnuje změnu cílů cesty a proces zpětné vazby - smyčku informací. Základní struktura pojetí tohoto modelu je uvedena na obrázku 1.



obr.1 - koncept nového rámcového modelu pěšího pohybu

Pomocí sociálně-ekonomických dat můžeme určovat předem dané plány aktivit pěšího pohybu. Tyto parametry pěšího chování zahrnují jejich „fyzické" síly jako je rychlost chůze, únavnost, stejně jako obecný vkus/preference, které souvisejí s příjmy, pohlavím a věkem. Tyto preference slouží k nastavení prozatímního plánu, kterým je pořadí míst (uzlů v uliční síti), které činitel hodlá navštívit během jeho cesty městem. Určením těchto charakteristik a harmonogramem plánu, každý

činitel rozhoduje o dalším jeho chování (pohybu) ve čtyřech různorodých procesech:

1. shromažďování informací
2. cílová volba
3. volba cesty
4. místní pohyb

7.1 Space syntax

Termín space syntax zahrnuje soubor teorií a metod pro analýzu prostorových konfigurací. Hlavní myšlenkou je, že prostor lze rozdělit na jednotlivé části, které lze analyzovat jako síť možností, později reprezentovat jako soubor map a grafů, které popisují vzájemné propojení a začlenění těchto prostor. Je založen na třech základních koncepcích prostoru:

- isovist (popularizovaný Michaelem Benediktem z Univerity Texas), či viditelnost polygonu - zorné pole z konkrétního místa
- axiální prostor (popularizovaný Bille Hillierem z UCL), přímý pohled a možná cesta
- konvexní prostor (popularizovaný Johnem Peponisem a jeho spolupracovníky z Georgia Tech), všechny body uvnitř polygonu jsou viditelné na všechny ostatní body v mnohoúhelníku.

Tři nejvíce populární metody Space syntax uliční sítě jsou: integrace, výběr a hloubka vzdálenosti.

Integrace – zaznamenává, kolik otočení člověk musí udělat z jednotlivých částí ulic, aby dosáhl na všechny ostatní části ulic v celkové uliční síti při použití nejkratší cesty. Pokud je množství otáček potřebných k dosažení všech úseků v grafu analyzováno, pak analýza měří integraci při poloměru „n". První protínající úsek vyžaduje pouze jednu otočku, druhý vyžaduje dvě a tak dále. Uliční úsek, který vyžaduje nejmenší množství otočení k dosažení všech ostatních ulic je nazýván „nejvíce integrovaný" a obvykle je zastoupen výraznými barvami jako je červená a žlutá.

Výběr – je nejsnazší chápat jako „vodní tok" v síti ulic. Představte si, že každý segment ulice má počáteční zatížení jedné jednotky vody, která pak začne téci z počátečního úseku ulice do všech ostatních uličních částí, které jsou s ní propojeny. Pokaždé, když se objeví křižovatky, zbývající hodnota průtoku je rozdělena rovnoměrně mezi rozdělující se ulice, dokud nejsou dosaženy všechny ostatní segmenty ulic v grafu. Například na první křižovatce protínající jednu ulici, počáteční jedna hodnota je rozdělena mezi další dvě zbývající hodnoty jedné poloviny a přidělena mezi dvě křížící uliční segmenty. Při dalším pohybu je zbývající hodnota jedné poloviny rozdělena mezi protínající ulice a tak dále. Když je proveden stejný postup pomocí jednotlivých segmentů jako výchozích bodů pro výchozí hodnotu jednoho, pak získáme graf konečných hodnot.

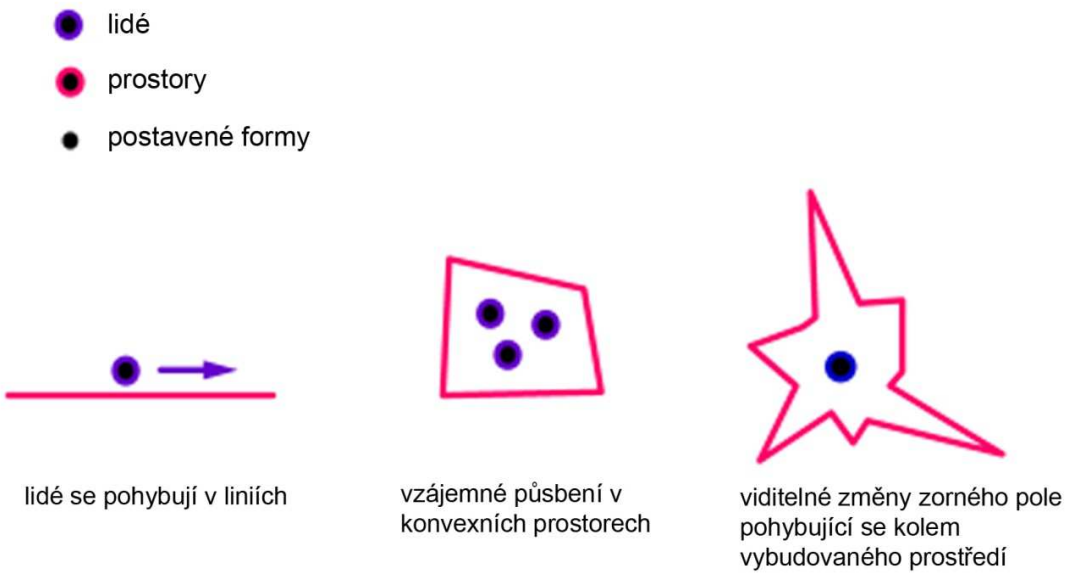
Hloubka vzdálenosti – je nejvíce intuitivní ze všech tří analytických metod. Vysvětluje lineární vzdálenost od středu každého uličního segmentu k centrálním bodům všech ostatních segmentů. Je-li každý segment úspěšně vybrán jako výchozí bod, pak je dosaženo grafu rostoucích konečných hodnot. Ulice s nejnižšími hodnotami Hloubky vzdálenosti jsou nazývány nejbližšími ke všem ostatním ulicím.

7.1.1 Koncepce Space syntax

Jedná se o teorii a soubor metod založených na dvou myšlenkách, které odrážejí jak objektivitu prostoru, tak naši intuitivní účast v něm. Zaprvé se musíme naučit uvažovat o prostoru ne jako o *pozadí* lidských aktivit, ale jako o vlastní podstatě veškerého lidského bytí (obr.2). Je potřeba si uvědomit, že pohybování se v prostoru, vzájemně se ovlivňovat s ostatními lidmi v prostoru, nebo pouze vidět okolní svět má přirozenou a potřebnou prostorovou geometrii. Pohyb je ve své podstatě lineární aktivita, vzájemné působení vyžaduje konvexní prostor, ve kterém všechny body mohou vidět všechny ostatní. Z jakéhokoliv bodu v prostoru vidíme proměnlivě tvarované viditelné pole, které nazýváme isovist. Postupným nahromaděním, během našeho pohybu v tomto komplexním celku, nacházíme v budovách a městech stálý obraz prostoru.

Každá z těchto geometrických myšlenek znázorňuje některé aspekty toho, jak používáme či zažíváme prostor a z toho důvodu usuzujeme, jak jsou budovy a města organizovány z pohledu těchto geometrických představ. Například prostor ve

městech je z velké části lineární – ulice, třídy, bulváry, stromořadí atd. jsou vesměs lineární koncepty s ojedinělými konvexními prvky. Ty nazýváme náměstí nebo veřejné prostory. Fungování těchto prostorů je silně ovlivněno jejich isovisty-vlastnostmi. Takže styl městského prostoru je sepsán tímto geometrickým jezykem, který odráží lidské chování a zkušenosti.



obr.2 – prostor není pozadím našich aktivit, ale naše podstata

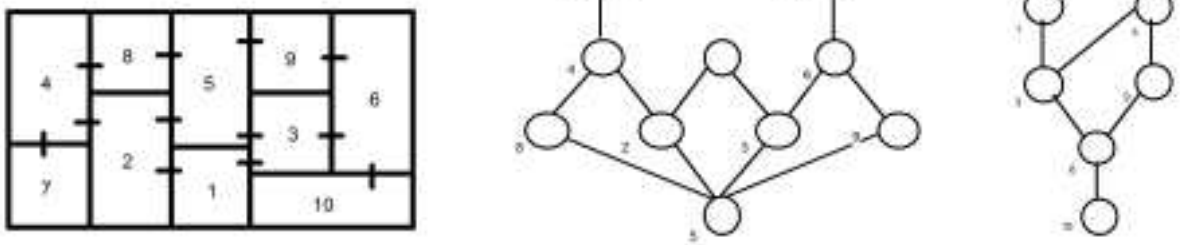
Druhou prostorovou myšlenkou je, že lidský prostor není jen o vlastnictví jednotlivých prostorů, ale o vzájemném vztahu mezi mnohými místy, které vytvářejí prostorové rozvržení budov a měst jako celku. Tuto skutečnost nazýváme *uspořádáním* prostoru ve smyslu současně existujících vztahů mezi jednotlivými součástmi daného celku. Lidé ovšem obvykle vytvářejí více komplexní systémy a obvykle je umějí používat, i když je nelze slovně popsat. Usuzujeme tedy, že člověk posuzuje prostorové systémy intuitivně, neboť slovně neuvažuje o skladbě prostoru ani o jednotlivých formách celého aparátu jako takového.

Space syntax se snaží matematicky formulovat uspořádání prostorových vlastností, které vnímáme intuitivně a dále je pak projevujeme sestavením skutečných prostorových schémat budov a měst. Můžeme říct, že nastudováním

skutečného prostoru usilujeme o přebudování lidského *prostorového jazyka*. Ve space syntax rozestavení prostorů neznamená pouze přidání vztahů mezi páry míst, ale především snaha o uceleném obrazu toho, jak komplex jednotlivých vztahů se vzájemně ovlivňuje.

Prostorové rozvržení pouze *nevypadá*, ale také *je* odlišné, pokud se na něj díváme z různých úhlů pohledu. Lze to pochopit na dispozici obr.3, kde každá kružnice je pokoj , a každá propojovací linka jsou dveře. Tyto dva grafy z prostoru 5(vlevo) a 10(vpravo) vypadají dosti odlišně. Jeden je mělký a druhý je hluboký, ale jsou to samozřejmě stejné grafy, na které se nahlíží z různých úhlů pohledu. Přestože jsou jiné, každý graf nabízí skutečný obraz toho, jak celé schéma vypadá z prostoru a tím vyjadřuje vlastnosti daného celku.

Tvar grafu může následně posloužit k přidělení číselných hodnot každému z prostorů. Ta mohou být vysoká nebo nízká dle tvaru grafu (mělký – vlevo nebo hluboký - vpravo). Mělký graf nazýváme *integrovaný* a hluboký *segregovaný*. Každý prostor lze tedy určit číselně vzhledem k tomu, v jaké je návaznosti s ostatními[11].

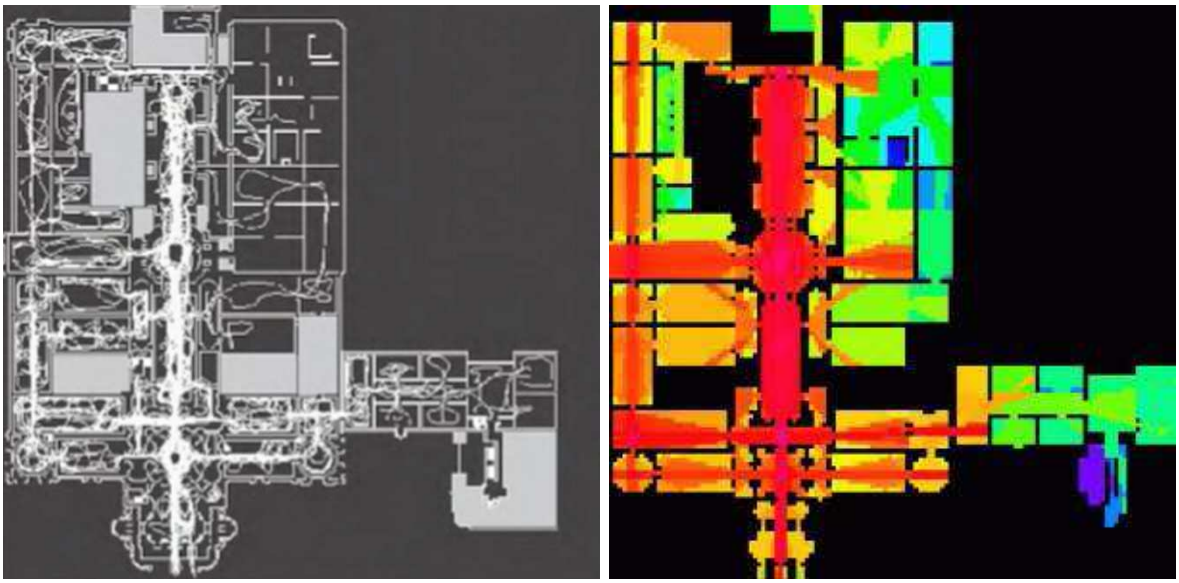


obr.3 – prostorové schéma

[11] bližší matematické výpočty lze dohledat Hillier a Hanson, 1984

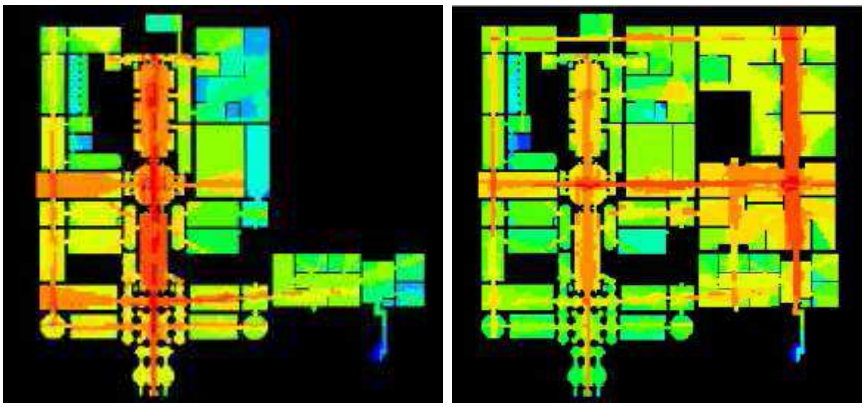
Také můžeme znázorňovat daná schémata vizuálně za pomocí barev. Červená - jako nejvíce integrovaný plán až po tmavě modrou - jako nejméně integrovaný plán. Toto je důležitý aspekt výzkumu space syntax, jelikož nám umožňuje hledat schémata vizuálně, tudíž intuitivně, ale i s pomocí jednoduché matematiky.

Také lze použít space syntax na prozkoumání funkčnosti prostorové dispozice. Na obr.4 je znázorněn vlevo pohyb stopami 100 lidí vcházejících do Tate Gallery v Londýně a pohybující se po dobu 10 minut. Na pravém obrázku je analýza uspořádání všech viditelných polí z každého bodu Tate plánu. Technicky je zakresleno vizuální pole z každého bodu mozaiky vyplňující půdorys galerie a překrývajících se tak, že každé překrytí se počítá jako propojení. Počítá se kolik vizuálních polí je zapotřebí použít, aby bylo možno vidět celou galerii z jakéhokoliv bodu v něm. Červeně jsou znázorněny nejvíce integrovaná místa, modře nejméně. Je jednoduché postřehnout, že pohyb a prostorové schéma se navzájem podobají.



Obr.4 – prvních deset minut pohybu stopy(vlevo) a vizuální analýza integrace (vpravo) Tate Gallery,Londýn

Tento prostorový model lze také použít jako vlivný nástroj při návrhování možného budoucího rozšíření galerie (obr.5).


obr.5

7.2 Pochopení města

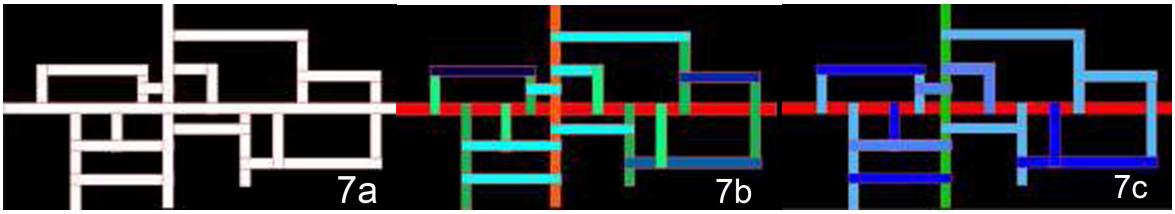
Systém ulic propojuje nahromaděné budovy do jednotného schéma, a to je to co vidíme, pokud se díváme na město shora a to, co nás navádí, když procházíme nebo projíždíme městem. V každém případě space syntax propojuje oblast mezi opravdovým prostorem města a naší zkušeností v něm. Space syntax nám umožňuje přiblížit se tomuto systému z nového úhlu a pochopit důležité zásady prostorového uspořádání měst během jejich mnohých změn a růstu.

Některé z nových studií měst prokazují základní vazbu mezi strukturou města a jejím fungováním: uspořádání města je prvotním impulsem k pozdějšímu toku pohybu městem. Pokud se mění tvar pohybu, mění se také schéma přítomnosti/absence lidí. Ve své podstatě tento názor není úplně nový. Většina architektů věří, že můžeme ovlivnit prostor vytvořením lidských systémů-aktivit, které vytváří dojem obyvatelného, bezpečného a příjemného města. Existuje však mnoho rozdílných pohledů, jak by takové město mělo být navrženo. Nová je myšlenka, že se jedná o vědeckou tezi. V mnohých technicky založených modelech pohybu je pohyb viděn jako záležitost atrakce: jednotlivá místa přitahují pohyb vzhledem k jejich atraktivitě - jako je podlaží obchodního centra. To se zaměřuje více na polohu místa než na jeho síť.

Lidé uskutečňují cesty za obchody. Ale to nemusí být vždy rozhodující. Pokud se nemýlíme, že prostor sítí sám tvaruje pohyb, pak se obchody nacházejí na

místech, které kopírují vzor pohybu již vytvořený samotnou sítí. Nemůžeme tedy začínat tvorbou atrakcí, nýbrž tvorbou sítí vytvářejících vzor pro atrakce. Jakmile pochopíme vztah mezi uspořádáním sítí a pohybem, můžeme pochopit, jak města fungují.

Podívejme se na jednoduchou síť (obr.6) s hlavní ulicí, křížícími ulicemi, bočními ulicemi. Představme si, že podél všech ulic se nacházejí domy a lidé se pohybují mezi nimi nejpřímějšími a nejkratšími ulicemi, které mohou nalézt:



Obr.6a – pomyslná síť s horizontální hlavní třídou, vertikálními křížícími ulicemi a bočními ulicemi
Obr.6b – pomyslná síť; struktura „včleněných" hodnot, nebo blízkost jednotlivých linií k ostatním, od červené-nejvyšší po modrou-nejmenší
Obr.6c – pomyslná síť: struktura „výběru" hodnot, nebo stupeň jednotlivých linií nacházejících se na nejjednodušší cestě ke všem ostatním liniím, od červené-nejvyšší po modrou-nejmenší

Více věcí je intuitivně jasných: více lidí se bude pohybovat po hlavní ulici než po ulicích bočních; více lidí se bude pohybovat po jednotlivých částech hlavní třídy než po částech bočních; hlavní ulice je dostupnější než ostatní ulice; křižující ulice také zaznamenávají velké množství pohybu lidí – více než hlavní třída? Zde si nemůžeme být jistí. Je jasné, že intuitivně očekáváme určitý pohyb osob dle dané pozice jednotlivých ulic.

Je možné takový pohyb změřit? Toto jsou nám vlastnosti sítě. Každá síť, která může být zaznamenána jako graf jednotlivých prvků a vztahů, je jednoduché vypočítat blízkost jednotlivých prků ke všem ostatním. To nazýváme dosažitelností pohybu. Vztah jednotlivých prvků nacházejících se mezi sebou je jejich potenciál k pohybu skrz. Blízkost každého prvku k ostatním je včleněním hodnot prostoru, jak jsme již definovali (dle barev – červená pro nejvyšší integraci až k modré pro nejmenší integraci). Na obr. 6b jsou barvy použity na naší pomyslné síti. Relace

„mezi" objekty nacházející se mezi páry jednotlivých prvků, nazýváme výběr hodnot. Znamená to, jak asi pravděpodobné bude jejich vybrání pro cestu mezi všemi prvky a budou zbarveny do barev červená až modrá obr.6c. Dopravní inženýři jsou obeznámeni s těmito metodami, ale nikdy je neaplikovali pro síť ulic považovaných za geometricky uspořádaných. Nikdy na ně nenahlíželi z architektonického hlediska.

Otázkou je: jaké geometrické prvky máme použít k jednotlivým měřením, jak změříme vzdálenost? Ve městě neexistují žádné zřejmé geometrické prvky, protože prostor je dle definice kontinuální bez hranic. Křižovatky používané dopravními inženýry jsou zjevným kandidátem. Ovšem křižovatky nezachycují geometrii města. Geometricky jsou systémy ulic v podstatě sítě lineárního prostoru. Pohybujeme se podél jedné linie, pak měníme směr a pohybujeme se podél linie druhé. Také vědomě vytváříme vztah mezi počátečním bodem a cílem cesty jako pomyslnou linii. Pak se snažíme tomu přiblížit skrze dostupných lineárních struktur v síti. Vyjadřujeme uliční síť jako nejdelší a s nejmenším počtem linií, které mohou pokrýt celý prostor a zajistit veškeré vazby a spojení. Toho můžeme docílit algoritmicky (Turner a kol., 2005).

Jakmile máme síť línií, můžeme spočítat integrační hodnoty každé z linií ve vztahu ke všem ostatním a přiřadit k nim barvu. Měříme tedy, kolik otočení musíme udělat z každé linie ke všem ostatním – spletitost vzdálenosti. Můžeme také určit limitující rádius, pokud budeme počítat spletitost vzdálenosti jen po určitý počet otáček z každé linie. Na obr.7 je rádius 3–počítajíc základní/kořenové linie jako 1. Nazýváme to místní integrací, zatímco globální integrace nemá žádný limitní rádius.

Obr.7 - část centra Londýna

Na obr.7 je zřetelně vidět červená východo-západní linie, kterou je Oxford ulice-londýnská hlavní nákupní ulice. Struktura vytvořená červenou, oranžovou a žlutou barvou linií vypovídá o našem intuitivním vědomí o struktuře Londýna.

7.3 Širší teoretické implikace

Výsledek nahlížení na města a budovy z úhlu pohledu space syntax má širší použití pro některé obecné nezodpovězené otázky v architektuře a urbanismu: otázka formy-funkce, otázka samoorganizace a otázka umělecko-vědecká.

Space syntax především ukazuje, že ve stejný městech a budovách vztah mezi formou a funkcí se odehrává skrze prostor. Přesněji skrze uspořádání prostoru. Space syntax otevírá cestu design teorii o tom, jak budovy a místa reagují na tvar, lidskou aktivitu – to znamená jak funkce tvaruje tvar a tvar formuje funkci (Hillier,1996).

Také je možné objasnit vztah mezi lidskou aktivitou a prostorem. Významnou roli ve městech a budovách hraje tzv. samoorganizace města. Města si vytvořila a uspořádala systémy žijící vlastním životem dle svého. Vyjasněním samoorganizace space syntax ukazuje možnou cestu k novém přístupu navrhování měst, která se přiklání k vlastní samoorganizaci města. Také poukazuje na nový potenciál modelování měst. Tradiční modely vždy používaly zjednodušených předpokladů o lidském poznání a chování při sestavován modelů měst. Space syntax ukazuje díky vybudování vědecky prověřitelného fenomenologického rozměru v modelu, že je zde spojitost mezi lidsky založeným a vědecky založeným přístupem k městu. Sjednocení, které mnozí považují za již opožděné.

Space syntax také ukazuje, že architektura a urbanismus jsou vědecké disciplíny stejně jako umění. Skrze vědu studujeme všechny různé druhy architektonických a urbanistických jevů a následně používáme teoretická pochopení, což nám umožňuje obohatit design. Designérům to nabízí lepší pochopení toho, co tvoří. Ve stádiu navrhování je architektura uměním. Ovšem ve svém vědeckém protipólu – věda formy byla a může být vytvořena architekturou. To jen potvrzuje, že architektura je analytická a reflektivní věda stejně jako kreativní umění.

[8] Dynamika města – Jay Forrester

Studie dynamiky rozvoje města byla provedena především díky objevům v modelování procesu růstu společnosti. Město je komplexní systém, který je tvořen vzájemně provázanými a ovlivňujícími se dílčími systémy. Jednotlivé systémy i jejich prvky jsou propojeny soustavou sítí (fyzických i virtuálních). Komplexní systém – třída do které společnost, město , ekonomika nebo vláda patří, se chová v mnoha případech zcela opačně než jednoduchý systém, z kterého jsme získali naše zkušenosti.

Nejzákladnější zkušenosti nás učí, že příčina a důsledek jsou v času a prostoru blízké. Nicméně pravidlo, že příčina symptomu musí být blízko a musí se objevit krátce po objevení symptomu, platí pouze v jednoduchých systémech. V reálnějších a komplexnějších systémech mohou být příčiny velmi vzdálené od pozorovaných důsledků.
Od nejranějšího dětství jsme učeni, že příčina a důsledek jsou úzce spojeny. Pokud sáhnete na horkou plotnu, spálíte si ruku tady a teď. Když zakopnete o schod, příčina je zřejmá – nezvedli jste nohu dostatečně vysoko a následuje pád. Všechny jednoduché zpětnovazební procesy, kterým dobře rozumíme, jen posilují tuto ideu. V komplexních systémech mohou být aplikace takových zkušenosti velmi zavádějící.
V systému, složeném z mnoha interagujících zpětných vazeb a zpožděních vyšších řádů, může příčina pozorovaných symptomů přicházet z úplně jiné části systému a ležet hluboko v minulosti.
Ovšem takové systémy obsahují jevy, které se zdají být příčinami. Obvykle je vše jednoduše vysvětlitelné, blízké v čase a prostoru. Přímo se to nabízí. Takové jevy jsou ale často pouhými „spolupříčinami" nebo sekundárními příznaky problému. Lidé jsou pak zaváděni k nepatřičným akcím (J.Forrester,1969).

Naše intuitivní reakce se vyvinuly z něčeho, co nazýváme první příkaz, negativní zpětná odezva. Například ohřívání si dlaně nad kamny může být negativní zpětnou vazbou. Záměrem tohoto procesu je získat teplo, aniž bychom si popálili ruku. Přitom základem této zpětné vazby je vzdálenost od kamen. Když je někdo příliš blízko, ruku si popálí. Když je někdo příliš daleko, získá pouze málo tepla. Intuitivní ponaučení je, že příčina a následek jsou velmi úzce spjati v čase a

prostoru. Teplota závisí na vzdálenosti od zdroje tepla. Příliš mnoho či příliš málo tepla je jasně spjato se vzdáleností rukou od kamen. Vztah mezi příčinou a následkem je zcela jasný a okamžitý. Podobně zpětná vazba při chůzi, řízení automobilu atd. nás všechny učí příčinám a důsledkům vyskytujících se přibližně ve stejném momentu a místě.

V komplexním systému příčina a následek jsou často ne příliš úzce propojeni jak v čase , tak v prostoru. Struktura složitého systému není zpětnou vazbou, kde jeden systém ovládá chování druhého. Tento sytém je rozmanitý, má mnoho zpětných vazeb a příčina problému se může nacházet daleko od příznaků, nebo v zcela jiné a odtržené části systému. Ve skutečnosti se příčina většinou nenachází v předchozích událostech, ale ve struktuře a řádu systému.
V tomto komplexním systému, když hledáme příčiny blízké v čase a prostoru, většinou nalezneme pravděpodobnou, přijatelnou příčinu, která je ve skutečnosti shodnou, totožnou příčinou. Výsledkem je, že zacházíme se symptomy, nikoli příčinami (J.Forrester,1969).

Systémové myšlení a systémová dynamika se snaží překonat omezení našich mentálních modelů (čili zjednodušení reality, která si vytváříme proto,abychom byli vůbec v realitě schopni nalézt smysl). Na základě našich mentálních modelů totiž běžně odhadujeme, co se může asi ve vnějším světě stát a jaké strategie a činy povedou ke kýženým cílům.
Bohužel, často se mýlíme a nepředpokládané důsledky naše úmysly znehodnocují.

Systémové myšlení spolu se systémovou dynamikou jsou tedy disciplíny, které nám pomáhají konstruovat s realitou lépe sladěné mentální modely a simulovat je přesněji. Zvyšují tak pravděpodobnost, že opravdu vyprodukujeme naším jednáním a rozhodnutími důsledky, které jsme předem zamýšleli.

Systémové myšlení je tedy modernějším přístupem než systémová dynamika. Přímo navazuje na systémovou dynamiku, přejímá z ní řadu věcí a rozvíjí její nástroje a přístupy tak, aby z nich mohli těžit maximum nejen odborníci, speciálně v systémové dynamice vzdělaní, ale i běžní uživatelé – manažeři, studenti a vědci z jiných oborů.

[9]Nákupní centra

Obchod vždy byl a bude nedílnou součástí dobře se rozvíjejícího a prosperujícího města. Má přímý dopad na prostorové uspořádání a fungování území. Struktura maloobchodu se v České republice během posledních 18 let výrazně proměnila také díky výrazné expanzi nákupních center.

V roce 1996 byl v České republice otevřen první hypermarket (prodejní plocha nad 2 500 m² a výrazným podílem nepotravinářského zboží), kterým se stal hypermarket Globus v Brně-Ivanovicích. Od té doby bylo v ČR postaveno již 215 hypermarketů, 724 supermarketů a 446 diskontů[12].

Jak se ukázalo s expanzí nákupních řetězců jsou obecně spjaty i negativní vlivy na životní prostředí (nárůst individuální automobilové dopravy a přepravní náročnosti, zábor volné půdy, likvidace městské zeleně, změna rázu městské a příměstské krajiny, vyklidňování městských center apod.).
Podobně negativní zkušenosti s nárůstem nákupních center mají také v zahraničí.

V Dánsku se velká obchodní centra nakupila na okrajích měst, což se projevilo úpadkem maloobchodu a nemožností nákupu v centru města.
Stejně tak ve Švédsku během posledních 30 let, klesl vinou velkých nákupních center počet maloobchodních prodejen z původních 27 000 na 7000. Ve Finsku převzala tato centra z původních 6% podílu a trhu 20% (Shopping Center and Hypermarket, 2008).

Expanze však nekončí ani v České republice. V současné době dochází zejména k rozvoji sítě diskontních prodejen ve formě nové výstavby v menších městech od 5000 obyvatel. Přitom dochází i k pokusům o etablování takovýchto prodejen přímo v centrech větších měst, která jsou již obklopena většími prodejnami na periferiích s využitím nových formátů prodejen.

Nákupní centra obecně vyvolávají značný nárůst automobilové dopravy, neboť jejich podstatou je koncentrace obchodu a služeb na jednom místě pěšky

[12] výzkum Incoma Research – Shopping Monitor 2006/07

nepřístupném. Tato koncentrace maloobchodu zvětšuje vzdálenost místa nákupů od
místa bydlení a také mění frekvenci nákupů – místo každodenního nakupování přichází nakupování na delší dobu jednou za týden.
Obchodní centra často neslouží jen pro obyvatele obce, v níž se nacházejí, ale jejich spádová oblast zasahuje na území jiných obcí – sousedních i vzdálenějších, v některých případech i na území jiného regionu či cizího státu.

Na konci roku 1998 byla v jižním sektoru Brna otevřena dvě nákupní centra, která obsahovala vždy hypermarket, nákupní galerii, zábavné služby atd. s tisícem parkovacích míst. V tomto místě činil nárůst automobilové dopravy celých 50%.

Je potřeba na základě negativních zkušeností s expanzí velkých nákupních center v ČR i zahraničí a s využitím pozitivních zkušeností s jejich regulací zemí západní Evropy posílit zapojení veřejnosti do plánování maloobchodu a do rozhodování o konkrétních záměrech.

Obecně můžeme shrnout, že pěší doprava pro udržitelnost města má přínos v omezení suburbanizace, ve zmenšení podílu motorové dopravy a ve snížení rizika prostorové segregace.

[10] Participace obyvatel ve městě

Je třeba chránit krajinu v okolí města tím, že budeme vytvářet atraktivní prostředí uvnitř města. Atraktivita městského prostředí zvýší zájem lidí o bydlení a pobyt ve městě a omezí tak nežádoucí rozpínání do krajiny. Vytvoření takového města může záviset na samotných obyvatelích. Ti se mohou velkou měrou podílet na svém okolí a spoluutvářet tak prostředí, ve kterém budou žít.

K čertu, jen ukaž, co chceš dělat! Plakat?
Bojovat? Postit se? Či roztrhat se?
Chceš ocet pít? Či pozřít krokodýla?
To sved bych taky. Přicházíš sem brečet?
Tu navzdory mně skáčeš do hrobu?
Dej se s ní pohřbít, učiním to taky;
Žvaníš – li o horách, nechť pokryjí nás
na miliony sáhů, až se příkrov,
zvedna svůj vrchol k žhavým horizontům,
vyrovná zemské ose! Chceš se chlubit?
To taky svedu!

- Hamlet, W.Shakespeare –

Debata Shakespearových hrdinů je půtka hluboce lidská v touze obou protivníků dát dané chvíli to, co jí náleží. Všechno, co se odehrává na jevišti, můžeme považovat jen za jakési pomyslné gesto. To hlavní – totiž význam tohoto gesta – zůstává na divákovi. To platí do značné míry o každém dramatu. To také platí do značné míry o každé osobě obklopené svým okolím. To hlavní – tedy význam onoho místa – zůstává na každém z nás. Hledání významu toho, co se před námi na scéně – v prostoru odehrává, je zároveň sebepoznáním. Tajemství hry – tajemství měst, míst, momentu jsou i tajemstvím tohoto světa a je jen na každém z nás, do jaké míry je ochoten stát se součástí svého okolí a dění. Stejně tak jako Shakespeare očekává od diváka vlastní přínos, vlastní dosazení významu a vlastní pochopení, tak i od nás – občanů se očekává vlastní pochopení námi obklopujícího

života. Pak teprve nás velikost hry může obohatit a my jsme ji schopni pojmout, pak teprve komplexnost města nás může začlenit do své fungující struktury a nabídnout nám vše, co skýtá. Porozumění však vždy zůstává na nás, je subjektivní, lidské, neúplné, avšak právě to jej dělá dokonalým a ojedinělým.
Jak je člověk ochoten vnímat město? Hledá význam odkryté scény? Má zájem participovat duševně či fyzicky na podobě „svého" okolí – města – místa?

10.1 Pojem „participace"

Existuje řada různých definic obecného pojmu participace občanů. Lze ji chápat obecně jako spoluúčast občanů na rozhodování správních orgánů a politickém dění či konkrétněji jako zapojování občanů do přípravy plánů. Zjednodušeně můžeme participaci definovat jako bytí jedním ze skupiny lidí, kteří aktivně něco dělají, či formální zahrnutí jednotlivců do rozhodovacího procesu, do něhož by předtím neměli přístup.

Participací občanů ve městě rozumíme proces sdílení informací a idejí mezi zvolenými a kvalifikovanými zástupci města a obyvateli tak, že každý má možnost se do plánovacího procesu svého města zapojit a aktivně se na něm podílet. Má možnost ovlivnit rozhodování a podílet se na utváření svého bezprostředního okolí.

Aktivní účast obyvatel může vznikat jak z popudu města – subjektu,který má pravomoc a odpovědnost za příslušnou aktivitu, tak z vlastní iniciativy občanů. Dochází k dosažení cíle, který by byl odděleně jen velmi těžce realizovatelný. Obyvatelé se cítí součástí dění a procesu utváření svého okolí. Každý občan má možnost prosazovat své názory, přání a potřeby, což může vést k zcela odlišnému přístupu ke svému okolí. Tyto podněty jsou založené na konkrétních potřebách lidí, kteří na tomto místě žijí, tvoří a setkávají se po delší časový úsek a své přání zakládají na praktických zkušenostech. Zároveň však takový člověk může trpět tzv. provozní slepotou, a to především k detailním věcem a komplexnímu obrazu daného místa.
Spolupodílení široké veřejnosti na „vlastním" městě, prostoru a krajině poskytuje pocit sounáležitosti s lokalitou a podněcuje vzájemnou důvěru k samotnému místu. Město se pak stává atraktivnější, dochází ke snížení rizik sociálních konfliktů.

K úspěšnému podílení se občanů na tvorbě vlastního okolí může dojít především díky správné motivaci a možnosti reálného dosažení vytčeného cíle. To je možné především v oblastech měst, která mají prostředky a možnosti pro uskutečnění takovýchto projektů. Města se silnou samosprávou a silnými jednotlivci - autoritami, kteří jsou dostatečně kvalifikovaní a mají odborné znalosti řešeného problému, mají základní potenciál motivovat své spoluobčany k zapojení se jak v plánovacím procesu, tak ve vlastní realizaci.

Příkladem, kde se spoluúčast obyvatel odráží na vzhledu a celkovém rázu města, je nejenom již zmíněné město Barcelona, ale také například francouzské město Lyon s 1,3 miliony obyvateli. Městská rada se snaží získat důvěru občanů, snaží se dokázat, že vedení města slouží všem občanům. Jejich projekty bývají zaměřeny jak na centra měst, tak na obytné čtvrti či na předměstí. Zde občané pochopili, že střed města nemá přednost před krizovými obytnými čtvrtěmi na periferii. Stejný architekt, který se ujal projektu v centru města, pracoval často i na dalších projektech na předměstí (Participace nájemníků na regeneraci panelových sídlišť: SUREURO, 2000).

Dalším zajímavým příkladem je „ekologické hlavní město Brazílie", město Curitiba s 1,5 milióny obyvateli. Vznikl zde pozoruhodný program „zelená výměna" , který se soustřeďuje především na nejchudší sociální skupinu obyvatel města, která dostává čerstvou zeleninu výměnou za pečlivě roztříděný odpad. Ekologické programy se váží k lokálním oblastem města a k městským čtvrtím. Sociální a kulturní instituce jsou odpovídajícím způsobem decentralizovány, aby maximálně prospěly čtvrtím.

Jaké jsou u nás možnosti zapojení se do procesu utváření svého města?
V České republice existuje několik nadací, které se snaží o participaci obyvatel ve městě. Většina z nich se snaží spolupracovat s místními samosprávami, organizacemi, podporovat jejich záměry a splňovat jejich představy o nové či upravené podobě prostředí, v němž každodenně žijí. Místní organizace jsou reprezentovány místním obyvatelstvem, dochází ke komunikaci s dalšími osobami v místě bydlícími, dochází k řešení a obohacení místního života. Během posledních let se potvrzuje, že aktivní zapojení veřejnosti do procesu přeměny a utváření životního prostředí a vztahů v něm je jednoznačně prospěšné a pomáhá vzniku

zdravé občanské společnosti. Stále více je patrná rostoucí poptávka po službách v této oblasti, ale zároveň i nedostatek odborníků, schopných tuto činnost profesionálně vykonávat. V souvislosti s přibližováním se k evropským standardům se participace veřejnosti stává přímo podmínkou realizace projektů financovaných ze zdrojů Evropské unie.

Nadace Partnerství je nejvýznamnější česká nadace podporující ekologické projekty ve všech regionech České republiky. Posláním nadace Partnerství je pomáhat nevládním organizacím, obcím a dalším partnerům v péči o životní prostředí, stimulovat trvale udržitelný rozvoj, mezisektorovou spolupráci a účast občanů na věcech veřejných. Zapojení veřejnosti do rozhodování o svém životním prostředí chápe tato nadace jako jeden ze základních pilířů fungování společnosti. Jednou z metod, které tato nadace využívá, je metoda utváření místa.

Existuje-li představa o budoucím fungování obce, nemůže v ní chybět názor na podobu veřejných prostranství, která jsou důležitou součástí každodenního nejbližšího životního prostředí. Náměstí, návsi, parky, hřiště nepatří nikomu a vlastně patří všem. Mnohdy se z nich ovšem vytratil veřejný život, tyto prostory zůstávají opuštěné a neudržované, bez zájmu. Případně jsou udržovány, ale přesto nefungují, neboť je lidé nevyužívají. Veřejné prostory jsou přitom důležitým prvkem identifikace obyvatel s obcí, s místem, kde žijí. Pokud fungují, výrazně podporují společenský život a zpětnou vazbu obyvatel komunity k jejich okolí. Prokázán je též pozitivní dopad fungujících veřejných prostor na místní ekonomiku (J.Pehe,2000).

Metoda utváření místa může napomoci řešení problému, jímž se územní plánování nezabývá. A to je zaměřeno na daný prostor nejen z estetického hlediska, ale především snaha o postižení jeho smyslu a podstaty. Tato metoda učí chápat specifika a jedinečnost daného prostředí, analyzovat je a stanovit zásady jeho kvalitního fungování ve čtyřech kategoriích: využití a aktivity, dostupnost a spojení, pohodlí a image, sociabilita. Metoda utváření místa umožňuje porozumět důležitosti fungujícího místa pro oživování komunity, analyzovat problémy stávajícího prostranství a definovat zásady pro jeho přetvoření ve fungující místo. Metoda poskytuje vodítko skupině místních aktivistů, zástupců obce, obyvatel a odborníků při jejich práci na revitalizaci veřejného prostoru k vytvoření pracovního plánu okamžitých, krátkodobých a dlouhodobých činností v procesu oživování

místa. V neposlední řadě metoda osvětluje, co dělat v budoucnu jinak v procesu navrhování nových veřejných prostranství.

Skupina, složená z místních občanů i občanů jiných regionů, odborníků různých profesí a ze zástupců laické veřejnosti, se schází v několika etapách, z nichž nejdůležitější je práce přímo na místě. Skupina vyhodnocuje jednotlivé aspekty pomocí metod pozorování, mapování chování, strukturovaného dotazování apod. Poté následuje společné vyhodnocení tohoto šetření, na jehož základě vzniká široká škála návrhů na vylepšení prostranství.

Návrhy jsou následně roztříděny do kategorií okamžitých krátkodobých a dlouhodobých kroků či úkolů podle možnosti jejich realizovatelnosti a míry dopadu.

Dalším zajímavým projektem, který se realizoval na území České republiky, byl projekt Společně o Březnici. Jednalo se o projekt studentů fakulty architektury ČVUT, kteří společně pod vedením svých učitelů zahájili proces zlepšení systému městské zeleně a veřejných prostor. Spolupráce probíhala za účasti občanů města, kteří ve městě bydlí, pracují a tráví velkou část svého života. Komunikace mezi občany a architekty probíhala formou setkání, zároveň byla doplňována anketami. Vznikl tak studentský projekt, který díky úzké spolupráci doc. Vorla s březnickou radnicí má velkou šanci na realizaci, zároveň místní občané mají velkou šanci žít ve městě svých „představ".

Lze tedy konstatovat, že i u nás je možné nechat promluvit „hlas lidu". Otázkou zůstává, k jakým problémům se má „hlas lidu" bezprostředně vyjadřovat. Ty se zdají být neomezeny, každý lidský počin, aktivita i pasivita mají vliv na prostředí, ve kterém člověk žije. Město jako takové, příroda či životní prostředí nemohou mluvit samy za sebe, měli bychom to být tedy my, kterých se to bezprostředně dotýká. Svoboda slova, vyjádření vlastního názoru je jedním ze základních prvků demokratické společnosti, nejsme a neměli bychom tedy v tomto ohledu být limitováni žádnými pravidly či zákony. Možnosti prezentace názoru jednotlivce jsou neomezené pod podmínkou, že respektují názory jiných. Tento, v našich zemích relativně nový „fenomén" by se měl stát součástí našich životů tak, abychom byli schopni vytvořit město – místo – prostor na celý život.

[11] Vnímání prostoru – Kevin Lynch

Pro správné pochopení vztahu mezi člověkem a prostorem, je třeba si uvědomit, jak a čím vlastně daný prostor vnímáme.
Prostor především vnímáme zrakem, který je ve spojení s mozkem (2/3 nervových vláken, které ústí do centrálního nervového systému, přicházejí z očí)(B.Lawson,2001). Díky tomu se naše životy odehrávají ve velmi vizuálně dominantní kultuře bytí, také díky tomu většina těchto vizuálních zážitků zůstává v podvědomí a jen někdy bývá analyzována. Pokud ovšem narazíme na nějaký podnět, který nás zaujme a osloví, který nečekáme, zanechá to v nás silný dojem. Pokud například očekáváme, že cesta za rohem budovy bude úzká, ale najednou se nám otevře zcela nečekaný nový obzor (park, náměstí), zanechá to v nás jistý dojem. Stejně tak s materiálem. Pokud očekáváme, že město, postavené z určitého materiálu a podvědomě vnímáme vlastnosti tohoto materiálu, nás překvapí, když se nám zjeví jiný druh materiálu s jinými vlastnostmi.

Můžeme tedy konstatovat, že nejsme pouze pasivními pozorovateli světa, ale stáváme se aktivními proroky našeho okolí.

11.1 Cesty

Cesty jsou ze všech částí, ze kterých se město skládá, nejdůležitější co se týká problematiky chodce. Na rozložení cest závisí, na jakou scénu bude člověku umožněn pohled, nebo naopak, co zůstane jeho očím skryto. Cesty by měly kopírovat přirozené trasy, po nichž se člověk pohybuje. V opačném případě se mohou stát nefunkčními, chodec bude chodit po jiné trase nebo se prostředí přizpůsobí přirozeným cestám. Tento problém se týká hlavně otevřených prostor, míst, kde cesty nejsou jednoznačně dány tvarem okolních budov. Nejviditelnějším příkladem jsou například parky. Zde je možné vidět, jak se prostředí do určité míry přizpůsobí chodcům. V trávě nebo v čerstvě napadeném sněhu bývají dobře vidět skutečné trasy, které jsou pro chodce ideální. V této zkoušce často neobstojí cesty, které se kolmo protínají, protože člověk má ve většině případů tendenci jít ke svému cíli nejkratší možnou cestou. V tomto případě tedy po přeponě myšleného trojúhelníku. Dalším důležitým kritériem funkčnosti cest je, aby spojovaly významné body, cíle, kam lidé chodí. Výsledkem by měla být důmyslná síť cest,

díky níž není problém dostat se pohodlně a rychle ke svému cíli. V dnešní době, kdy jsou města na velkých plochách, musíme do této sítě vhodně zakomponovat i dopravní systémy, tedy zastávky městské hromadné dopravy. Tato síť cest však musí splňovat i určité podmínky. Především by měla mít jasnou strukturu, aby byla pro chodce jasně čitelná. Měla by být taková, aby nebyla pouhým koridorem, kterým člověk projde při cestování ke svému cíli. Chodec by jsi měl projitím cesty vždy odnést nějaký estetický zážitek. Ten může být vyvolán například vedením cesty kolem významných prvků či zajímavých pohledů do okolí.

11.2 Okraje

Jedná se většinou o lineární elementy, které se vyskytují ve městě. Vizuálně a mnohdy i fyzicky oddělují od sebe určité městské oblasti. Okraje jsou určitou hranicí mezi lokalitami se stejnými vlastnostmi, se stejnou identitou. Termíny jako okraj či hranice mohou vzbuzovat dojem, že plní funkci určité bariéry, ovšem zde tomu tak není. Bylo by tedy vhodnější použít slovo „šev" – ten také spojuje různé dva díly v jeden celek.
Funkci okrajů často plní některé z ulic. Zde dochází ke spojení a splynutí funkce cesty a okraje. V takovém případě je projití z jedné strany oblasti do druhé většinou velmi jednoduché. Výjimkou jsou takové ulice, které plní funkci dopravních koridorů, na kterých je velký automobilový provoz. V takovém případě má okraj pro chodce funkci bariéry. Pokud na těchto silnicích není světelně označený přechod pro chodce, stává se, zejména v době dopravních špiček, tedy v době, kdy je i větší koncentrace chodců, tato bariéra pro pěšího téměř nepřekonatelnou. Jedním z řešení takových problémů je například vybudování nadchodu nebo podchodu. Bohužel i nadchody mají své nevýhody, a to především v místech, kde je pro nadchod málo prostoru. Tam je chodec vystaven velké zacházce, aby se vůbec na tento nadchod dostal. Pokud bychom měli uvažovat bezbariérovém nadchodu, stávají se tyto několikanásobně delší než prosté přejití silnice. Proto se často setkáváme s chodci přebíhajícími víceproudové silnice v místech, kde se nenachází přechod, ale pouze nadchod.

Okraje mohou být vytvořeny i přírodními podmínkami. Může se jednat o prudký svah, údolí rozdělující město, často tuto dělící úlohu plní řeka ve městě.

Zejména v historických městech s přírodními okraji působí město jako harmonický celek, ve kterém lze velice snadno rozpoznat oblasti, které na sebe navazují, protože v minulosti se po přidání každého nového spojujícího prvku vzhled městské části trochu upravil tak, aby tento spoj nepůsobil nepřirozeně. Příklad, kde se vyskytuje hned několik okrajů, je v Brně v okolí křížení ulice Vídeňská a řeky Svratky a oblast Kamenné kolonie, která se nachází na kopci ve strmém svahu. V této oblasti se stává řeka Svratka, se kterou jde souběžně ulice Poříčí – frekventovaná silnice, součástí velkého městského okruhu, a ulice Vídeňská a Křížová tak vytíná čtyři oblasti. Tyto ulice nám tedy vytvářejí silný lineární prvek ve městě, neboť se jedná o silnice s rušným silničním provozem.
Na jedné straně leží kompaktní hustá zástavba podél ulice Křížová s napojením na ulici Václavská a směrem k Mendlovu náměstí. Na druhé straně oblast jihozápadní od výše zmíněné křižovatky, kde se místní zástavba podstatně liší od okolních částí. Tato působí volněji, domy jsou nižší, nachází se zde mnohem více zeleně. Ulice Kamenná a Táborského nábřeží jsou velice klidné, není zde téměř žádný provoz, protože ulice Kamenná dále přechází v cyklostezku. Tato část města Brna je častým výchozím bodem pro mnohé obyvatele k odpoledním vycházkám. Nachází se v těsné blízkosti centra a zároveň se člověk brzo dostane do okolní přírody. Zde se také vyskytuje další typ přírodního okraje. A tím je svah.

11.3 Oblasti

Oblastí rozumíme část města, která má jednotnou identitu, funkci, strukturu a je ohraničena okraji. Oblasti mohou být přesně stanoveny a vyznačeny na mapě, jako je tomu například u městských částí, které jsou částečně samostatné jednotky v rámci města, nebo mohou být určeny tím, jak je vnímá chodec, jak si člověk rozdělí svůj pomyslný plán v hlavě. Pro problematiku chodce jsou důležitější oblasti druhého typu, tedy ty oblasti, které si sám člověk vytvoří ve své vlastní představě o městě. Chodec pohybující se v rámci oblasti využívá strukturu oblasti k orientaci. Často se ale stává, že chodec potřebuje jít z jedné oblasti do druhé. Je tedy zřejmé, že je zapotřebí jasná struktura nejen uvnitř oblasti, ale i jasná struktura oblastí jako takových. Tato struktura je často dána hlavními ulicemi, které tvoří okraj. Tyto ulice by měly být výrazné, dlouhé a měl b být jasně zřetelný jejich

směr. Spojují oblasti, tedy poměrně velké plochy, a je nutné, aby se v nich člověk vyznal. Pohyb mezi jednotlivými oblastmi a orientaci chodců usnadňují uzly.

11.4 Uzly

Uzly lze popsat jako křižovatky pro pěší, Jsou to místa, kterými prochází větší množství lidí různými směry a kde se pak rozcházejí. Uzly společně s cestami utvářejí vlastní strukturu města. Schematická síť ve městě je vždy tvořena jednotlivými nitkami – ulicemi, a v místech, kde jsou nitky svázané, se nacházejí uzly. Uzel by měl být přehledný, mělo by být snadno rozpoznatelné, kam která ulice vycházející z uzlu vede. Díky koncentraci chodců jsou k uzlům často přidruženy i jiné funkce. Nejčastěji to bývá funkce obchodní. Příkladem uzlu může být náměstí Svobody. Tento prostor bývá sám o sobě častým cílem mnoha chodců. A pokud není cílem, tak tudy projde téměř každý, kdo míří do centra města. Náměstím procházejí spousty lidí, kteří mají různé cíle i různé výchozí body své cesty. Z tohoto hlavního náměstí vychází také mnoho ulic, z nichž Česká, Rašínova, Běhounská, Jánská a Kobližná tvoří hlavní síť centra města. U každé z těchto ulic je jasný směr, kterým vede. Tomu napomáhá i samotný tvar náměstí, ze kterého je možné lépe si udělat představu o rozložení města, protože ulice z něj vycházející zachovávají směr předurčený tvarem náměstí. Většina těchto ulic skýtá průhled na nějaký významný prvek či bod, napomáhající orientaci ve městě. V ulici Rašínova je významným prvkem kostel sv. Jakuba, v ulicích Jánská a Kobližná, které se sbíhají, je společným prvkem obchodní dům Centrum.

Další příklady uzlů jsou prakticky všechny vstupy do historického centra města. Uzly se nacházejí na místech bývalých městských bran. Bývalé městské brány udávaly městu základní strukturu, která je trvalá a téměř se nemění. Při pohledu na plán města Brna z roku 1348 je možné zjistit, že podoba centra města se téměř nezměnila. Těmito místy vstupních bran vchází do města mnoho lidí z různých míst, odkud se pak každý vydává svou vlastní cestou ke svému cíli.

Často se uzly vyskytují poblíž zastávek hromadné dopravy, které pak fungují jako výchozí bod pro velké množství lidí. Příkladem je uzel v oblasti ulic Joštova, Česká, Veselá, kde se nachází přestupní uzel a kde se ve středověku nacházel jeden ze vstupů do centra města – brána Veselá.

5/ Prvky

Prvky jsou považovány za nejzákladnější stavební element města. Udávají místu identitu, výrazně napomáhají při orientaci v prostoru. Prvky jsou to, co si člověk vybaví na místě, kde byl. Prvky si většinou vybavíme tehdy, když popisujeme někomu cestu, kudy se někam dostat. Ne vždy si pamatujeme názvy ulic, a tak používáme výrazy typu: naproti kostela, pod hodinami, před divadlem, u zelených dveří atd. Právě tyto výrazy nejsou nic jiného než označení nějakého jedinečného prvku charakteristického pro dané místo. Používáme výrazné prvky, protože pomocí nich lze bezpečně určit místo, kde se člověk nachází. Představa člověka o městě bývá často přímo utvářena těmito významnými prvky. Výraznými prvky mohou být budovy lišící se od okolní zástavby, kašny, sochy, kostely, reklamní plochy, hodiny na sloupech či umístěné na nárožích domů, ale i veřejné osvětlení, sloupky zabraňující vjezdu nebo odpadkové koše, pokud jsou zajímavě zpracovány. Jednotlivé prvky se mohou periodicky opakovat, jako je tomu například u pouličního osvětlení, ale mohou být i jedinečné a vyskytovat se pouze na jednom místě. Mnohdy takto umístěné solitéry ještě více zdůrazní okolní prostor. Je vždy nutné dbát na kompozici místa a jednotlivé prvky umísťovat v harmonii s okolím. Prvek, který nebude do místa zapadat, sice bude výrazný, ale zároveň naruší ráz místa, což orientaci spíše ztíží. Je důležité vytvořit pro člověka příjemný prostor se zajímavou kompozicí, která dodá místu výraznou image. Aby mohly výrazné prvky plnit funkci orientačních bodů, musí být dobře viditelné z více míst. Proto je často nalezneme v místech křížení ulic nebo na otevřených prostranství. Často je lze vidět i z velké dálky a v mnoha případech jsou na ně jen úzké průhledy. Těch si často nevšimne ani člověk, který ve městě bydlí. Ve městě Brně nalezneme takových výrazných prvků hned několik. Jsou to například dobře viditelné věže kostela svatého Petra a Pavla, kostela svatého Jakuba či Staré radnice. Usnadňují nám lepší orientaci, neboť jejich vysoké věže jsou vidět i z úzkých ulic centra. Pokud se budeme zabývat samotným centrem města Brna, nalezneme zde mnoho dalších více či méně výrazných prvků. Ať už se jedná o novou kašnu na náměstí Svobody či hodiny na ulici Česká. Všechny tyto prvky bývají také nasvícené v noci, tím se stávají ještě více výraznějšími a dominantnějšími. Dokreslují tak atmosféru nočního města.

[12]Prostor – vzdálenost - velikost

Prostor, který nás obklopuje, je jedním z podstatných prvků při vnímání městského prostředí. Udržitelnost města, udržitelnost dopravy – spočívá v optimálních proporcích městské krajiny.

Velikost neboli Problém rozměrů
Za hranicemi určitého měřítka nabývá architektura vlastností VELIKOSTI. Nejlepším důvodem, proč traktovat VELIKOST, je tentýž, který uvádějí horolezci zdolávající Mount Everest: „protože existuje". Velikost je nejzazší architektura. Zdá se neuvěřitelné, že sám rozměr stavby v sobě obsahuje ideovou náplň, která je nezávislá na vůli jejich tvůrců. Mezi všemi ostatními kategoriemi právě velikost vzbuzuje dojem, že zasluhuje jakékoliv programové prohlášení; zdiskreditována jakožto intelektuální problém, ubírá se zjevně cestou k zániku – jako dinosaurus – v důsledku své těžkopádnosti, pomalosti, ztrnulosti, obtížnosti. Ve skutečnosti však pouze tato velikost dává vzniknout systémům nejvyšší složitosti, které v plné šíři mobilizují inteligenci architektury i jejich příbuzných oborů.

Rem Koolhaas

„Potřebuji svůj prostor"

Každý z nás potřebuje svůj vlastní prostor, ve kterém může tvořit, žít a svobodně se pohybovat bez toho, aniž by pociťoval omezení ostatními jedinci, alespoň během určité části svého života. Lidé stejně jako zvířata mají potřebu minimální a maximální vzdálenosti od ostatních osob, budov, dopravy a přírody. Tato vzdálenost je u každého z nás jiná, někdo se cítí v blízkosti jiných bezpečně, jinému takováto vzdálenost přináší pocit stísněnosti.
Stejně tak při procesu utváření města - městské struktury, musíme mít na paměti optimální rozmístění jednotlivých funkcí, aby dodávaly městu přijatelné měřítko. Pro člověka pohybujícího se pěšky se stává tento fakt významnější, neboť jeho vnímání okolí je mnohem více umocněno přímým kontaktem a rychlostí pohybu.
Představme si sebe sama úplně osamocené v nekonečné jednotvárné krajině – městě. Je ticho a je vidět horizont. Postupně je možné rozpoznat nějaký pohyb na horizontu a později je zřejmé, že se jedná o lidskou postavu. Během určité doby je

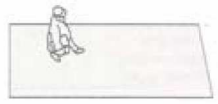
možné slyšet kroky této přibližující se osoby a brzy je možné říci, jestli se jedná o naléhavý krok nebo přirozenou procházkovou chůzi. Někdy je možné odhadnout, jaký záměr má tato osoba vůči nám. Postupně můžeme uslyšet dech cizince a odhadnout tak jeho fyzikou kondici a nakonec se mu podívat do očí a rozpoznat jeho náklonnost. Tato situace je pouze teoretická a absurdní. Význam spočívá v tom, že se navzájem odhalujeme nejrůznějšími způsoby. Vzdálenost pak není pouze spojitost, ale obsahuje vnímavostní práh. Vzdálenost hraje tedy velmi důležitou roli v našich životech, v našich vztazích a ovlivňuje do určité míry naše další rozhodnutí, chování.

Stejně tomu tak je ve vnímání našeho okolí. Člověk vyskytující se sám v ranních hodinách ve městě zažívá zcela jiný pocit než na témže místě v jinou denní hodinu. Prostor, který ho obklopuje vnímá mnohem intenzivněji a jednotlivé vzdálenosti – odstupy budov, proporce náměstí, šířky ulic, hrají důležitou roli. Pro chodce směřujícího na náměstí z určitého bodu se celá jeho cesta stává situací, při které odhaduje svého „cizince" – své město, posuzuje ho a vytváří si svůj prostor v něm.

Co očekáváme od určitého prostoru? Většina z nás se neradi nudí a přeje si určitý druh zábavy a pobavení. Vidíme to jako potřebu povzbuzení a vyžadujeme, aby nám to naše prostředí poskytovalo. Zajisté také nemáme rádi nejistotu a vyžadujeme určitý stupeň stability a uspořádání v našem životě. Hledáme tedy takové prostředí, které nám nabízí bezpečí. Většina z nás má také silnou touhu někam patřit. Většina lidí, kteří procestovali velkou část svého života, popisují svou potřebu návratu domů v pozdějším věku. Potřebujeme tedy ztotožnění se s okolím. Lze tedy shrnout, že člověk obklopený určitým prostorem potřebuje především oživení, pobavení, bezpečí a začlenění do prostoru. To vše by nám město mělo nabízet v nejrůznějších podobách.

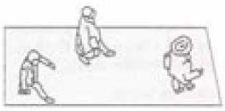
12.1 Chodec - prostor

Prostor pro chodce je dán nejen šířkou chodníku, prvky umístěnými na chodníku či plynulostí chůze v návaznosti na přechody pro chodce, ale také ostatními chodci, kteří se nacházejí v těsné blízkosti. To vše nám může ovlivnit směr naší chůze, rychlost chůze a neposlední řadě také „pohodlí" pěšího pohybu[13].

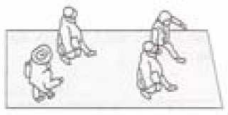


Chodec „A" – pohybuje se po chodníku bez omezení jiných chodců, není nucen volit směr či rychlost chůze, nedochází ke konfliktům s ostatními chodci

Chodec „B" – prostor pro chodce je stále dostačující, aby nedocházelo k omezení rychlosti chůze a ke konfliktům s ostatními; dochází k mírnému omezení ve výběru směru chůze

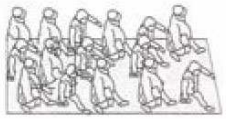


Chodec „C" – prostor je dostačující pro průměrnou rychlost chůze; může docházet k menším konfliktům mezi chodci při vzájemném míjení se; plynulost chůze je omezená



Chodec „D" – dochází k omezení rychlosti a plynulosti chůze; zvýšené riziko konfliktů s ostatními chodci; častá změna směru chůze

[13] NYC Department of City Planning, New York City – Pedestrian Level of Service Study Phase I, 2006



Chodec „E" – není dostatek místa k přecházení pomalejších chodců; velká možnost konfliktů s ostatními chodci; směr i rychlost chůze omezená; dochází k přerušení plynulosti chůze

[13] Kvalita budoucích měst

Veřejné blaho obyvatelstva ve městech se zvyšuje pomocí kvalitní a dostatečné nabídky pracovních příležitostí, dobrou likvidací odpadu, dobrým dopravním systémem, dostatečným množstvím zásoby vody a správným uspořádáním ulic. Ale ne vždy dodržením všech těchto podmínek se automaticky zlepší samotné město. Řešením veškerých technických problémů odborníci riskují vytvoření skupin, které zvyšují počet obyvatel a hustotu obyvatel ve městě. Mohou vést k sociálním procesům, které bohužel sníží kvalitu života. Obyvatelé měst zjišťují, že vylepšené technologie nepřinášejí vždy zlepšení podmínek života společnosti. Výsledkem je, že lidé, kteří upřímně oddali své síly pro dobro společnosti, ale kteří ovšem nepředvídali různost sociálních důsledků, začali pociťovat prudkou reakci kritiky veřejnosti.
Město si může do značné míry vybrat směs nátlaku, pod kterým si přeje existovat. Existuje mnoho složek městské atraktivity. Jestliže jedna z těchto složek upadá, druhá se vylepšuje. Není možné vytvořit ideální město. Ale je možné vytvořit určité ideální znaky, jestliže je člověk ochoten je nahradit jinými zhoršujícími se prvky. V minulosti jsme byli ochotni vylepšit mnohé technologické aspekty města, ale zároveň jsme bezděčně přispěli ke zvýšení mnohých ekonomických,ekologických a sociálních problémů, které zamořují dnešní města.

Rozumné cíle pro městské představitelé, vedoucí ke zvýšení kvality života místních obyvatel, by bylo dobrým řešením. Zároveň by tito představitelé měli zajistit i ekonomický zisk pro město.

Můžeme tedy shrnout: pro město je nejlepší, když pečuje samo o sebe. Jeho vlastní prosperita by měla stát před zájmy ostatních, kteří se nepodílejí na řešení svých základních problémů.
Město může ovlivnit svou budoucnost výběrem mezi prvky atraktivity. Tyto prvky spadají do dvou kategorií podle toho, zda ovlivňují energicky kvalitu života ve městě, nebo ovlivňují směrem dovnitř stěhování a růst města (J.Forrester,1975).

Bezpečnost a čistý vzduch ve městech jsou využívány shodně všemi. Jejich efekt není nijak omezený na určitý okruh obyvatelstva a jsou shodně užívány jak

současnými, tak i budoucími obyvateli. Práce a bydlení jsou rozpoznatelné určitými jednotlivci. Mohou být ve vlastnictví momentálních obyvatel města, ale nemusejí nezbytně být dostupné pro obyvatelé zvenčí.
Atraktivita města by měla být rozdělena podle toho, jestli ovlivňuje pouze současné obyvatele města, nebo potencionální příchozí obyvatelé.

Problémy měst nebudou vyřešeny, dokud si města nedají najevo svou odvahu plánovat svůj rozvoj z hlediska maximálního počtu populace, maximálního počtu bytových jednotek, maximální přípustné výšky budov a maximálního počtu pracovních příležitostí.

Město by si také mělo vybrat typ města, kterým chce být. Být a zůstat městem, které nabízí všechno všem, je nemožné. Mohou existovat mnohé specifické druhy měst, každé s vlastními unikátními rysy atraktivity města, ale zároveň i nevýhodami. Může vzniknout průmyslové město, komerční město, rekreační město, město převážně pro obyvatelé v důchodu a další. Je ovšem důležité, aby určitý typ města korespondoval s politickým přístupem daného města.

Kdyby dostatečné množství měst našlo správné cesty, jak kontrolovat svůj vlastní osud i navzdory národní politice a chování jiných měst, pak by se velmi rychle vytvořilo obecné dobro země. Pokud by některá města podnikla účinné kroky k dosažení rovnováhy mezi životním prostředím a zachovala by životaschopnou a patřičnou rovnováhu mezi obyvatelstvem a průmyslem, tak zbývající města, která by tyto kroky nepodnikla, by jistě velmi rychle pocítila patřičný pokles a úpadek.

Atraktivní a dobře fungující město se chová jako živý organismus. Zdravé město je schopno vhodně reagovat na měnící se podmínky, dokáže růst, překonat krize i stárnout. Takové město přitahuje lidi, jejichž spolupráce je nadějí pro přežití lidstva……..
Město, krajinu i společnost propojují sítě a komplexní systémy. Některé rysy komplexních sítí budují most mezi mikrosvětem a makrosvětem a jeho důsledky jsou stejně udivující jako samotná existence tohoto mostu. Jednotlivé sítě ve městech jsou tvořeny dopravními komunikacemi, inženýrskými sítěmi, digitálními sítěmi, bezdrátovými sítěmi, sítěmi sociálních vztahů a mnoha dalšími. Dopravní sítě dále dělíme na silniční komunikace, systémy kolejové dopravy, vodní cesty,

koridory letecké dopravy, cyklistické trasy a pěší trasy. Všechny tyto jednotlivé složky dopravních sítí by měly mít stejnou důležitost a být v rovnováze. Každé město by mělo nabízet kvalitní dopravní systém s dostatečným využitím veškerých druhů dopravy s důrazem na pěší pohyb. Město se navíc může vymykat svou atraktivitou zaměřenou na určitý druh dopravní sítě, která bývá mnohdy potlačená. Důležitými složkami v dobře fungujícím městě je mobilita a dosažitelnost. Mobilita je jednou ze základních lidských vlastností a potřeb. V souvislosti s trendem globalizace se mobilita ve smyslu cestování, ale i mobilita pracovní a studijní stala rozšířeným přirozeným společenským jevem. Mobilita ve městě je determinována dosažitelností a kvalitou technologií a infrastruktury, neboli schopností překonat určitou vzdálenost efektivně a rychle. Její různorodost je klíčem k trvale udržitelné dopravě ve městě.

Dnes většina urbanistů a politiků se potýká s otázkou, jak vyváženě řešit stále větší poptávku po mobilitě a hospodářském růstu, která se snaží vypořádat s potřebou zachovat a chránit životní prostředí. Snaží se nabídnout všem občanům přijatelnou kvalitu života. I když si uvědomujeme, že mobilita založená na osobních automobilech zůstane nadále významnou součástí dopravy, je cílem každé udržitelné strategie rozvoje měst snaha nalézt cestu, jak podpořit využívání alternativních způsobů dopravy (veřejná doprava, cyklistika a chůze). Dle zkušeností a pokusů v zahraničí můžeme konstatovat, že dopravní problémy, které vznikly při prosazení většího podílu alternativní dopravy na úkor automobilové, jsou obvykle méně závažné, než se původně myslelo.

Evropa je nejvíce urbanizovaný světadíl na světě: více než 80 % evropského obyvatelstva žije ve městech a velkoměstech. A spolu s tím v Evropě roste používání osobních automobilů. Mezi rokem 1975 a 1995 se v EU denní vzdálenost ujetá jednou osobou zdvojnásobila, a do roku 2025 se předpovídá další zdvojnásobení. Polovina všech cest v městských oblastech je kratší než 5 km a třetina je kratší než 3 km (H.Visser,2007).

Na základě četných studií evropských měst lze stanovit hlavní problémy související s nárůstem dopravy ve městech a s tím spojenými dopravními zácpami:

- Spravedlnost

Téměř 30 % domácností v Evropě nevlastní osobní automobil – ty pak platí daň za nárůst automobilové dopravy ve městech jako ostatní, aniž by využívaly výhod automobilu.

- Hospodářská účinnost

Dopravní zácpy, znečištění ovzduší a dopravní nehody vedou k vyšším přímým i nepřímým nákladům. Celkové škody se ve členských státech EU 15 odhadují na 502 mld. EUR za rok[14].

- Ztráty městského „životního prostoru"

Infrastruktura pro automobilovou dopravu (silnice a parkoviště) zabírá cenné pozemky ve středu města a ničí či ohrožuje stávající volné prostory.

- Znečištění ovzduší

Sem patří mnohačetné vlivy od globálního oteplování, přes zdravotní problémy až k erozi staveb. Ministerstvo zdravotnictví Velké Británie odhaduje zdravotnické náklady působené prachovými částicemi v městských oblastech Británie až na 500 milionů GBP ročně[15].

- Dopravní nehody

Více než 40 000 mrtvých na evropských silnicích za rok, a z těchto úmrtí se čtyřikrát více smrtelných úrazů stane v městských oblastech[16].

- Vizuální vlivy

Snížená kvalita městského prostředí způsobená zaparkovanými automobily a ostatní infrastrukturou.

[14] Externí náklady dopravy:náklady na dopravní nehody, na životní prostředí a na dopravní zácpy v Evropě, březen 2000 (www.infras.ch)

[15] Ekonomické ohodnocení vlivů na zdraví znečištění ovzduší, 1999

[16] Evropská agentura pro životní prostředí (European Environ. Agency), ukazatele integrace dopravy a životního prostředí V EU, 2000

- Hluk a vibrace

  Doprava je jedním z hlavních zdrojů hluku ve městech.

- Spotřeba energie

  Doprava spotřebuje každý rok o 4 % více energie, což představuje zdvojnásobení použité energie každých 20 let.

- Bariérový efekt

  Ucpané městské ulice tvoří z měst ostrůvky domů mezi auty – sociální problém.

- Konkurenceschopnost

  Tradiční obchody v centru měst musí čelit konkurenci méně dopravně zahlcených obchodních středisek umístěných na okraji města.

13.1 Nový přístup

V některých městech, kde je dostatek prostoru, je možné podporovat způsoby dopravy bez osobních automobilů (např. přeměna některých ulic na pěší zóny nebo jejich vyhrazení jen pro provoz autobusů, jízdních kol a taxíků), aniž by se snížil prostor komunikací dostupných pro osobní automobily. Stejně tak se lze chovat ve městech, kde nejsou problémy s dopravními zácpami a kde to, že osobní automobily budou mít méně prostoru, příliš neovlivní dopravní toky dokonce ani během dopravní špičky. Hlavním problémem většiny evropských měst je najít způsob, jak účinněji využít stávající silniční kapacitu. A to nahrává udržitelnějším způsobům dopravy – veřejné dopravě, pěším a cyklistům. Některá průkopnická města, jako například Kodaň v Dánsku, s tím začala před mnoha lety a slaví úspěch (viz strany 16 a 17). Města nebo městské oblasti, kde jsou zejména během dopravní špičky silnice ucpané, řeší otázku jak poskytnout více prostoru udržitelnějším způsobům dopravy, tím, že buď uzavřou silniční prostor osobním automobilům natrvalo (24 hodin) anebo jen dočasně (např. metoda sudých a lichých dní pro auta s určitou poznávací značkou). Odnětí kapacity dominantním uživatelům osobních automobilů je pro každou místní městskou správu odvážným rozhodnutím. Zdá se totiž logické, že pokud je dopravní síť již ucpaná, omezení prostoru pro osobní automobily může situaci jen zhoršit.

Veřejnost se většinou nejvíc obává dopravního chaosu a škodlivých dopadů na hospodářství. Pod tlakem veřejnosti mohou úředníci a politici ztratit odvahu a tyto návrhy raději opouštějí. Nové nápady, např. koncepce „vymizení dopravy" (které oponují předpokladu, že pokud se sníží kapacita silnic, musí se nutně zvýšit počet dopravních zácp), jim mohou pomoci.

[14] Příklady ze zahraničí

14.1 Kodaň – město s vizí

Do roku 1962 byly všechny ulice ve středověkém středu města plné automobilů a všechna náměstí byla využívána jako parkoviště. Jak doprava narůstala, prudce se zhoršovaly podmínky pro pěší. Dne 17. listopadu 1962 byla hlavní ulice Kodaně Strøget přeměněna na pěší zónu. Tato přeměna byla tenkrát předmětem vzrušené debaty. Lidé tvrdili, že pěší zóna na ulici v Dánsku nemůže prostě fungovat. Ale kupodivu se brzy ukázalo, že nové prostředí bez automobilů si obyvatelé Kodaně velice oblíbili. Tímto rokem se tedy datuje počátek postupné přeměny, která od té doby stále probíhá. Dnes má Kodaň živý střed města, který přitahuje návštěvníky po celý rok.

V současnosti je v Kodani více než 96 000 m2 prostor bez automobilů (33 % z toho jsou ulice a 67 % patří městským náměstím). Zatímco úroveň pěší dopravy se v minulých desetiletích v podstatě nezměnila, město dnes nabízí chodcům a cyklistům daleko více možností, jak příjemně strávit čas, než v roce 1968. Během letních měsíců jsou pěší zóny plné lidí, kterým město nabízí řadu společenských a kulturních akcí. V zimních měsících pak lidé mohou bruslit pod širým nebem.

„Namísto širokých a hlučných ulic ve městě i mimo ně a šestipodlažních podzemních garáží pod celým středem města, Kodaň zvolila méně automobilů a mimořádně přitažlivý střed města. Kodaň je živoucím důkazem, že to funguje“ (J.Gehl,L.Gemzøe,2002).

rozvoj ulic a náměstí ve středu města Kodaň, 1962-96

Jak se ulice a náměstí ve středu města měnily na pěší zóny a vylepšovaly svůj vzhled, tak se oblast stávala přitažlivější, a zároveň méně přístupnou pro motoristy. Městský úřad přijal integrovanou strategii řízení dopravy pro střed města:

- omezení počtu parkovacích míst (poplatky za parkování na ulicích jsou relativně vysoké),
- snížení počtu jízdních pruhů na několika hlavních trasách do města a namísto toho využívání daného prostoru pro autobusy a cyklistické pruhy,
- omezení průjezdní dopravy, při současném rozvoji sítí příměstských vlaků, autobusů a cyklistických stezek.

Ve středu města se 80 % veškerých cest vykonává pěšky a 14 % jízdou na kole. Automobilová doprava ve středu města byla omezena a dopravní zácpy se již netvoří. Klíčem k úspěchu bylo nepochybně to, že se tyto dost zásadní změny prováděly postupně. Tento přístup „krok za krokem" dal obyvatelům čas, aby se přizpůsobili, aby se přeorientovali z používání osobního automobilu na chůzi, jízdu na kole a používání veřejné dopravy (J.Gehl,L.Gemzøe,1996).

14.2 Kajaani, Finsko

Uzavření hlavního náměstí a části hlavní ulice ve městě Kajmani pro dopravu – tímto způsobem se město začalo bránit proti dopravním zácpám a postupnému úpadku centra města. Před realizací projektu přerozdělení silničního prostoru projíždělo denně hlavním náměstím města asi 13 000 vozidel. Nyní tam není žádná automobilová doprava. Intenzita dopravy v ulicích přiléhajících k náměstí se zvýšila z 1000 na 6500 vozidel denně, zatímco v ostatních ulicích nedošlo k vyššímu dopravnímu zařízení[17]. Část dopravy „vymizela", více cest se nyní ve středu města podniká pěšky.

Základní situace

Město Kajaani leží 570 km severně od Helsinek v severovýchodním Finsku. Historie města sahá do 17. století a město je kulturním, průmyslovým, správním a obchodním střediskem svého kraje. Během začátku devadesátých let minulého století střed města Kajmani upadal kvůli řadě důvodů:

[17] Pramen: Město Kajaani

- dopravní zácpy na hlavní ulici a související problémy se znečištěním ovzduší a hlukem;
- konkurence hypermarketů;
- odliv obyvatel ze středu města;
- velké množství prázdných nemovitostí, které by mohlo časem vést k úpadku města.

Strategie: Hyvä Kajaani – „Dobré Kajaani"

V roce 1996 místní úřad inicioval aktivní strategii pro regeneraci středu města jako součásti národní iniciativy „oživení městských center" financované Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem dopravy a Ministerstvem obchodu Finska. Hlavním cílem této strategie byla přeměna části ucpané hlavní ulice a hlavního náměstí na pěší zónu, což se uskutečnilo v roce 1998. Diskuse kolem toho trvaly téměř 20 let a nakonec se dospělo ke kladnému závěru, přičemž akci podpořilo sdružení místního úřadu, investorů, obchodníků a obyvatel (ustavené v roce 1998 jako „společnost pro střed města"), když si všichni místní uvědomili, že pokud se má zastavit úpadek středu Kajaani, je zapotřebí něco udělat.

Střed města je najednou hezký: celá plocha je vydlážděna kamennými kostkami, jsou zde nové stromy, lavičky, osvětlení, jeviště a fontána. K nové strategii také patří podpora místních obchodů, včetně předzahrádek a podloubí před obchody podél hlavní ulice, podpora služeb veřejné dopravy, vymístění některých parkovišť mimo pěší zónu a budování nových cyklostezek jak do středu města, tak i uvnitř vlastního centra.

Výsledky

Dopravní zatížení

Zpočátku dopravní zácpy v oblasti projektu opravdu narostly, ale tento jev netrval dlouho. Časem se těch 13 000 automobilů, které kdysi denně projížděly nynější pěší zónou, skutečně přelilo do přilehlých ulic a jejich počet se přitom zmenšil, část dopravy „vymizela". Lidé začali chodit více pěšky do středu města a pohybují se pěšky i po centru. Hezčí veřejné plochy a zvýšení občanské hrdosti. Nedávný průzkum veřejného mínění zjistil, že místní obyvatelé mají pocit, že střed města je nyní hezčí, pohodlnější a bezpečnější, než byl dříve. Hlavní náměstí je nyní dobrou vizitkou i pro návštěvníky města a obyvatelé jsou na to pyšní. Místní se

nyní domnívají, že nejlepším způsobem, jak zlepšit střed města, je rozšířit plochu pěší zóny.

Před projektem: 60 % obyvatel si myslelo, že ve městě Kajaani se žije dobře a 47 % obyvatel si myslelo, že střed města Kajaani je pěkný. (1977)
Po provedení projektu: 80 % obyvatel si myslelo, že ve městě Kajmani se žije dobře a 60 % obyvatel si myslelo, že střed města je krásný; 55 % obyvatel si přálo, aby byla pěší zóna rozšířena. (2000)

Obchodní činnost
Průzkum u maloobchodníků ukázal, že 52 % se domnívá, že tento projekt zlepšil jejich obchody nebo je vylepší v budoucnosti. V roce 2000, byl rozeslán dotazník všem maloobchodníkům (190), kteří měli obchody v přízemí ve středu města, vrátilo se 110 zodpovězených.

Klíčové faktory úspěchu/ získané poznatky
• Přístup partnerství: Klíčovým faktorem úspěšnosti této případové studie bylo vytvoření „koordinační skupiny" a „společnosti pro střed města", která zastupuje zájmové skupiny (městské úřady, stavitele, obchodníky a obyvatele).
• Jasná politická vize a závazek městské rady k řešení problémů dopravních kongescí a úpadku města včetně obtížného rozhodování, zda financovat tento projekt či jiné aktivity.
• Integrovaná strategie regenerace včetně změny využití silničního prostoru, zlepšení městského prostředí a marketingu strategie pro město.
• Zapojení veřejnosti s průzkumy veřejného mínění před a po realizaci daného projektu.

14.3 Norimberk, Německo

Od začátku sedmdesátých let minulého století se historický střed města Norimberku postupně měnil v pěší zónu, město se tím snažilo vyřešit problém zhoršující se kvality ovzduší. Řada odborníků se tehdy obávala, že v okolí pěších zón tím vznikne

dopravní chaos. Jaká byla skutečnost? Bylo patrné, že tam, kde dříve přeplněné silnice ve městě byly náhle uzavřeny pro automobilovou dopravu, se doprava doslova „vypařila". Dopravní objemy v okolních ulicích narostly o pouhých 20 – 29 %, přibyla sem tedy jen část dopravy, která původně používala nyní uzavřené silnice. Současně nedošlo k poklesu návštěvníků, kterého se obávali maloobchodníci, ve skutečnosti na ulicích nově přeměněných na pěší zóny začal obchod vzkvétat. Přes tyto zkušenosti narazilo v roce 1988 zkušební uzavření průjezdní trasy, vedoucí středem města, na silný odpor ze strany obchodníků. Řada lidí si myslela, že, že přeměna oblasti Rathausplatz a Theresienstrasse na pěší zónu (a tudíž uzavření ulice, po které v průměru projelo 25 000 automobilů za 16 hodin) by vyústila do dopravního chaosu v okolních ulicích. Ale k tomu nedošlo. Po jednom roce sledování dopravy v přilehlých oblastech uzavřené ulice se ukázalo, že se celkový dopravní proud v historickém městě snížil až o 25 % a doprava v přilehlých ulicích se narostla v rozsahu od 4 do 19 %, což je značně nižší hodnota, než se předpovídalo (v některých případech byl pozorován pokles). Část dopravy tedy „vymizela". Po sčítání dopravy na vnějším okruhu (aby se odhalilo, zda se „chybějící doprava" nepřelila jinam) se ukázalo, že i zde počty vozidel poklesly. Zároveň s tím se v centru města značně zlepšila kvalita ovzduší.

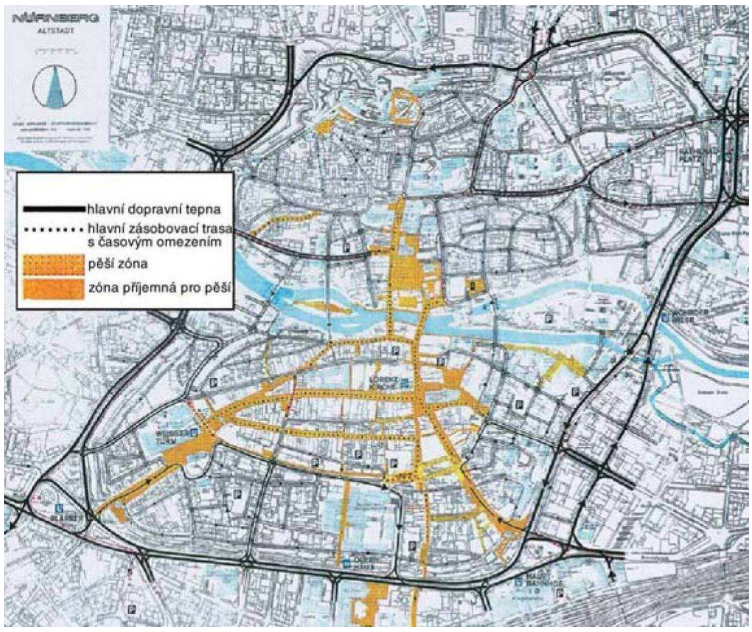
Základní situace

Na začátku sedmdesátých let minulého století čelil střed města Norimberku (severní Bavorsko) s jeho úzkými ulicemi, historickými památkami a obchodními domy rostoucím problémům se znečištěným ovzduším, způsobeným nadměrnou automobilovou dopravou. Důsledkem byl rozpad historických budov, obavy o zdraví a trvalé dopravní zácpy ve středu města.

Strategie: zlepšení městské dopravy

Od sedmdesátých let minulého století začali představitelé města s progresivní strategií – dát přednost udržitelnějším a méně znečisťujícím způsobům dopravy, zajistit lepší dostupnost obchodů a kanceláří a zlepšit správu parkovacích míst. Vytlačování automobilové dopravy ze středu města se provádělo postupně a vyvrcholilo v letech 1988 - 1989 uzavřením posledního hlavního dopravního koridoru, přičemž veřejná doprava zde ještě mohla jezdit. V roce 1989 po široce vedené diskusi s obyvateli města a po těsném hlasování radnice města byla přeměna na pěší zónu dokončena. Během následujících 10 let se postupně v šesti fázích měnila na přitažlivou městskou zónu. Budovy v oblasti byly renovovány, to

se týkalo také městského mobiliáře, a ve volných prostorách ulic byla umístěna řada uměleckých děl. Oblast se tak stala příjemným místem, kde se lidé procházejí nebo sedí na zahrádkách kaváren a na lavičkách, v čistém ovzduší a bez věčných kolon aut. Obyvatelé projekt přeměny oblasti Rathausplatz/Theresienstrasse na pěší zónu jednoznačně podpořili. Nově vzniklé návrhy na znovuotevření průjezdní silnice přes tuto oblast, které se objevily po změně politického vedení města v roce 1996, byly zamítnuty právě kvůli námitkám veřejnosti.



Norimberk – střed města

14.4 Štrasburk, Francie

Město Štrasburk začalo již v roce 1992 uskutečňovat první etapu plánu na odstranění automobilů ze středu města a na uvolnění prostoru pro veřejnou dopravu, autobusy, nové tramvajové linky, cyklisty a pěší. Cílem plánu bylo rozšířit oblast bez aut ve středu města včetně zákazu průjezdní automobilové dopravy; ulice v centru byly určeny jen pro tramvaje, autobusy, taxíky,kola a pro pěší. Dvě nové tramvajové linky začaly využívat prostor ulice, který dříve zabíraly osobní automobily. Dopravní chaos, který měl podle předpovědí nastat po zamezení průjezdní dopravy, nevznikl. Naopak, vozidel, vjíždějících do středu města, výrazně ubylo.

V roce 1990, před realizací této strategie, dosáhl denní počet vozidel na komunikacích v centru přibližně 240 000. Do roku 2000 tento počet poklesl o více než 16 % na 200 000 aut za den. Pokud by tato strategie nebyla přijata, počet aut v centru města by se v téže době naopak zvýšil na 300 000, tedy o 25 %. Přitom v tom samém období došlo ve Štrasburské aglomeraci jako celku
k celkovému nárůstu dopravy. Není možné říci, kolik dopravy „vymizelo": určitý podíl dopravy byl vymístěn na okružní trasy, ale významný objem dopravy skutečně vymizel. Navíc díky této strategii začala veřejnost jezdit
více na kole a používat veřejnou dopravu, lidé také začali využívat systém „zaparkuj (auto) a jeď (veřejnou dopravou)" (Park-and-Ride).

Základní situace

Město Štrasburk se rozkládá na březích Rýna a je známé svými kanály, přechody přes řeku, historickými budovami a památkami. Střed města, který leží na ostrově, byl vybrán jako místo světového kulturního dědictví UNESCO.
Během osmdesátých let minulého století čelilo město narůstajícím problémům souvisejícím s dopravou: častými dopravními zácpami,
znečištěním ovzduší, hlučností a vysokou úrovní nehodovosti. Střed města stále méně přitahoval návštěvníky. Navíc se zdálo, že historický půdorys ulic s památkami a historickými budovami, zahlcený stále rostoucím počtem osobních automobilů, nenabízí dostatek prostoru pro případnou změnu.

Strategie: Plán městské mobility

Cílem plánu bylo snížit nadvládu osobních aut ve středu města a podpořit využívání udržitelnějších forem dopravy, veřejné dopravy, cyklistiky a chůze.
Na začátku devadesátých let minulého století bylo přijato rozhodnutí
vybudovat dvě nové tramvajové linky obsluhující střed města. K tomu, aby bylo pro koleje dost místa na ulici, bylo nezbytné přerozdělit uliční prostor (před automobily dát přednost tramvajím). V roce 1992 na zkušební dobu vznikla v centru města oblast bez automobilové dopravy. Po ukončení zkušební doby zde vznikla trvalá zóna bez dopravy, rozšířená o výstavbu tramvajové linky B.
Navíc byl střed města uzavřen pro průjezdní automobilovou dopravu (téměř 40 % celkového dopravního objemu). Pokud nyní auta do čtvrtí ve středu města vjíždějí, musejí složitě kličkovat a navíc není možné projíždět z jedné čtvrti do jiné, průjezdní doprava je směřována na velké třídy na vnějším okruhu nebo na objízdné

trasy. Pro místní obyvatele a obchodníky v centru města platí výjimky. Ve středu města se musí platit parkovací poplatek, takže zde řidiči nenechávají auta stát delší dobu, což vede k účinnějšímu využívání prostoru. Cyklisté a chodci mají volný přístup do všech oblastí.

První tramvajová linka A byla uvedena do provozu v roce 1994, druhá linka B byla dokončena v roce 2000. Podél nových tramvajových linek byla vybudována parkoviště typu „Park-and-Ride" (parkovací lístek z tohoto parkoviště je zároveň jízdenkou na tramvaj pro všechny cestující ze zaparkovaného automobilu). Zastávky tramvají byly vybudovány tak, aby měly nástupní plochu zvýšenou na úroveň podlahy nízkopodlažního vozu.
Proti projektu byli především obchodníci z centra města. Ti se obávali, že během prací na instalaci tramvajových linek zkrachují, protože se k nim nedostanou zákazníci (k tomu ale ve skutečnosti nedošlo). Také se báli, že přeměna středu města na pěší zónu jim radikálně sníží tržby, protože lidé nebudou moci dojet k obchodu autem. Proto rozpoutali silnou kampaň.
Magistrát města spolu s provozovatelem městské veřejné dopravy zahájili aktivní informační kampaň tak, aby se zvýšilo povědomí veřejnosti o prospěšnosti projektu. Bylo to poprvé, kdy se francouzské město této velikosti a významu postavilo proti zavedeným pravidlům, na která byli lidé doposud zvyklí.
V rámci komunikační strategie začala radnice využívat časopisy a místní deníky (časopis „CUS", „Dernicres Nouvelles d'Alsace") a plakáty vyvěšené po městě. Symbolem kampaně se stal medvídek „Bruno", který sloužil jako logo projektu. „Bruno" vedl řidiče automobilů a pěší po objížďkách a přeložkách cest a také je informoval o tom, jak postupují práce na projektu.
Bylo zřízeno telefonní středisko pro vyřizování dotazů a stížností.

Přijetí strategie

Silná opozice proti projektu nakonec ustoupila všeobecně kladnému přijetí a daná strategie byla i politicky úspěšná. Projekt neznamenal pro většinu obchodníků žádnou významnou ztrátu příjmu – naopak některé obchody zaznamenaly nárůst tržeb. Někteří obchodníci a někteří místní obyvatelé nyní žádají o přeměnu svých ulic na pěší zónu nebo alespoň o zavedení parkovacích poplatků v těchto ulicích. Přeměna na pěší zónu totiž zvyšuje hodnotu nemovitostí a parkovací poplatky stimulují rychlejší obrat parkujících automobilů, což má za následek lepší obchody.

Kvalita života

Vymístění aut ze středu města a volný prostor pro chodce a cyklisty - to zvýšilo kvalitu života jak místních obyvatel, tak návštěvníků města. Náměstí Kleber, historické srdce města, kterým kdysi projíždělo 50 000 vozů denně, bylo přeměněno na oázu klidu. Chodci se mohou nyní pohybovat v tišším, čistším a bezpečnějším prostředí bez automobilů, na náměstí mohou vjíždět jen tramvaje a kola (s výjimkou aut pro zásobování, pro ty jsou určené hodiny), dále hasičské a sanitní vozy.

Klíčové faktory úspěchu / získané poznatky[18]

- Musíte mít silnou politickou vizi a věřit svému cíli, zvláště pokud čelíte opozici.
- Je nutné o projektu diskutovat s odborníky i s veřejností.
- Pravidelně informujte o postupu v projektu.
- Ukažte veřejnosti zřetelné výhody, které přinese přerozdělení silničního prostoru či uzavření ulic pro automobily.

14.5 Gent, Belgie

V roce 1997 Gent připravil pro střed města plán mobility, kterým radní chtěli vyřešit potíže s nadměrnou automobilovou dopravou v ulicích a náměstích. Tomu mělo pomoci jak uzavření středu města pro veškerou průjezdní dopravu, tak řada strategií řízení dopravy, přijatých pro zvýšení kvality veřejné dopravy a pro vybudování nových zařízení pro cyklisty a chodce. Přestože údaje dopravního sčítání nejsou pro tuto případovou studii k dispozici, pozorování odboru dopravy města potvrzují, že nedošlo k předpovídanému dopravnímu chaosu a že část dopravního proudu skutečně zmizela. Město se složitými dopravními problémy, které vedle toho muselo čelit silným protestům ze strany některých skupin obyvatel, se nezaleklo, plán uskutečnilo a výsledek je považován za velkolepý úspěch. Vnitřní město, které je nyní bez automobilové dopravy, je živoucím

[18]Pramen: Comunnauté Urbane de Strassbourg

místem, oblíbeným jak obyvateli, tak i návštěvníky. Služby veřejné dopravy jsou nyní spolehlivější, vzrůstá počet cestujících MHD a více lidí jezdí na kole.

Základní situace

Na mapě města Gent je patrný jeho dlouhý vývoj sahající až do středověku, kdy Gent byl hned po Paříži druhým nejvýznamnějším městem severní Evropy. Centrum města je sice rozlehlé, ale chybí mu klasický střed; namísto toho se skládá z mnoha náměstí a úzkých ulic a s řekou Leie, která jeho středem protéká. Během osmdesátých let minulého století trpěl střed města vlivy narůstající automobilové
dopravy (dopravní zácpy, znečištění ovzduší a hluk). Znečištěné ovzduší a voda poškozovaly historické budovy a památky ve středu města. Veřejná doprava měla malou nebo vůbec žádnou prioritu a podmínky pro cyklisty a pěší se zhoršovaly. Kvůli tomu se lidé necítili bezpečně. Ulice a náměstí města, vyprojektované v minulosti tak, aby se do nich vtěsnala automobilová doprava, lidi spíše odpuzovaly než přitahovaly k delšímu pobytu. Dopravní předpovědi signalizovaly další nárůst automobilové dopravy a bylo jasné, že je potřeba něco udělat. Avšak předcházející
zkušenosti ukázaly, že to nepůjde tak snadno, protože již v roce 1987 se město pokusilo prosadit plán „Traffic Cell?", ten však musel být po pěti měsících stálého odporu ze strany veřejnosti a po protestech maloobchodníků stažen.

Strategie: Plán mobility pro vnitřní město v Gentu

První etapa k vypořádání se s problémy městské dopravy začala v roce 1993 přijetím strategie pro cyklistiku – tedy řady opatření na zlepšení cyklistické infrastruktury města. V roce 1997 pak následoval plán mobility pro střed města Gentu.

Hlavním cílem plánu mobility bylo vytvořit živoucí město, ve kterém se lidé mohou dopravovat všemi druhy dopravy, přednost měli chodci, cyklisté a veřejná doprava.

Plán měl tyto části:

. Odbourání veškeré průjezdní automobilové dopravy tím, že se v centru vytvoří rozsáhlá pěší zóna (celkem 35 ha) a zároveň budou přijata nová opatření pro řízení dopravy. Tím dostali pěší, cyklisté a veřejná doprava více prostoru.

. Parkovací trasa okolo středu města k zajištění optimální přístupnosti do všech míst určení a zejména do podzemních garáží. Systém navádění k parkovištím měl usnadnit nalezení parkovacího místa.
. Ve středu města byla zklidněna doprava: držitel povolení pro vjezd s motorovým vozidlem mohl jet v pěší zóně pouze rychlostí do 5 km/hodinu[19].

. Ulice a náměstí byly opraveny a tím se stal střed města přitažlivějším pro obyvatele i pro návštěvníky.

. Dodržování dopravních předpisů začali sledovat dva policisté na kolech. Nezákonně zaparkované osobní automobily byly odtahovány.

Příprava začala v roce 1995 a během roku 1996 proběhlo více než 300 veřejných slyšení (součást široké řady konzultací a jednání se všemi zainteresovanými stranami). V rámci komunikační strategie veřejnost dostávala v dostatečném časovém předstihu informace o uzavření silnic, zdrojem informací byly jak inzeráty v rozhlase a televizi, tak plakáty a mapy ukazující navrhovaný půdorys silnic, které byly rozeslány do všech domácností (více než 110 000); také byla zřízena bezplatná telefonní informační linka. Třetího listopadu roku 1997 byl střed města doslova přes noc uzavřen pro průjezdní dopravu. Tento plán se setkal se značným odporem, především ze strany maloobchodníků ve středu města a dále od některých skupin obyvatel, které se domnívaly, že na ulicích okolo oblasti s uzavřenými ulicemi vznikne dopravní chaos. Přes tento odpor politici tuto strategii nadále podporovali, prostě politická většina ve městě byla pro a intenzivní spolupráce mezi místními politiky a městskou správou tedy umožnila pokračovat v plánu.

Výsledky - dopravní zatížení

Údaje popisující dopravní zatížení ve středu města před uzavřením oblasti pro průjezdní dopravu a potom v okolních ulicích po realizaci plánu mobility nejsou k dispozici. Avšak pozorování dopravního odboru města Gent potvrzují, že po krátkém počátečním období zvýšeného náporu aut, kdy se řidiči přizpůsobovali

[19]V pěších zónách je zákonné omezení rychlosti stanoveno belgickým dopravním zákonem na 5km/hod.

novému půdorysu silnic, se situace uklidnila a k očekávanému dopravnímu chaosu nedošlo. Je pravdou, že doprava v okolních ulicích trochu vzrostla, ale zdá se, že určitá část dopravního zatížení zmizela.
„Předpovídané zahlcení dopravy nenastalo. Ačkoli intenzita dopravy na některých ulicích okolo pěší zóny vzrostla, působilo to problémy jenom v době dopravní špičky, ale s tím jsme se potýkali již před zřízením pěší zóny.“ (Peter Vansevenant, ředitel odboru mobility v Gentu).

Veřejná doprava

Využívání veřejné dopravy vzrostlo o 3 – 5 %, což znamená během prvních dvou let po realizaci tohoto plánu nárůst o 3000 – 5000 cestujících za den. Veřejná doprava je najednou rychlejší a spolehlivější. 80 % tramvajových a trolejbusových tras je ve středu města vedeno v oddělených jízdních pruzích a tak nehrozí problémy se špatně zaparkovanými auty a s dopravními zácpami. Lidé také začali více používat jízdní kola a počáteční sledování naznačuje, že úroveň nehodovosti klesla o asi 30 %.

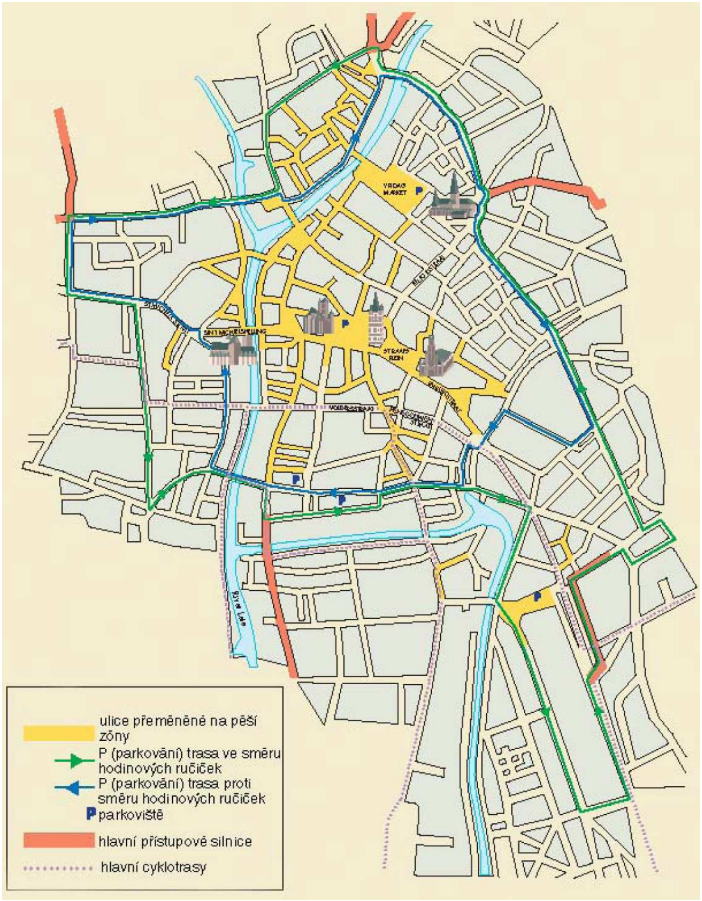
Kvalita života

Přestože určité skupiny obyvatel, především někteří maloobchodníci, stále brojí proti tomuto projektu, většina obyvatel města i návštěvníků považuje uskutečnění plánu mobility za úspěch. „Lidé nyní uznávají, že rozsáhlá pěší zóna tvoří příjemný a živoucí střed města. Spousta událostí (festival a hudební akce pod širým nebem) se nyní odehrávají ve velmi příjemném prostředí. Atmosféra pro nakupování je nyní rovněž lepší, protože nakupující nemohou obtěžovat žádné automobily“. (Peter Vansevenant)

Klíčové faktory úspěchu/ získané poznatky[20]

• „Komunikovat, komunikovat, komunikovat"

• Když omezíte prostor pro osobní automobily, okamžitě nabídněte veřejnosti něco jiného – například příjemnou atmosféru náměstí a ulic, parkovací stojany pro cyklisty, spolehlivější služby veřejné dopravy.



Gent – plán středu města

[20] Peter Vansevenant, ředitel odboru mobility v Gentu

14.6 „Londýn - město pro pěší"

Plán na podporu chůze v Londýně

Primátor Londýna, Ken Livingstone, vyhlásil v loňském roce ambiciózní plán udělat z Londýna do roku 2010 hlavní město zelených stezek a do roku 2015 jedno z nejpřívětivějších měst pro pěší. Za tímto účelem vypracovalo město v loňském roce ve spolupráci s 33 městskými částmi a dalšími organizacemi strategický projekt pod názvem " Děláme z londýna město pro pěší – Plán pro rozvoj stezek v Londýně" v hodnotě 0,5 miliardy korun.

Součástí tohoto plánu je

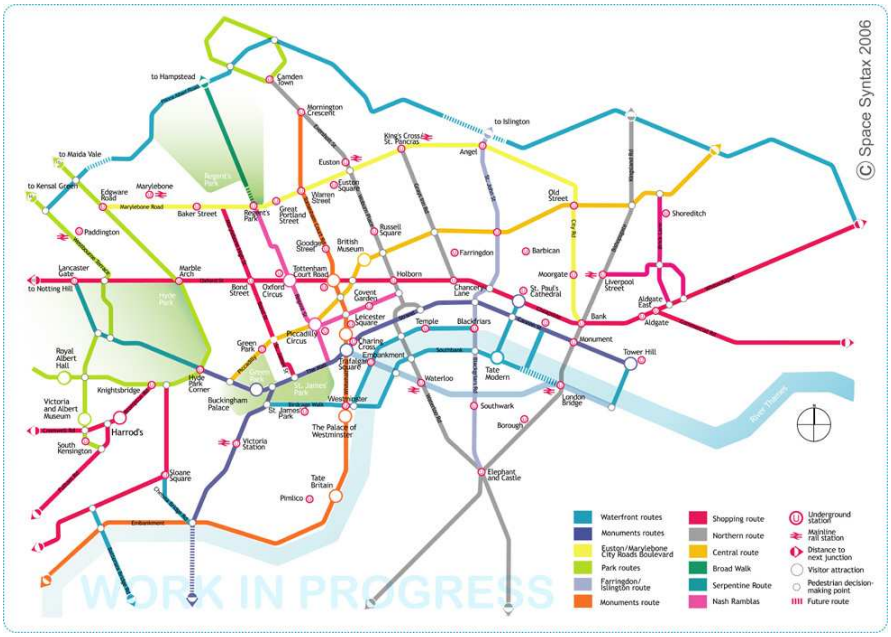
- Zhodnocení podílu chůze na celkově přepravě ve městě včetně jejích výhod v oblasti sociální, environmentální a zdravotní a zhodnocení překážek, kterým pěší v Londýně čelí
- Identifikace hlavních partnerů v projektu a stanovení priorit k dosažení plánovaných cílů
- Doporučení k integraci chůze do plánovacích a dopravních opatření
- Detaily zlepšující pohyb pěších a propagace chůze
- Propagace šesti hlavních stezek/Greenways v Londýně
- Monitoring a marketing těchto opatření

Konečným cílem tohoto plánu je zvýšení podílu chůze na přepravních výkonech (dnes je to plných 29%, což spolu s cyklistikou tvoří téměř třetinu přepravních výkonů v metropoli) a její propagace coby alternativní, zdravé a ekologicky šetrné každodenní aktivity.

Jaké Greenways vytváří Londýn?

- Především propojuje a vytváří zelené stezky spojující parky, veřejné prostory, historické památky a další atrakce s dílem udělat z Londýna jedno z nejpřívětivějších měst pro pěší do roku 2015 a metropoli Greenways do roku 2010 a inspirovat i další evropské metropole včetně Prahy
- v Londýně existuje na 300 stezek s celkovou délkou 2500 km a každý den tu nabízí více než 50 organizovaných túr po stezkách (B.Hillier, 1996)

- Londýn zdarma distribuuje mapy a průvodce po jednotlivých Greenways a propaguje tématicky zaměřené stezky s různou délkou
- K hlavním prioritním stezkám propojujícím všech (33) městských částí patří:



Londýnská mapa pro pěší

6 hlavních stezek v Londýně:

1. Okruh metropolí (The Capital RING) – tvoří 115km okruh pro pěší londýnskými parky, nábřežími, ulicemi a lesíky přes Woolwich a Richmond.

2. Zelená řetězová stezka (The Green Chain Walk) - je 64km dlouhá městská stezka spojující nábřeží s historickými lesoparky jihovýchodního Londýna. Stezka vede od řeky Temže, skrze nivu této řeky a Erith do parku Crystal Palace a Chislehurstu.
3. Jubilejní stezka (The Jubilee Walkway) – tato okružní stezka dědictví dlouhá 25km propojuje nejznámější londýnské turistické atrakce a monumenty a přes okruhy v Bloomesbury a londýnské City spojuje stanici Kings Cross a Barbican.

4. Stezka údolím Lea (The Lea Valley Walk) – tato 80 km dlouhá zelená stezka spojuje Leagrave v Lutonu s řekou Temží u Východoindického doku podél navigace

ve východním Londýně skrz mokřiny bohaté na faunu a floru v regionálním parku údolí Lee.

5. Londýnský OKRUH - je 241km dlouhá stezka spojující Erith s Rainhamem, po obvodu velkého Londýna.

6. Národní stezka podél řeky Temže (The Thames Path National Trail) - je 304km dlouhá klasická stezka vedoucí podél řeky Temže od pramene řeky v Gloucesteru k jejímu ústí s napojením na mokřiny Crayford Marshes.

Hlavní body výzkumu:

- lidé jsou důmyslní „čtenáři" veřejných prostorů

- přestože každý člověk dělá osobní volby během chůze, tyto volby jsou do jisté míry ovlivněny logickými zákonitostmi

- lidé dávají přednost bezpečným a pohodlným cestám

- lidé mají sklony si vybírat spíše jednoduché, lehce přístupné cesty

- složitost a spletitost cest může být objektivně změřena pomocí počítačových analýz Londýnské sítě cest a díky tomu lze získat hierarchii hlavních vedlejších cest

Metodologie:

Londýnská mapa pěších tras vznikla (B.Hillier, 1996):

1/ Londýnská síť pěších tras byla objektivně analyzována pomocí softwaru „prostorové dostupnosti" na University College London. Tento software byl testován na akademické půdě a v praxi přes 30 let.

Nejvíce dostupné cesty byly extrahovány a z nich byla vytvořena základní mapa

2/ Množství nejlépe dostupných tras bylo rozděleno do podskupin, aby byla vytvořena další úroveň jednoduchosti a rozpoznání. Každá z cest byla popsána dle místních souvislostí a zeměpisné polohy ve městě.

3/ Systém sítě pěších tras byl mírně zjednodušen pro lehčí zapamatovatelnost. Tato zjednodušená mapa se stala podkladem mapy pěších tras a vytvořila tak základní páteř nejvíce zapamatovatelných míst.

4/ Nejvýznamnější budovy a náměstí byly zaneseny do této mapy.

Londýnská mapa pro pěší

14.7 Shrnutí – zahraniční příklady

Základem formování každého města by měla být idea, že „veřejná městská prostranství se musí znovu stát místem setkávání lidí a ne pouhým dopravním prostorem" (Prof. Dr. Koen Reas). V praxi by to mělo znamenat zrovnoprávnění všech druhů dopravy. Rozdíly mezi chodníkem, cyklostezkou a vozovkou by měly být minimalizovány. Je zapotřebí vytvořit integrovanou strategii řízení dopravy pro střed města; omezit počet parkovacích míst; snížit počet jízdních pruhů na několika hlavních trasách do města a namísto toho využít daný prostor pro autobusy a cyklistické pruhy; omezit průjezdní dopravu, při současném rozvoji sítí příměstských vlaků, autobusů a cyklistických stezek. Vše by mělo probíhat postupně, aby obyvatelé měli dostatek času se přeorientovat z používání osobního automobilu na chůzi, jízdu na kole a používání veřejné dopravy.

Je potřeba mít jasnou vizi, získat podporu veřejnosti pomocí publicity a diskusí s lidmi a v ideálním případě mít také pevnou politickou podporu.

Pokud dojde k omezení prostoru pro osobní automobily, je důležité nabídnout veřejnosti něco nového – např. příjemnou atmosféru náměstí a ulic, spolehlivější služby veřejné dopravy či nové možnosti přístupu a parkování pro cyklisty.

[15]Příklady z České republiky

Také v České republice musejí města a obce řešit problematiku spojenou s nárůstem automobilové dopravy. Současný rozvoj této dopravy má negativní dopad na životní prostředí tím, že znečišťuje ovzduší emisemi ze spalovacích motorů, je významným emitentem hluku a vibrací, přispívá ke změnám klimatu, a navíc způsobuje velké zábory prostoru a jeho fragmentaci – jak provozem a komunikacemi, tak při parkování vozidel. Nevýznamná není ani energeticky náročná výroba vozidel a jejich likvidace na konci životního cyklu.
Pro zlepšení současného stavu přijala Česká republika řadu opatření, která jsou v souladu s evropskými trendy. Vláda ČR schválila svým usnesením č. 882 v červenci 2005 Dopravní politiku České republiky na léta 2006 – 2013. Jedním z témat této politiky je omezení vlivu dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, a dále rozvoj městské hromadné dopravy v rámci IDS a zaměření výzkumu na bezpečnou a environmentálně šetrnou dopravu (Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013, 2005).
Vláda ČR také podporuje rozvoj cyklistiky – dopravy přátelské k životnímu prostředí. Proto byla v roce 2004 Usnesením Vlády ČR č. 678 byla schválena Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Strategie je východiskem pro rozvoj cyklistiky jako rovnocenné součásti dopravního systému (J.Martínek a kolektiv, 2005). Evropská unie nabízí nově přistoupivším státům možnost čerpat finance na rozvoj dopravy z fondů Evropské unie. V rámci Strukturálních fondů je jednou z tzv. priorit „Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí".

Města a obce v ČR se rozhodly přijmout řadu opatření k omezení negativních dopadů rozvoje dopravy. V současné době se jedná především o zklidňování dopravy ve městech, v řadě měst se řidiči stále častěji setkávají s okružními křižovatkami, zpomalovacími prahy nebo dělícími ostrůvky.

Na chodce u přechodů nebo železničních přejezdů upozorňuje osvětlení a světelná varovná značení. Ve větších městech se nahrazují montované prahy zvýšenými prvky, které jsou součástí vozovky v úrovni chodníku, mnohá města osvětlují přechody pro chodce speciálním světlem, které není napojeno na systém veřejného osvětlení.

Rychlá jízda patří k nejčastějším příčinám nehod. Protože zraněných chodců a cyklistů přibývá, je zejména v obcích nutné přimět řidiče k pomalejší, ohleduplnější jízdě a tím zvýšit bezpečnost a pohodlí chodců a cyklistů.
Proto zastávky MHD začínají lemovat zábradlí, ostrůvky ve vozovce se rozšiřují, často na úkor jízdních pruhů na silnicích. U přechodů, u zastávek se staví semafory a zvýšené prahy. Na mnoha místech byly instalovány přechody pro chodce s 3D efektem, který opticky připomíná zvýšenou překážku na vozovce a přinutí řidiče instinktivně přibrzdit. Další možností je opticky zúžit vozovku, což nutí řidiče zpomalit.
V mnohých městech vidí zlepšení bezpečnosti dopravy také v budování nových stezek a chodníků pro cyklisty.

15.1 Jičín

V Jičíně je v celém městě omezena rychlost pro automobily na 40 km/hod. Dříve hlavní průjezd městem (bývalý průtah silnic I. Třídy č. 16 a 35 městem) (Oficiální stránky města Jičín) byl přeměněn na pěší zónu (se smíšeným režimem chodců a cyklistů). Nyní město připravuje změnu ve zpoplatnění parkování v centrální části Jičína formou zóny placeného stání. Tím by se mohla automobilová doprava v centru výrazně omezit. Na to by pak mělo navázat vytvoření záchytných parkovišť na okraji zóny.

15.2 Příklady zklidňování dopravy v Praze

Praha 1 – Zklidnění ulice Dlouhá[21]

V roce 1999 proběhla rekonstrukce ulice Dlouhá mezi křížením s ulicemi Masnou a Rybnou. Úprava byla zaměřena na zklidnění dopravy s podmínkou zachovat nebo zvýšit počet parkovacích míst, která byla stavebními úpravami jasně definována. Součástí prací bylo rozšíření chodníků a vysázení vysoké zeleně. Ulice byla zároveň na dvou místech zvednuta na úroveň chodníku, což brání rychlé jízdě automobilů.

[21] Pramen: Konference – Město pro pěší, Brno, únor 2008

Praha 7 – Zklidnění komunikace ulice Husarova před budovou ZŠ[22]

V blízkosti školy Tusarova byl zanedbaný park, který byl rekonstruován současně s dopravní úpravou kolem školy. Obytná zóna, která zde vznikla, tvoří přirozený zpomalovací prvek integrovaný s přechodem pro chodce do krásně upraveného parku. Vozovka tvořena dlažebními kostkami je v délce přibližně 30 metrů zvednuta na úroveň chodníku, od kterého je oddělena sloupky, a současně je směrově vedena ve tvaru písmene Z, což zajišťuje pomalou jízdu automobilů.

15.3 Příklad budování cyklostezek v centru města - Cheb[23]

Cyklotrasa po městě Chebu je řešena jako základní trasa doplňující stávající regionální cyklotrasu č. 36. Nová trasa propojuje město ve směru sever – jih a v budoucnu spojí významné zdroje cyklistické dopravy jako jsou sídliště Zlatý Vrch, Háje, průmyslová část mezi řekou Ohře a Pražskou ulicí, nádraží a nákupní centrum. Zprovoznění celého úseku cyklotrasy se předpokládá v roce 2007.

V současnosti město připravuje druhou fázi výstavby cyklostezky kolem vlakového a autobusového nádraží. Cyklostezka má cyklisty bezpečně převést složitým dopravním uzlem, jakým
je prostor před oběma nádražími, a zároveň částečně dopravně zklidnit tuto oblast.V roce 2003 zadalo město Cheb zakázku „Komplexní řešení dopravy v Chebu", jejíž součástí je mj. zpracování dopravního průzkumu cyklistické dopravy a analýzy názorů obyvatel na fungování cyklistické dopravy. Na základě průzkumu by měl být vypracován cyklogenerel, který bude sloužit jako podklad pro další rozvoj cyklistické
dopravy ve městě Chebu a jeho okolí.

15.4 České Budějovice

Město postupně buduje a doplňuje ucelený systém městských páteřních cyklistických propojení. Součástí tohoto systému je 10 městských cyklotras. Dlouhodobým cílem je dosáhnout změny dělby přepravní práce v Českých

[22] Pramen: Konference – Město pro pěší, Brno, únor 2008
[23] Pramen: Konference – Město pro pěší, Brno, únor 2008

Budějovicích ve prospěch cyklistické dopravy (z současných 9 % na 16 % ze všech cest vykonaných během dne). Předpokladem je dostatečné hustá síť cyklistických stezek, spojující atraktivní cíle s obytnými centry; neméně důležité je ale vytvoření prostředí vstřícného k cyklistické dopravě. Součástí cyklostezky propojující okrajová sídliště v západní části města s historickým centrem je i lávka přes dopravně silně zatíženou komunikaci I/3 (s intenzitou dopravy cca 35 tis. voz./24 hod), vybudovaná v roce 2005.

15.5 Praha 6[24]

V Praze 6 přestavěli v roce 2004 část chodníku na Evropské třídě (severní chodník od ul Horoměřická po konečnou stanici tramvaje Divoká Šárka) tak, že nyní slouží pro pěší i cyklistický provoz. Současně s obnovou povrchu chodníku byla vytvořena i cyklistická stezka, která umožní bezpečný příjezd cyklistům především z Dejvic, Veleslavína a Vokovic do přírodního parku Šárka.

Nevládní organizace

Vedle státních organizací napomáhají rozvoji udržitelné dopravy také nevládní organizace, např. Nadace Partnerství. Mezi řadou programů této organizace je také program Doprava pro 21. století, zaměřený na zvyšování dopravní bezpečnosti a na zkvalitňování veřejných prostranství.

Tento program vedle podpory konkrétních projektů organizačně zajišťuje soutěž Zklidňování dopravy ve městech a obcích ČR. V roce 2005 proběhl již 4. ročník této soutěže ve spolupráci s MD ČR, SMO ČR, měsíčníkem Moderní obec a Nadací VIA. K projektům, které zde byly dosud oceněny, patří okružní křižovatky (Luhačovice, Cheb, Liberec), rekonstruované průtahy obcemi (Krmelín, Těšetice, Grygov, Velká Polom, Napajedla), bezpečné zastávky MHD (Plzeň), omezení vjezdu těžkých vozidel do centra (České Budějovice), dopravně zklidněné komunikace ve městech (Opava, Slatiňany) apod. (J.Markvart, 2002).

[24] Pramen: Konference – Město pro pěší, Brno, únor 2008

V dopravním a územním plánování by tedy neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené převážně na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu.

Je důležité zachovat udržitelnost města. Velkým přínosem pro tento jev může být pěší doprava. Ta přináší omezení suburbanizace, zmenšení podílu motorové dopravy a snížení rizika prostorové segregace.

[16] Pěší doprava v Brně – význam místa

Historie města Brna sahá velice hluboko do minulosti. Od vzniku prvního osídlení na křižovatce obchodních cest až po novodobý systém uličních sítí, které se snažily zabývat otázkami dostupnosti a dopravy.

Město Brno se vždy snažilo dobudovávat dopravní systém tak, aby bylo možné dosáhnout všech strategických bodů a přitom zachovat prosperitu města, která je nezbytná pro další ekonomický růst měst. Z hlediska principů územního plánování je nutné zachovat a zároveň chránit prostupnost města a propojit zastavěná území s městskou a příměstskou krajinou, propojit centrum s okrajovými částmi města, propojit přírodní a turistické lokality ve volné krajině, významná místa ve městě i okolí a veřejná prostranství. Vždy je nutné přizpůsobit dané místo významu, které má plnit, a vytvořit co nejvíce čitelné a přehledné místo, kde není problém se dobře orientovat a určit tak svoji polohu.

Vytváření nových územních bariér, například povolováním výstaveb bez respektování prostupnosti území, není problémem pouze posledních let. V minulosti se často uzavírala území z hlediska „bezpečnosti", tedy aby někdo nepovolaný nemohl prozradit, co se na určitém místě děje. Dnes můžeme vinu nalézt především v nedostatečné prozíravosti investorů, kteří se většinou soustřeďují na konkrétní výstavbu bez další vize budoucího rozvoje celého území. Dosavadní legislativa neposkytuje dostatečné nástroje, jež by zabránily vzniku některých bariér, zejména v oblastech výstavby v nových příměstských částech.

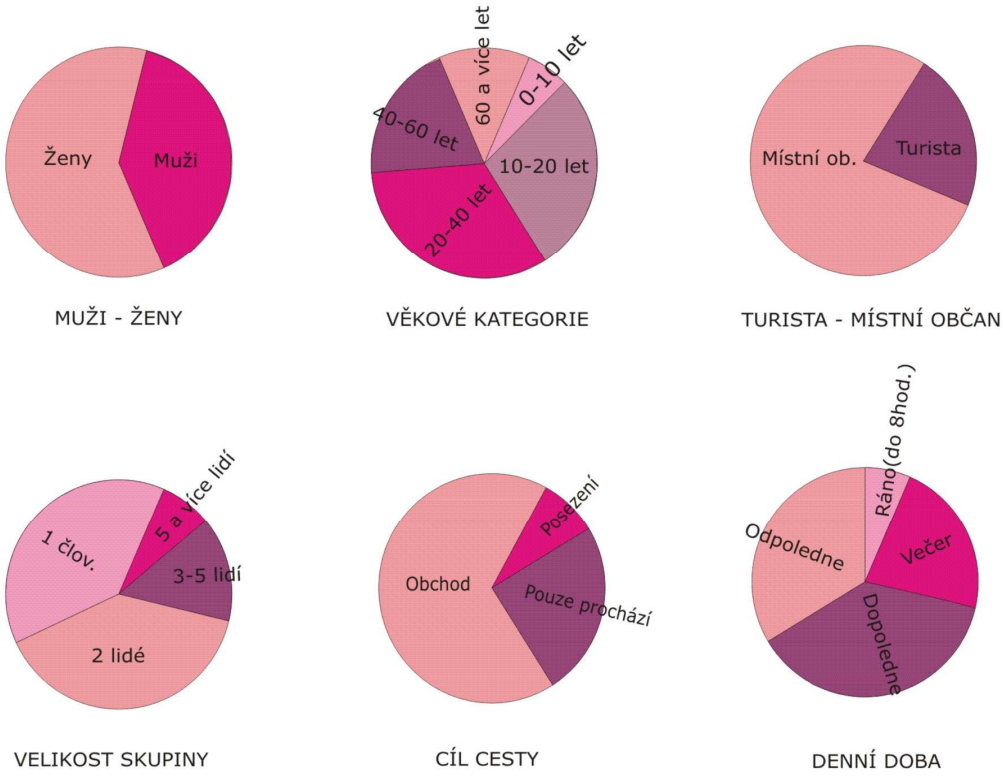
Město Brno uskutečnilo výstavbu jedné z prvních pěších zón v Evropě, kdy již v roce 1956 byl schválen 1.asanační územní plán historického jádra města s programem jeho rekonstrukcí a dostaveb, který zahrnoval zřízení pěší rezervace. Ze začátku byla vyloučena automobilová doprava ze tří hlavních obchodních ulic (Masarykova, Kobližná a Česká) a byly zde zřízeny bezobrubníkové úpravy. Pozdějším začlenění dalších ulic během let 1973-1979 vznikla pěší zóna kruhovitého tvaru o průměru cca 1000m. Od té doby ovšem již nedošlo k dalším změnám či výraznějšímu rozšíření této pěší zóny.

Na přelomu 80. a 90. let se začala projevovat provozní stagnace systému. Prudký růst individuálního motorismu vystavil hromadnou dopravu ostré konfrontaci. Proto bylo vedením města přijato rozhodnutí o organizační změně systému hromadné dopravy jako opatření s dočasnou účinností do konečného vyřešení zkapacitnění především kolejového systému. K realizaci nového systému došlo v roce 1995. Změna organizace provozu městské hromadné dopravy byla jednoznačně vyvolána potřebou zefektivnění jejího provozu. Při přípravě i vlastní realizaci byl kladen důraz:

- na maximální využití tramvajové a trolejbusové trakce a omezení souběžných autobusových linek
- na ekologickou situaci středu města a dalších významných lokalit
- na zjednodušení tramvajové sítě a zkrácení intervalu mezi následujícími soupravami

Po roce 1990 s postupně přistupuje k regeneraci veřejných prostranství nejen v samotném centru města, ale také v ostatních městských částech. V historickém centru města Brna již byla řada veřejných prostranství rekonstruována, v souvislosti s rekonstrukcemi inženýrských sítí ve městě se připravují další k přestavbě. V roce 2007 bylo výstavbou zádržných mechanických i pevných patníků přistoupeno k důslednějšímu omezování obslužné dopravy v centru a tím zvýšení bezpečnosti pro chodce[25].

[25] Pramen: Konference – Město pro pěší, Brno, únor 2008



Data – průzkum uskutečněný v červenci 2008 – ulice Česká; autor:Ing.arch.Kateřina Pazderková

Podpora sítě veřejně přístupných pěších tras v připravovaných rozvojových dokumentech města Brna:

Zadání územního plánu města Brna – vybrané citace

3.9. Prostupnost města, propojení souvisle zastavěného území s městskou krajinou, reakce na rostoucí intenzitu automobilové dopravy, ale i změny životního stylu obyvatel vyvolávají stále větší nároky na pěší a cyklistickou dopravu. Tyto alternativní druhy dopravy vyžadují dobrou propustnost celého území města. Velké části území, jako jsou uzavřené zahrádkářské lokality, nová výstavba rodinných domů se slepými ulicemi a další, však vytvářejí nepropustné bariéry.
V četných případech se bariéry propustnosti zejména uvedené lokality rodinných domů nacházejí na rozhraní zastavěného území a příměstské krajiny. Zde porušují významný urbanistický vztah – pokračování městských komunikací jako polních cest do krajiny. Tento komunikační vztah byl vždy páteřní osou dalšího stavebního rozvoje sídla. Souvislé bariéry nových lokalit rodinných domů, členěných pouze

slepými ulicemi, vytvářejí problematické podmínky pro rozvoj města v dalších generacích.

9.1. Ochrana a obnova krajiny

S výše uvedeným souvisí i prostupnost krajiny, která je zajištěna veřejně přístupnými účelovými cestami, stezkami a pěšinami mimo zastavěné území, zpřístupňujícími krajinu pro obyvatele a umožňujícími její užívání (včetně rekreačního využití). Při vzniku nových ploch pro zástavbu často nebyla respektována stávající síť polních a lesních cest a pěšin a došlo tak k narušení prostupnosti území.

Požadavky na řešení:

Respektujte a chraňte tam, kde je třeba, obnovte prostupnost krajiny. Pro tyto účely převezměte vymezení cestní sítě z návrhu společných zařízení schválených komplexních pozemkových úprav. Vycházejte rovněž z historických pramenů a historického majetku (cestní sítě) původních obcí.

Zakreslete významné studánky a prameny a respektujte je při návrhu funkčního využití jejich okolí.

Strategie pro Brno – vybrané podporované aktivity

- podpora budování systému vycházkových a promenádních pěších tras v zastavěném území a extravilánu města
- budování sítě cyklostezek a turistických tras na území města i s ohledem na chráněná území
- podpora zřizování funkce správců vybraných veřejných prostranství

Městu Brnu prozatím chybí ucelená koncepce rozvoje pěších tras – chybí především:

- analýza jednotlivých problémů, možností a rizik
- údaje o vývoji ve městě v posledním období
- osvěta o současných trendech ve světě
- metodika návrhu a technické realizace systému pěších tras
- stanovení priorit a etapizace

Zásady pro navrhování koncepce pěších tras:

- Prostupnost územím

Vedení pěších tras je navrženo s ohledem na prostupnost území. Jsou zachována důležitá stávající spojení v existujících a historických stopách cest a dále jsou navržena nová spojení nezbytná pro dobrou prostupnost územím. V návrhových a přestavbových plochách je nutno tyto nové, resp. Obnovené koridory respektovat a zajistit jejich kvalitu a atraktivitu pro pěší.

- Dostupnost rekreačního zařízení

Návrh řeší ve vazbě na lokality bydlení a vybavenosti kvalitní pěší dostupnost ploch a koridorů určených ke každodenní rekreaci. Udržitelné sídlo potřebuje snadno dostupné „zelené" rekreační zázemí. Pokud toto zázemí leží za hranicí města, je nutno průběh důležitých pěších tras koordinovat se sousedním regionem.

- Dostupnost místních center

Historické jádro, centra místních částí, hlavní městské třídy i přestupní uzly veřejné dopravy jsou přirozenými cíli pěší dopravy. Je třeba zvyšovat atraktivitu těchto veřejných prostranství a dostupnost v rámci daného spádového území. Tam, kde tato centra chybí, je žádoucí podpořit jejich rozvoj.

- Přímost tras

Pěší trasy musí být vedeny přirozeně bez zbytečného prodlužování a obcházení překážek ve formě areálů, soukromých objektů, dopravních staveb apod. Jedině tak lze zajistit atraktivitu pěších tras vzhledem k povaze chůze jako způsobu dopravy.

- Atraktivita tras

Funkčnost systému pěší dopravy je podmíněna atraktivitou tras. Městské (kamenné) trasy je nutno dopravně zklidnit, zajistit dostatečně široké chodníky, kvalitní parter s pobytovou funkcí (obchody, služby, stromořadí, mobiliář a komfortní vazba na veřejnou dopravu).

- Bezbariérovost

  Pěší trasy musí být schůdné i pro osoby se sníženou pohyblivostí, s maximální možnou předností chodců v místě křížení s jinými druhy dopravy.

- Technické řešení

  Pěší koridory musí být odpovídající technickou kvalitu. Ve městě, na „kamenných" trasách, to znamená kamennou dlažbu bez zbytečných nerovností, v přírodním prostředí je nutné využít „měkkých" povrchů jako je pískový mlat a podobně.

- Koexistence

  Vzhledem k mnohdy omezeným profilům v zastavěném území je zapotřebí zajistit funkční souběh různých druhů dopravy. Plochy a koridory vyznačené jako kamenné městské trasy doporučujeme řešit jako pěší zóny, zóny 30 nebo obytné zóny, případně s opatřeními zpomalující motorovou dopravu a zajišťující bezpečnost a pohodu chodců.

  Koridory pro pěší mimo uliční síť jsou často vedeny souběžně s cyklostezkami. Profil těchto koridorů je nutné dimenzovat s tímto ohledem. V rámci stezky je žádoucí vymezit zvláštní chráněný prostor pro pěší, v některých případech vést cyklisty a chodce odděleně, resp. Odlišit povrch komunikace, jinde věnovat zvláštní pozornost potřebám in-line bruslařů.

[17]Klíčové body pro zpracování návrhů územních plánů

V prosinci roku 2003 společnost PROMPT, která propaguje pěší chůzi ve městech, uskutečnila jeden ze svých mnoha výzkumů, ve kterém se zaměřila na zjištění objektivních problémů a nalezení správných nástrojů, které by podporovaly pěší pohyb ve městech. Návrhy a řešení , které byly podány, pocházejí z dlouholetého sběru dat, analýz a rozborů použitých na případových studiích v šesti účastnických zemích.

V části „Dvanáct skupin řešení" se dostáváme k podrobnějšímu rozboru a návrhu jednotlivých skupin řešení problematiky pěšího pohybu, týkajících se výzkumu skupin problémů stupňovitě rozvrstvených. Cílem bylo na jedné straně zredukovat množství možných řešení a zaměřit se především na ty nejvýznamnější, a na druhé straně propojit všechny možné myšlenky a naznačit další postup řešení.

1/Vybraná řešení problematiky:

a/ nedostatek společenských, kulturních a veřejných prostorů

- dát přednost pěšímu pohybu před ostatními dopravními prostředky v procesu plánování měst
- každý městský úřad by měl mít politiku pěšího pohybu
- ulice by měly být obyvatelné ve dne i v noci

b/ vybavení a služba venkovních veřejných prostorů

- veřejné prostory by měly být „obývacím pokojem" města
- zavedení zákonů při umísťování vybavenosti ve městě

c/ křížení se s motorovou dopravou

- uvědomit si při plánovaní měst, že se budeme pohybovat nejen jako řidiči, ale především jako chodci

d/ malá návaznost na ostatní možnosti dopravy

- veřejná doprava pro všechny

e/ nedostatek přírodních, architektonických a psychologických vlastností okolí měst

- síť parků v každém městě
- chodci se vždy musí cítit bezpečně a příjemně

f/ špatná prezentace okolních veřejných prostorů

- přizpůsobení vzhledu města k měřítku chodce
- kontrolovat vystavení chodců hluku
- čisté a zdravé venkovní prostory

Přednostní postavení chodce v procesu plánování měst:

Tato skupina se skládá ze dvou podskupin; první se vztahuje k normám pro plánování a design, druhá již k aktuálním jednotlivým krokům návrhu.
Především by chodci měli mít přednost v obytných zónách města a to nejen v zákonu, ale také samotným uspořádáním prostorů, ponecháním 50% veřejného prostoru právě jim. Toho můžeme dosáhnout tím, že vytvoříme hustou síť pěších tras dostatečnými parametry a vzájemnou návazností a zároveň vytvořením dostatečného množství bezplatných parkovišť v blízkém okolí.
Kromě toho je důležité vhodně navrhnout tyto prostory z hlediska architektonického se všemi evropskými standarty.

Každý městský úřad by se měl zabývat otázkou pěšího pohybu:

Městské úřady by se měly zabývat tímto problémem a to především z hlediska financování. Měli by zajistit dostatečné množství peněz v městském rozpočtu na vylepšení městských veřejných prostranství. Také by měli zajistit speciální školení a kurzy městských úředníků, které by se zajímaly především o problematiku pěšího pohybu a zajišťovaly by vzdělání a výměnu názorů mezi architekty, urbanisty a dopravními inženýry.
Všechna tato školení by měla za cíl podpořit jednotlivá města k většímu investování do veřejných prostorů.
Jednotlivé změny v městské struktuře by neměly mít charakter pouze technický, ale také by se měly zaměřit na myšlení a psychiku lidí a propagovat chůzi jako moderní, zdravé a zábavné.

Ulice by měly být obyvatelné jak během dne, tak i v noci:

Měli bychom se snažit navrhnout ulice tak, aby byly živé, nabízely kvalitní podmínky pro všechny obyvatele a především pro chodce jak během dne, tak i v noci. Ulice by měly nabízet směsici obytných prostorů, prostranství a aktivit, které probíhají během dne i během noci. Je důležité vytvořit civilizovaný venkovní městský prostor, kde lidé mohou vytvářet společnost a mají možnost sociálního, kulturního a komerčního vyžití. Tyto prostory musejí být navrženy tak, aby se obyvatelé cítili především bezpečně a pohodlně.

Takovéto příjemné prostředí lze vytvořit za podmínek, že se lidé necítí sami během jejich chůze či čekání na dopravní prostředek, a to především když jsou obklopeni přítomností ostatních lidí na ulici během dne i během noci; když existují nejrůznější přiléhající aktivity a lidé žijí poblíž. Je důležité vytvořit pro každého obyvatele místo, kde se bude cítit dobře.

Veřejné prostory by měly být „obývacím pokojem" města

Tato skupina je tvořena ze dvou podskupin. Jedna se více orientuje na finance, zákony a politická opatření, druhá se více zaměřuje na design a detail.

Vypadá to, že existují určité aspekty, které je zapotřebí řešit ještě před samotným začátkem navrhování veřejného prostoru. Jedním z takových je určení rozpočtu na vybavení, mobiliář a osvětlení. Dále pak je důležité vytvořit finanční základnu na vylepšení městského prostředí při zachování infrastruktury pro pěší, vytvoření předepsaných norem pro navrhování veřejného prostranství a zveřejnit všechny tyto kroky včetně finančního rozpočtu. Je zapotřebí eliminovat nežádoucí a rušící prvky městského vybavení a zajistit dostatečnou údržbu (především v zimě) těchto prostorů.

Je velmi důležité vytvořit novou síť pěších tras z hlediska zlepšení vybavenosti mobiliáře a osvětlení tak, aby tyto prostory byly schopny nabídnout širokou škálu aktivit pro všechny obyvatele všech věkových kategorií.

Vždy je zapotřebí si předem určit konkrétní aktivitu a zaměření určitého veřejného prostoru a až poté navrhovat mobiliář, osvětlení a ostatní vybavení. Největší důraz by měl být kladen na dlažební materiál chodníků a samotných veřejných prostorů, na dostatečné množství laviček (po cca 200 m), na kombinace více druhů osvětlení pro lepší bezpečnost lidí, na přehledný orientační systém a dobrou ochranu před nepříznivým počasím.

Zavedení zákonů při umísťování vybavenosti ve městě

Tato skupina se zaměřuje především na proces plánování měst a zabývá se vztahy mezi mobilitou ve městě a samotným využitím území – „land´s use". Při procesu plánování měst by měl být kladen velký důraz na koncentraci a rozptyl jednotlivých forem bydlení a jednotlivých aktivit. Měly by být stanoveny takové indikátory, které by zajišťovaly promísení nejrůznějších aktivit a vybavenosti ve všem městských obvodech tak, aby nedocházelo k monofunkčním zónám. Jedině správné propojení všech jednotlivých funkcí může podpořit živé, zdravé město a pěší pohyb v něm.

Plánovaní měst by mělo vycházet z předpokladu, že obyvatel města je nejen řidiči, ale hlavně chodec

Tento návrh by mohl být brán jako prohlášení, které by se mohlo stát výchozím bodem nové filozofie plánování měst.

Toto prohlášení vyžaduje nový přístup k utváření městského prostředí od jednotlivých výzkumů až po jejich uskutečnění. Znamená to vytvoření nových možných tras a sítí, kde by docházelo k minimálnímu křížení dopravy a chodců. Takové situace ve městě vyžadují shodné postavení obou skupin tak, aby každá z nich mohla využívat prostor dle svého a zároveň respektovala požadavky ostatních. Tento přístup by vyžadoval prioritu pro chodce, a to především v centrech měst a jim přilehlým částem.

Je zapotřebí vytvořit dostatečné množství parkovacích míst a podpořit parkování v podzemí.

Pokud by byla nabídnuta dostatečná síť peších tras s dostačujícím vybavením, mohl by se tento systém stát základním novým modelem obytných částí měst. Mnohá městská území již není možné pozměnit, někdy jen velmi málo za velmi vysokou cenu. Měli bychom se proto snažit dosáhnout takových městských prostorů, kde život jak pěších, tak ostatních obyvatel bude vyvážený a příjemný.

Veřejná doprava pro všechny

Všechny části veřejné dopravy (včetně služeb samotného dopravního systému) musí být přístupny pro všechny obyvatelé v jakoukoli dobu během dne i noci a kdekoli ve městě. K dosažení tohoto cíle je zapotřebí činnosti v těchto třech oblastech.

Dostupnost služeb: chůze je vždy součástí jakéhokoli řetězce dopravy a speciální požadavky všech kategorií lidí by měly být brány v úvahu. Vyhovující cesty pro chodce vedoucí k zastávkám veřejné dopravy by měly být poskytnuty. Kromě dostačující hustoty zastávek veřejné dopravy by měly být také zajištěny podmínky pro chodce, kteří se k těmto dopravním uzlům blíži v rádiu 300m. Chodníky by se měly tím více rozšiřovat, čím více se blížíme k samotné zastávce MHD. Měl by být zajištěn rychlý a jednoduchý přístup pro všechny obyvatele a to i pro ty s určitým zdravotním omezením. Chytrý systém semaforů by měl zajišťovat plynulý pohyb chodců.

Funkčnost služeb: účinná veřejná doprava by se měla stát důležitým aspektem v procesu plánovaní nových městských zón. Dostatečné pokrytí území městskou veřejnou dopravou by mělo být zajištěno přiměřenou vzdáleností zástavek MHD. Pohodlí všech cestujících by mělo být zajištěno dostatečným vybavením městského mobiliáře, přístřešků a ostatního vybavení pro čekající cestující. Zároveň i samotný komfort dopravních prostředků MHD by měl být vylepšen.

Propagace služeb: veřejná doprava by měla být propagována jako právoplatná alternativa k individuální dopravě; v tomto kontextu by mělo docházet k propagování veřejné dopravy při cestě do práce a k vytvoření správy mobilit jednotlivých firem.

Síť parků v každém městě

Tento návrh musí mít především podporu politickou, zároveň v prvních fázích samotného plánování měst i podporu architektů a urbanistů. Zelená síť ve městě je možná pouze tehdy, pokud bude více přírody přiblíženo k městu a pokud nikdy nebude zapomínáno na tyto zelené/modré cesty v území. Spojitá síť zeleně může

být dosažena propojením jednotlivých přírodních částí navzájem a vytvořením hierarchie této zeleně.

Pokud plánujeme spojitou síť zeleně ve městě, je zapotřebí:

- analyzovat potřeby uživatele: chodců procházejících a žijících na určitém místě
- určit si místa zájmu a vytvořit dostačující zelený plán
- propojit nejrůznější místa zelení co nejkratší, nejatraktivnější a nejbezpečnější cestou
- navrhnout tyto cesty ne pouze z hlediska funkčního využití, ale také z hlediska volnočasového využití

Je důležité plánovat síť zelených cest z hlediska komfortu, který mohou nabídnout, a z hlediska role, kterou mohou hrát v procesu vylepšení městského prostředí:

- pokrýt pokud možno „zelenými cestami" co největší část cest a chodníků jak pro pěší, tak pro cyklisty; zkvalitnit tak vizuální a akustické pohodlí a zmenšit znečištění ovzduší
- pokrýt velkými a krásnými stromy území podél cest
- využívat více vodních prvků ve městě
- vzít v úvahu všechna roční období a navrhnout městské prostory tak, aby vyhovovaly a nabízely vyžití během všech ročních období
- využívat barev, zvuků a nejrůznějších prvků v vytvoření zajímavého a vyhovujícího prostředí pro pěší
- nezapomenout při návrhu zeleně ve městě na její údržbu

Chodci se vždy musí cítit bezpečně a příjemně

K dosažení tohoto cíle je zapotřebí, aby se chodci ztotožnili co nejvíce se svým městským venkovním prostorem, bez toho, aby docházelo k vyzdvižení či upřednostnění některé z charakteristických složek městského prostředí. Je také velmi důležité zachovat původní charakter města. Zároveň je nutné zlepšit čitelnost městských prostorů a to především zachováním postavení městských prvků (ulic, parků, náměstí) a navržením ulic jako „filmu", kde se scéna mění každých 6 minut a tyto scény mají více rozměrů.

Venkovní městský prostor by měl vždy nabízet pocit dostatečného místa k životu. V neposlední řadě každá doba dne by měla být brána v úvahu při samotném návrhu veřejného prostoru.

Přizpůsobení vzhledu města k měřítku chodce

Tato skupina se dělí na dvě skupiny, a to jednu více teoretickou a druhou více praktickou.

K dosažení tohoto cíle je důležité pozměnit celkový přístup k dané problematice: navrhnout město pro lidi, což znamená umístit chodce do centra dění; to přináší úkol pro urbanisty a rozhodující činitelé města uvědomit si, že vždy musí přemýšlet a rozhodovat z pozice chodce; výsledkem bude více místa pro chodce a navržení nových ulic pro život, nikoli pouze pro automobily. Měřítkem jsou dvě hlediska: materiál – vztahující se ke vzdálenosti, a zrak – vztahující se k rozměrům a vlastnostem.

Každodenní služby musí být umístěny na trasách pěšího pohybu v přiměřených vzdálenostech, a to tak, aby docházelo také k promísení starších občanů s mladou populací během celého dne. Důraz je přitom kladen na měřítko, které nabízí chodcům naplnění jejich potřeb a potěšení a vytvoření příjemného obyvatelného prostoru z architektonického hlediska.

Je důležité vylepšit městské prostředí pomocí nejrůznějších prostředků:

- maskovat nežádoucí vizuální prvky těmi pozitivními
- zakrýt nevzhledné městské prostředí zelení či vhodným osvětlením
  - využívat osvětlení v krajině
  - umístit označení pro alternativní trasy pro pěší

Kontrolovat vystavení chodců většímu množství hluku

Tato skupina patří především ke skupinám řízenými normami a předpisy, ale zároveň představuje také možná technická řešení, která mohou být užitečná.

Jedná se především o návrh územního plánu, který rozmisťuje jednotlivé aktivity do města.

Čisté a zdravé venkovní prostory

Zde je zapotřebí začít s preventivními opatřeními, která zasahují do různých oblastí lidské činnosti. Záleží na celé společnosti, v jakém historicko- společenském období se nachází a u kterých opatření je možné počítat s participací obyvatel a s jejich podporou.

Myslím si, že je důležité již ve fázi prvních návrhů územních plánů počítat s pěším pohybem, vhodně ho kombinovat s ostatními prostředky dopravy a zakomponovat tyto trasy do celkové struktury města. Pouze tehdy může vzniknout město pro lidi, kde se budou cítit dobře a bezpečně, kde bude docházet ke každodenním aktivitám a promísení všech věkových skupin během celého dne a všech ročních období.

[18] Závěr

Každý z nás je obklopen jiným místem – městem, které ovšem zaznamenává určitý pohyb. Samotný pohyb města je relativně velmi pomalý a my se v něm snažíme ustálit. Je těžké si představit, jaké by bylo žít na jednom místě, které se nemění. Vybrat si bod – „toto je to místo" – a každý den sdílet stejný výhled, je nemožné. Stejně jako město - místo i my přispíváme svým pohybem k utvoření uceleného obrazu města, které se stává nedílnou součástí našeho bytí. Tato práce poukazuje na různé aspekty, které mohou ovlivnit „živé chodící město". V dnešní době suburbanizace, v jeho neřízené formě, která je úzce spjata s rozvojem mobility, komunikačních technologií a pozemkovou politikou, je potřeba tento jev regulovat, plánovat a usměrňovat. Tato práce by měla upozornit, že v otázkách rozkladu města pod vlivem suburbanizace a hledání vhodného způsobu plánování by bylo vhodné řešit nejen prvořadou funkci bydlení, ale nezapomínat také na ostatní jevy, jako je pěší pohyb obyvatel, utváření veřejných prostranství a krajiny jako takové.

Ve 21.století se zajisté budou lidé stěhovat do příměstských aglomerací, kde budou chtít nalézt kvalitní bydlení se všemi výhodami života mimo město, s kulturním vyžitím a sociálními kontakty. Stejně tak lidé žijící ve velkoměstech budou vyhledávat nové cesty kvalitního bytí v něm. Naštěstí lidé vždy budou potřebovat komunikovat se světem a představa, že nebudou potřebovat živé bytosti kolem sebe, je mylná. Pokud bude správně koncipována struktura města, život v něm bude moci nabídnout kvalitní bydlení s dostatkem zeleně, příležitosti ke každodenní rekreaci a případně pohodlnou dopravou. Pěší pohyb je prostředkem, který kombinuje dopravní a rekreační funkci. Ta města, která budou schopna nabídnout díky schopnostem urbanistů, územních plánovačů a městských samospráv kvalitní životaschopnou strukturu měst umožňující pohyb v něm, jen taková města budou mít další potenciál rozvoje a ekonomického růstu. V dopravním a územním plánování by neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené převážně na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu.

Individuální motorizovaná doprava ve městě by tedy měla mít pouze doplňkovou funkci pro zabezpečení místních služeb a udržení ekonomické aktivity města.

V prvních kapitolách se práce zabývá vztahem chodce a města jako takového, definicí chodce a pěší pohybem v obecné poloze. Také nahlíží na roli veřejného prostoru, který má pro město zásadní společenskou a komunikační funkci a je podmínkou jeho obyvatelnosti a prostupnosti. V dnešní individuální době, kdy většina naší komunikace se odehrává na poli nepřímého kontaktu, je potřeba veřejného prostoru stále větší a větší. Město se pak stává místem shromažďování, místem obchodu a místem dopravy. Je tedy potřeba konkrétních prostorových forem, náměstí, ulic atd., které utvářejí skutečné místo.

Další kapitola zaznamenává komplexní analýzu dvou měst – města Barcelona a severoamerického města Portland (OR), jejich historický vývoj až po současnost. Poukazuje na vhodná uspořádání města ve prospěch pěšího pohybu a provozu, vývoj jednotlivých pěších zón až ke komplexní koncepci chůze a městského života v celém městě. Upozorňuje na to, že ve městech s dobrými podmínkami k životu dochází k promísení jednotlivých městských funkcí i funkcí dopravy. Města jsou pak v rovnováze.

Následující kapitoly práce poukazují na to, že pěší mobilita má podstatný přínos pro udržitelnost měst, neboť splňuje základní ukazatele udržitelnosti měst, jakým jsou mobility a místní přeprava. Ukázalo se, že nejvýhodnějším prostředím pro rozvoj chůze je kompaktní město. Další ze základních ukazatelů udržitelnosti města – dostupnost veřejných míst a služeb – je také podmínkou pro dobře fungující město s prioritou pěšího pohybu. Celková prostupnost města pro chodce a pěší dostupnost příměstské krajiny je významným ukazatelem nejen kvality života, ale i hospodárného využívání urbanizovaného prostoru. Města, která jsou schopná poskytnout kvalitní podmínky pro život přímo na svém katastru, přispívají k udržitelnosti naší civilizace. Předpokládá se, že „udržitelné město" budoucnosti bude vyžadovat větší energetickou, ekonomickou a dopravní soběstačnost. Předpokládá se větší návrat ke krajně, ohleduplný vztah k přírodě, větší zájem o věci veřejné a zájem občanů o dlouhodobé důsledky toho, co se děje. Takové město budoucnosti bude potřebovat kvalitní síť městských ulic a bude zapotřebí prosazovat trend renesance chůze.

V urbanistických souvislostech pěší dopravy práce pak uvedla některé nové strategie dopravního plánování, které mají potenciál zvýšit podíl pěší mobility v dopravním systému měst. Dospěla jsem k závěru, že pěší doprava přispívá ke zvýšení mobility ve městech jen díky takové mobilitě, která je nezávislá na prostorově, energeticky a ekonomicky náročnějších druzích dopravy.

V kapitole „Modelování pěšího pohybu" popisuji některé z modelů pěšího pohybu, které byly vyvinuty a které poskytují obecný model řešení. Dále pak shrnuji současné teorie a aplikace space syntax, který nám umožňuje nalézt nadějné možnosti pro zkoumání vztahů mezi odlišnými lidskými aktivitami a vlastnostmi prostoru na základě matematických a počítačových měření. Příklady nám ukazují na použití nástrojů space syntax pro zjištění dopadu na městskou strukturu při pěším a dopravním toku a na následný architektonický obraz města. Je zřejmé, že i přes dnešní trendy v územním plánování, které jsou zaměřené na pěší pohyb, metody používané v plánovacím procesu jsou velmi často nedostatečné k mapování chování pěšího pohybu ve městě. Je to především proto, že modelování dopravního systému je výhradně zaměřeno na dopravu motorovou, jakožto dopravní systém, který je z velké části závislý na dopravě automobilové. Architekti a urbanisté, kteří chtějí realizovat kvalitní schémata pěšího pohybu v městské struktuře, potřebují nové nástroje, aby lépe porozuměli současné situaci chodců ve městech na základě měření jejich toků, analyzování jednotlivých vzorů a detailního poznání fungování jednotlivých systémů pohybu. Jedním z klíčových požadavků na tyto nástroje je poskytnout přesné odhady dopadu navrhovaných plánů na pěší chování. Narůstají potřeby na nové modely pěšího chování, které mohou předvídat, jak se lidé pohybují v městských centrálních oblastech. Jedním z těchto nových nástrojů by mohl být právě space syntax.

Následně se pak zabývám vnímáním prostoru jako takového, jednotlivými složkami utvářejícími náš okolní svět, a to na základě studií Kevina Lynche. Jednotlivé vztahy chodec – prostor pak analyzují možné situace, které ovlivňují náš směr chůze, rychlost chůze a také „pohodlí" pěšího pohybu.

V kapitole č.14 popisuji evropská města, která se problematikou pěšího pohybu zabývají aktivně. Zde místní orgány začaly s iniciativou politiky orientované na chodce, a to nejen v územním a prostorovém plánování, ale také

v řízení dopravy a ekonomické strategii s cílem vytvořit a udržet kvalitní městská centra. Taková kvalitní kompaktní města s trvale udržitelným rozvojem mají zvýšený potenciál sociálně-ekonomický význam v městských centrech, a to především pro pěší pohyb.
Mnohá evropská města si již dnes uvědomují, že pokud neumožní lidem chodit pěšky, ztrácejí na atraktivitě a konkurenceschopnosti.
V České republice je téma pěšího pohybu stále málo respektované a jen několik málo měst se touto problematikou hlouběji zabývá. Chybí zde ovšem systémový přístup při plánování měst a snaha politiků propagovat taková řešení, která by vedla obyvatele ke změně dopravního chování.

Závěrem bych ráda dodala, že pro dobře fungující, zdravé a udržitelné město, kde pěší pohyb tvoří významnou část celkového podílu mobility obyvatel, zůstávají klíčovou rolí především potřeby chodců ve smyslu zvýšení mobility všech skupin. Dobře navržená a udržovaná veřejná prostranství, která jsou navzájem propojena sítí pěších tras, zvyšují atraktivitu města nejen pro své obyvatelé, ale také pro návštěvníky těchto měst a obcí. Veřejné prostory se ve městě nevyskytují nahodile, ale vytvářejí soustavu ulic, náměstí, zeleně a dalších ploch. V tomto celkovém systému by měl být kladen důraz na pohyb chodce, tedy obyvatel a návštěvníků města. Cílem kvalitního města by proto mělo být nejen upravení dílčích prostorů, ale zejména tvorba jejich uceleného systému. Zlepšená integrace sítí s integrovanou veřejnou dopravou, je toho podmínkou. Ulice jsou pak navrženy především pro potřeby lidí se změnou rozsahu uličního prostoru pro jednotlivé druhy dopravy. Ulice jsou čisté, osvětlené, bez překážek. Existují oblasti s předností chodců a oblasti čisté zóny bez aut. Ulice by měly být dosti široké i pro největší provoz a značně čitelné a přehledným značením. Součástí dobře fungujícího města by také měla být kvalitní a všem dosažitelná městská zeleň a vodní toky. Posledním důležitým bodem je také podpora v územním a prostorovém plánování, kde by pěší dosažitelnost nejen u nově plánovaných výstaveb měla zůstat prioritou.

Definice městské udržitelnosti a životaschopnosti by měla být poměřována schopností města poskytnout kvalitní životní podmínky svým obyvatelům. Zahrnuje je to především vysokou kvalitu přírodního i umělého prostředí, dobré životní a pracovní podmínky, právo lidí na bydlení, práci, sociální služby a

infrastrukturu. Dále by mělo chránit kulturní identitu města a poskytnout možnost participace při rozhodování ve městě.
Je potřeba podtrhnout větší udržitelnost a životaschopnost urbanistického rozvoje, smíšené využití území, větší kulturní rozmanitost a sociálně vyrovnané městské prostředí. Urban Sprawl je všeobecným evropským trendem. Příměstské zóny a předměstí vyžadují integrovanou a soudržnou urbánní strukturu, smíšené a variabilní využití podporující městský život. Dopravní provoz ovlivňuje ve velké míře narůstající Urban Sprawl, vytváří velké přepravní vzdálenosti a zvětšuje potřebu dopravy, především osobními automobily. Je zapotřebí vytvořit efektivní plánování s politikou inovativních dopravních systémů, které budou schopny redukovat potřebu dopravy.
Můžeme shrnout, že pěší doprava pro udržitelnost města má přínos v omezení suburbanizace, ve zmenšení podílu motorové dopravy a ve snížení rizika prostorové segregace.

Je potřeba vytvořit města, kde se lidé pohybují a potkávají se, kde se mísí nejrůznější funkce a formy tak, aby nedocházelo k náhlým opouštění center a vzniku monofunkčních zón. Je důležité počítat s principem, že ulice jsou společenským prostorem. Prostorem nejen dopravním, ale především prostorem společenským. Navrhovat tedy kvalitní síť propojených, funkčních a bezpečných pěších tras mezi obytnými budovami a místními cíli tak, aby budovy umožňovaly výhled do ulice, což zvyšuje nejen bezpečnost, ale především propojuje dění těchto dvou světů. Vytvořit živé, pulsující město, kde pěší pohyb je tím spojujícím prvkem mezi stále se rozvíjejícím městem a zachováním života v něm, je obrovská výzva pro nás všechny.

Seznam pramenů a literatury

- AMATO, Joseph Antony. *On foot: A history of Walking*, Praha: Vydavatelství New York University Press, 2004.
- BARABÁSI, Albert-László. *V pavučině sítí*. 1.vyd. Praha: Vydavatelství Paseka, 2005. s ISBN: 80-7185-751-3.
- BRATH, J.. *Pešie zóny v meste.* Bratislava: Vydavatelství Alfa, 1987.
- BRAUN KOHLOVÁ, Markéta - FOLTÝNOVÁ,Hana. *Do physical factor matter?.* Strasbourg: Paper presented at European Transport Conference, 10/2005.
- FORRESTER, Jay. *Urban Dynamics*. Vydavatelství Pegasus Communications, 1969. s ISBN-10: 0262060264.
- FORRESTER, Jay. *Collected Papers of Jay W. Forrester*. Vydavatelství Wright-Allen Press, 1975. s ISBN-10: 0262060655**.**
- GAUSA, Manuel - CERVELLÓ, Marta - PLA, Maurici. *Barcelona: A Guide to Its Modern Architecture*. Vydavatelství ACTAR,2002. s ISBN ISBN-10: 8489698325.
- GEHL,Jan,GEMZØE,Lars. *Nové městské prostory*. Brno: Vydavatelství ERA, 2002. s ISBN 87-7407- 235-8.
- GEHL, Jan. *Život mezi budovami – užívání veřejných prostranství*. Brno: Nadace Partnerství, Vydavatelství ERA, 2002. s ISBN: 80-85834-79-0.
- HILLIER, Bill. *Space is the Machine – A Configurational Theory of Architecture*. Vydavatelství Cambridge University Press, 1996. s ISBN-10: 052164528X.
- HILLMAN, Mayer. *In favour of the compact city: Sustainable Urban Form*. Vydavatelství Spon Press, 1996.
- HILLMAN, Mayer - ELKIN, Tim - McLAREN, Runcan. *Reviving the City: Towards Sustainable Urban Development*. Vydavatelství Friends of the Earth with Policy Studies Institute, 1991.
- HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. 1.vyd. Brno: Vydavatelství ERA, 2005. s ISBN 80-7366-028-8.
- KRIER, Léon. *Architektura volba nebo osud*. Praha: Vydavatelství Academia, 2001.
- LAWSON, Bryan. *The language of Space*. 1.vyd. Oxford: Vydavatelství Architectural Press., 2001. s ISBN-10: 0750652462.

- LYNCH, Kevin. *Obraz města*. Praha: Vydavatelství Bova Polygon, 2004. s ISBN 80-7273-094-0.
- MADLEN, Kathleen. *Utváření místa*: *příručka k vytváření kvalitních veřejných prostranství*. Brno: Nadace Partnerství, 2003.
- MARCUS, Lars. *Architectural Knowledge and Urban Form – the functional performance of architectural urbanity*. Stockholm: Vydavatelství Kungliga Teniska Högskolan, 2000.
- PEHE, Jiří. *Soubor esejí – Filantropie v České republice a účast občanů na věcech veřejných – Community Partnership support initiative*. Jihlava, 2000.
- SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. Praha: Nakladatelství ABF, 1995. s ISBN 80-901608-1-6.

Internet:

- New Zéland Walking Konference 2006. Dostupné na www: ‹http://www.livingstreets.org.nz/walking_2006.htm›
- WALSH, Kelvin. Presenting suburbia: image and identity at the city´s edge, 2005. Dostupné na www: ‹http://www.walk21.com›
- Nordic Walking: Česká asociace Nordic Walking. Dostupné na www: ‹http://www.czech-nordicwalking.com›
- VISSER, Hans – VAN DEN ENGEL, Aad. *European Commission´s „Transport": NEA Transport Research and Training*. Rijswijk, 2007. Dostupné na www: ‹http://www.europa.eu.int/comm/transport›
- Oficiální stránky města Jičín. Dostupné na www: ‹http://www.mujicin.cz›
- *Participace nájemníků na regeneraci panelových sídlišť: SUREURO (Sustainable Refurbishment Europe-Udržitelná obnova Evropy),*2000. Dostupné na www: ‹http://seb.soc.cas.cz/projekty/manual/participace.htm›
- *Shopping Center and Hypermarket*. Praha: Vydavatelství INCOMA Research and GfK, 2008. Dostupné na www: ‹http://www.hyper.cz›
- *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013*. Ministerstvo dopravy, 2005. Dostupné na www: ‹http://www.mdcr.cz/Strategie/Dopravni_politika/›

- MARTÍNEK JAROSLAV a kolektiv. *Národní strategie cyklistické dopravy*. Centrum dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy, 2005. Dostupné na www: ‹http://www.cyklostrategie.cz/›
- BUTCHER, John. *International Charter for Walking: Walk21*, 1999. Dostupné na www: ‹http://www.pedestrians-int.org/›
- Living Street: Walkability project, 2008. Dostupné na www: ‹http://www.livingstreets.org.uk›
- Pedestrian Quality Needs, 2007. Dostupné na www: ‹http://www.walkeurope.org/links.asp›
- MARKVART, Josef. *Suburbanizace, pěší pohyb a krajina: příklad města Brna*. Urbanismus a územní rozvoj-ročník V-číslo 6/2002. Dostupné na www: ‹http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2002/2002-06/05_suburb.pdf›
- Mezinárodní charta chůze. Dostupné na www: ‹http://doprava.oziveni.cz/documents/priloha1.doc›
- *Veřejný prostor z hlediska urbanistického*. Nadace Partnerství. Dostupné na www: ‹http://www.prostranstvi.cz/teorie/urbanismus.php›
- Konference o pěší dopravě 2006, Nový Zéland., 2006. Dostupné na www: ‹http://www.cdv.cz/text/oblasti/bsp/clanky/konference-pesi-doprava-nz.pdf›
- *The Environment, Transport and Regional Affairs Committee*,2001. Dostupné na www: ‹http://www.parliament.the-stationery-office.co.uk/pa/cm200001/cmselect/cmenvtra/167/16707.htm›
- FOLTÝNOVÁ, Hana. *Evropský výzkum socioekonomických překážek udržitelné mobility*. Praha, 2007. Dostupné na www: ‹http://www.enviwiki.cz/wiki/Udr%C5%BEiteln%C3%A1_doprava›
- HILLIER, Bill. *Space is the Machine – A Configurational Theory of Architecture*. Vydavatelství Cambridge University Press, 1996. Dostupné na www: ‹http://www.spacesyntax.com/en/projects-and-clients/case-studies/london-pedestrian-routemap.asp>

Seznam příloh:

1/ Mezinárodní charta chůze

2/ Doravní politika

příloha:

[1] Mezinárodní charta chůze

Za vytváření zdravých, dobře fungujících a udržitelných obcí, kde lidé dávají přednost chůzi

Mezinárodní charta chůze

Chůze je to první, po čem touží malé dítě, a to poslední, čeho se chce vzdát starý člověk. Chůze je cvičení, ke kterému nepotřebujeme posilovnu. Je to léčba bez léků, regulace tělesné hmotnosti bez diety a kosmetika, pro kterou nemusíme do drogerie. Je to uklidňující prostředek bez pilulek, terapie bez psychologa a dovolená, která nestojí ani korunu. Chůze navíc neznečišťuje životní prostředí, má malou spotřebu přírodních zdrojů a je velmi účelná. Chůze je pohodlná, nevyžaduje žádné speciální vybavení, je seberegulační a ze své podstaty bezpečná. Chůze je stejně přirozená jako dýchání.

John Butcher, zakladatel sdružení Walk21, 1999

Tato charta vznikla na základě rozsáhlých diskusí s experty po celém světě a ukazuje, jak vytvářet prostředí, ve kterém lidé dávají přednost chůzi. Chartu mohou podepisovat jednotlivci, organizace, úřady i místní sdružení, které podporují její vizi a strategické principy, nehledě na jejich formální postavení a možnost nezávisle je realizovat.

Souvislosti

Dojíždějící pospíchají do práce, nakupující se proplétají v ulicích, trampové se toulají, milenci se procházejí, turisté se promenují - ale všichni chodíme. Chůze je základním a všeobecným lidským právem, ať je naše schopnost či motivace jakákoliv, a zůstává důležitou součástí našeho života. V mnoha zemích

však lidé chodí pěšky stále méně. Proč chodit pěšky, když se můžu svést? Chůze se v mnoha zemích proměnila z nutnosti na luxus. Chůze se zdá být příliš prostá, obyčejná, samozřejmá a příliš levná na to, abychom jí užívali k přemísťování a k upevňování zdraví. Raději nechodíme pěšky, protože jsme zapomněli, jak jednoduchá, příjemná a blahodárná chůze je. Žijeme v jednom z nejpříznivějších prostředí, jaké kdy člověk jako druh měl, a přesto si neváží me naší schopnosti chodit.

V důsledku nedostatečného pohybu trpíme rekordní obezitou, depresemi, srdečními chorobami, agresivitou za volantem, neklidem a společenskou izolací.

Chůze nám nabízí zdraví, štěstí a únik. Dokáže znovu nastolit a uchovat fyzické, nervové a citové zdraví a zároveň posilovat pocit nezávislosti a sebevědomí. Čím více člověk chodí, tím lépe se cítí, stává se uvolněným, lépe vnímá a pročistí si mysl. Chůze prospívá každému.

Vize

Utvářet svět, kde lidé dávají přednost chůzi a mohou ji používat jako způsob dopravy, ke zdraví a k odpočinku.

V tomto světě úřady, organizace a jednotlivci pochopili prospěšnost chůze,zavázali se k vytváření zdravých, fungujících a udržitelných společenství a spolupracují na překonávání fyzických, společenských a institucionálních překážek, které často omezují možnost pěší chůze.

Principy a činnosti

Tato mezinárodní charta rozpoznává potřeby chodců a poskytuje základní rámec, který napomáhá úřadům přizpůsobit stávající politiku, činnosti a vztahy tak, aby vytvářely takové prostředí, ve které lidé dávají přednost chůzi.

Ke každému strategickému principu je přiřazen seznam činností, jež povedou ke zlepšení ve většině obcí. Další rozšíření seznamu v závislosti na místních potřebách je vítáno.

1. Zvýšená mobilita pro všechny

Lidé mají nárok na snadnou dostupnost ulic, náměstí, budov a veřejné dopravy bez ohledu na svůj věk, schopnosti, pohlaví, výši příjmu, jazyk a na etnické, kulturní či náboženské kořeny. Toto posiluje svobodu a samostatnost všech lidí a napomáhá sociálnímu zapojení, solidaritě a demokracii.

Konkrétní kroky

Zajistit všem bezpečnou a pohodlnou možnost nezávislého pohybu umožněním co nejvíce lidem dosahovat pěšky co nejvíce míst, především veřejné dopravy a veřejných budov.
Zohledňovat potřeby osob s omezenými schopnostmi vytvářením a udržováním služeb a vybavení na vysoké úrovni, jež jsou zároveň otevřené různým sociálním skupinám.

2. Dobře navržená a udržovaná veřejná prostranství

Lidé mají právo žít ve zdravém, pohodlném a příjemném prostředí, které je uzpůsobeno jejich potřebám. Mají též právo volně využívat vybavení veřejných prostranství, a to v pohodlí a v bezpečí před rušivým hlukem a znečištěním.

Konkrétní kroky
Navrhovat ulice pro lidi a ne jen pro auta. Počítat s principem, že ulice jsou společenským prostorem, nejen dopravním, a že je tedy třeba brát ohled též na jejich společenský význam, nejen na technické řešení. To znamená, že možná bude zapotřebí změnit rozsah prostoru věnovaného autům, vytvořit zóny, kde pěší mají přednost, a také oblasti zcela bez aut, které může využívat každý a které umožňují sociální interakci, hru a rekreaci jak dospělým, tak i dětem.

Je nutné:

- Budovat čisté, dobře osvětlené ulice a chodníky bez překážek, které jsou dost široké i pro největší provoz a v dostatečné míře umožňují bezpečné a přímé přecházení bez nutnosti použití nadchodu nebo podchodu či obcházení.
- Zajistit posezení a veřejné toalety, které splňují potřeby všech uživatelů, a to na vhodných místech a v dostatečném počtu.
- Respektovat místní podnebí přizpůsobením designu a vybavení, např. vytvořením stínu pod stromy nebo přístřeším.
- Navrhovat čitelné ulice s jasným značením a informacemi na místě, jež podporují možnost plánování cesty a pěší objevování.
- Zhodnocovat, budovat a udržovat kvalitní a všem dosažitelnou městskou zeleň a vodní toky.

3. Zlepšená integrace sítí

Lidská společenství mají právo na síť vzájemně propojených, přímých a přehledných pěších tras, jež jsou bezpečné, pohodlné, příjemné a dobře udržované. Mají propojovat jejich domovy s obchody, školami, parky, veřejnou dopravou, zelení a dalšími důležitými cílovými místy.

Konkrétní kroky:

1. Budovat a udržovat kvalitní síť propojených, funkčních a bezpečných pěších tras mezi obytnými budovami a místními cíli, které naplňují potřeby místních obyvatel.
2. Provozovat integrovaný, rozsáhlý a dobře vybavený systém veřejné dopravy s vozidly, jež zaručují použitelnost všem možným uživatelům.
3. Navrhovat zastávky veřejné dopravy a přestupy s jednoduchým, bezpečným a pohodlným přístupem pro pěší a s podpůrnými informacemi.

4. Podpora v územním a prostorovém plánování

Lidská společenství mají právo očekávat takovou politiku územního a prostorového plánování, která jim umožní dojít pěšky k většině každodenních

služeb a zařízení. Taková politika maximalizuje příležitosti pro pěší pohyb, snižuje závislost na automobilu a přispívá ke společenskému životu.

Konkrétní kroky:

- Při plánování měst věnovat maximální pozornost potřebám chodců. Zvýhodňovat pomalejší druhy dopravy, tedy pěší a cyklistickou, před rychlými, a dávat přednost místní dopravě před dálkovou.
- Zkvalitňovat územní a prostorové plánování tak, aby nové obytné domy, obchody, průmyslové zóny a veřejná doprava byly umístěny a navrženy tak, aby byly pěšky snadno dostupné.
- Nevytvářet podmínky pro životní styl závislý na automobilu, např. satelitní městečka, věnovat více uličního prostoru chodcům a propojováním neucelených úseků existujících pěších tras vytvářet přednostní propojení pěších cest.

5. Bezpečnější silnice

Lidé mají nárok na takové ulice, jež svou podobou předcházejí nehodám a jsou příjemné, bezpečné a pohodlné pro pěší, především děti, starší generaci a osoby s omezenými schopnostmi.

Konkrétní kroky:

- Snižovat ohrožení chodců vozidly řízením provozu (např. snížením povolené rychlosti) spíše než oddělováním chodců a omezování jejich pohybu.
- Podporovat motorismus přátelský vůči chodcům pomocí cílených kampaní a vymáháním dodržování silničních předpisů.
- Snižovat povolenou rychlost v obytných zónách, v nákupních zónách a kolem škol.
- Snižovat nebezpečnost frekventovaných ulic zřizováním bezpečných přechodů s minimální čekací dobou a dostatkem času na přejití i pro ty nejpomalejší chodce.
- Zajistit, aby zařízení pro cyklisty a jiné nemotorizované druhy dopravy neohrožovaly bezpečnost chodců či jejich pohodlí.

6. Méně kriminality a strachu z kriminality

Lidé mají právo očekávat, že městské prostředí bude navrženo, udržováno a hlídáno policií tak, aby se snižovala kriminalita a strach z kriminálních činů.

Konkrétní kroky:

- Zajistit, aby budovy umožňovaly výhled do ulice a na děti na ulici, což zlepšuje obecný dohled a odrazuje kriminalitu.
- Provádět pěší audity ve dne a po setmění za účelem pochopení obav občanů o osobní bezpečnost a vymezení problémových oblastí, které je třeba zlepšovat (lepší osvětlení, vyšší přehlednost).
- Školit a informovat odborníky v dopravě za účelem zvýšení jejich povědomí o obavách chodců o jejich osobní bezpečnost a dopadu těchto obav na jejich volbu pěší cesty

7. Větší podpora veřejné správy

Lidé mají právo očekávat od úřadů zajištění, podporu a ochranu jejich schopnosti a rozhodnutí chodit pěšky.

Konkrétní kroky:

- Přijmout jasný, stručný a komplexní akční plán pro podporu pěší dopravy, stanovit cíle, získávat podporu zainteresovaných stran a usměrňovat investice.
- Zainteresovat všechny odpovídající úřady (především v oblasti dopravy, plánování, hygieny, školství a policie) na všech úrovních, aby pochopily důležitost podpory chůze a přijímaly doplňková opatření a plány.
- Pořádat pravidelné konzultace s místními organizacemi, které zastupují chodce a další skupiny včetně mládeže, starší generace a osob s omezenými schopnostmi.
- Shromažďovat kvalitativní a kvantitativní údaje o chůzi (včetně motivace a důvodů pro chůzi, počet pěších cest, úseků cest, času a vzdálenosti chůze, času stráveného na veřejných prostranstvích a spokojenosti).
- Začlenit chůzi do školení v rámci dalšího profesního rozvoje pracovníků dopravní a silniční bezpečnosti, zdravotníků, urbanistů a architektů.

- Poskytovat průběžné zdroje potřebné k realizaci přijatého akčního plánu.
- Realizovat pilotní projekty pro šíření příkladů dobré praxe a podporovat výzkum vlastní účastí v případové studii a širokou propagací svých místních zkušeností.
- Měřit úspěch programů sběrem a porovnáním údajů získaných před, během a po realizaci.

8. Chůze jako součást životního stylu

Lidská společenství mají nárok na aktuální, kvalitní a snadno dostupné informace o tom, kam mohou chodit pěšky a za jakých podmínek. Lidé by měli mít možnost užívat si chůze jako součásti svého každodenního společenského, kulturního a politického života.

Konkrétní kroky:

- Aktivně podporovat všechny členy společenství v pěší chůzi kdekoliv a kdykoliv je to možné, jako součást každodenních aktivit. Za tím účelem tvořivě a pravidelně prezentovat informace způsobem, který odpovídá jejich osobním potřebám, a aktivně je zapojuje.
- Vytvářet pozitivní image chůze jejím vyzdvihováním jako součásti kulturního dědictví a kulturní aktivity, např. v architektuře, výstavami, divadlem, literárními večery, fotografií a oživováním ulic.
- Zavádět ucelené a sladěné systémy informací a značení, které podporují pěší prozkoumávání a objevování míst včetně přístupů k veřejné dopravě.

[2]Dopravní politika

České republiky pro léta 2005 – 2013
červenec 2005

1. Úvod

Doprava je jedním z klíčových odvětví ekonomiky České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická i právnická osoba. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejné správy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě a zajistit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb. Při přípravě legislativních i ekonomických nástrojů regulace dopravy a rozvoje infrastruktury se musí směřovat k optimalizaci dopravních systémů, v jejímž rámci budou rozvíjeny ty druhy dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, a to tak, aby vyhovovaly požadavkům udržitelného rozvoje a přitom vycházely z finančních možností veřejných rozpočtů České republiky.

Dopravní politika České republiky (dále jen "Dopravní politika") pro období následující po vstupu země do Evropské unie do roku 2013 sleduje horizont programovacího období Evropské unie a vychází z analýzy a hodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998. Ta byla součástí strategie sektoru dopravy v období před vstupem ČR do EU. Přestože tento dokument časově předcházel zpracování evropské dopravní politiky, dokázal vystihnout základní směry vývoje v souladu s evropskými trendy. V období před vstupem ČR do EU se podařilo splnit hlavní cíle především v oblasti plné aproximace právních předpisů ES do právního řádu ČR, harmonizace dopravních systémů a reformy veřejné správy (vznik krajů). Jako problematické je možné označit naplnění cílů v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury omezené především nedostatečným finančním zabezpečením. Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy učinit musí (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie, veřejné zdraví) a učinit může (finanční aspekty). Dopravní politika je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v

OSN, OECD a Evropské unii, avšak s respektem ke specifickým podmínkám a potřebám České republiky.

V této souvislosti se Dopravní politika zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR, které by měly usilovat o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů, možností ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu. Základními tématy, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů zabývá především, jsou harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, panevropská dopravní síť včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinností uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS a zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně

2. Východiska

Dopravní proces má rozměr globální, celoevropský, státní, regionální i obecní. Jednotlivé úrovně tohoto procesu musejí být vzájemně provázány, musí být uplatňován princip subsidiarity. Problémy musejí být řešeny na co nejnižší rozhodovací úrovni, kde je řešení efektivní. Národní dopravní politika proto vychází z následujících zdrojů:

• Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout

• Dopravní politika ČR z roku 1998 – vazba na cíle dopravní politiky ČR z roku 1998

v nových podmínkách členství v EU

• SWOT analýza zpracovaná Ministerstvem dopravy v přípravné fázi v prosinci 2002

• Strategie udržitelného rozvoje ČR schválená usnesením vlády ze dne 8. prosince 2004 č.1242/2004

Východiska Dopravní politiky

• Společnost vyžaduje větší mobilitu osob i zboží v návaznosti na rozšíření EU.

• Růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě přepravní práce.
• Doprava v ČR je plnohodnotnou a integrální součástí evropského dopravního prostoru, a proto je třeba vytvářet podmínky pro udržení konkurenceschopnosti českých dopravců.
• Kongesce se projevují na hlavních silničních tazích a ve městech, železniční infrastruktura vykazuje nedostatečnou kapacitu zejména v některých příměstských oblastech, na letišti Praha–Ruzyně by ke kongescím došlo bez jeho dalšího rozvoje.
• Veřejná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, přičemž integrované dopravní systémy jsou organizovány jen na omezených územích, s omezenou funkčností a bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je integrovaný systém pouze nadstavbou systému (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy na celém území regionu.
• Osobní drážní doprava a veřejná linková doprava poskytují často služby s nižší kvalitou a s nedostatečnou vzájemnou provázaností, což přispívá k preferenci individuální automobilové dopravy.
• Není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť, na modernizovanou železniční síť a na mezinárodní letiště.
• Existují disproporce v podmínkách přístupu k jednotlivým druhům dopravní infrastruktury a jejich používání.
• Doprava ve městech není řešena systémově a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.
• Stávající dopravní infrastruktura je ve špatném stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže.
• Podíl telematiky na řízení a zabezpečení dopravních a přepravních procesů zaostává za potřebami.
• V důsledku nedostatečné harmonizace podmínek na přepravním trhu nejsou schopny železniční a vnitrozemská vodní doprava plné integrace do logistických řetězců, což přispívá k růstu silniční dopravy a vzniku kongescí.

• Doprava je stále velkým zdrojem hluku a emisí zdraví škodlivých látek. Je třeba vytvářet předpoklady pro jejich snižování v plném souladu s evropskými právními předpisy.1
• Každé opatření navržené v Dopravní politice bude realizováno s ohledem na ochranu lokalit významných na evropské úrovni a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.

3. Struktura priorit a cílů dopravní politiky

Dopravní politika vychází z globálního cíle, který je rozvinut v pěti vertikálních a čtyřech průřezových prioritách. Průřezové priority mají obecnou platnost a jsou obsaženy ve všech vertikálních prioritách. Vertikální priority jsou rozpracovány do jednotlivých problémových okruhů – specifických cílů, jejichž naplnění bude zajištěno pomocí jednotlivých opatření, která z nich vycházejí.

Dokument Dopravní politika pro léta 2005 – 2013 je základním koncepčním dokumentem, který stanovuje hlavní směry vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu. Jednotlivá opatření definovaná tímto dokumentem jsou rozpracována v návazných strategických dokumentech, kterými jsou Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury a Strategie podpory dopravní obsluhy území a jejichž struktura je uvedena v části Monitoring dopravní politiky. Dokument Dopravní politika ČR pro léta 2005–2013 identifikuje hlavní problémové oblasti sektoru doprava (1. fáze), na základě jejich rozboru stanovuje strukturu cílů a priorit (2. fáze) a navrhuje opatření (3. fáze). Návazné strategické dokumenty určují vstupy, a řeší proto finanční rámec dopravní politiky (4. fáze). V průběhu fáze implementace (5. fáze) se pomocí realizačních nástrojů uplatňují navržená opatření a současně se monitoruje průběh realizace a postupně plní indikátory (6. fáze). Výsledkem jsou realizovaná opatření (výstupy – 7. fáze) a zároveň změna chování systému (výsledky – 8. fáze), výsledky jsou hodnoceny pomocí soustavy indikátorů. Vyhodnocením výsledků procesu se identifikují nové problémy (1. fáze) a aktualizují se cíle dopravní politiky.

Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci

principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

Priority Dopravní politiky

Priority vycházejí z globálního cíle a jsou vzájemně provázány. Doprava musí být uskutečňována s ohledem na celospolečenskou efektivitu, což se neobejde bez zapojení všech druhů dopravy podle jednotlivých segmentů přepravního trhu, v nichž jsou efektivní. Tuto oblast řeší priorita Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu. Pro takový dopravní systém tvořený více druhy dopravy je nezbytnou a základní podmínkou kvalitní dopravní infrastruktura. Tu řeší priorita Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury. Dopravní infrastruktura, jakož i služby ve veřejném zájmu ve veřejné osobní dopravě a zavádění nových technologií jsou velmi náročné na finanční prostředky. Je proto nutné hledat nové formy financování, čímž se zabývá priorita Zajištění financování v sektoru dopravy. Velkým ekonomickým, sociálním i ekologickým problémem je bezpečnost dopravy, a to jak samotného provozu, tak z hlediska ochrany před patologickými jevy společnosti i před neočekávanými jevy přírodními. Bezpečností se zabývá priorita Zvýšení bezpečnosti dopravy. Priority dopravní politiky se musejí řešit nejen na celostátní

a evropské úrovni, ale podle principu subsidiarity i na úrovni regionální a obecní. Priorita Podpora rozvoje dopravy v regionech je metodickou pomůckou pro tvorbu regionálních a obecních dopravních politik. Všechny uvedené priority a z nich vycházející specifické cíle a opatření respektují obecné zásady, které mají průřezový

charakter:

• Zavádění výsledků výzkumu a vývoje, nových progresivních technologií včetně telematiky

• Rovnost šancí a sociální politika

• Vytváření podmínek pro zachování konkurenceschopnosti českých dopravců v podmínkách otevřeného trhu

• Omezování vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s principy udržitelného rozvoje

3.1 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

Stát musí zajistit takové podmínky přístupu na přepravní trh, aby na něm bylo možné uplatnit výhody jednotlivých druhů dopravy. Dopravci musejí uspokojovat přepravní potřeby uživatelů minimálně ve standardní kvalitě stanovené státem.

3.1.1 Současný stav a východiska

V současnosti rostou výkony nákladní dopravy rychlejším tempem než ekonomika. Růst nároků na nákladní dopravu je důsledkem globalizačních vlivů, jejichž vinou se zvětšují vzdálenosti mezi místem výroby a spotřeby. Přepravci se snaží minimalizovat logistické náklady distribučních procesů, což v situaci, kdy veškeré náklady na dopravu nejdou na vrub přepravce (zejména v silniční nákladní dopravě), vede k preferenci logistických systémů upřednostňujících rychlost a přesnost dodávky. Vlivem toho jsou logistické systémy orientovány především na silniční nákladní dopravu, a zkracování dodacích lhůt tak vede ke zvyšování dopravních výkonů. V osobní dopravě se v České republice dělba přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy vzhledem k zachování možnosti udržitelného rozvoje v odvětví dopravy vyvíjí nepříznivým směrem. Vývoj dělby mezi hromadnou a individuální osobní dopravou směřuje k ohrožení funkčnosti dopravního systému kongescemi na silnicích a k nepřiměřenému negativnímu působení dopravy na životní prostředí na jedné straně a k nedostatku tržeb a přílišné závislosti na dotacích ve veřejné dopravě na straně druhé. Příčinami tohoto vývoje jsou rostoucí dostupnost individuální dopravy a rychlejší zkvalitňování silniční infrastruktury ve srovnání s infrastrukturou železniční. Železniční dopravci na tento vývoj dosud nereagují nabídkou dostatečně kvalitních služeb.

3.1.2 Veřejná hromadná doprava osob

Veřejná hromadná doprava osob se v žádné vyspělé zemi neobejde bez veřejné podpory. Smlouvy o závazcích veřejné služby jsou uzavírány v případech, kdy není možné zajistit požadovanou obsluhu území na komerčním základě a kdy je provozování veřejné dopravy ve veřejném zájmu. Veřejné finance umožňují existenci veřejné dopravy jako funkční sítě. Tyto finance však musejí být využívány efektivně. Lze je poskytovat pouze dopravci, který je schopen nabízet

služby ve stanovené kvalitě a tyto služby garantovat. Vhodné zásahy do dělby přepravní práce mezi druhy dopravy se mohou provádět pouze v souladu s pravidly hospodářské soutěže a rovného přístupu na trh. Uzavírání krátkodobých smluv o závazcích veřejné služby omezuje možnosti obnovy vozidlového parku ve veřejné osobní dopravě.

3.1.3 Nákladní doprava

Nákladní doprava je faktorem výrazně ovlivňujícím konkurenceschopnost české ekonomiky v EU. Dopravní, distribuční a logistické procesy jsou jedním z důležitých aspektů této konkurenceschopnosti, a proto budou veřejným sektorem podporovány. V Nařízení Rady (EHS) č.1107/70 ze dne 4. června 1970, o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů, se v článku 3 uvádí, že členské státy mohou podporovat rozvoj kombinovaných přeprav investiční pomocí pro infrastrukturu kombinované dopravy (překladiště), pevná a mobilní zařízení pro překládku a speciální zařízení určená pouze pro kombinovanou přepravu.

3.1.4 Železniční doprava

Organizace železniční dopravy se změnila přijetím a postupnou realizací zákona č. 77/2002 Sb., jímž se mění státní organizace České dráhy na akciovou společnost a zároveň se zřizuje Správa železniční dopravní cesty (dále jen ČD a. s. a SŽDC),

plnící funkci vlastníka železniční dopravní cesty. Zákonem č. 266/1994 Sb. byl umožněn přístup k železniční infrastruktuře dalším licencovaným dopravcům. V železniční dopravě bylo zavedeno zpoplatnění železniční dopravní cesty, a to na bázi

marginálních nákladů. Železniční doprava se bude orientovat především na rychlou a kvalitní osobní přepravu (dálkovou i regionální), založenou na linkovém vedení v pravidelných intervalech, na rychlou nákladní přepravu zapojenou do logistického

procesu (v souvislosti s veřejnými logistickými centry) se zajištěním služeb "z domu do domu" a na kvalitní příměstskou, případně městskou osobní přepravu vedenou v nejzatíženějších přepravních směrech včetně zapojení železnice do integrovaných dopravních systémů.

3.1.5 Silniční doprava

V silniční dopravě bude zaveden systém výkonového zpoplatnění užití silniční dopravní infrastruktury a přehodnoceny a zpřísněny podmínky přístupu na trh silniční dopravy. Silniční doprava by měla být postupně orientována zejména na plošnou obsluhu území a v případě nákladní přepravy na přepravu na kratší vzdálenosti, kde je silniční doprava nezastupitelná. Tento vývoj lze začít stanovením nových zákonných podmínek přístupu na trh v silniční dopravě. Vzhledem k tomu, že zejména silniční doprava je velkým zdrojem znečišťujících látek, nejvýznamnějších skleníkových plynů a hluku, je jedním z hlavních cílů Dopravní politiky postupné snižování těchto negativních jevů.

3.1.6 Letecká doprava

Letecká doprava je nejdynamičtěji rostoucím odvětvím dopravy nejen u nás, ale i v celosvětovém kontextu. Letecká doprava se bude orientovat na rychlé spojení evropských regionů a velkých městských aglomerací, včetně transkontinentálních destinací. V zájmu efektivnějšího využití letištní kapacity a zajištění propustnosti budou aplikována pravidla pro přidělování volných letištních časů (slotů) na letištích, kde to bude nezbytné. Očekává se zvýšení kvality a četnosti poskytovaných údajů o právech a povinnostech cestujících v letecké dopravě, aby byla zajištěna informovanost cestujících. Nezbytnou podmínkou realizace Dopravní politiky v leteckém odvětví je zvyšování výkonnosti regionálních letišť a jejich významu. V souvislosti s vytvářením podmínek pro fungování mezinárodních letišť včetně podpory podnikatelských aktivit ve velkých aglomeracích v regionech může narůstat i podíl letecké přepravy nákladu na celkových výkonech odvětví civilního letectví. Součástí letištní infrastruktury v ČR jsou rovněž letiště, jejichž provozovateli jsou např. zájmová občanská sdružení. Činnost těchto letišť je orientována na výcvik a sportovní činnost. V současné době je existence mnoha těchto letišť ovlivňována především nedořešenými majetkovými vztahy a území těchto letišť je do určité míry chráněno pouze v případě, že je stabilizováno ve schválené územně plánovací dokumentaci. K definitivnímu zastavení trendu snižování počtu těchto letišť je třeba přijmout opatření zakotvená do právních předpisů, především do zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

3.1.7 Vnitrozemská vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava se podílí na přepravním výkonu velmi málo. Vzhledem k přepravním vzdálenostem má v ČR perspektivu zejména mezinárodní doprava po labské vodní cestě. Vodní doprava působí jako cenový regulátor, je však na území

ČR omezena úsekem s omezenou splavností mezi Ústím nad Labem a státní hranicí. Samotný provoz vodní dopravy má v porovnání s provozováním ostatních druhů dopravy relativně malé vlivy na životní prostředí a je velice bezpečný. Proto je vhodné podporovat rozvoj a vyvážené využití této vodní cesty vyřešením problémů splavnosti Labe mezi Pardubicemi a státní hranicí s respektem k požadavkům na ochranu přírody a krajiny. Rovněž je vhodné zlepšovat podmínky pro rozvoj rekreační plavby s ohledem na ostatní funkce vodních toků a nádrží.

3.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Základní podmínkou k provozování dopravy je dopravní infrastruktura, jejíž rozvoj je důležitým úkolem veřejného sektoru a je garantován státem a to formou zákona. Dálnice a silnice první třídy mohou být podle zákona o pozemních komunikacích jen ve vlastnictví státu a stát je garantem jejich sjízdnosti pro potřeby uživatelů komunikací. Dráhy, i když mohou být ve vlastnictví soukromých osob, nesmějí být podle zákona o dráhách odebírány účelu, pro který jsou určeny, a jejich vlastník je ze zákona povinen o ně pečovat a zajišťovat jejich provozuschopnost a provozování pro potřeby dopravců. Stát je ze zákona o vnitrozemské plavbě odpovědný za rozvoj, modernizaci a splavnost dopravně významných vodních cest a vodní tok nemůže být podle zákona o vodách ve vlastnictví soukromých osob. Letištní infrastruktura se rovněž podle připravované novely zákona o civilním letectví stane infrastrukturou státem garantovanou. V návaznosti na zákonnou garanci dopravní infrastruktury je třeba zabezpečit nejen rozvoj sítí, ale rovněž jejich kvalitní údržbu a obnovu, bez níž by se vložené investice znehodnotily. Rozvoj dopravní infrastruktury musí být zabezpečován s ohledem na vzájemné rovnoměrné využití kapacity stávajících sítí všech druhů dopravy tak, aby nedošlo ke snížení konkurenceschopnosti zejména v těch segmentech přepravního trhu, jejichž komparativních výhod (např. menší negativní vliv na životní prostředí, nižší měrná spotřeba energie aj.) je z celospolečenského hlediska potřeba využít. Dopravní infrastrukturu je nezbytné rozvíjet tak, aby její dopad na životní prostředí a veřejné zdraví po

dobu výstavby i provozu byl co nejmenší, je nutné minimalizovat i starou ekologickou zátěž na stávající infrastruktuře.
Rozpracování jednotlivých opatření Dopravní politiky v oblasti dopravní infrastruktury je řešeno samostatným materiálem Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury.

3.2.1 Současný stav a východiska

Údržba pozemních komunikací a železnic dlouhodobě zaostávala za potřebami uživatelů vinou nedostatečného financování, nedokonalé koordinace a také dlouhodobého přibývání komunikací, jejichž stav je havarijní a jejichž další provoz je možný jen za cenu neúměrně náročné údržby. V uplynulé době se zpravidla údržbovými pracemi odstraňovaly závady infrastruktury, které měly být řešeny komplexními rekonstrukcemi včetně technického rozvoje. O to méně prostředků bylo však věnováno na preventivní údržbu, což zpětně urychlilo zhoršování dopravní infrastruktury. Údržba zcela zaměstnala organizace spravující komunikace, majetková správa byla vykonávána jen okrajově, a obnova a rekonstrukce tak ztratily systematický charakter a staly se nahodilými podle schopnosti prosadit na centrální úrovni místní zájem. Stávající síť silnic a dálnic i železničních tratí v České republice je stále z části v nevyhovujícím stavu, pokud jde o technické a bezpečnostní parametry, kvalitu dopravní cesty. Majetková správa se již dostává více do centra pozornosti organizací (ŘSD ČR a SŽDC), nadále však přetrvává nepříznivá finanční situace v oblasti údržby a odstraňování závad především z důvodu nedostatečného zabezpečení příjmové stránky SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury).

3. Struktura priorit a cílů dopravní politiky

Je nutné přistoupit k systematické obnově komunikací a nenahrazovat ji nadále údržbou a postupně zvyšovat prostředky na údržbu silnic. S tím souvisí hledání nových zdrojů financování, k nimž patří především harmonizace poplatků za použití dopravní cesty a zapojení privátního kapitálu. Dopravní infrastruktura s provozem na ní je dělícím prvkem v krajině a způsobuje překážku pro migraci organismů. Omezení střetů s územním systémem ekologické stability (ÚSES), minimalizace narušení přirozených ekosystémů, umožnění migrace organismů a ohled na krajinný ráz budou důležitá kritéria v návrzích tras dopravní

infrastruktury. Nutnou součástí budování nové dopravní infrastruktury je minimalizace vlivu dopravního provozu na okolní prostředí.

3.3 Zajištění financování v dopravním sektoru

3.3.1 Současný stav a východiska

Sektor dopravy je jedním z nejnáročnějších na investiční prostředky, ale rovněž na prostředky provozní. Z hlediska financování jsou nejnáročnější následující oblasti:

- dopravní infrastruktura (údržba, provoz a rozvoj)
- závazky veřejné služby v dopravě
- obnova dopravních prostředků
- výzkum a vývoj

V souvislosti s naplněním finančních potřeb dopravní infrastruktury je nutné vyhodnotit příjmovou stránku SFDI a navrhnout nové právní postavení SFDI včetně příjmové a výdajové stránky fondu. SFDI musí vynakládat finanční prostředky na rozvoj, výstavbu a modernizaci dopravní infrastruktury efektivně v souladu s koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury, schválenou Ministerstvem dopravy. V případě spolufinancování výstavby dopravní infrastruktury z fondů EU je důležitým principem tzv. adicionalita – tzn. příspěvky z fondů nesmějí být stanoveny tak, aby snížily původně předpokládaný objem investic z domácích zdrojů. Předpokladem čerpání prostředků z fondů EU je solventnost příjemce pomoci. S ohledem na zkušenosti v zemích EU budou postupně a v přijatelné míře využívány principy PPP, sdružující veřejné finanční prostředky se soukromým kapitálem.

Veřejný sektor nese garanci za dopravní obslužnost regionu veřejnou dopravou. Naplňuje ji rozhodováním o licencích ve správním řízení, schvalováním jízdních řádů a dále finanční úhradou služeb ve veřejném zájmu. Institutem úhrady služeb ve veřejném zájmu se v rámci EU řeší problematika dopravní obsluhy území veřejnou dopravou, která je nutná pro snižování dopravních kongescí, a tedy i pro zajištění udržitelné mobility. V případě veřejné hromadné dopravy se stát rovněž podílí na obnově vozidlového parku.

3.4 Zvýšení bezpečnosti dopravy

Negativní stránkou dopravy, která ovlivňuje hospodářský vývoj státu a regionů a způsobuje nemalé škody v oblasti životního prostředí a velké ztráty na zdraví a

životech obyvatelstva, je nehodovost, která je v České republice v silniční dopravě obzvláště vysoká.

3.4.1 Současný stav a východiska

Bezpečnost v dopravě má dvojí rozměr. Vnitřní bezpečností2 se rozumí bezpečnost dopravního provozu, vytváření podmínek pro snížení nehodovosti u všech druhů dopravy a tvorba pravidel pro přepravu nebezpečného zboží. Tzv. vnější bezpečností3 rozumíme ochranu proti terorismu, vandalismu a obdobným protiprávním činům a patologickým společenským projevům a ochranu proti přírodním živlům. Téměř 95%4 všech dopravních nehod zaviní účastníci provozu na pozemních komunikacích, a jsou proto klíčovým aspektem bezpečnosti silniční dopravy. Špatný technický stav vozidlového parku má naopak na příčinách nehod nejnižší podíl. Je to dáno vysokým stupněm precizování příslušných technických předpisů a poměrně propracovanou soustavou pravidelných kontrol technického stavu vozidel. Případné nehody připisované technickému stavu většinou nejsou důsledkem nedokonalosti předpisů, ale jsou obvykle způsobeny jejich nedodržováním ze strany provozovatele vozidla. V této souvislosti je nutno posílit jak samotné kontroly technického stavu vozidel, tak i celý systém kontroly technického stavu vozidel. Bezpečnostní parametry železniční dopravy jsou v České republice a v zemích EU obecně velmi dobré, zejména ve srovnání s dopravou silniční. Zavádění centralizovaného řízení dopravy, automatických vlakových zabezpečovacích systémů, vozidel s vyšší odolností při nárazu a moderního managementu bezpečnosti vedlo během uplynulých 30 let k výraznému snížení počtu smrtelných úrazů při železničních nehodách. Jako nezbytné se však jeví zvyšování bezpečnosti na úrovňových křížení železnic a silnic.

3. Struktura priorit a cílů dopravní politiky

Jednotlivá opatření se musí objevit i v příslušných legislativních úpravách a současně je třeba zajistit vyšší vymahatelnost práva.

V souladu s technickým a vědeckým pokrokem bude dále zlepšována bezpečnost železniční dopravy. Národní bezpečnostní pravidla, založená často na národních technických normách, budou postupně nahrazena pravidly založenými na společných evropských normách, stanovených pomocí technických specifikací interoperability (TSI) a dalších bezpečnostních standardů společných pro celou

železniční síť EU. Nová národní pravidla tak budou v souladu s legislativou Společenství a usnadní přechod ke společnému přístupu k bezpečnosti železnic. Z tohoto důvodu budou podléhat schvalovacímu procesu Společenství. Cílem ochrany dopravní infrastruktury je zajistit, aby zaměstnanci, objekty a zařízení, dopravní prostředky a informační systémy, které jsou kritické pro fungování společnosti, neselhali. Opatření sloužící k ochraně dopravní infrastruktury by měla být zaměřena na snížení možnosti selhání a omezení důsledků těchto selhání.

3.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech

Uvedená priorita má charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni. Jedná se o problémy, které v rámci principu subsidiarity musí být řešeny na regionální a místní úrovni, a které zároveň potřebují

podporu, případně koordinaci z národní úrovně. Jednotlivá opatření Dopravní politiky v oblasti veřejné dopravy jsou rozpracována v samostatném materiálu Strategie podpory dopravní obsluhy území.

3.5.1 Současný stav a východiska

Dopravní problémy se koncentrují především v městských aglomeracích. Podíl hromadné dopravy k dopravě individuální byl na počátku 90. let přibližně 80:20, v současné době je zhruba na úrovni 50:50. Propojení systémů městské, příměstské a regionální dopravy není na dostatečné úrovni, nejsou vytvořeny podmínky pro vyšší využívání cyklistické dopravy. Zejména silniční doprava v regionech je plně v kompetenci regionálních a místních orgánů. Na jejich úrovni musí být podle principu subsidiarity řešena. Zároveň je třeba zabezpečit vyvážený vývoj v jednotlivých regionech, a proto by regionální a lokální veřejné orgány měly do svých programů zahrnout určité základní principy, kterými se zabýváme v popisování této priority. Města by měla své dopravní systémy rozvíjet tak, aby byly efektivní při uspokojování potřeb a zároveň environmentálně šetrné. Je třeba podporovat hromadnou, cyklistickou a pěší dopravu a budovat infrastruktury s hromadnou a nemotorovou dopravou související. Pro rozsáhlejší projekty typu metra, tramvajových radiál, tramtrain systémů a zapojení železnice do městské dopravy bude zajištěno kofinancování ze strany státu. Stát bude podporovat též nákup vozidel hromadné dopravy v souladu s legislativou v oblasti veřejné podpory. Systémy MHD ve městech

budou propojovány do integrovaných systémů se všemi druhy příměstské dopravy a bude zaváděna telematika pro řízení a podávání informací o provozu MHD. V oboru individuální automobilové dopravy bude třeba uplatňovat moderní způsoby řízení dopravy včetně telematiky, regulovat dopravu formou organizace a řídit dopravu a parkování (včetně jeho zpoplatnění), příp. i zpoplatnit vjezd do částí měst.

4. Specifické cíle dopravní politiky podle priorit

4.1 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

4.1.1 Zvládnutí růstu nároků na přepravu a vlivu globalizace v dopravě

Pokračující evropský integrační proces a vstup ČR do EU je výrazným impulzem pro řadu změn současné tváře středoevropského prostoru. Integrační a transformační proces v zemích střední a východní Evropy značně zvyšuje atraktivitu tohoto území pro alokaci výrobních jednotek. Změny v alokaci výrobních jednotek jednoznačně vedou k růstu požadavků na zajištění mobility nejen zboží, ale také osob mezi nově vznikajícími euroregiony. Hlavními znaky tohoto jevu jsou:

• zvýšené požadavky na zajištění optimálních toků zboží a informací
• růst významu kapacitních dopravních sítí (především železnice)
• tlak EU na snižování disproporcí mezi jednotlivými druhy dopravy

EU očekává v důsledku svého rozšíření v letech 2004–2010 nejrychlejší růst výměny zboží právě mezi současnými a novými členskými zeměmi EU, a to ročně až o 14 %. Charakteristickým rysem tohoto vývoje je také změna struktury zbožových toků, v níž dochází k poklesu podílu zboží s nízkou jednotkovou cenou ve prospěch zboží s vyšší jednotkovou cenou. Tento trend se projevuje:

• poklesem objemů přepravy surovin, především zboží hromadné povahy (uhlí, rudy apod.) a růstem přepravy hotových výrobků, které kladou vyšší nároky na zajištění přepravních služeb s vyšší přidanou hodnotou – logistické služby
• změnou dělby přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy, v níž získává silniční doprava stále silnější postavení před dopravou železniční
• růstem požadavků na úroveň logistického servisu

Dlouhodobá orientace dopravní infrastruktury na plánovité hospodářství a přizpůsobování se mu v ČR stejně jako v ostatních nových členských zemích EU způsobila v rozvoji dopravní infrastruktury značné disproporce a vinou toho v současné době nelze hovořit o dopravní síti jako celku, ale pouze o dílčích částech sítě s omezenou funkčností. Kvalita, vzájemné propojení a rychlost rozvoje dopravní infrastruktury, která spojuje země EU 15 a nové členské země, však nejsou schopny
rychle reagovat na tyto vývojové trendy a kvůli tomu se popsané disproporce stále zvětšují. V důsledku toho dochází dnes v celé Evropě k:
• vyčerpání kapacity silniční infrastruktury, a tím k růstu kongescí
• snižování rychlosti a spolehlivosti silniční dopravy
• přetrvávání bariér na hranicích členských států způsobující nedostatečnou rychlost a spolehlivost železniční dopravy
• poklesu úrovně logistického servisu

Zde je potřeba připomenout, že logistické činnosti spojené s přemisťováním zboží, tedy především přeprava, tvoří dnes v Evropě přibližně 38 % všech logistických nákladů. Z výše uvedeného je patrné, že jedním ze základních předpokladů zvýšení výměny zboží mezi zeměmi EU 15 a novými členskými zeměmi je "existence kapacitních dopravních sítí a efektivních dopravních systémů, které budou schopné pružně reagovat na změny ve vývoji výměny zboží v novém prostoru sjednocené Evropy". Moderní dopravní systémy nemohou být úspěšné, pokud nebudou založeny na co nejužším zapojení do celého logistického řetězce. V zemích EU je v současnosti v provozu již zhruba 60 logistických center s napojením na více druhů dopravy, jejichž vznik byl podpořen z veřejných zdrojů. Je žádoucí podpořit vznik analogické sítě logistických center i v ČR. Logistická infrastruktura v ČR je však v současnosti napojena především na dálniční a silniční síť. Nejsilnější koncentrace těchto logistických kapacit je především v okolí Prahy resp. dálnic D1 a D5.

4.1.2 Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele

Harmonizace podmínek na přepravním trhu je sledována především ve čtyřech hlavních oblastech:
• objektivní zpoplatnění užití dopravní cesty (které musí hradit veškeré náklady spojené s provozováním, údržbou a obnovou dopravní cesty)

• úhrada škod způsobených dopravou na životním prostředí a veřejném zdraví
• (trvalé poškozování dopravním provozem nebo provozováním infrastruktury)
• úhrada ztrát způsobených kongescemi (časové újmy, zvýšení provozních nákladů)
• úhrada škod z dopravních nehod (řešeno v části 4)

Opatření v oblasti škod na životním prostředí a veřejném zdraví
• Zajistit dodržování limitů znečištění způsobeného dopravou a snížení procenta znečištění, kterým se doprava podílí na emisních stropech ČR.
• Posílit úlohu státního odborného dozoru v oblasti státní technické kontroly vozidel.
• Přednostně odstraňovat ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou.
• Minimalizovat negativní vlivy dopravy na stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury a funkce.
• Minimalizovat negativní vlivy hluku a emisí z dopravy a zajistit dodržování platných limitních hodnot.

Opatření v oblasti kongescí
• Průběžně analyzovat vývoj dopravního zatížení, aby bylo možné včas zavést opatření k odstranění očekávaných kongescí.
• Zavádět telematické systémy, aby se minimalizovalo riziko vzniku kongescí, a realizovat cíle projektu Jednotný systém dopravních informací (JSDI).
• Podle místních podmínek zvažovat možnost regulace intenzity dopravy zaváděním poplatků za vjezd do kongescemi postižených míst.
• Zavádět opatření směřující k většímu využívání kolejové dopravy.
• Předcházet kongescím na silnicích rychlou operativní likvidací stavů po dopravních nehodách a odstraňováním úzkých míst.
• Omezení na komunikacích z důvodu oprav přednostně plánovat na období s nižší intenzitou provozu.

4.1.3 Zkvalitnění přepravní práce ve veřejné dopravě osob

Opatření
• Precizovat podmínky dopravní obslužnosti tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému.

• Poskytovat veřejnou podporu jen dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a schopni zajistit přepravní služby v požadované kvalitě a tyto služby garantovat.
• Podpořit konkurenční prostředí za účelem zajištění dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu území formou stanovení požadavků pro výběr dopravce ekonomicky způsobilého a schopného garantovat služby ve stanovené kvalitě a zajišťovat dopravní obslužnost v ucelených územních celcích na dobu minimálně 5 let.
• Stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti závazky veřejné služby.
• Rozšiřovat územní působnost a funkčnost IDS (včetně metodické podpory zlepšení řízení a koordinací činností
mezi druhy dopravy); pokračovat v legislativní podpoře vzniku a zlepšování funkčnosti IDS.
• Podporovat vznik informačních a telematických systémů ve veřejné dopravě, zajistit realizaci cílů projektu JSDI.
• Napojit ČR na budovaný celoevropský multimodální informační systém.
• Připravit podmínky pro zvýšení kapacity letiště Praha-Ruzyně jeho dalším rozvojem a podpořit rozvoj regionálních letišť.

4.1.4 Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě

Smyslem opatření v nákladní dopravě je započít takový rozvoj, v němž se bude:
• optimálně využívat kapacity dopravních cest,
• maximalizovat přínos informačních systémů v dopravě a zajišťovat realizace cílů projektu JSDI,
• hospodárně využívat energetických zdrojů v dopravě a
• minimalizovat vliv dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.
Opatření
• Podpořit kombinovanou přepravu a vyšší využití kapacity železniční a vodní dopravní cesty a podpořit vývoj a zavedení nových multimodálních technologií.

4.2 Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

4.2.1 Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury

Opatření
• Zvětšit finanční prostředky na údržbu dopravní infrastruktury.

• Optimalizovat poplatky za přidělení a použití dopravní cesty v železniční dopravě.
• Systémově realizovat údržbu a opravy infrastruktury podle harmonogramu předem vytvořeného z hlediska bezpečnosti provozu (přednostní řešení závadných míst, odstraňování nehodových lokalit, opravy havarijních a závadných mostů, řešení průtahů obcemi).
• Na stávající infrastruktuře uplatňovat opatření na ochranu před hlukem a to přednostně v místech s překročenými limitními hodnotami.
• Zvýšit průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy.

4.2.2 Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury

Z hlediska mezinárodních závazků je hlavním cílem v oblasti výstavby dopravní infrastruktury postupná výstavba a modernizace transevropské sítě TEN-T v České republice s preferencí tří prioritních projektů dle přílohy III "Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě". Rozvoj dopravních sítí jednotlivých druhů dopravy musí probíhat v rámci koncepce celé dopravní sítě, aby byl harmonizovaný, tzn. že úroveň rozvoje dopravní infrastruktury musí být harmonizována v rámci jednotlivých druhů dopravy. Jako ekonomicky výhodné se jeví podporovat projekty propojování regionů a měst obdobného hospodářského významu, které budou stimulem regionálního rozvoje.

4.2.2.3 Hlavní projekty rozvoje vodních cest

Opatření
• Řešit problémy splavnosti na dopravně využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu.
• Připravit projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách (dle zákona č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě).
• Dovybavit vodní cesty a přístavy prvky protipovodňové ochrany.
• Zajistit bezpečné tankování pohonných hmot a ukládání odpadů v přístavech, podpořit dovybavení přístavů a přístavišť veřejnými funkcemi (bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.).

• Při realizaci projektů rozvoje vodních cest minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí.

4.2.2.4 Hlavní projekty rozvoje letecké dopravy

Opatření

• Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť, která bude směřovat ke zvýšení kapacity, kvality a bezpečnosti leteckého provozu.

• U veřejných mezinárodních letišť vytvářet podmínky pro splnění schengenských požadavků.

4.2.2.5 Hlavní projekty rozvoje cyklistické infrastruktury

Opatření

• Postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti.

• Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy dosáhnout snížení počtu nehod za účasti cyklistů.

4.3 Zajištění financování v sektoru dopravy

Problematika financování rozvoje a údržby dopravní infrastruktury a financování závazků veřejné služby v dopravě je rozpracována v navazujících strategických dokumentech. Úkolem těchto sektorových dokumentů je konkretizovat specifické cíle a opatření z Dopravní politiky a navrhnout strategii k jejich naplnění, včetně finančního zajištění. Klíčovým dokumentem v této oblasti je Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI), který rozpracovává značnou část opatření Dopravní politiky týkajících se dopravní infrastruktury a jejího dalšího rozvoje, včetně stanovení finančního rámce, a vytváří harmonogram jejich realizace. Dalším dokumentem je Strategie podpory dopravní obsluhy území, která je zaměřena na nastavení systému financování závazků veřejné služby v dopravě.

4.3.1 Optimalizace úhrad za veřejné služby/veřejných služeb

Opatření

• Optimalizovat rozsah objemu veřejné dopravy a vytvářet podmínky pro jeho stabilizaci prostřednictvím systémových organizačních, legislativních, technických a finančních opatření.

• Zajistit vyšší účinnost státního odborného dozoru ve veřejné dopravě osob.

4.3.2 Zajištění financování dopravní infrastruktury

Pro podporu realizace projektů v oblasti dopravy bude možné využívat zdroje následujících evropských fondů:

• Fond soudržnosti, a to přes Strategický dokument Fondu soudržnosti

• Evropský regionální rozvojový fond (ERDF), který patří ke strukturálním fondům, a to přes regionální operační programy

• ERDF přes Operační program infrastruktura

• Rozpočet pro TEN-T

• V rámci přeshraniční spolupráce je možné využívat podpory Iniciativy Společenství INTEREG, která je financována z ERDF.

V souvislosti se vstupem ČR do EU je žádoucí podstatně větší měrou zabezpečit financování silniční infrastruktury přímou vazbou na úhradu nákladů uživateli silnic a dálnic ve formě daní a poplatků za užívání silniční a dálniční sítě. V ČR bude současný systém zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic formou časového zpoplatnění nahrazen výkonovým zpoplatněním. Vzhledem k nedostatku finančních zdrojů a plánovanému rozvoji a údržbě dopravní infrastruktury budou v nejbližších letech zdrojem financování dopravní infrastruktury v nezbytné míře i úvěry od EIB garantované státem. Novým zdrojem financování rozvoje dopravní infrastruktury i rekonstrukcí by se měly stát privátní finanční prostředky podle principu PPP, ten ale v celkové bilanci nesmí znamenat zvýšení nároků na veřejné rozpočty.

4.3.3 Financování obnovy dopravních prostředků

Opatření

• Vytvořit program pro poskytování příspěvků na obnovu vozidlového parku z veřejných rozpočtů v souladu s právem ES všem dopravcům zajišťujícím přepravu ve veřejném zájmu se zaměřením na vozidla s alternativním pohonem.

• Při tvorbě programu poskytování příspěvků na obnovu vozidlového parku zvýhodnit dopravní prostředky splňující ekologické požadavky a požadavky na přístup osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

• Zajistit finanční podporu dalšího rozvoje vozidlového parku veřejné dopravy osob a speciálních technických prostředků pro nedoprovázenou kombinovanou přepravu.

4.3.4 Financování výzkumu a vývoje

Opatření

• Zefektivnit a rozvíjet strategický výzkum a vývoj v dopravě se zaměřením na udržitelný rozvoj dopravy.

• Podporovat přenos poznatků a technologií na mezinárodní úrovni, především ve vazbě na rámcové programy výzkumu a vývoje EU.

• Zajistit uplatnění výsledků výzkumu a vývoje v praxi.

• Podporovat výzkum environmentálně šetrných druhů dopravy a technických opatření vedoucích ke zmírňování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.

4.4 Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy

4.4.1 Bezpečnost silniční dopravy

Opatření v oblasti lidského činitele

• Cílená propagace používání veřejné dopravy osob a soustavné informování účastníků silničního provozu o stálém riziku silniční dopravy pomocí stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy.

• Zvýšit úroveň výchovy řidičů v autoškolách.

• Zvýšit sankce za řízení vozidla pod vlivem alkoholu a drog.

• Zvýšit počet kontrol a zefektivnit vymahatelnost pokut.

• Důsledně vyžadovat a kontrolovat dodržování zákonem stanovené doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostních přestávek řidičů.
• Vytvořit nový právní rámec pro zajištění dodržování pravidel silničního provozu, včetně bodového systému, a zajistit vyšší vynutitelnost práva v případě nerespektování pravidel silničního provozu.
• Zvýšit ochranu více zranitelných účastníků provozu (cyklistů a chodců), organizovat veřejné kampaně zaměřené na bezpečnost na přechodech pro chodce.
• Důrazněji kontrolovat používání dětských zádržných systémů a zákaz držet při řízení vozidla v ruce telefonnípřístroj nebo jiné hovorové zařízení za účelem telefonování.
• Věnovat vysokou pozornost vzdělání, prevenci a osvětě v oblasti bezpečnosti dopravy.

4.4.2 Bezpečnost železniční dopravy

Opatření
• Zavádět bezpečnostní pravidla podle TSI.
• Zavádět modernější zabezpečovací zařízení a zavádět zabezpečovací zařízení i na tratích, kde dosud zavedeno není (v ČR je značná část sítě bez traťového zabezpečovacího zařízení).
• Zvyšování bezpečnostních parametrů na železničních přejezdech.

4.4.3 Přeprava nebezpečných věcí

Opatření
• Zdokonalit kontrolní činnost zajištění přeprav nebezpečných věcí a zavádět účinná opatření pro likvidaci havárií na dopravních cestách, včetně účinnější koordinace záchranného systému.
• Stanovit přísnější podmínky pro řidiče vozidel určených pro přepravu nebezpečných věcí.
• Systematicky vytvářet předpoklady pro převzetí většího podílu přeprav nebezpečných nákladů bezpečnějšími druhy dopravy**.**

4.4.4 Vnější bezpečnost dopravy

Opatření

• Vytvořit systém pro přípravu regulace dopravy za krizových stavů.

• Při tvorbě a použití pohotovostních zásob pro resort dopravy zabezpečit mostní provizoria ve výši do 3 % bm mostů na pozemní komunikaci.

• Podporovat na národní i mezinárodní úrovni vytvoření bezpečnostního systému, s jehož pomocí bude mít stát zajištěnou kontrolu nad hrozbami a riziky při přepravě nebezpečných věcí a který bude splňovat požadavky na přesnost a spolehlivost (v rámci implementace telematiky do řízení dopravních procesů).

• Stanovit systém opatření proti zcizování důležitých komponentů (především z barevných kovů)zabezpečovacího zařízení železniční infrastruktury, jejichž odcizení může výrazně ochromit bezpečnost železničního provozu.

• Stanovit systém pro sledování polohy zásilek a jejich celistvosti.

• Posílit bezpečnost cestujících v osobní dopravě, zejména týkající se krádeží a ostatní kriminální činnosti.

4.4.5 Ochrana civilního letectví před protiprávními činy

Hlavním cílem je ochrana uživatelů letecké dopravy, posádek, pozemního personálu a veřejnosti před protiprávními činy. V návaznosti na vyhodnocení konkrétních i obecných hrozeb budou vytvářeny podmínky pro rychlé zavedení dodatečných bezpečnostních opatření v civilním letectví ve vazbě na mezinárodní a národní systémy, aby bylo možné řešit mimořádné události bez zásadního omezování kvality služeb.

4.5 Podpora rozvoje dopravy v regionech

Řešit problémy spojené s rozvojem integrovaných dopravních systémů, usměrňovat a regulovat dopravu ve městech, včetně zavádění nových koncepcí zásobování, je nutné v rámci principu subsidiarity na regionální a místní úrovni s možnou koordinací z úrovně státní. Uvedená priorita má proto charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na této úrovni.

4.5.1 Rozvoj a budování I/integrovaných dopravních systémů

Reálnou možností, která vede ke zlepšení a zkvalitnění dopravní obslužnosti v městských aglomeracích a regionech, je koordinované využití jednotlivých

doprav v systému integrované dopravy. Ta je charakterizována jednotnými smluvními přepravními podmínkami a tarifem, společnými jízdními doklady, koordinovanými jízdními řády, komplexním dopravním informačním systémem a odpovídajícími přestupními multimodálními terminály mezi jednotlivými druhy dopravy.

4.5.2 Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech

Odpovědnost za rozvoj a regulaci dopravy ve městech mají jednotlivá města. Zpoplatnění dopravy ve městech se považuje za významný krok ke zlepšení životního prostředí ve městech a k získání finančního zdroje pro rozvoj místní infrastruktury a podporu veřejné dopravy osob. V současné době je doprava ve městech "zpoplatňována" parkovným, v přípravě jsou projekty zpoplatnění vjezdu do centrálních zón. Při zavádění těchto opatření je však nutné minimalizovat dopady na malé a střední podnikání a riziko snižování atraktivity městských center. Města a regiony by proto měly přijímat následující opatření:

4.5.3 Využití možností nemotorové dopravy

Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky pro ni jsou v ČR zatím nedostatečné. Ve většině měst úplně chybí cyklistické stezky, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. V cyklistické dopravě je třeba rozlišovat dvě oblasti:

• cyklistická doprava plnící základní dopravní funkce jako alternativa k hromadné dopravě a k IAD – je v gesci resortu dopravy a musí být zahrnuta do dopravně-politického procesu

• rekreační doprava, která je v gesci resortu místního rozvoje a je součástí koncepce cestovního ruchu Cyklistická doprava se stává alternativou dopravy jen velmi obtížně. Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva – v omezování civilizačních chorob. Je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech – do zaměstnání a škol. Pro její rozvoj bude nutné vybudovat hustou síť samostatných cyklistických stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné s dovybudováním cyklistických stezek počítat.

Opatření

• Na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy, v rámci kterých bude mimo jiné třeba dle místních podmínek přehodnotit využití současných chodníků (zda vzhledem k rozsahu pěší dopravy nejsou využitelné i pro dopravu cyklistickou).

• Při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.