

**NOVÉ  
DOPLNĚNÉ  
VYDÁNÍ  
2023**

**pěšky  
městem**

**Město žije  
a prosperuje  
tam, kde se  
dobře chodí**

**Sborník textů ke konferenci Pěšky městem 2021 a 2023**



pěšky městem 

Praha 2023

# Město žije a prosperuje tam, kde se dobře chodí

Sborník textů ke konferenci Pěšky městem  
Praha 2021 a 2023



IPR  
PRAHA



© Pěšky městem, z. s., 2023

Druhé doplněné vydání

Translation © Petr Kurfürst, Jarmila Johnová

Photo © Milan Jaroš, Květoslav Syrový, Štěpánka Trnková, Helena Pěchoučková,  
Štěpán Hon, Blanka Klimešová, Lukáš Žentel, 2021

Photo © Street Plans, Playing Out, Klára Koldová, 2023

Copyright © Vojtěch Benedikt, Carlos Moreno, Paul Tranter, Rodney Tolley, Petra  
Jens, Osamu Okamura, Peter Bednár, Květoslav Syrový, Vojtěch Novotný, Karel  
Hájek, Zlatko Marinov, Tim Gill, Mirjana Petrik, Lucie Vidovičová, Jarmila Johnová,  
Michaela Pixová, Lucie Miovská, Lucie Hartmannová, Matúš Šucha, 2021

Copyright © Mike Lydon, Alice Ferguson, Klára Koldová, 2023

# OBSAH

<b>Vojtěch Benedikt:</b> Prahou krok za krokem	7
<b>Carlos Moreno:</b> Patnáctiminutové město	13
<b>Paul Tranter, Rodney Tolley:</b> Pomalá města rychlá cesta k pěším městům	21
<b>Petra Jens:</b> Otevřeme ulice dětemod „school streets” ke „cool streets”	29
<b>NOVÉ</b> <b>Mike Lydon:</b> Taktický urbanismus: krátkodobými akcemi k dlouhodobým změnám	35
<b>Osamu Okamura:</b> Jak vytvořit město pro každého?	43
<b>Peter Bednár:</b> Lepší města pro pěší víc budov, víc stínu, méně parkování	53
<b>Květoslav Syrový:</b> Jaké město, taková mobilita	63
<b>Vojtěch Novotný, Karel Hájek:</b> Sdílený prostor	73
<b>Zlatko Marinov:</b> Chůze je královnou pohybu	81
<b>Tim Gill:</b> Děti ukazují, jak je město zdravé	89
<b>Mirjana Petrik:</b> Děti a volná hra ve městě	97
<b>NOVÉ</b> <b>Klára Koldová:</b> Inspirační výlet za svobodnou hrou	105
<b>NOVÉ</b> <b>Alice Ferguson:</b> Příběh Play Streets ve Velké Británii	115
<b>Lucie Vidovičová:</b> Empatické město jako místo, kde chci zestárnout	123
<b>Jarmila Johnová:</b> Města v pohybu	133
<b>Michaela Pixová:</b> Sociální spravedlnost jako podmínka města přátelského k chůzi	143
<b>Lucie Miovská:</b> Pěší prostupnost v krajinářské architektuře	151
<b>Lucie Hartmannová, Matuš Šucha:</b> Život bez auta	157
<b>Pěšky městem</b>	
Mezinárodní charta chůze	174



# PRAHOU KROK ZA KROKEM

Ing. Vojtěch Benedikt

specialista udržitelné mobility

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy



Chůze je obecně nejpřirozenější, nejlevnější, k okolí nejšetrnější a zdraví velmi prospěšný způsob přesunu z místa na místo. Je to počáteční a koncová fáze všech cest. I v Praze jde o tradiční a historicky hojně využívaný způsob pohybu mezi domovem, prací, službami, školou a volnočasovými aktivitami. Přestože počet obyvatel hlavního města plynule narůstá, počet chodců od prvního měření v roce 1967 naopak klesá, a to i navzdory rozvoji cestovního ruchu, a tedy i nárůstu počtu turistů. Příčiny můžeme hledat například v tom, že od druhé poloviny 20. století přibylo aut a zároveň došlo k budování sídlišť. Ta vyrostla ve větší vzdálenosti od centra města, což pěší přesun prakticky znemožnilo.

## Historie a současnost

Praha, stejně jako většina soudobých středověkých měst, vznikala jako síť úzkých uliček, které vycházely z živého centra. Trasu mezi nejbližšími body města a jeho centrem bylo možné překonat pěšky do třiceti minut. Později vznikající čtvrti jako Nové Město a Vinohrady už byly zakládány nejen s ohledem na logistickou, ale i sociální a estetickou funkci chůze: procházky, socializace, aktivní odpočinek. Praha se dnes také (například díky inspiraci zahraničními metropolemi při asanaci Josefova) pyšní širokými chodníky, často doplněnými stromořadím. V posledních padesáti letech pak byla síť chodníků pro pěší v centru doplněna rozsáhlou zklidněnou oblastí s pěšími zónami. Posledním významnějším počinem v této oblasti je náměstí Republiky, dále tzv. Muzejní oáza (bezprostřední okolí Národního muzea) nebo experimentální pěší prostor na Mariánském náměstí. Právě toto místo je signálem hlavního záměru: zklidnit a redukovat automobilovou dopravu ve prospěch bezpečnosti chodců a jejich pohodlí, zajistit lepší prostupnost veřejného prostoru a zvýšit jeho kvalitu.

Při navrhování pozemních komunikací s velkým důrazem na individuální automobilovou dopravu je chodník nebo prostor pro pěší často místo, které v ulici doslova zbyde po naplnění všech normových požadavků na ostatní infrastrukturu – ať už dopravní, nebo technickou. Výsledkem jsou tedy často nepřímé a nelogické vazby. Mnohde chodníky pro pěší v zájmu plynulosti ostatní dopravy zcela chybí nebo je průchod chodců záměrně (zdánlivě v rámci jejich bezpečnosti) přehrazen zábradlím nebo jinou umělou bariérou. S nárůstem počtu aut v ulicích přicházejí i další negativní jevy ovlivňující pohodlí pěších. Jsou to emise, prach, hluk a pocit ohrožení. Překážky v pohybu chodců tvoří nejen samotný nevhodný návrh veřejného prostoru nebo nešikovná urbanistická struktura. Jsou jimi i větší struktury v území, jako jsou víceproudové obousměrné rychlostní komunikace nebo železnice, velké převýšení na zvolené trase a v neposlední řadě i řeka Vltava.

## Cestovní ruch

Praha je atraktivní turistickou destinací a trendy ukazují, že počet turistů bude s největší pravděpodobností dále narůstat. Ročně Prahu navštíví odhadem deset milionů lidí. Turisticky nejzajímavější je pak zachovalé historické centrum města, které bylo na rozdíl od jiných evropských měst z větší části ušetřeno bombardování během druhé světové války. Poměrně krátká vzdálenost bodů zájmu a kvalitní síť chodníků a pěších zón v centru mají za výsledek vysokou koncentraci pěších podél zavedených turistických tras.

V centru města dochází ke střetu dvou typů pěší dopravy – turistické a běžné. Turistická pěší doprava má svá specifika. Těmi jsou nižší tempo, nepravidelnost a nepředvídatelnost chůze jednotlivců či skupin, v případě cizinců pak rozdílné



návyky při chůzi. S tzv. turistifikací centra přichází i zvýšený výskyt komerčních provozoven a turistických atrakcí, které lemují nejvytíženější trasy. Na to zákonitě navazují další, nově vytvořené bariéry v podobě značek, reklamních tabulí a zástupů čekajících zákazníků. Prostupnost pro pěší dále snižují časté rozsáhlé zábory v podobě zahrádek restaurací a bister, často doprovázené hlasitou hudbou či světelnými poutači.

Foto IPR Praha



## Kam jdeme?

Plány do budoucna zahrnují v zájmu lepší prostupnosti území města pro pěší tyto kroky:

- odstranění některých bariér – dopravních zábradlí, vysokých obrubníků, nerovné štípané dlažby – a zamezení vzniku nových bariér;
- smysluplné zastavování brownfieldů podle nových územních studií, kde je kladen důraz právě na prostupnost pro pěší;
- budování nových pěších propojení, která zvýší prostupnost bariér, jako jsou železniční tratě, hlavní dopravní tepny nebo řeka Vltava;
- postupná revitalizace významných míst a ulic, během které bude spravedlivě naplněna potřeba dopravní, pobytová a estetická.

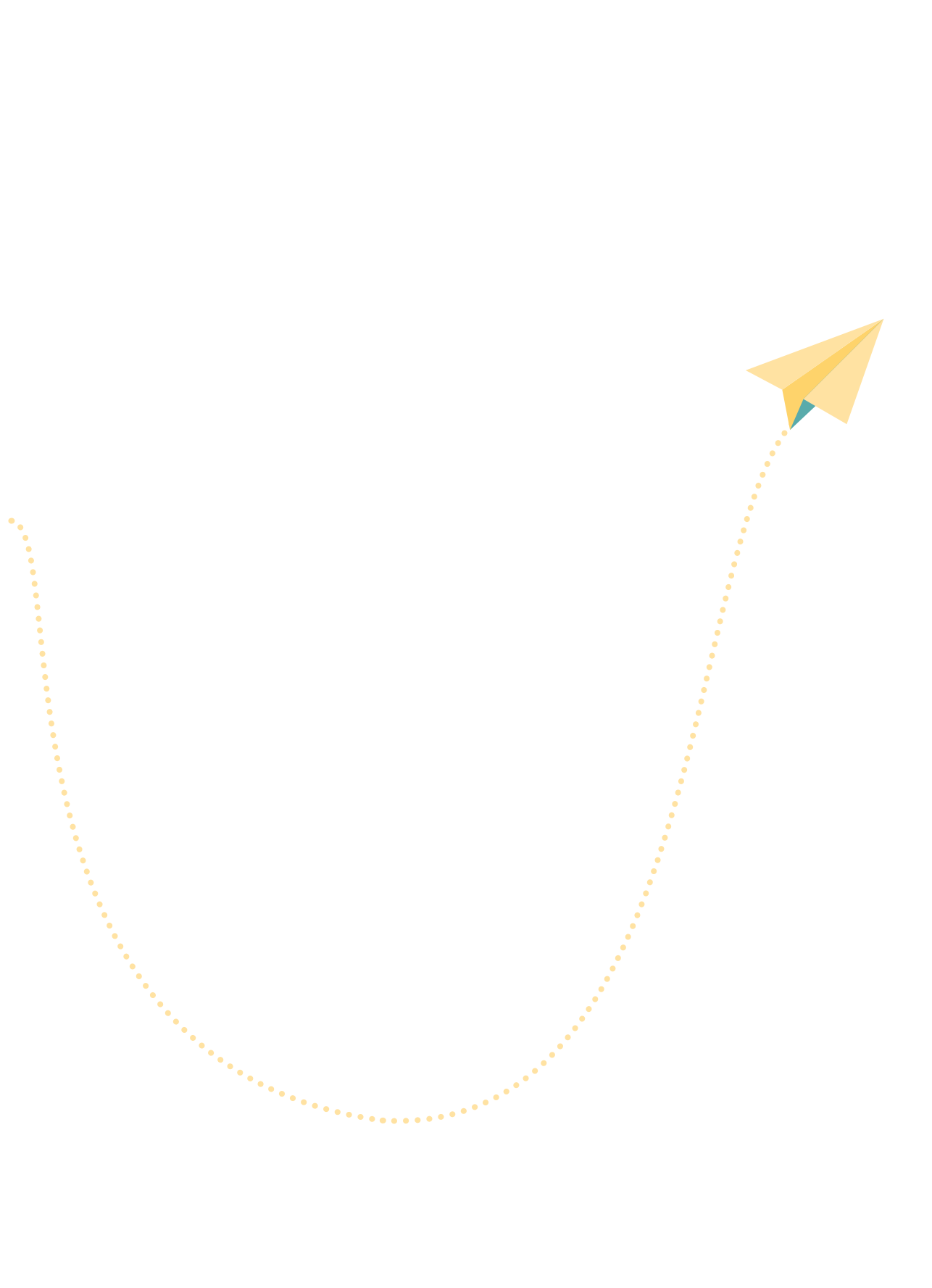
Nedílnou součástí posílení komfortu pro pěší je zmírnění negativních dopadů automobilové dopravy na okolí: regulace vjezdu a průjezdu historickým centrem města, vyšší regulace rychlosti a emisí automobilů nebo redukce parkovacích stání přímo v ulicích.

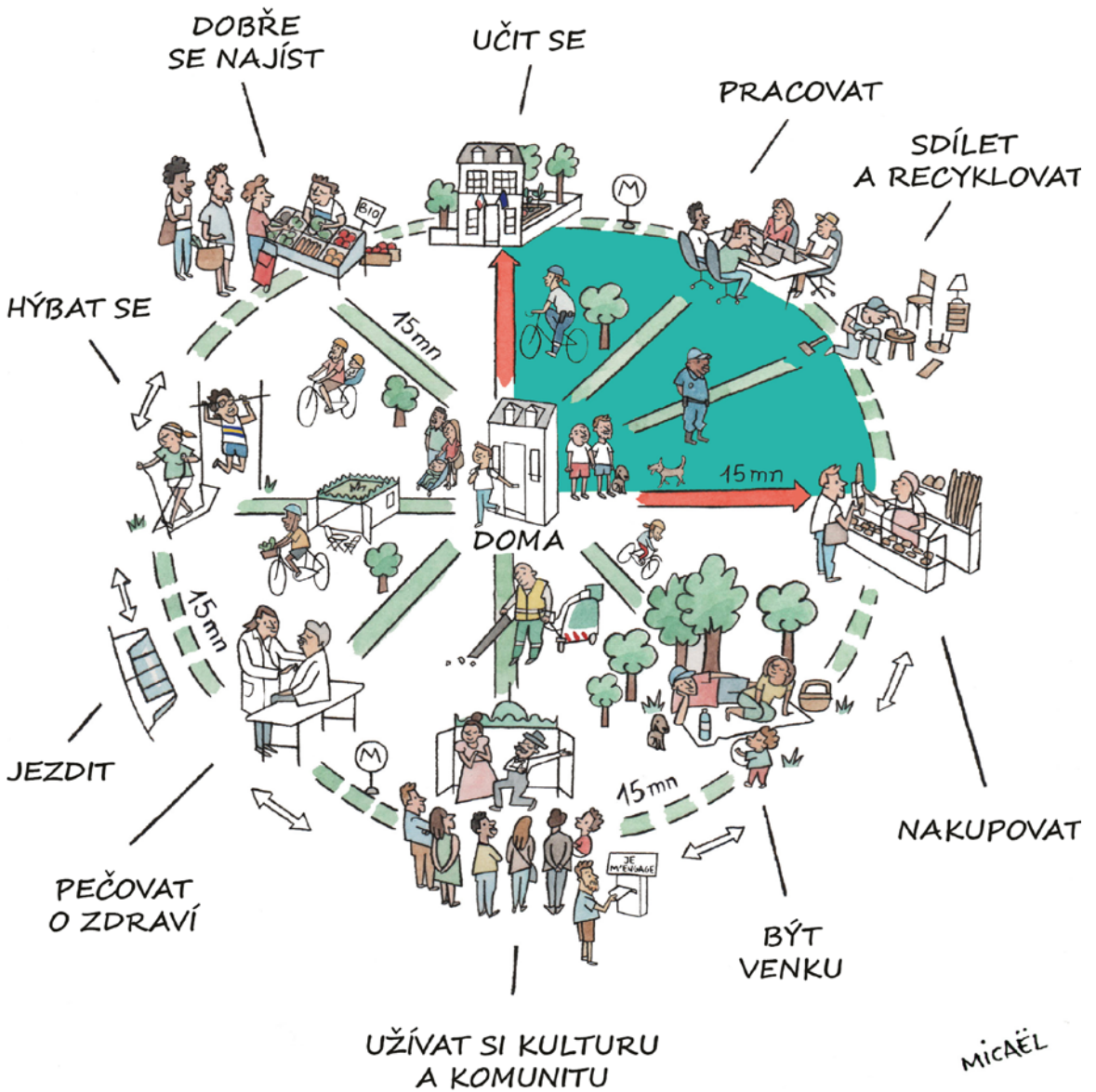
Výše popsané problémy spojené s cestovním ruchem lze řešit nástroji, jako je např. regulace buskingu (tj. pouličního umění) a předzahrádek, podpora nových bodů zájmu mimo turisticky nejvytíženější trasy a oblasti a omezení vzniku nových obchodů a restaurací zaměřených na turisty v již přetížených místech.

Je zřejmé, že rozvoj v oblasti pěší dopravy čelí mnoha výzvám. A je v zájmu metropole tyto výzvy přijmout za své. Chceme kráčet směrem k městu, které bude přívětivé ke svým obyvatelům: umožní dětem chodit pěšky do škol, dospělým do práce, za kulturou nebo komfortní pěší přesun na nejbližší zastávku MHD. Vyšší podíl pěší dopravy bude přínosem pro ekonomiku města, kvalitu ovzduší a tím přímo pro zdraví obyvatel metropole.

Foto IPR Praha







# PATNÁCTIMINUTOVÉ MĚSTO

## PŘEHODNOCENÍ BLÍZKOSTI

prof. Carlos Moreno  
univerzitní profesor a vědec  
Univerzita Sorbonne, Paříž



Profesor Carlos Moreno stojí za pařížským konceptem patnáctiminutového města, kde mají všichni obyvatelé v rámci blízkého sousedství dostupné vše, co potřebují k dobrému životu. Namísto hlučného a hektického města, kde lidé tráví dlouhé hodiny dojížděním, tento koncept nabízí vizi udržitelnějšího města přizpůsobeného životu v pospolitosti. Jde o vizi postavenou na čtyřech hlavních principech: ekologii, blízkosti, solidaritě a participaci.

## Přehodnocení městského života v Paříži

Růst velkoměst, který pozorujeme v celosvětovém měřítku, přináší značné výzvy z hlediska organizace měst, jejich ekologické stopy, vztahů s okolní krajinou a kvality života v nich. Nejpalčivější problémy se týkají spotřeby energie, množství vegetace, hospodaření s vodou, nebo otázek zásobování, mobility, logistiky a nakládání s odpady. Stejně jako všechny metropole, i Paříž se neustále proměňuje. Je složitá a má vlastní metabolismus. Zrodila se z interakce mnoha systémů, z nichž se skládá, a stojí před novými výzvami. Těmi jsou klimatická změna, ekologická transformace, změny životního stylu, konkurence a spolupráce mezi městy a metropolemi. Paříž musí reagovat vizionářsky a zároveň hbitě a pragmaticky.

Patnáctiminutové město uspořádává služby, městské funkce i společné vybavení tak, aby všichni obyvatelé mohli uspokojit své nezákladnější potřeby a zároveň se jim dobře žilo. Jde o inovativní přístup na základě komplexní, systémové střednědobé a dlouhodobé vize města, který rozvíjí kvalitu života obyvatel. Tento přístup staví na třech důležitých aspektech proměny městského života: rozvoji společenských vztahů a vytváření společných hodnot, přebudování městské infrastruktury a využití technologické revoluce, obzvláště digitálních technologií.

Epidemie koronaviru uvrhla svět do nejnáročnější zdravotní krize v novodobých dějinách. Tato globální hrozba však zároveň paradoxně pomohla odhalit zásadní skutečnost tohoto století: moc velkoměst. Když se zastaví městský život, zastaví se všechno. Poprvé tak musíme pečovat o zdraví občanů nejen tím, že jim zajistíme adekvátní zdravotnickou péči, ale také tím, že jim nabídneme jiný životní rytmus a nový druh spolitosti.

Klimatická změna a její viditelné projevy (například vlny veder nebo znečištění ovzduší) má závažné dopady na zdraví lidí ve městech, na ochranu přírody, vody či na biodiverzitu. I pandemie COVID-19 nás postavila před důležité bitvy, které musí města v následujících letech vybojovat. Současná krize nás upozorňuje na nutnost radikální a okamžité změny našeho stylu života. Žít jinak v globálním městě, jakým je Paříž, dnes znamená především změnit náš postoj k času a k městskému prostoru. Musíme si klást otázky ohledně své mobility a hledat důvody, proč se po městě potřebujeme přemisťovat. Doba strávená dopravou již dnes přispívá k vážnému zhoršení kvality života a zároveň ohrožuje i zdraví obyvatel měst.

## Stále se musíme ptát na to hlavní: v jaké Paříži chceme žít?

Na otázku, jak hustota městské zástavby ovlivňuje náš způsob života, se nabízí možnost přehodnotit města na základě jednotlivých funkcí, blízkosti a ne-mobility. Naše přemýšlení o městě je založeno na chrono-urbanismu, tedy na pozorování rytmu života.

V rámci konceptu patnáctiminutového města – města blízkosti – se z Paříže do budoucna stane hustá síť míst, kde důležitým časem bude čas prožívaný. Jde o jiný způsob života, spotřeby, práce a bytí ve městě. Znamená to též přehodnotit způsoby, jakými se lidé po městě přesouvají, jak se městem dopravují, jak ho zkoumají a objevují. Stávající vybavení města může v závislosti na denní době nebo dnu v týdnu měnit funkce, své uživatele nebo zákazníky. Při tomto žití v blízkosti lze získat znovu zpět čas pro sebe, pro svou rodinu, blízké, sousedy a přátele i na péči o ty nejzranitelnější. Město blízkosti sladí občany s městským prostorem a časem. Přinese zlepšení ve třech základních oblastech: na prvním místě selepší soužití s blízkými, protože na ně lidé budou mít více času, dále se obohatí společenský život a nakonec selepší i soužití s planetou.

Žít v Paříži, v patnáctiminutovém městě, znamená sdílet městský prostor, jeho zdroje i městský život ve všech jeho podobách: na ulicích a náměstích, v zahradách a parcích, na nábřežích a bulvárech, ale také na hřištích, na pódíích nebo v místech, kde žije kultura. Město se před námi vtěluje do citlivých míst, která jsou zásadní pro kvalitu života. Jsou to místa pro život, práci, volný čas, komunitní život a setkávání. Pro kvalitu života Pařížanek a Pařížanů je však stále nejzásadnější cenný čas, a to je čas pro život. Město krátkých vzdáleností je bezpochyby novým klíčem pro pokojný rozvoj měst. Principem je zkrácení vzdáleností k zásadním životním a společenským potřebám, jako je bydlení, práce, zajištění potravin, vzdělávání, zdravotní péče, relaxace a volný čas tak, aby všechny zdroje a služby byly blíže k domovu.

Paříž, jak ji pojímá koncept patnáctiminutového města, příznivě reaguje na omezení spojená se současnou zdravotní krizí. Tato urbanistická vize umožňuje lidem žít ve městě, a přitom se vyhnout davům, kde se onemocnění snáze šíří, a nadále zachovat dostatečnou intenzitu společenských vazeb. Paříž jako město blízkosti upřednostňuje celistvou kvalitu života, a proto nabízí sdílená, přístupná, univerzální a vícefunkční městská prostranství. Ta dohromady utvářejí město, kde každý v blízkosti svého bydliště najde vše, co potřebuje.

Popsaný koncept plánování města současně snižuje závislost na automobilech, předchází dlouhým cestám veřejnou dopravou a znovu vrací do hry možnost překonávat krátké vzdálenosti aktivně: pěšky nebo na kole. Cílem je sladit způsob života ve městě s udržitelným rozvojem, s ochranou klimatu a biodiverzity i s udržením dobrého zdravotního stavu obyvatel.

## **Digitální technologie ve službách různorodého města**

Pro většinu Pařížanů je městský svět po celý život jejich vesmírem, prostorem i časem. Již narozením ve městě, jako je Paříž, se člověk stává součástí městské

kultury prosycené rytmem a způsobem života velkoměst, metropolí a megalopolí. Z těchto koncentrovaných míst se stala globální města. Od dětství k dospívání, od dospělosti až do stáří vedle sebe existuje několik různých městských světů.

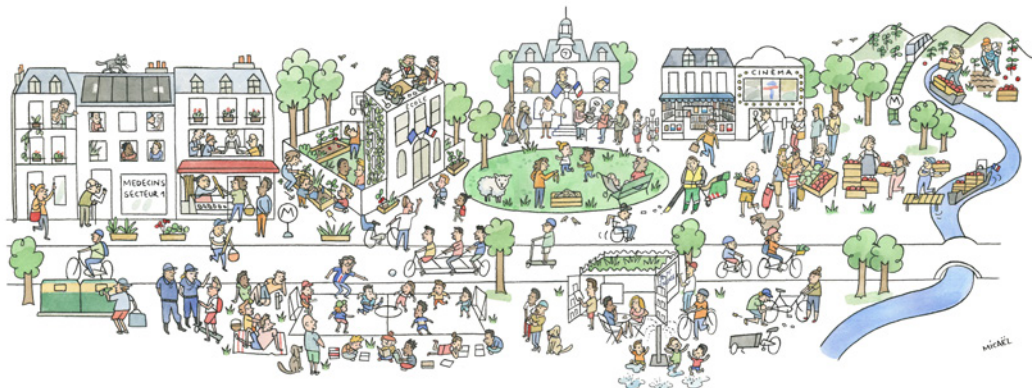
Oproti technocentrickému přístupu k městům a hledání “smart” řešení (prostřednictvím přesných algoritmů pro každý čtvereční metr) musí v každém inovativním přístupu rozvíjejícím města zůstat v popředí zájmu kvalita života lidí. Probíhající technologické revoluce podpořené rozvojem digitálních technologií nesmějí zapomínat na rozvoj života ve městě, na znovobjevování přírody a biodiverzity, na znovuzískávání cenného, prožívaného času v rámci nově definované blízkosti. Skutečné výzvy v rámci přeměny měst jsou ekologické, sociální a ekonomické. Týkají se občanů, lidí, a vedou k dosažení klidného, polycentrického a provázaného města. Technologie se při dosažení této přeměny mohou stát mocným nástrojem.

Projekt patnáctiminutového města navrhuje široké využití různorodého vybavení a infrastruktury. Podporuje klidné a zelené ulice s množstvím míst k veřejnému využití, cestování pěšky nebo na kole, nabízí možnost nakupování a služeb poblíž bydliště. Centrem každé čtvrti bude škola a dostupná zdravotnická střediska, stejně jako volně přístupné občanské pavilóny. Noční klub se odpoledne může změnit v posilovnu, kino v jazykovou učebnu, v divadle se mohou konat jazykové kurzy, sportovní centrum může zajišťovat doučování, v místních provozovnách mohou vzniknout opravy různých výrobků. Umění a kultura se může vrátit na ulici, historická paměť a dědictví může ožívat prostřednictvím digitálních technologií a multimédií: vzniknou hudební altány, umělci vyjdou ven a objeví místa k setkávání a sebevyjádření – amatéři i profesionálové, herci i výtvarníci. Ulice ožijí jako obrovský prostor pro sdílení, tvorbu, interakci a propojení, přestanou být anonymním místem, kudy jen projíždějí spěchající lidé, kteří si jeden druhého nevíšmají. Vznikne tak participativní a podporující město s neustále se rozrůstajícími občanskými iniciativami.

Cílem této vize je nabízet tyto multifunkční prvky, fyzicky či prostřednictvím digitálních technologií, tak aby se zkracovaly cesty nezbytné k jejich dosažení. V rámci již zastavěných ploch je v plánu zajistit, aby blízkost byla dostupná pro všechny, a to prostřednictvím objevování možností každé čtvrti, jejich optimalizací a zjednodušením přístupu k místním zdrojům. Blízkost by měla být součástí společenského mixu, jenž podporuje setkávání, prolínání, boj proti veškeré segregaci či diskriminaci, vzájemnou pomoc, solidaritu, sdílení a péči o ostatní, díky níž mohou ti nejzranitelnější čerpat podporu od svých spoluobčanů. Ano, hustě osídlené město s lidským rozměrem, které je plné přirozeného společenského života, kde se v ulicích setkáme živým člověkem, je hlavní silnou stránkou patnáctiminutového města.



Patnáctiminutové město nebo třicetiminutové území jsou přístupy, které vytvářejí jiný způsob žití tváří v tvář nevyhnutelným problémům kvality života. Skutečná odolnost měst a území bude do budoucna spočívat v polycentrickém životě, v opravdovém znovuoživení blízkosti, a to se všemi aspekty rozvoje města krátkých vzdáleností nebo regionů a území s multipolární podobou.



## Velký třesk blízkosti v Paříži

Koncept patnáctiminutového města není kouzelná hůlka. Je nutno jej přizpůsobit místním podmínkám každého města. Paříž je globální město, které zároveň balancuje mezi východem a západem, mezi severem a jihem. Je zapotřebí přijmout opatření k vyvážení města, především z hlediska ekonomiky, bydlení a práce.

K respektování rovnosti všech Pařížanů bude při konkrétní dlouhodobé realizaci myšlenky patnáctiminutového města zapotřebí zahrnout celé území Paříže tak, aby všichni obyvatelé měli přístup ke „společnému základu“, jenž představuje patnáctiminutové město.

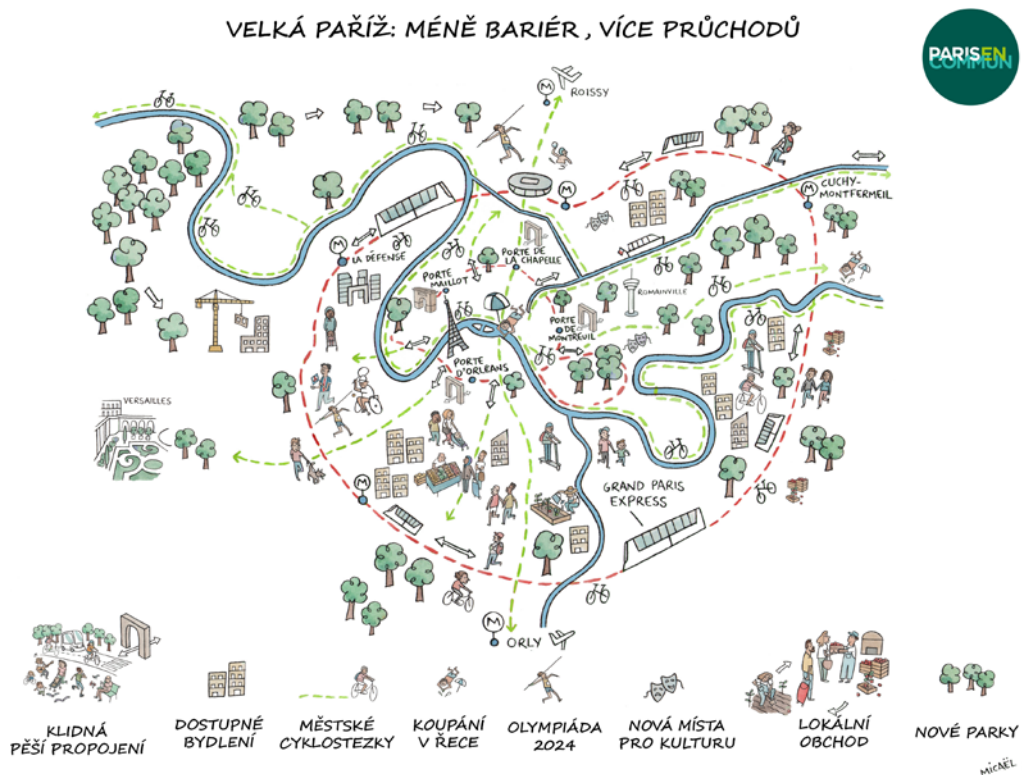
Součástí konceptu patnáctiminutového města je také proměna obchodů a služeb. Cílem je posílit místní síť obchodů a služeb a podporovat lokální výrobu nebo krátké přesuny zboží pod značkou „Vyrobeno v Paříži“. Jde přitom nejen o obchody s potravinami, ale i o kulturní podniky, recyklační centra, řemesla, správcovské služby, o výrobní prostory nebo o městskou logistiku.

Samozřejmě nic nelze udělat bez názoru obyvatel dané čtvrti. Jde o jejich čtvrt, takže je nutný jejich souhlas. Paříž tedy nejprve provede zásah v pilotních oblastech: město společně s radnicemi jednotlivých obvodů vymezí čtvrti, v nichž je nutná rychlá a rozsáhlá akce. Spolu s obvodními zastupitelstvy pak provede komplexní analýzu místních veřejných, spolkových či soukromých zařízení a služeb, a to

jak stávajících, tak i těch nových a vznikajících. Dojde též k jednání s obyvateli a uživateli dané oblasti ohledně jejich potřeb a nápadů. Až poté budou vytvořeny požadované služby.

Při vytváření tohoto společného základu služeb nebude cílem v každé čtvrti systematicky budovat či zakládat nová konkrétní zařízení. Tam, kde to bude možné, se spíše přemění stávající místa tak, aby je bylo možné využít k několika aktivitám namísto jediné. Tato přeměna míst vychází ze tří hlavních témat: škola, kultura a participativní demokracie.

Koncept patnáctiminutového města podporuje nejen pohodu obyvatel (zjednoduší jejich život i město, kde žijí), ale zároveň představuje možnou odpověď na budoucí výzvy v oblasti zdraví a klimatu.





*Profesor Carlos Moreno je zvláštním vyslancem starostky Paříže pro Smart Cities. Působí jako ředitel pro vědu Ekonomické fakulty Univerzity Paříž 1 Panthéon-Sorbonne. Je průkopníkem konceptu Smart Cities a jeho koncept patnáctiminutového města už ovlivnil změny a plánování mnoha měst na celém světě. V roce 2019 od Francouzské akademie architektury obdržel Medaili za prozíravost, za koncept 15minutového města obdržel v r. 2021 prestižní Obel Award.*

Koncept patnáctiminutového města profesor Moreno popisuje ve svých nejnovějších publikacích (ve formátu e-pub):

## **DROIT DE CITÉ**

Editions de l'Observatoire, 2020

## **URBAN LIFE AND PROXIMITY AT THE TIME OF COVID-19?**

Editions de l'Observatoire, 2020

Dostupné ve francouzštině, angličtině, španělštině, italštině a portugalštině.

[www.moreno-web.net](http://www.moreno-web.net)





# POMALÁ MĚSTA

## RYCHLÁ CESTA K PĚŠÍM MĚSTŮM

doc. Paul Tranter

geograf, Austrálie

Rodney Tolley

specialista na plánování aktivní mobility, Velká Británie



Snížení rychlosti cestování ve městech šetří jeho obyvatelům čas a vytváří udržitelné, obyvatelné, prosperující a zdravé prostředí, jak tvrdí autoři knihy *Slow Cities: Conquering Our Speed Addiction for Health and Sustainability (Pomalá města: Jak překonat závislost na rychlosti ve prospěch zdraví a udržitelnosti)*. Kniha hodnotí dopad rychlosti na naše každodenní chování a životní volby. Ukazuje, jak zpomalení zvyšuje dostupnost služeb, nabídku městských aktivit, které podporují zdraví obyvatel a udržitelný rozvoj měst.

Od vzniku hnutí „pomalého jídla“ neboli slow food v roce 1989 se objevila řada dalších hnutí, jež prosazují kulturní změnu směrem ke zpomalení životního tempa. Existuje tak „pomalé zahradničení“, „pomalé rodičovství“ a teď i „pomalá města“ – slow cities. Pomalá města zpochybňují představu, že rychlejší městská doprava je automaticky lepší, a vytvářejí proto platformu k propagaci pěší (a cyklistické) dopravy ve městech. Umožňují vznik prostředí, v němž je chůze přirozeným a upřednostňovaným způsobem dopravy. Vedou k tomu dvě souběžné strategie.

Podle první je třeba podporovat aktivní druhy dopravy: chůzi, jízdu na kole a veřejnou dopravu. Díky vhodnému územnímu plánování a regulacím se obchody, školy a další služby přesunou blízko obytných lokalit, aby byly snadno dosažitelné pěšky nebo na kole. Kromě toho lze podporovat „pomalejší“ druhy dopravy a vytvářet pomalá prostranství změnou uspořádání uličního prostoru. Podle druhé se zpomalí stávající motorová doprava (např. snížením maximální povolené rychlosti v celém městě na 30 km/h, jak plánuje Paříž i další města).

Tyto strategie působí synergicky. Například přítomnost chodců na ulicích přiměje motoristy jet pomaleji. Pomalejší motorová doprava na oplátku zvyšuje bezpečnost zranitelných účastníků provozu a větší pocit bezpečí na ulici zase zvyšuje pravděpodobnost, že lidé včetně dětí budou chodit pěšky nebo jezdit na kole.

Foto Rue de Avenir, Suisse



*Nejen v Paříži bude již brzy platit všeobecná maximální povolená rychlost 30 km/h*

Městské dopravní systémy v posledních sto letech navrhujeme s předpokladem, že „rychlejší je automaticky lepší“. Na samém začátku 20. století, dříve než městské ulice začaly ovládat automobily, si obyvatelé měst cenili svobody a bezpečnosti při chůzi a při jízdě na kole. Ulice vnímali jako veřejný prostor. Ještě začátkem 20. let 20. století se lidé stavěli zásadně proti tomu, aby rychlost znehodnotila obyvatelnost města. Automobilová lobby však téměř zcela přetvořila to, jak uvažujeme o městě, ulicích a rychlosti. Prosazovala totiž vizi moderních „rychlejších“ měst, kterou nabízela pod heslem „nová doba“. Jako řešení dopravní zácpy i nehod prosazovala výstavbu rychlejších a širších silnic. Zastánci rychlosti přesvědčili veřejnost i politiky o tom, že rychlejší cestování je lepší a že města přestavěná tak, aby umožňovala rychlý pohyb motorových vozidel, budou výhodná pro všechny. Hlavní údajnou výhodou takového rychlejšího cestování byl argument, že ušetří čas.

Z dějin měst od 20. let minulého století je však zřejmé, že předpokládané výhody rychlosti zůstaly nedosažitelné. Nejenže rychlejší silnice obyvatelům měst neušetřily čas, ale zaměření na rychlost navíc znamenalo katastrofu jak pro lidské zdraví, tak pro životní prostředí a ekonomiku. Zastánci rychlejších měst nepočítali se základní skutečností, že „rychlost není zadarmo“. S rostoucí rychlostí musí lidé (a města i státy) na tuto rychlost vynakládat stále větší část svých příjmů. Vyšší rychlost vyžaduje větší investice do infrastruktury v podobě silnic a parkovišť a větší přísun energie z fosilních paliv. Oproti pomalejším druhům dopravy, které zdraví spíše prospívají, způsobuje vyšší rychlost též značné náklady na zdravotnictví a ochranu životního prostředí.

Zastánci rychlejších měst rovněž nepochopili, že „rychlejší“ silnice mění město tak, že se veškeré výhody rychlosti vyruší. Rychlejší doprava například podporuje prostorové rozpínání měst a vede k uzavírání lokálních obchodů, škol nebo služeb, takže lidé jsou nakonec nuceni překonávat větší vzdálenosti, aby se dostali tam, kam každý den potřebují. Vyšší rychlost přitom nedokáže vykompenzovat větší vzdálenosti. To znamená, že obyvatelé měst, jež ovládá „rychlá“ automobilová doprava, tráví každý den více času na cestách než obyvatelé měst s převládajícími pomalejšími druhy dopravy (pěší, cyklistickou a veřejnou dopravou).

Systém městské dopravy založený na automobilech vyžaduje obrovské náklady nejen pro jednotlivé motoristy, ale i pro nemotoristy, a tím pádem i pro města, společnost i životní prostředí. Škodlivé dopady rychlejší dopravy na lidské zdraví a životní prostředí jsou patrné z rozsahu hlavních krizí, před nimiž svět v současné době stojí. Patří k nim úbytek aktivního pohybu, obrovské počty úmrtí a zranění při dopravních nehodách (v roce 2019 to bylo 1,35 milionu úmrtí), znečištění ovzduší, které samo o sobě způsobuje mnohem více úmrtí než dopravní nehody, klimatickou a ekologickou krizi a zhoršuje dopady pandemie COVID-19. Městská doprava

všechny tyto problémy ovlivňuje, a to velmi významně. V posledních sto letech bylo při hodnocení výkonnosti městského dopravního systému hlavním kritériem úspěšnosti dosažení vyšší provozní rychlosti vozidel – ta ale bohužel prohlubuje všechny tyto hlavní celosvětové krize.

Pokud se místo neustále snahy o zvyšování rychlosti zaměříme na strategii „zpomalování města“, můžeme dosáhnout zlepšení veřejného zdraví i stavu životního prostředí a zároveň řešit některé z nejtíživějších světových problémů. Ke „zpomalení“ našich měst a zastavení jejich výše popsaného stoletého vývoje je nutné změnit navyké chování, hodnoty a kulturu obyvatel měst i politiků a od základů změnit naše uvažování o rychlosti a pomalosti ve městech.

Paul Tranter a Rodney Tolley k snazšímu dosažení tohoto posunu v uvažování i praktickém úsilí vypracovali **Manifest pomalých měst pro 21. století**<sup>1</sup> shrnující desatero zásad pomalých měst:

1. Pomalost šetří čas.
2. Pomalost je zdravá.
3. Pomalost je bezpečná.
4. Pomalost je udržitelná.
5. Pomalost je ekonomicky úspěšná.
6. Pomalost je lidská a spravedlivá.
7. Pomalost je chytrá.
8. Pomalost je dosažitelná.
9. Pomalost je kvalita života.
10. Pomalost je budoucnost.

Pokusme se pro vysvětlení zaměřit na jednu z těchto zásad, a to zásadu číslo osm. Historie měst počátku 20. století nám ukazuje, že kulturní změny mohou probíhat náhle. Stejně jako společnost kdysi přijala za své iluzorní výhody rychlosti, může snadno docenit nový pomalejší život a jeho dosažitelnost. Tato zásada je klíčová, protože žádná z těch dalších by nic neznamenala, pokud by „pomalost“ nebyla zároveň dosažitelná. A to ona je!

---

1 [slowcitiesmanifesto.com](http://slowcitiesmanifesto.com)



Strategii k dosahování pomalosti ve městech probírá kniha *Slow Cities: Conquering our speed addiction for health and sustainability*. Strategie „pomalého města“ sice vychází především z územního a dopravního plánování a snižování maximální povolené rychlosti, ale zároveň obnáší změnu dopravního chování jednotlivých obyvatel města. Chování jednotlivců se do značné míry řídí kulturními hodnotami, které vyznávají například dopravci, politici, odbory územního plánování či zastupitelé. Mnozí z nich přitom z velké části přijali rychlost a mobilitu jako hlavní cíle plánování. Máme-li vytvořit města pro pěší, musíme tyto instituce vést k pochopení výhod pomalosti a k překonání závislosti na rychlosti tím, že namísto rychlejšího pohybu ocení spíše dosažitelnost, zdraví a obyvatelnost města.

Prvky pomalých měst jsou úspěšně realizovány po celém světě, například v Oslu, Helsinkách, Paříži nebo Bogotě. Tato města, stejně jako mnohá další, snižují rychlost motorové dopravy a zvyšují podíl aktivního pohybu. Inspirací v oblasti pomalých měst může být španělská Pontevedra, kterou v roce 1999 ničil nebezpečný provoz, hluk, znečištění ovzduší a auta zaparkovaná na chodnících. Starosta města Miguel Anxo Fernández Lores úspěšně vedl cílené úsilí o zpomalení města a výsledek jeho snažení ilustruje následující obrázek. Pontevedra dokazuje, že zpomalení dopravy v měřítku celého města prospívá zdraví a životnímu prostředí. Po snížení maximální povolené rychlosti na 30 km/h se zvýšila fyzická aktivita a sociální propojenost, lidé více chodí pěšky a v letech 2011–2018 nedošlo ani k jednomu úmrtí v dopravě. Emise CO<sub>2</sub> klesly o 70 %, zatímco tržby podniků v centru města se zvýšily o 30 %, což dokazuje velký ekonomický přínos pomalých měst.

Foto Concello de Pontevedra



Španělské město Pontevedra před úspěšným „zpomalením“ dopravy a po něm

„Zpomalení města“ může pro politiky nebo obyvatele města usilující o město pro pěší představovat proveditelnější a lákavější koncept, než jen mluvit o podpoře aktivního pohybu nebo o omezování individuální automobilové dopravy.

Alternativními možnostmi využití ulic ve městě nám též paradoxně pomohla nalézt pandemie COVID-19, která si vyžádala rozsáhlá omezení pohybu a automobilové

dopravy, což vyvolalo nečekané a překvapivé důsledky, z nichž možná vyplyne cesta směrem k městům přívětivějším k chodcům. Na mnoha místech například místo jízdnic pruhů vznikaly pomalejší, „parkovité“ prostory, preferující bezpečnost před rychlostí.

Města po celém světě téměř přes noc zavedla obrovské množství opatření ke zpomalení dopravy. Ve 20. letech minulého století byla úspěšná kampaň automobilové lobby za vyšší rychlost ve městě. V roce 2020, když nás pandemie přinutila upřednostnit zdraví před rychlostí, jsme viděli, jak rychle lze naše dopravní zvyklosti změnit. Nebyla k tomu nutná žádná rozsáhlá ani drahá přestavba měst, ve většině případů stačilo jen zamyslet se nad tím, jak využíváme prostor a dopravní infrastrukturu – a tvořivě použít barvy, sloupky a městský mobiliář. Ve 20. letech tohoto století tedy skutečně může dojít k dramatické změně směrem k pomalým městům. Máme-li co nejlépe využít příležitosti, kterou nám poskytl COVID-19, je nutno odolat tlakům automobilové lobby na „návrat k normálu“ rychlého cestování autem, výstavbu dalších rychlostních komunikací a dalších rozlehlých předměstí, v nichž je pěší doprava neefektivní. Právě tento „normál“, založený na naší závislosti na rychlosti, totiž způsobil ničení životního prostředí, ekonomickou a sociální nespravedlnost, obrovské finanční náklady a špatný zdravotní stav populace v důsledku nehod, tělesné nečinnosti a znečištěného ovzduší.

Foto Jim Griffin



*Herní ulice bez aut v New Yorku*

Nejvíce úmrtí na COVID-19 (způsobený virem napadajícím plíce) bylo právě ve městech, v nichž automobilová doprava v letech před pandemií nejvíce znečišťovala ovzduší oxidy dusíku a tuhými látkami  $PM_{2,5}$  (jež mají také souvislost s onemocněním plic). Při těchto negativních dopadech rychlosti lze stěží doporučit návrat ke starým pořádkům. Navíc pandemie koronaviru otřásla ekonomikami

celého světa a města si nejspíše nebudou moci dovolit udržovat nákladnou závislost na rychlosti. Zásadními se stanou nízkonákladová řešení, jež rozšíří prostor pro pěší dopravu a jízdu na kole.

Dalším pádným argumentem pro zpomalení měst je klimatická krize. Rychlá města totiž mají větší spotřebu energií a produkují více skleníkových plynů. Nejde přitom jen o přímou spotřebu energie na provoz vozidel, ale též o mnoho nepřímých energetických nároků, například výrobu a likvidaci vozidel, výstavbu silnic a výrobu a zpracování asfaltu a betonu. Kromě toho rychlá doprava přispívá k dalšímu prostorovému rozrůstání měst, jež má samo o sobě obrovský dopad na klima. Bez zpomalení dopravy ve městech nedokážeme významně snížit jejich uhlíkovou stopu.

Pro mnoho lidí po celém světě je tak proměna jejich města během pandemie koronaviru předzvěstí budoucnosti, o které vědí, že ji potřebují a chtějí. Miliardy lidí měly vlastně mimoděk možnost vyzkoušet si některé prvky „pomalých měst“ – děti hrající si na ulici, bezpečnější jízdu na kole a chůzi, setkávání se sousedy, čistší ovzduší, ptačí zpěv a cinkání kávových lžiček. Poté, co proměnu viděli na vlastní oči, slyšeli na vlastní uši a dýchali vlastními plícemi, mohou osobně docenit, o co kousek po kousku přicházeli tím, že celý život ve městě usilovali o rychlost. Pomalost a města pro pěší již nelze považovat za nějakou za vlasy přitaženou teorii o tom, jak by mohla vypadat nějaká utopická budoucnost.

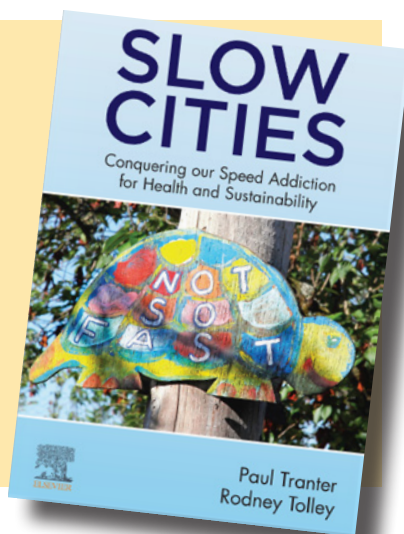
Výhra v podobě pomalosti pro naše města je nyní na dosah.

Více informací o vytváření a přínosech pomalých měst najdete v knize

## **SLOW CITIES: Conquering our speed addiction for health and sustainability**

Paul Tranter, Rodney Tolley

Elsevier Science Publishing





# OTEVŘEME ULICE DĚTEM

## OD „SCHOOL STREETS”

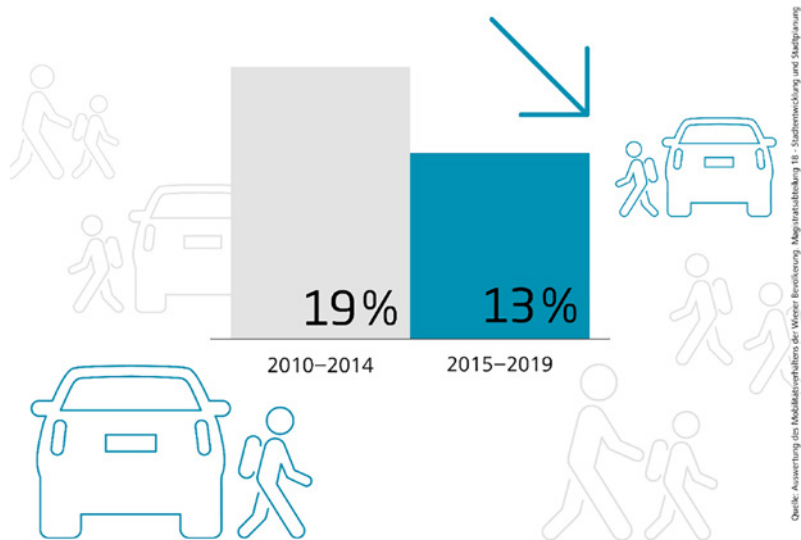
## KE „COOL STREETS”

DI Petra Jens, MSc  
komisařka města Vídně pro chodce  
Agentura pro mobilitu, Vídeň



Děti, které chodí do školy pěšky, se těší lepšímu zdraví, lépe se soustředí a mohou navazovat sociální kontakty s přáteli. Dospělí však bohužel místo toho, aby podporovali aktivní mobilitu od raného dětství, posadí děti do auta, nebo je nechají chodit ulicemi, které nejsou postaveny pro jejich potřeby. Město Vídeň to hodlá změnit.

V důsledku různých pilotních projektů se ve Vídni stále více ulic – především kolem škol – mění na veřejný prostor bez aut. Toto úsilí vede k pozoruhodným výsledkům: za deset let se změnil podíl jednotlivých druhů dopravy do školy u dětí ve věku 6 až 10 let – podíl dětí, které do školy rodiče vozí autem, se podařilo snížit z 19 na 13 procent.



*Meziroční srovnání podílu dětí ve věku 6 až 10 let, které jsou dopravovány do školy autem, zdroj: Mobilitätsagentur Wien*

K této změně chování v oblasti mobility přispěla celá řada opatření: měkké aktivity zaměřené na komunikaci a vzdělávání, dočasná opatření (například zákaz vjezdu automobilů v určité době, tzv. „školní ulice“) a konečně i infrastrukturní opatření, jež naprosto změnila organizaci provozu i povrch ulic v okolí škol.

## **Bezpečné ulice, aktivní mobilita a spousta zábavy**

Děti se musí učit přežít tak, že se pohybují po městě. K tomu patří učení při společných každodenních cestách s rodiči i dopravní výchova ve školách. Tradiční dopravní výchova je směřována na předcházení nebezpečných situací defenzivním chováním. To je sice důležité, ale může to vést k negativnímu pohledu na chůzi a jízdu na kole v městském provozu. Nový program výchovy k mobilitě pro základní školy ve Vídni se jmenuje „Město a ty“<sup>1</sup>. Zaměřený na bezpečnost silničního provozu propojuje s orientací na zdraví, životní prostředí a pozitivní prožitky ve veřejném prostoru. V rámci programu byly vypracovány propagační, informační a výukové

1 [www.diestadtunddu.at](http://www.diestadtunddu.at)

materiály, které jsou distribuovány v sadách pokrývajících tři témata: bezpečnost silničního provozu cestou do školy, objevování čtvrti pěšky a nakonec cyklistika. Materiály obsahují pokyny pro učitele, plakáty do třídy a brožury pro žáky. Mimo to program nabízí i workshopy, například hodiny jízdy na kole. Celý program je pro žáky i rodiče bezplatný. Jakmile třída projde všechny úkoly z jedné tematické krabice, a to včetně školení bezpečnosti silničního provozu s policistou, alespoň jedné vyučovací hodiny, kterou vede sám učitel, a účasti na jednom workshopu, dostanou žáci symbolickou medaili. I rodiče tedy sledují, jak jejich děti získávají tituly „Profesionál na cestě do školy“, „Průzkumník čtvrti“ nebo „Mistr jízdniho kola“.



*Program výchovy k mobilitě „Město a ty“, zdroj: Mobilitätsagentur Wien / Christian Fuerthner*

## **Bez aut, prosím**

Chůze je součástí zdravého životního stylu. Podle Světové zdravotnické organizace by se dospělí měli aktivně pohybovat minimálně 150 minut týdně a děti minimálně 60 minut každý den. Cesta do školy může zajistit třetinu požadované denní tělesné aktivity, pokud se uskutečňuje pěšky nebo na kole. Někteří rodiče se nicméně domnívají, že je pohodlnější děti dovézt autem, někteří si dokonce myslí, že je to bezpečnější. I pouhých několik aut, která přijedou před školu současně, však způsobí dopravní zácpu, znečištění ovzduší a vytvoří nebezpečnou situaci pro děti, které jdou pěšky nebo jedou na kole. Dovážení dětí do školy autem ale především znamená odmítnutí tělesné aktivity, sociálních kontaktů a zásadních prožitků ve veřejném prostoru.

Aby se město Vídeň vypořádalo s tímto problémem, zahájilo na podzim roku 2018 pilotní projekt *SCHOOL STREET - školní ulice*<sup>2</sup>, jenž zakázal provoz aut v ulici před jednou školou na 30 minut v době, kdy děti přicházely do školy nebo z ní odcházely. Od té doby bylo stejné opatření realizováno u sedmi dalších škol.



*Školní ulice, zdroj: Mobilitätsagentur Wien / Christian Fuerthner*

## V chladivých ulicích jsou děti v pohodě

Podle *Vídeňského indexu zranitelnosti horkem* jsou v celé Vídni vytipována riziková místa v lokalitách, kde žijí zejména senioři a děti. Tyto zranitelné skupiny se obtížně adaptují na letní městské horko. V roce 2019 byl v takových místech zahájen pilotní projekt tří *COOL STREET*, neboli projekt *chladivých ulic*<sup>3</sup>. Malé ulice byly po dobu šesti týdnů vyhrazeny lidem k rekreaci, hře a pobytu. Vjezd a parkování automobilů byly v těchto týdnech zakázány. Město zajistilo lavičky, pítka a místní týmy pro komunikaci i správu těchto ulic. Ohlas obyvatel dotčených čtvrtí byl tak pozitivní, že v roce 2020 bylo po celé Vídni po dobu tří měsíců možné instalovat dalších 18 chladivých ulic, kde si děti v horkém létě rády hrály. Nezapomínejme, že mnoho dětí trpělo nejen horkem, ale též řadou různých omezení způsobených pandemií koronaviru.

---

2 [www.wienzufuss.at/schulstrasse](http://www.wienzufuss.at/schulstrasse)

[www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2018/12/Endbericht\\_Schulstrasse\\_Vereinsgasse.pdf](http://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2018/12/Endbericht_Schulstrasse_Vereinsgasse.pdf)

3 [www.streetlife.wien/coolstrasse](http://www.streetlife.wien/coolstrasse)

[www.streetlife.wien/wp-content/uploads/sites/4/2021/06/Cooler\\_Strasse\\_2019\\_Evaluierung\\_Ergebnisbericht\\_tbwresearch.pdf](http://www.streetlife.wien/wp-content/uploads/sites/4/2021/06/Cooler_Strasse_2019_Evaluierung_Ergebnisbericht_tbwresearch.pdf)

[www.wien.gv.at/umwelt/coolswien/index.html](http://www.wien.gv.at/umwelt/coolswien/index.html)



Některé ulice také byly přestavěny, aby byly lépe přizpůsobené na horko ve městě: parkovací místa nahradily stromy, pítka a lavičky. Od roku 2021 město částkou 20 milionů eur ročně financuje trvalá infrastrukturní opatření k ochlazení ulic v obytných oblastech, včetně okolí škol. Některá z nich se plánují společně s obyvateli, rodiči a dětmi.



*Cool street – chladivá ulice, zdroj: Mobilitätsagentur Wien / Christian Fuerthner*



Vídeňská agentura pro mobilitu byla založena v roce 2013 k propagaci pěší a cyklistické dopravy ve Vídni. Společnost vlastní město Vídeň.

[www.mobilitaetsagentur.at](http://www.mobilitaetsagentur.at), [www.wienzufuss.at](http://www.wienzufuss.at)



# TAKTICKÝ URBANISMUS: KRÁTKODOBÝMI AKCEMI K DLOUHODOBÝM ZMĚNÁM

Mike Lydon

urbanista

Street Plans, New York

Ať už jde o zřizování nových parků či náměstí, zkvalitňování veřejné dopravy nebo výstavbu cenově dostupného bydlení, úkolem urbanistů, architektů a inženýrů je zlepšování života obcí dnes i v budoucnu. Výkon naší profese, jakkoli prováděný s dobrým úmyslem, se často setkává s nesouhlasem veřejnosti kvůli zakořeněným politickým nebo ekonomickým zájmům, jež profitují z udržování současného stavu. Navíc „zlepšování života obcí“ může pro každého znamenat něco jiného, a to ani nemluvíme o složitém a časově náročném byrokratickém plánování a realizaci projektů, kde má výhodu ten, kdo má více času (a často i peněz), může si dovolit dlouhodobé zapojení a dokáže tedy ovlivňovat výsledky projektů. Ze zkušeností vím, že tato dynamika je ve všech západních zemích obdobná a funguje jako sice neviditelná, ale mocná překážka bránící vzniku zdravějších, inkluzivnějších a dynamičtějších obcí. Pokud při čtení něčeho z výše uvedeného přikyvujete, pak nejspíš budete souhlasit s tím, že odborníci na výstavbu měst mají na víc. Ale jak na to?

**Taktický urbanismus** je přístup k budování obcí, jenž využívá krátkodobé, nízkonákladové a měřitelné projekty a opatření, které testují a podporují dlouhodobé inkluzivní změny. Projekty taktického urbanismu mají pět klíčových charakteristik:

1. **Promyšlené zavádění změn, které probíhá v několika fázích.**
2. **Lokální řešení pro lokální problémy v oblasti územního plánování.**
3. **Krátkodobé změny s nízkými materiálovými náklady a nízkou mírou rizika jako první krok k iniciaci dlouhodobých změn.**
4. **Sběr a vyhodnocování kvalitativních a kvantitativních dat pro posouzení toho, co funguje, a hlavně, co nefunguje.**
5. **Propojení, spolupráce a vytváření organizačních kapacit mezi veřejnými a soukromými institucemi, neziskovými organizacemi a jejich příznivci.**

Postupné, a dokonce neoficiální vytváření projektů není nic převratně nového, pojem „taktický urbanismus“ jsme začali používat na konci velké finanční krize z konce nultých let pro řadu nízkonákladových a provizorních projektů realizovaných v malém měřítku, které vedly rychle k trvalejší proměně měst. Šlo tehdy o pokus proměnit nesmírně zdoluhavou, a přitom většinou neefektivní realizaci plánovaných strategií, kterým chybělo zaměření na praktické aktivity.



K rozšíření této koncepce jsme s pomocí řady spolupracovníků z celého světa vypracovali a sami vydali sérii digitálních návodů. Tyto stručné publikace se rychle šířily po světě a pomohly sdílení ústředních zásad a typických příkladů taktického urbanismu. Metodiku jsme poté komplexněji zdokumentovali a definovali v knize nazvané *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change* („Taktický urbanismus: Krátkodobými akcemi za dlouhodobé změny“) z roku 2015.

1 <https://street-plans.com/tactical-urbanism-vol-1-2/>

Metody realizace projektů na základě ověřování a kritického zkoumání i více než deset let po vydání prvních návodů pomáhají obcím reagovat na klimatické, ekonomické i sociální výkyvy a problémy. Význam taktického urbanismu nadále roste s tím, jak vyžívají a zažívají se jeho nástroje a postupy. Taktický urbanismus skutečně proměňuje ulice, aby byly bezpečnější a přístupnější pro udržitelnou dopravu, pomáhá řešit místní dopady klimatických změn pomocí jednoduchých opatření na sběr dešťové vody, na celosvětovou pandemii zareagoval tím, že umožnil rychle přesunout restaurace a obchody z interiérů ven na ulici, a při obnově měst po živelních pohromách pomáhá nastartovat společenský i ekonomický život.

Protože taktický urbanismus je levný, jeho principy lze snadno opakovat a přizpůsobit měnícím se podmínkám, za necelých deset let se z okrajového stal ústředním přístupem ve městech po celém světě. Je to z velké části proto, že neexistuje žádná jiná ucelená metodika, jak reagovat na nepředvídané události nebo jak rozdělit velké systémové změny na menší a lépe zvládnutelné projekty. Není proto divu, že se politici, odborníci i zastánci živého veřejného prostoru stále více spoléhají na sílu a bezprostřednost taktického urbanismu, jenž pomáhá přesouvat plány a strategie z papíru do reality.

## ZKUSIT, VYHODNOTIT, POUČIT SE



Rozsah a rozmanitost možných využití jsou stále jasněji vidět. Níže představím jeden příklad naší vlastní práce z nedávné doby, jenž poukazuje na možnosti a výzvy spojené s rychlou proměnou současného stavu.



### MOVE Culver City (Culver City, Kalifornie, USA)

Culver City je samostatné město na nejzápadě Los Angeles, asi nejznámější velkým počtem zdejších filmových studií. Město svou Vizí rozvoje veřejné dopravy z roku 2017 a Akčním plánem pro cyklistickou a pěší dopravu z roku 2020 představilo jednoznačný záměr vybudovat udržitelný dopravní systém, který bude chodcům, cyklistům a cestujícím veřejnou dopravou věnovat více prostoru, než je v metropolitní oblasti LA běžné.

Odbor dopravy města Culver City najal organizace Street Plans, Sam Schwartz Engineering a TY LIN k vypracování projektu MOVE Culver City – jízdní pruhy pro taktickou mobilitu. Na jednom z nejvýznamnějších dopravních tahů měl projekt s použitím trvanlivých, avšak flexibilních prozatímních materiálů vyzkoušet a uplatnit zásady, jež město představilo ve svých plánech mobility.

Projekt zahrnoval ochranné jízdní pruhy pro autobusy a cyklisty v obou směrech dvoukilometrového klíčového úseku ulic Culver Boulevard a Washington Boulevard, kde se nachází většina obchodů, veřejných budov a zaměstnavatelů. Cílem projektu bylo lépe provázat centrum Culver City s jeho městskou částí Arts District a stanicí metra losangeleské linky E a podnítit investice ve prospěch využití autobusové a kolejové dopravy, elektrických koloběžek a jízdních kol.

Projekt vycházel z více než dvaceti veřejných setkání a workshopů. Nakonec se podařilo snížit počet jízdních pruhů pro auta z pěti na tři, což umožnilo vznik přes 3000 m<sup>2</sup> nového prostoru pro pěší pokrytého malbami na asfaltu. Malby se inspirovaly místní flórou a faunou podél nedaleké říčky Ballona Creek. Projekt přinesl i další vylepšení, například prioritní semaforey pro autobusy, nástupiště na autobusových zastávkách navržené na zakázku, semaforey pro cyklisty, několik parkovišť typu P+R a zavedení bezplatného bateriového elektrického minibusu City Ride (jako doplněk stávající veřejné dopravy). Stal se tak jedním z nejambicióznějších projektů taktického urbanismu v USA.

Samotná realizace projekt proběhla během jednoho měsíce, v listopadu 2021, a to ve spolupráci se stavebními firmami, zaměstnanci města, týmem konzultantů a místními dobrovolníky, kteří především pomáhali s malbami na asfaltu.

Foto Street Plans



Firmy Street Plans a Sam Schwartz Engineering v listopadu 2022 zveřejnily **průběžnou zprávu**<sup>2</sup> z pilotního projektu, která zdokumentovala prvních šest měsíců fungování projektu. V dubnu 2023 následovala **závěrečná zpráva**<sup>3</sup>, jež obsahovala analýzu dat za celý rok. Závěrečná zpráva pracovala s údaji sesbíranými před pandemií v roce 2019 a před realizací projektu v roce 2021. Hlavní výsledky jsou následující:

- počet cest autobusem vzrostl o 38 %,
- cestovní doba autobusů se zkrátila o 4 minuty,
- cyklistická doprava narostla o 57 %, na ulicích Main Street a Culver Boulevard dokonce o 115 %,
- počet lidí využívajících sdílena elektrokola a elektrokoloběžky vzrostl o 68 %,
- pěší doprava vzrostla o 8 %, na ulicích Main Street a Culver Boulevard dokonce o 36 %,
- cestovní doba pro automobily se v odpolední špičce směrem na západ prodloužila o 2 minuty; ve směru na východ se nezměnila.

#### Udržitelná doprava v celém koridoru



**+38%**

nárůst cest autobusem



**- 4 min.**

snížení cestovní doby pro autobusy



**+57%**

nárůst cyklo dopravy



**+8%**

nárůst pěší dopravy



**+68%**

nárůst využití mikromobility

#### Udržitelná doprava na Culver Blvd & Main St



**+115%**

nárůst cyklo dopravy

Křižovatka ulic Culver Blvd a Main St zaznamenala největší zvýšení cyklistické a pěší dopravy ve srovnání s říjnem 2021 a listopadem 2019.



**+36%**

nárůst pěší dopravy

MOVE Culver City Post Pilot Report

#### Automobilová doprava v celém koridoru

**+2 min.**

Cestovní doba pro automobily se směrem na západ ve špičkových hodinách všedního dne zvýšila přibližně o 4 minuty ve srovnání s rokem 2019.

**±0 min.**

Směrem na východ se cestovní doba oproti roku 2019 nezměnila ani ve špičkových dopoledních nebo odpoledních hodinách.

**+10%**

Průměrný denní počet vozidel v roce 2022 vzrostl o 10 % ve srovnání se zářím 2021.

2 <http://moveculvercity.com/wp-content/uploads/2022/11/Move-Culver-City-Mid-Pilot-Report.pdf>

3 [http://moveculvercity.com/wp-content/uploads/2023/04/Post-Pilot-Report\\_23-0420.pdf](http://moveculvercity.com/wp-content/uploads/2023/04/Post-Pilot-Report_23-0420.pdf)



Přestože bylo dosaženo cílů projektu, tedy vyššího využívání udržitelné mobility, po zvolení řady nových zastupitelů začátkem roku 2022 některé klíčové prvky projektu ztratily politickou podporu. Zaměstnanci města dostali pokyn provést několik zásadních změn oproti původnímu projektu, především vrátit dva jízdní pruhy na ústřední části silničního tahu, což znamenalo nutnost spojit ochranné pruhy pro autobusy a jízdní kola do jednoho koridoru.

Jednotlivé detaily projektu se sice dále vyvíjejí, i přesto však tento konkrétní projekt může posloužit jako příklad, jak lze pomocí taktických, rychlých metod účinně a efektivně dosahovat strategických cílů v oblasti mobility, bezpečnosti a ekonomického rozvoje. Ukazuje ale také to, že ani bezprostřední úspěch doložený dosažením stanovených cílů nemusí být dostatečným důvodem dlouhodobou podporu trvalých investic. Projekty taktického urbanismu tudíž také rychle odhalují opoziční hlasy, které by během zdlouhavějších procesů přípravy mohly zůstat skryté a s o to větší silou by se ozvaly v případě realizace nákladnějších a politicky spornějších projektů. Taktický urbanismus je tedy důležitým nástrojem nejen pro posouzení fungování technických řešení, ale i ochoty politiků věnovat se největším výzám současné společnosti.

Tak s chutí do práce!

Foto Street Plans





# JAK VYTVOŘIT MĚSTO PRO KAŽDÉHO?

Ing. arch. MgA. Osamu Okamura  
architekt



Jak vypadá město pro každého a jak pěstovat náš vztah k veřejnému prostoru? Proč je důležité, aby se každý člověk mohl zapojit do proměny a utváření veřejného prostoru nebo do kultivace místa svého bydliště? Proč je chůze nepostradatelná? A co se děje, když města ztrácí lidské měřítko?



### Jak byste v duchu své knihy Město pro každého charakteri- zoval město, které je skutečně pro každého?

Město pro každého je městem bezpečným, zdravým a bez sociálních bariér. Je to město, kde můžete bez obav pustit své devítileté dítě na kole na ulici, aniž byste měli obavu o jeho zdraví a bezpečí. Obecně platí, že města bezpečná a přívětivá k dětem jsou města, která jsou vhodná a přívětivá skutečně pro každého.

## Každý z nás tvoří své město

### Jak byste charakterizoval současnou dopravní situaci v českých městech?

Automobilová doprava bohužel dále agresivně dobývá naše města, napříč světem, kontinenty a státy. Současný stav je – nejen v České republice – důsledkem útěku střední třídy z center měst. V období postkomunistické transformace se významná část ekonomicky aktivních obyvatel odstěhovala do nově budovaných předměstí, která (mnohdy dodnes) nejsou dostatečně obsloužena veřejnou dopravou – při nízké hustotě osídlení to v podstatě ekonomickým způsobem ani není možné. Automobilová doprava tak narůstá do rozměrů, které enormně zatěžují velká města, kam tito lidé – bývalí obyvatelé měst – stále dojíždějí za prací.

S touto situací souvisí fakt, že veřejný prostor je zcela podřízen automobilové dopravě a že tento způsob dopravy je zároveň klíčem k mnoha problémům současného světa: auta a automobilismus de facto skrytou formou realizují privatizaci veřejného prostoru. Nespornou roli zde hraje také marketing automobilového průmyslu, v jehož důsledku počet automobilů na planetě i přes narůstající klimatickou krizi stále narůstá.

Mnohé samosprávy měst si naštěstí uvědomují hrozící problém a aktivně přistupují k jeho řešení: mnoho měst zavádí zóny 30, tedy maximální povolenou rychlost 30 km za hodinu. Příkladem je pražská čtvrť Karlín, kde byla poprvé (v Praze) zóna 30 zavedena. Paříž, Grenoble nebo Bilbao jako čerstvou novinku zavádějí zóny 30 v celé ploše města. V dalších českých městech (například v Pardubicích nebo v Hradci Králové) má dlouholetou tradici cyklistika, které jsou přizpůsobeny i dopravní tepny měst. Těmito kroky se doprava zklidňuje a města se opět přibližují lidem.

Na mnoha místech v centru Prahy pomohlo přeznačkování, kdy zokruhováním obslužných místních komunikací, spojeným převážně s pouhou změnou dopravního značení, došlo k eliminaci průjezdné dopravy. Přeznačkování je pro místní samosprávu krok nejméně nákladný a zároveň nejvíce efektivní.

### Jakou roli ve městech hrají chodci?

Role a význam chodců jsou často i nadále neprávem a nespravedlivě upozaděny. Dobrá dostupnost a vnitřní propojenost města je klíčem k dobré komunikaci a spolupráci jeho obyvatel. Zde je třeba zdůraznit, že právě preference pro různé typy dopravy a modelování dopravních toků během dne je jedním ze základních nástrojů pro plánování měst: na základě chování jeho obyvatel architekti a urbanisté tvoří budoucí plány úprav. Čím více budou lidé chodit, tím více bude při plánování změn na chodce pamatováno. A platí to i naopak: právě ve městech, která jsou nejlépe přizpůsobena pro chůzi, lidé chůze nejvíce využívají k dosahování každodenních cílů. Chci tím zdůraznit, že vliv na současnou i budoucí situaci má denně každý z nás, každé ráno, když opouštíme svůj domov. A sice tím, zda vyrazíme za svým cílem pěšky, nebo zda popadneme klíčky od auta.

Denně se (jako jednotlivci) rozhodujeme o svém individuálním způsobu dopravy a denně těmito dílčími kroky tvoříme budoucí podobu svého města. Toto je na-prosto klíčový moment: každý z nás tvoří své město, aniž by si to většina naplno uvědomila. Jeden každý obyvatel města svým rozhodováním a preferencemi ovlivňuje jeho současnou tvář i jeho budoucnost.

Obecně platí, že chudá a špatně nebo neefektivně řízená města nutí své obyvatele sedat do aut, zatímco ve městech prosperujících a dobře řízených velká část obyvatel výhodně využívá pěší případně cyklistickou dopravu nebo se spoléhá na komfortní městskou hromadnou dopravu. Například v Tokiu využívá městskou hromadnou dopravu na 90 % obyvatel.

### Potřeba parkovat se stala mantrou v rozhodování o podobě veřejného prostoru. Je to pro zdravé a živé město skutečně zásadní argument?

Určitě ne. Například Paříž se chystá nahradit polovinu ze 140 tisíc parkovacích míst v ulicích města stromy, v reakci na kritické přehřívání města. Na mnoha místech Česka je bohužel vidět pokračující trend minulosti i při nákladných modernizacích a rekonstrukcích ulic: chodníky i stromy stále ustupují převažujícím parkovacím plochám pro auta. Přitom městská zeleň hraje nezastupitelnou roli pro zdravý život města a jeho obyvatel. Stromy snižují teplotu, zlepšují klima, umožňují lépe hospodařit s dešťovou vodou a celkově zmírňují dopady klimatické krize, která již dnes ohrožuje životy obyvatel měst, nejvíce seniorů.

Abychom podpořili chůzi v ulicích, je v parném létě potřeba vytvořit stín a pro chůzi snesitelné prostředí. Ruku v ruce s tím jde i atraktivita městského prostoru pro chůzi, včetně podpory rozvoje obchodních ulic, které jsou svým životem, službami i zbožím žádaným cílem i trasou pro chodce. V Praze jsou to páteřní ulice ve všech čtvrtích: Nuselská v Nuslích, Vínohradská na Vínohradech, Milady Horákové na Letné, Sokolovská v Karlíně nebo Dejvická v Dejvicích. Tento koncept je nutné podporovat, protože tím zároveň podporujeme pější dopravu i ekonomickou prosperitu celé čtvrti.

Budoucnost městského plánování dopravy a veřejného prostoru vidím v modelu multimodální ulice, kde se ve velmi nízké rychlosti potkávají všechny typy dopravy. Přičemž z automobilové dopravy pouze dodávky v časných ranních hodinách a vozidla rezidentů v omezeném množství během dne. Díky tomu je prostor otevřen zejména chodcům a také cyklistům. Hůře pohyblivým lidem k přepravě poslouží bezbariérové elektro-mikrobusy veřejné dopravy. Příkladem takové ulice je Mariahilfer Strasse ve Vídni. Doufám, že v brzké budoucnosti se této moderní a udržitelné podoby ulic dočká také Praha.

Je třeba připomenout také jednu podstatnou a zároveň opomíjenou skutečnost: auto je v provozu jen 10 % času během dne, po zbylých 90 % času pouze zabírá cenný prostor města a prodlužuje tak vzdálenosti pro všechny jeho obyvatele. Málo se také mluví o nákladní dopravě, která sice tvoří z celkového objemu jen 10 %, avšak produkuje 40 % všech zplodin a způsobuje na 25 % smrtelných dopravních nehod.

Problém nevyžitosti individuálních automobilů během dne alespoň částečně řeší koncept sdílení vozidel, zatímco často skloňovaná elektromobilita tento problém nijak neřeší a nepřináší tak sama o sobě žádné zlepšení.

## **Bez chodců je město mrtvé**

### **Jak se v průběhu historie měnila podoba a funkce města?**

Město nebo obec je ve své podstatě skupina lidí, kteří chtějí žít pohromadě, protože k tomu mají závažné důvody: vzájemnou výměnu služeb, zboží nebo sdílení vztahů v komunitě. Od spontánních uskupení se města časem propracovala k průmyslným strategiím rozvoje. Pro město současnosti je typická samoorganizace společnosti formou samosprávy na mnoha úrovních: dům – blok – ulice – čtvrť – město. Vidíme i jiné než čistě geografické kvality sousedských vztahů, například na bázi vzdělávací, spolkové, kulturní, sportovní nebo náboženské, kde se dále přirozeně posilují mezilidské vztahy.

Města se liší schopností sebeorganizace, jsou to živé útvary. Město jsme my, je odrazem našich vztahů – i těch nefunkčních. Města, která dobře nefungují, jsou odrazem nefunkčních vztahů (dovedávna například Sudety po vysídlení původních obyvatel). Naopak v jiných oblastech vidíme zdravý patriotismus, důraz na tradice nebo na aktivní komunitní život. Příkladem důvěry v komunitu jsou smysluplné reinvestice zisků jednotlivých obyvatel do rozvoje jejich měst jako do míst, v nichž jejich obyvatelé spatřují budoucnost svoji a svých dětí. Města současnosti, kde se mísí minulé a budoucí, jsou však zároveň nutně i místy mnoha napětí a protikladů.

### Čím je pro vás veřejný prostor?

Veřejný prostor je ve své podstatě prostorem nás všech. Je náš a je zejména na nás, jak s ním naložíme. Budeme a chceme ho společně měnit, kultivovat, sdílet a spravovat? Veřejný prostor v tomto kontextu bohužel trpí mnoha neduhy. Je třeba, aby si ho mentálně osvojili ti, kterých se přímo dotýká, tedy obyvatelé města. Jen tak může znovu (o)žít. Pokud veřejný prostor nefunguje dobře a smysluplně, znamená to, že převážné většině lidí je lhostejný, že je nezajímá.

Já sám se třeba vztahuji k ulici a k přilehlému náměstíčku, kde bydlím. Nelíbí se mi, že prostor ulice po nedávné rekonstrukci z velké části zabrala opět parkovací místa pro auta. Raději bych na jejich místě viděl širší chodníky s vysazenými stromy a na náměstíčku zahrádky kaváren a restaurací.

### Co ve městě potřebují chodci?

Chodci potřebují určitou minimální hustotu cílů, snesitelné klima, bezpečné a zdravé prostředí bez bariér. V létě je k pohodlné chůzi městem nutný stín, proto podporuji výsadbu a kultivaci městské zeleně. Chodci potřebují možnost udržovat a navazovat sociální kontakty, atraktivitu pěších tras a dostatečné množství cílů. To všechno jsou zároveň přednosti měst, a proto je pěší doprava pro města a jejich rozkvět ideální ve všech ohledech.

### Jakou roli hraje pěší doprava v udržitelném městě?

Bez pěší dopravy je město mrtvé. Z ulic se vytrácí život a služby, veřejný prostor umírá... Příkladem v Praze je okolí náměstí I. P. Pavlova a přilehlé ulice Sokolská a Legerova, kudy vede magistrála. Z kdysi živého centra města a výstavných bulvárů se staly tranzitní tepny velkoměsta, odkud zmizel reálný život, živí lidé – chodci, kteří denně směřují za svými cíli. Pokud z města zmizí chodci, město postupně a nenávratně ztratí i lidské měřítko.

## Je možné vytvořit z automobilového velkoměsta opět město přívětivé k chodcům?

Z automobilového města amerického typu je prakticky nemožné vybudovat město krátkých vzdáleností. Souvisí to úzce s měřítkem městských parcel a systémem inženýrských sítí pod jejich povrchem. Možná už je jednodušší, levnější a efektivnější takové město zbourat, přeparcelovat a postavit je jako úplně nové, znovu a jinak – lépe.

U historických měst, která byla ve 20. století masivně přestavěna, jako například Stuttgart nebo Rotterdam, se už nyní bourají půl století staré mimoúrovňové komunikace, které tato města s velkou slávou a náklady do nedávna stavěla. Ukázalo se totiž, že takto řešené segregované město a doprava neúměrně zatěžuje své obyvatele a navíc nezáměrně rozděluje prostor města na jeho lícovou a rubovou stranu: na lícové straně krásné bydlení v zeleni a na rubové straně betonové koridory plné aut a živořící lidé na okraji společnosti.

## Co pro město krátkých vzdáleností může udělat každý z nás?

Vyjděte zítra ráno z domu pěšky, nechte klíčky od auta doma, vsadte zcela na pěší dopravu. Začnete okamžitě přemýšlet jinak a hledat nové způsoby života ve městě, které prospějí všem: vám samotným (vašemu zdraví i peněžence) i ostatním (městu a jeho veřejnému prostoru). Rozhodnutí má každý z nás denně ve svých rukou.

Podle odhadů a demografických propočtů bude v roce 2050 na 75 % obyvatel planety žít ve městech (nyní je to něco přes 50 %). Je nejvyšší čas myslet na budoucnost a města kultivovat tak, aby se v nich všem lidem žilo komfortně a bezpečně.

## Každá společnost je tak silná, jak silná je její nejslabší skupina

### Můžete zmínit města, kde se plánování s ohledem na využití pěší dopravy daří?

Curych v poslední době velmi zapracoval na zkvalitnění pěší dopravy. Respektuje dopravní hierarchii ulic, na hlavních trasách mají přednost automobily, u připojení bočních ulic již hraje prim pěší doprava: tedy automobily najíždějí na prahy v úrovni chodníků, ne naopak (u nás naopak chodci stále sestupují do vozovky). Auta se tak stávají slabšími hráči a přirozeně snižují rychlost, aby chodce neohrozila při křížení své trasy s přechody.

Málo se ví, že Tokio je velkoměstem rodinných domů a jedním z nejvíce obyvatelných a pěších měst na světě. Plochy vedlejších ulic jsou v Tokiu nerozlišené



a multimodální, město a ulice má ve všech svých částech lidské měřítko. Města pro každého jsou v Japonsku velmi v kurzu, protože tam rapidně roste počet lidí v seniorním věku. Přitom každá společnost je tak silná, jak silná je její nejslabší skupina. Města pro všechny jsou v Japonsku vnímána nejen jako města vlídná k dětem, ale dnes především k lidem dříve narozeným.

### Máte svůj vzor nebo inspiraci (konkrétním místem nebo městem...), kterému se chcete svou prací přiblížit?

Pro mne je to jednoznačně Berlín. Nejen pro svoji svobodomyšlnost, otevřenost odlišnosti a inovacím, multikulturalitu, toleranci a možnosti užívat všechny přednosti města. Berlín mě inspiruje právě kreativitou využití veřejného prostoru, svými parky a schopností rychlého vyvíjení a testování nových modelů a prototypů městského života v mnoha oblastech. Berlín dneška je inkubátor inovací a nových koncepcí v oblasti urbanismu i architektury. Vznikají tam například městské biotopy, post-industriální a komunitní parky a zahrady nebo udržitelné developmenty. Veřejná prostranství nejsou svázána otevírací dobou, ani tisíci pravidly. Samospráva města zároveň dbá na čistotu a bezpečnost veřejného prostoru a na udržování stálého komfortu jeho využití. Berlín je ve své schopnosti diskutovat a vyvažovat míru bohatství a svobody městem, které přitahuje pozornost tvůrců i investorů z celého světa.

## Vnímat veřejný prostor, číst jeho problémy

### Co by se měly učit děti na základních školách o městě a životě v něm?

Klíčové je, aby děti už na základní škole zažily zkušenost dopadu vlastního přemýšlení a činů na podobu a proměnu veřejného prostoru. Teoretická výuka i zde bohužel stále zastihuje praxi. Děti by se měly naučit vnímat veřejný prostor, číst jeho problémy – hledat a nacházet nová řešení. Měly by zažít možnost uchopit místo, kde žijí a kde chodí do školy, a realizovat jeho zlepšení: navrhnout řešení a uskutečnit jej. Dílčím výstupem takového projektu může být třeba nová lavička v parku, kudy chodí do školy, záhon se zeleninou, pískoviště, krmítko pro ptáky nebo houpačka... Cílem je zažít ten pocit, kdy z vlastní iniciativy je možné přinést pozitivní změnu pro život všech.

### Co by se měli učit studenti urbanismu?

Je to PARTICIPACE, tedy zapojení veřejnosti do diskuse o architektuře a urbanismu. Mnoho změn, které proběhnou bez zapojení veřejnosti, vede k nevratným chybám. Dnes hledáme řešení stávajících problémů, ale další generace bude postavena před výzvy, které teprve matně tušíme.

Je třeba vychovat novou generaci architektů a urbanistů, která bude schopna vlastního způsobu myšlení. Důraz kladu na *design thinking* – designové myšlení: tedy schopnost pojmenovat problém, hledat a najít řešení, realizovat prototyp, otestovat jej v reálném provozu a potom jej vylepšit.

Nastupující generace odborníků, která bude ovlivňovat budoucí podobu měst a veřejného prostoru, musí vzít odpovědnost do svých rukou, zformulovat vizi a hlavně pochopit, že nikdo jiný to za ni neudělá.

## Bez chůze bych nemohl žít

### Jakou roli hraje chůze ve vašem každodenním životě?

Chodím hodně, rád a neustále. Miluji chůzi. Bez chůze bych nemohl žít, protože vyvažuje moje převážně sedavé zaměstnání a umožňuje mi zblízka pozorovat a lépe porozumět mému okolí.

### Co byste vzkázal politikům a úředníkům? na co by v rámci městského plánování neměli zapomenout?

Město se vyvíjí v dlouhých časových horizontech, není to projekt na jedno volební období. Pouze rychlá řešení nemusí být ani zdaleka ta nejlepší. Moje doporučení je jednoduché: pracovat ve více rychlostech. Je nutné kombinovat rychlá a naléhavá řešení v menším měřítku, která proběhnou v rámci jednoho volebního období a přinesou okamžitý pozitivní efekt, a zároveň pracovat na dlouhodobých vizích a strategiích, napříč politickým spektrem. Jen tak je možné zaručit kontinuitu plánů a návaznost dalšího volebního období, kdy lze očekávat obměnu volených zástupců nebo nástup opozice.

### Jaké je ideální město vašeho života?

Praha, Liberec, Brno, Tokio, Chicago nebo Berlín jsou města, kde se cítím doma. Všechna města, kde jsem kdy žil, jsem prochodil skrz naskrz pěšky. Když jedu poprvé do cizího města, projdu si ho nejdřív pěšky (nebo si ho proběhnu), získám jeho celkový otisk, jakousi mapu, a tím s ním navážu bližší vztah. Důležitý je pro mě osobní vztah k místu a k veřejnému prostoru, kde žiji, kontakt s lidmi a pestrost a rozmanitost nových podnětů.

# MĚSTO PRO KAŽDÉHO

Manuál urbanisty začátečníka

Text: Osamu Okamura

Ilustrace: David Böhm, Jiří Franta

Vydalo nakladatelství Labyrint  
ve spolupráci s Nadací české architektury,  
Praha 2020



Kniha přibližuje poutavou vizuální formou největší výzvy, které před nás současná města kladou.

Od problematiky brownfieldů a městské gentrifikace po téma automobilové dopravy, dostupného bydlení, funkčního veřejného prostoru nebo třeba dopadu klimatických změn na městské prostředí.



Foto Štěpánka Trnková

# LEPŠÍ MĚSTA PRO PĚŠÍ

## VÍC BUDOV, VÍC STÍNU, MÉNĚ PARKOVÁNÍ

Peter Bednár, B. Arch.  
architekt a urbanista



Chůze je základní lidská aktivita a růst měst byl po většinu své historie podřízený lidskému měřítku velikostí zastavěné plochy a hustotou osídlení úměrnou praktické docházkové vzdálenosti. I největší město v době před mechanizovanou dopravou, dvoumilionový Londýn, se v roce 1830 dalo napříč projít pěšky za necelé tři hodiny. Chronické dopravní problémy dnešních měst, závislost na automobilové dopravě a nedostatečná prostupnost pro pěší vznikají z řady důvodů. Tím hlavním je plýtvání místem při stavbě nových sídel. Současná města mají násobně více obyvatel, ale zabírají desetinásobky své původní plochy.

Lepší prostředí pro chůzi může pomoci v řadě aktuálních civilizačních problémů. Zmírní dopady nepředvídatelného klimatu, šetří energie, neplýtvá prostorem, soukromými a veřejnými financemi, přispívá k lepšímu zdraví, zlepšuje fyzickou kondici a dobrou náladu, předchází úmrtím a zraněním z automobilové dopravy, zvyšuje tržby obchodům a umožňuje větší autonomii starším, handicapovaným či dětským obyvatelům měst. Ve městech také snižuje hluk, emise, prašnost či počet bariér. Zároveň pomáhá k levnější výstavbě, a tedy k dostupnějšímu bydlení. Nejoblíbenější části měst (bez ohledu na jejich velikost a umístění na planetě) jsou subjektivně i podle map ze sociálních sítí či z dat telefonních operátorů vždy ty části, kde se nejlépe chodí pěšky. A nemusí se jednat pouze o staré čtvrti. Bezpečná chůze patří k hlavním lákadlům jinak kritizovaných míst, jako jsou nákupní centra nebo třeba Disneyland.

## Paradox nových silnic

Přesto je nových čtvrtí, které by byly kvalitou chůze srovnatelné s těmi starými, jen málo. Carmen Hass-Klau, autorka knihy *Pedestrian and the City*, má teorii, že pěší infrastruktura je příliš levná a nikoho nezabije. Chytlavý slogan záhy vysvětluje. Lepší povrchy pro chodníky, bezpečné přechody, nebo stromy podél ulic jsou příliš malé investice ve srovnání s velkými a fotogenickými dopravními stavbami pro automobily, a proto stojí stranou zájmu politiků a městských rozpočtů zaměřených na drahou automobilovou infrastrukturu. Nebezpečí pro chodce plynoucí ze stále vzrůstající rychlosti a velikosti automobilů zase bohužel nevyhnutelně vyvolává respekt z aut, přesun odpovědnosti za újmy na zdraví na pěší a snahu navrhopat okolí staveb pro maximální plynulost automobilové dopravy, ne komfort pěších.

Ve snaze jednou provždy vyřešit průjezdnost města utrácíme většinu rozpočtů za nákladné nové silnice, které přitom problém jen zhoršují. V roce 1900 byla v Londýně průměrná rychlost taženého vozu 9 kilometrů za hodinu, po sto letech masivních investic do automobilové dopravy se průměrná rychlost osobního auta v roce 2000 snížila na pouhých 8 kilometrů za hodinu. Podle Allaina Bertauda, ekonom a urbanisty, od 70. let minulého století každá nová příměstská dálnice v okolí amerických měst prodloužila dobu jízdy a ve špičce zvýšila počet dopravních problémů. Důvod tkívá právě v ploše. Rychlostní komunikace znemožní koncentrovaný rozvoj podobný historickým čtvrtím a zároveň decentralizují výstavbu v menších objemech do velké plochy. Nízká hustota je ale obtížně obslužitelná veřejnou dopravou a nenabízí dost destinací pro chůzi. Tím se spouští smutná smyčka dnešního rozvoje: v úniku před hlukem, znečištěním a nebezpečím automobilové zátěže obyvatelé měst prchají na periferie, aby pak problém zhoršili dojížděním ze stále vzdálenějších míst a po stále větších silnicích.

## Parkování

Nejjednodušší, i když nejkontroverznější výpadkovkou ze slepé cesty současného rozvoje, je změna parkovací politiky. Nejhorší prostředí pro chodce vzniká v podmínkách, kde je parkování příliš mnoho a je příliš levné. Parkování není abstraktní veličina. Počet stání, jejich umístění na ulicích nebo v garážích, zásadně ovlivní vzhled, cenu a přívětivost celku pro chodce. Univerzálně platí, že místa kde se parkuje skvěle, většinou patří k těm, která chceme co nejrychleji opustit, zatímco nejlepší jsou ta místa, kde se parkuje obtížně a nebo vůbec. Ideální parkovací místo stojí přímo před vstupem do čehokoliv, kde během dne potřebujeme být, je vyhrazené jen pro nás a je úplně zadarmo. Přestože taková představa je nereálná, města a hlavně stavební normy ji vycházejí vstříc. Děje se to dvěma způsoby: Za prvé normy vyžadují povinné parkovací kapacity pro každou budovu bez ohledu na přání majitele, kontext či parkovací kapacitu v okolí. A za druhé je veřejné parkování tak levné, že se jím plýtvá neefektivním parkováním nepotřebných vozů. Oboje má za následek prostředí, kde jsou budovy drahé, daleko od sebe, mají nevzhledné partery pro garáže. Ulice jsou plné odložených aut a nepřipadá v úvahu přidat v nich zeleň, komfortní chodník, nebo venkovní část komerčních jednotek.

Řešením je odstranit absurdně přísný požadavek pro podzemní parkování v nových budovách a nechat počet míst na stavebnících. Dále je potřeba nacenit povrchové parkování na cenu, která zaručí zhruba deset procent volných stání v každé ulici. Tím se jednak lépe zaparkuje těm, kteří z nejrůznějších důvodů chtějí jet autem, a hlavně se zjistí skutečná poptávka po parkování. Po správném nacenění parkování se často ukáže, že jeho počet byl silně nadhodnocen a vzniklé prostory je následně možné využít ke všemu ostatnímu, co zlepší pěší pohyb, atraktivitu měst a dokonce i parkování těm, kteří ho potřebují.

## Prostor pro chůzi

Chodníky, přechody, stezky a lávky jsou často vnímané jen jako rekreační doplněk či estetická úlitba, na kterou se lze soustředit, až se vyřeší ta „skutečná“ doprava. Přitom chůze je pro městskou mobilitu zásadní. Nejen proto, že během dne je aspoň na chvíli chodcem každý, ale hlavně tím, že na velmi malé ploše a prakticky zadarmo přepraví obrovské množství lidí. Jeden chodník o šíři tří metrů má teoretickou kapacitu až deset tisíc lidí za hodinu, což je skoro dvojnásobek běžného jízdního pruhu pro automobily v centru města. Tato teoretická kapacita má navíc velmi konkrétní dopad na fyzické prostředí. Představme si Karlův most. Za běžných okolností přes něj denně přejde sto tisíc lidí. Kdybychom chtěli podle dnešních standardů výstavby dostat z jednoho břehu na druhý sto tisíc lidí, automaticky se počítá s tím, že všichni pojedou autem. Pro těchto sto tisíc lidí denně potřebujeme postavit něco jako Barrandovský most.

Tento fiktivní Barrandovský most na místě mostu Karlova by přepravil jen o málo vyšší počet lidí, ale dramaticky by zhoršil okolí. Složitě, drahé a prostorově obrovské nájezdové rampy pro sto tisíc aut by si vyžádaly masivní bourání starých a ceněných budov a nenávratně by zničily panorama Prahy. V okolí by výrazně ubylo lidí, kteří tam dnes chodí pěšky. Jeden z hlavních problémů automobilové infrastruktury totiž je, že vytváří takový typ prostředí a takové vzdálenosti, které jsou neslučitelné s jakýmkoliv jiným typem dopravy a s běžnou lidskou aktivitou. V okolí velkých dopravních staveb bývají jen městské funkce s nízkou investiční i prostorovou hodnotou, vhodné k pobytu jen za účelem kriminálních aktivit a pro osoby, které se propadají na dno společnosti. Dopravní chování ale není ideologická volba. Většina obyvatel si vybere tu možnost, která zabere nejméně času. Aby byla chůze nejčastější volbou, je potřeba, aby byla praktická, bezpečná a zajímavá. Toho lze nejlépe dosáhnout vyšší hustotou osídlení.

Vizuálizace Peter Bednár



*Most pro sto tisíc lidí, kteří jdou pěšky a most pro sto tisíc lidí, kteří jedou autem*

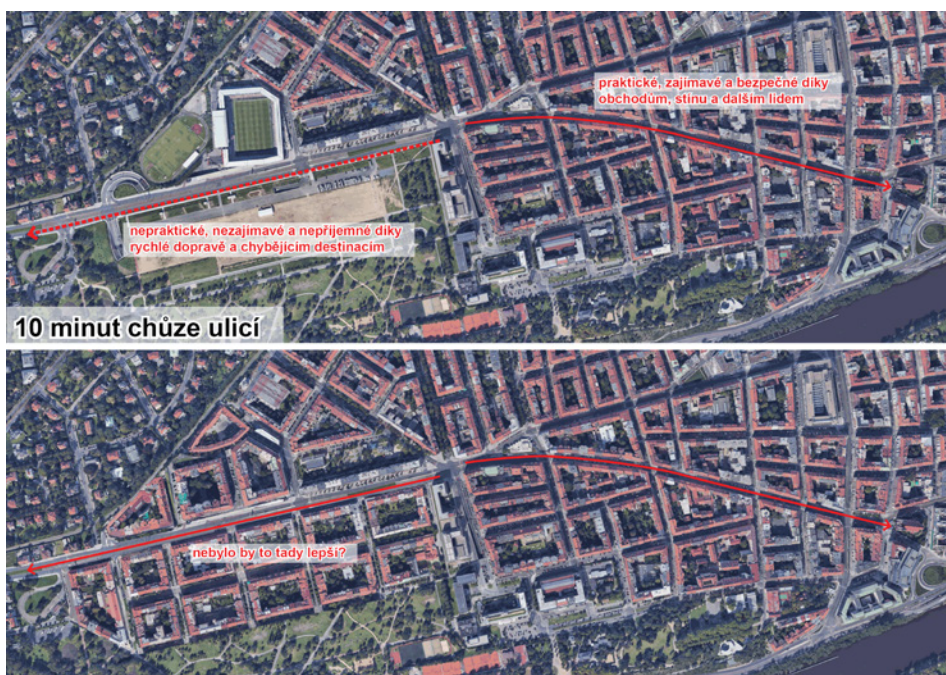
Pražská čtvrt, která možná nejlépe odpovídá představám o příjemném životě bezpečném pro chodce, je Letná. Zkusme si virtuální procházku ulicí Milady Horákové, a to od Letenského po Strossmayerovo náměstí. Ulice má řadu nedostatků, chybí v ní stromy a většina povrchů je ve špatném stavu. I tak je podél cesty tolik budov s atraktivními fasádami, obchody, výlohami, nechybí tam služby ani lidé, takže



je zajímavé tudy jít a cesta pěšky rychle ubíhá. Ulice splňuje všechny tři základní předpoklady pro chůzi: Je bezpečná, protože auta jezdí pomalu, chodníky mají dostatečnou šířku a je tam vždy dostatek lidí, který snižuje subjektivní vnímání nebezpečí z opuštěné ulice. A jako celek je zajímavá, díky členěným fasádám, různorodým výlohám, množství přirozených změn a dalším vizuálním vjemům:

- je **praktická**, protože ji lemují dostatek obchodů a služeb;
- je **bezpečná**, protože auta tudy jezdí pomalu, chodníky mají dostatečnou šířku a je zde vždy dostatek lidí, což snižuje subjektivní vnímání nebezpečí z opuštěné ulice;
- jako celek je **zajímavá** díky členěným fasádám, různorodým výlohám, množství přirozených změn a díky pestrosti dalších vizuálních vjemů.

Vizualizace Peter Bednár



*Pěší cesta okolo Letenské pláně je zdlouhavá, nepříjemná a nezajímavá*

Kdybychom však chtěli jít pěšky na opačnou stranu, tedy od Letenského náměstí směrem ke Špejcharu u vjezdu do tunelu Blanka, zjistíme, že stejně dlouhá trasa bude horší. Chůze podél letenské pláně na pečlivě odděleném chodníku je sice bezpečná, ale nepůsobí tak kvůli menšímu počtu dalších chodců a kvůli rychle projíždějícím autům. V okolí navíc není nic, co by přímou cestu vizuálně zkrátilo

a zpříjemnilo. Není ani praktická, neboť podél téměř kilometrové trasy je pouze pár obchodů. Nejhorší situace pro chodce je zde paradoxně za nejlepšího počasí: v horkém letním dni se chodec ulici bez stromů a stínu budov raději vyhne. Problém není v nedostatku zeleně, vždyť z chodníku je vidět až do letenského parku. Hlavním deficitem místa je absence budov, které by generovaly cíle, a tím pádem i chodce.

Foto Květoslav Syrový



*Ideální ulice pro chodce je praktická, bezpečná a zajímavá*

## Chodec je nejlepší zákazník

Jeden z hlavních argumentů proti širším chodníkům, novým přechodům a stromořadím je ten, že menší plocha pro průjezd a parkování automobilů zhorší obslužnost obchodů. V centrech měst to je ale přesně naopak. Například v pražské mapě komerčních parterů je vidět největší koncentrace obchodů v centrálních částech města. Tam, kde je velký počet křižovatek, budov, zastávek MHD a krátkých vzdáleností mezi tím vším. V rozporu s pocitem, že bez velkých příjezdových komunikací pro automobily obchody zkrachují, je spíše vidět opak: nejatraktivnějším místem pro libovolný obchod jsou místa, kde se špatně jezdí autem, ještě hůř parkuje, ale kde se dobře chodí pěšky.

Historické čtvrti tvoří bohužel jen malé plochy současných měst. Skoro vše, co se dnes staví, je vlivem zastaralého územního plánování uměle rozprostřeno do příliš velké plochy a do navzájem vzdálených (buď velmi malých, nebo naopak velmi velkých) monofunkčních budov. Nízká hustota osídlení znemožňuje komfortní

obsahu veřejnou dopravou, a proto je logické, že většina obyvatel při přepravě kamkoliv zvolí auto. Následné pokusy o omezení průjezdu za účelem lepšího městského prostředí řada lidí vnímá jako zlomyslnost. Řešením by tedy měla být nejen strategie pro lepší chůzi, ale hlavně odstranění příčin problémů, a to zvýšením hustoty osídlení. Pokud jsou jednotlivé funkce od sebe příliš vzdáleny, sebelepší investice do pěší infrastruktury se na příliš velké ploše nemusí projevit.

## Měření chůze

Kvalitu chůze lze změřit například aplikací Walkscore. Ta měří na stupnici od nuly do sta hustotu služeb, chodníků a křižovatek. Walkscore sice dává centru Prahy sto bodů, ale stále je v tomto území co zlepšovat, řada nejlepších míst trpí nadměrnou automobilovou dopravou a v území chybí stromy. Ty by bylo možné celkem rychle doplnit právě na naddimenzovaných plochách pro tranzitní dopravu. Bloková zástavba (například kolem pražských Vinohrad) nabízí optimální distribuci zelených a zastavěných ploch a Walkscore zde dává 98 bodů. V ulicích jsou stromy, vše je stále blízko a možná si řada lidí ani neuvědomí, že je obklopena šesti- až sedmipatrovými budovami, které stojí na malých parcelách s maximálním využitím pozemku, tedy přesně takovými, jaké jsou dnes nepostavitelné.

Když se posuneme ještě dál, například na Jižní město, naroste počet volných ploch, dokonce tak výrazně, že tvoří většinu území. Ale kromě zeleně přibýly také obří dopravní stavby, kruhové objezdy a šestiproudé silnice, kolem kterých je nepříjemné chodit. Urbanista Jeff Speck tento paradox vysvětluje tím, že většina pěších cest nevede za rekreací, ale za nějakým praktickým účelem: na nákup, na úřad, do školy nebo do práce. A právě tam může zelená plocha nedostatkem destinací po svém obvodu bariéry naopak vytvářet. Navíc velké nezastavěné plochy na sídlišťích jsou sice empiricky bezpečné, ale nepůsobí tak. Hlavně po setmění je pro řadu pěších (pro ženy, seniory nebo děti) pocitově nebezpečné jít po málo osvětleném parku, a proto preferují rušnou ulici s dalšími lidmi a obchody. Pro chůzi a komfort pěší dopravy tedy není důležitá pouze plocha zeleně, ale roli hrají hlavně její kvalita a vztah k budovám. Modernistický koncept věží v parku ukazuje, že při nízké hustotě zastavěnosti a absenci praktických ulic s obchodními parterry, je zeleň využívána hlavně k parkování. Walkscore Jižní město hodnotí už jen 73 body, což je zhruba na úrovni amerických měst notoricky nebezpečných pro chůzi.

Nové pražské periferie jsou na tom ještě hůř. Tlak na nízkou podlažnost, velké vzájemné odstupy budov a automatická výstavba automobilové infrastruktury i přímo na koncových zastávkách metra znemožňuje vytvářet prověřené městské struktury, které lépe využívají pozemky a vytvářejí prostředí atraktivní pro chůzi. Periferie, jako je například okolí Zličína, má na Walkscore hodnocení jen 53 bodů, což je úroveň Dubaje.



*Pro pěší je nejzajímavější pestré město krátkých vzdáleností*

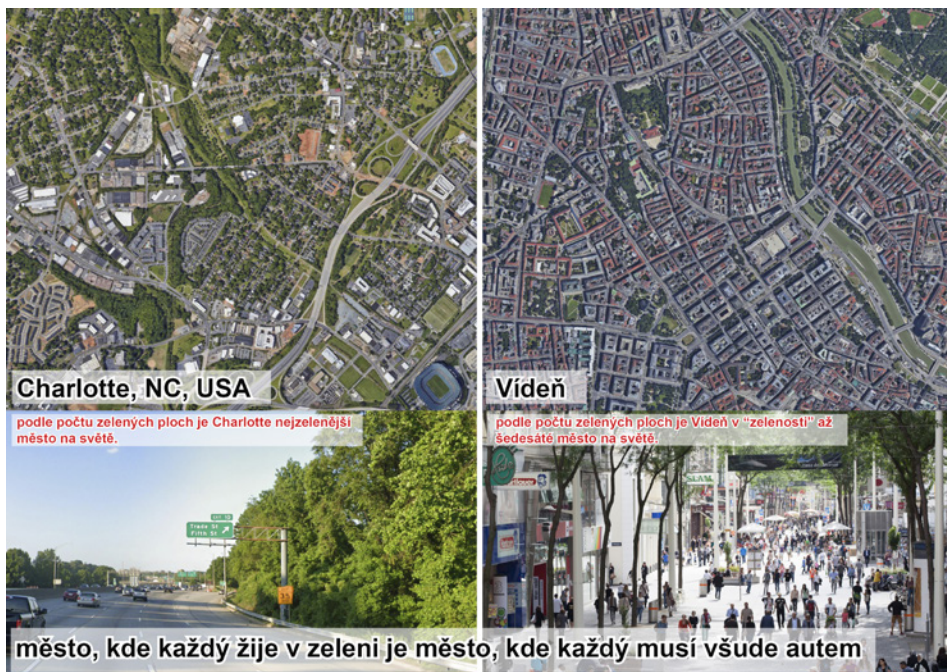
## Malé je hezké

Nedávno v médiích proběhla zpráva, že Praha je třinácté nejzelenější město světa. Při pohledu na umístění jiných měst to ale není automaticky dobrá zpráva, a to hlavně kvůli nešťastné metodice. Města, která máme spojená nejen se vstřícností pro pěší, ale i zelení a atraktivním vzhledem, dopadla bídně. Berlín a Vídeň, města plná pěších promenád, jsou na 60. místě z celkového počtu 150. Pocitově velmi zelená Barcelona je na 74. místě, cyklistický ráj Amsterdam je na 109. příčce a Paříž (se stovkami skvělých parků) je dokonce až 137. Tato města skutečně mají o polovinu méně zelených ploch, než kolik jich má Praha. Ale při chůzi v nich si toho asi nevšimneme.

Zeleň v nich má charakter malých a udržovaných parků s budovami po obvodu, nikoliv zanedbaných a nevyužitých ploch. V ulicích hustě zastavěných (ale pocitově zelených metropolí) je spousta stromů, malých zelených prvků (např. rostlin v květináčích), na budovách jsou zelené fasády, popínavé rostliny, osázené balkony a terasy. Tato 3D zeleň, která je malá na plochu, ale je velká na efekt, vytváří nejen pocitově zelenější město, ale má zároveň praktický efekt a vliv na chodce. Její vertikálnost umožní, že je na co se dívat. Zelené plochy u budov lze využít k posezení, díky stromům a budovám je dost stínu i v užších ulicích.

A hlavně: kompaktnost vytváří velké množství blízkých destinací, kam je nejsnazší dojít pěšky. Praha je sice na první pohled zelená, ale to jen kamufluje problém nízké hustoty zastavěnosti, která je právě pro pěší pohyb klíčová. Ve srovnání s Barcelonou nebo Vídní má Praha poloviční hustotu osídlení, a proto mnohem složitější podmínky pro přirozený pohyb pěšky. Bez lepšího využití plochy není možné vybudovat město bez aut, skutečně kvalitní parky, ani město příjemné pro chůzi s ulicemi plnými stromů a života.

Vizualizace Peter Bednár



*Ne každá zelená plocha je pro město přínosem*

Město na prvním místě zmíněného žebříčku je Charlotte v Severní Karolíně. Je to skutečně velmi zelené město, ale jeho hlavní charakteristika je ta, že jde o město dálnic. Vše je od sebe díky zeleni tak daleko, že si ji jeho obyvatelé užijí hlavně při pohledu z okénka automobilu stojícího v dopravní zácpě. Walkscore hodnotí Charlotte jen 26 body ze sta. Kompaktní zástavbou na menší ploše vznikne město pro chůzi téměř automaticky, a to počtem lidí, kteří mají v malé ploše kam jít. Tlakem na menší budovy s méně patry a dál od sebe zpravidla dosáhneme opaku. Město, kde všichni žijí daleko od sebe, je totiž hlavně městem, kde každý musí jet všude autem.



- ↑ Lyčkovo náměstí
- ↑ Křížiková
- ← Danube House
- ☑ Kostel Sv. Cyrila a Metoděje

DOBŘE  
DĚLAŠ!

# JAKÉ MĚSTO, TAKOVÁ MOBILITA

Ing. Květoslav Syrový  
dopravní projektant



Dopravní potřeby určují podobu českých ulic asi nejvíce ze všech. Je to vždy ta první a někdy i jediná činnost, kterou v každém místě vždy vykonáme. Výběrem dopravního prostředku současně spoluvytváříme i charakter každého prostoru. Takové prostředí pak zpětně motivuje k určitému druhu chování, a tak vzniká pomyslná spirála vzájemně se ovlivňujících faktorů, které mají zásadní vliv na podobu obcí a měst.

## Doprava jako jedna z hodnot veřejného prostoru

Samotné budovy, jejich kvalita, estetika nebo funkce nejsou jedinými hodnotami urbanizovaného území. Pestrá paleta funkcí, adekvátní vybavenost, moderní design, to vše může obec, město, čtvrť či ulice teoreticky splňovat, avšak teprve stav dopravy ukáže, zda lze takový prostor skutečně nazvat i dobrým místem pro život.

Například město Říčany je sice opakovaně vyhlášováno jako město, ve kterém by chtěl žít každý, avšak každé všední ráno i odpoledne je přetíženo automobilovým provozem, a to i v lokalitách, kde není žádná tranzitní doprava. Přestože v Říčanech mají relativně vše, co k životu potřebují, chybí zde dostatečné pracovní příležitosti, a proto toto město v těsné blízkosti Prahy funguje jako její satelit. To dokazují nejen plně vlakové spoje s Prahou, ale také každé ráno kolabující ulice před většinou škol, odkud pak rodiče pokračují svými auty zpravidla směr Praha. Taková situace se v našich podmínkách mění velmi těžko a pomalu, přesto Říčany postupně nabízejí různá řešení pro zmírnění negativních vlivů dopravy. Jedná se o kombinaci úprav organizace dopravy společně s nabídkou alternativ k individuální automobilové dopravě. Město tak například zavedlo nové místní bezplatné linky MHD, které doplňují systém Pražské integrované dopravy. Nebojí se ani plošné regulace množství aut, a proto připravuje zóny placeného stání motorových vozidel společně se zónami 30. Jako jedno z prvních měst též u jedné ze škol zřídili takzvanou školní ulici, tedy zákaz vjezdu do ulice u školy v době před začátkem vyučování.

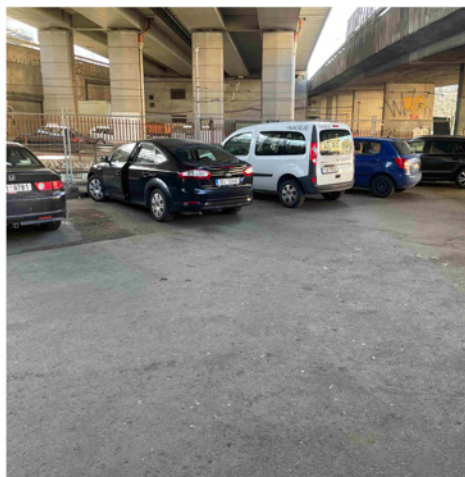
Míru určitých negativních vlivů automobilové dopravy lze regulovat nejen reorganizací dopravy, ale i stavebními úpravami prostředí. Neméně důležité je ale mýřit i na samotné uživatele: znát jejich potřeby i limity, motivovat je pro určitý druh chování, nabídnout jim vhodné alternativy a správně s nimi komunikovat. Jakékoliv opatření či úpravy infrastruktury vyžadují úsudek a trpělivost, dále pak zkušenost a určitou společenskou shodu. To první bývá součástí přístupu, a tedy politiky. Zkušenosti lze využít díky týmu zpracovatelů s mezioborovým přesahem. A v neposlední řadě pak musí nastat do jisté míry společenská shoda s čímkoliv novým. Ta se dostaví v případě, že úspěšně proběhla participace s veřejností i dalšími dotčenými stranami, což je jeden z nejtěžších úkolů, neboť rozhodnutí závisí v první řadě na politické reprezentaci. Mnohá dopravní řešení vyžadují odvahu jít proti proudu a zde musí zabrat nejen dobré analýzy a odůvodnění, ale i zkušenosti a příklady zdárných realizací. Posledními rozhodujícími hráči jsou zástupci státní správy z odborů dopravy, správci komunikací a Policie ČR, bez jejichž posvěcení se žádné opatření neobejde. Přesvědčit celou řadu názorových proudů bývá nadlidský výkon, přesto se to daří v čím dál větší míře.



## Svět je tak složitý, jak složitý ho vytvoříme

Okolí křižovatky Bulhar u sjezdu ze severojižní pražské magistrály je šedivým místem plným stresu a špíny. Prostor nenabízí nic jiného než uspokojení potřeby rychle se přemístit a zážitek z tohoto místa chce mít raději každý rychle za sebou. Pro architekty je to spíše noční můra, pro inženýry jde o obětování části města nějakému aktuálnímu vyššímu principu. Uživatelská veřejnost ho akceptovala. Toto místo nevěští nic dobrého, a tak se rychle stalo i vyloučenou lokalitou, přestože je těsně v blízkosti centra. Je to zřejmý příklad, jak podoba dopravní infrastruktury ovlivňuje život a jevy nejen v bezprostředním okolí. Nyní, po padesáti letech, začínají postupně vznikat konkrétní obrysy revize tohoto místa. V úvodní fázi je prostor vylepšován vizuálně, výhledově se zvažuje zásah do celé magistrály.

Foto archiv autora



*Současný stav křižovatky Bulhar na rozhraní čtyř pražských městských částí*



*Ukázky inspirací z připravovaného projektu úvodní fáze revize okolí křižovatky Bulhar v Praze (Roháč-Stratil – architektonický ateliér; Syrový – dopravní ateliér)*

Problém dopravních bariér v lokalitě s nedostatečnou vybaveností dobře ilustruje příhoda z Černého mostu na Praze 14. Starší paní ze sídliště Černý most nevlastní osobní automobil, a tak si musí objednat taxík, aby si mohla za tubus metra a souběžnou silnici jet koupit tužkové baterie do obchodu, který má velikost letištní odbavovací haly. Vzdušnou čarou to má sice asi 300 m od domu, přesto pro ni zůstává jedinou rozumnou možností k překonání vzdálenosti auto, pro které je prostor navržen nejlépe. Jedná se o typický příklad, jaký vliv může mít urbanismus i na cenu tužkových baterií. Taková cena nepotěší ani obyvatele s vyššími příjmy.

## Doprava versus mobilita

Klíčové je vědomí, že mobilita není doprava. DOPRAVA je účelný a zamýšlený pohyb dopravních prostředků, o kterém je rozhodnuto předem, tedy vše, co je již v pohybu a co nelze ovlivnit jinak než aktuální organizací dopravy. Doprava bývá často přirovnávána k vodě a v tomto kontextu je nutné vnímat jednu její důležitou vlastnost: není stlačitelná. Říká se, že je-li někde zmáčknuta (regulována), začne vytékat jinudy. Oproti tomu MOBILITA je schopnost rozpohybovat bez větších zábran sebe, své blízké nebo náklad, a to s možností volby druhu pohybu, s možností přeseďat a různé druhy dopravy kombinovat (tedy mít v nabídce alternativy). To pak znamená, že volbou mobility lze ovlivňovat dopravu. Fyzikálně lze mobilitu přirovnat k plynu, který může měnit objem.

Cílit k udržitelné mobilitě znamená motivovat veřejnost k takovému výběru druhu přepravy, ze které budou pro uživatele i pro území vyplývat nejnižší negativní dopady, přestože nebude nijak snížena dostupnost všech cílů. Pracuje se vždy s vnitřními i vnějšími motivacemi. Pasivním přístupem je nechat všemu volný průběh a reagovat jen na akutní problémy v dopravě a vnímat vše, co je v pohybu, jen jako vodu. Není řešena příčina, pouze následek v podobě vnějších projevů. Oproti tomu aktivní přístup znamená ovlivňovat mobilitu, tedy motivovat obyvatele i návštěvníky měst k alternativám a vést je k jinému chování při volbě dopravního prostředku.

Motivovat k volbě vhodného druhu přepravy lze urbanistickým konceptem, uspořádáním uličního prostoru či detailem na úrovni designu prostředí a jeho vybavení. Příkladem dvou protipólů celé škály řešení může být na jedné straně čtvrť nebo ulice, ve které jsou buď zpevněné plochy určené především pro provoz motorových vozidel, na straně druhé ulice úplně bez aut – se stromořadím, vodními prvky a mobiliářem. Přitom někde mezi těmito extrémy je ulice s plně či částečně sdílenými prostory, krytá stromy, s příjemným mikroklimatem, kudy lze nejen projít nebo projet na kole, ale lze zde i v akceptovatelné míře zaparkovat vlastní automobil. Takové řešení může fungovat až v rámci konkrétního celku. Dokud bude dopravní politika akceptovat zejména bezbřehou poptávku po automobilové dopravě, nebude možné zásadněji redukovat počet parkujících či pohybujících se automobilů. A právě to je nejčastější problém všech měst. Parkování aut bývá pravidla alfou a omegou debaty o podobě a obsahu ulic.

## Cesta od záměru až k realizaci má svá pravidla

Debaty o dopravě zpravidla končí slovy, že řešení je mnoho a že se jedná o složité téma. Mohlo by se zdát, že v pomyslné soutěži mezi jednotlivými skupinami uživatelů je nutné uspokojit především ty nároky, které zrovna podporuje aktuální většina, a logicky tedy má být zvoleno řešení, které odpovídá většinovému názoru.

Takto začínat záměr je základní chybou, která směřuje do spirály zahlcení města jedním druhem dopravy. Při redefinování obsahu veřejného prostoru je třeba si v první řadě uvědomit význam místa v kontextu okolí a přiřadit k němu odpovídající společensko-ekonomickou hodnotu. Chybí-li v záměru řádná analýza nedostatků současného stavu i vzájemné porovnání benefitů jednotlivých návrhů nových řešení, nebude mít investor nikdy jistotu, že zvolil správně. Přesto stále řada současných projektů začíná až návrhovou fází bez předchozí analytické, a tedy bez kontextu, bez definování problémů a potřeby jejich eliminace. Díky tomu se opakují stále stejné chyby.

Jak z tohoto bludného kruhu vystoupit? Postup je jednoduchý, jako u jakéhokoliv jiného manažerského přístupu: analyzovat, inspirovat se, mít vizi a plán, definovat zadání, navrhnout řešení, které je třeba odůvodnit, zhodnotit a obhájit, komunikovat s veřejností a postupně plnit stanovené cíle až k realizaci. Na konci nesmí chybět poučení z chyb během celého procesu a samozřejmě hodnocení dopadů, zda jsou stanovené cíle naplňovány – tedy ověření, že navržené řešení funguje.

### **Mezioborový tým je zárukou uspokojivého výsledku**

Dopravní a technická infrastruktura je součástí veřejného prostoru, nikoli naopak. Dodržení tohoto principu může zajistit pouze mezioborový tým zpracovatelů jakéhokoliv návrhu veřejného prostoru. Jedná se o jedno z pravidel, bez kterých nelze dojít k všeobecně uspokojivému řešení. Díky stále častějším soutěžím lze docílit nejen toho, že se týmy snaží o maximum. Získává se především inspirativní přehledka přístupů a nápadů a jednotliví odborníci se v týmech i v konfrontaci s ostatními vzájemně obohacují o informace z dalších oborů. Stoupá tak i celospolečenský dopad nejen na každý z oborů, ale zejména při přenosu do praxe. Potřeba propojovat sociální i profesní bubliny samozřejmě platí nejen pro dopravní inženýrství.

### **Je nutné začít zhodnocením výchozích podmínek**

Naslouchat neznamená jen poslouchat. V úvodu každého projektu je třeba sbírat podněty a názory, ty pak doplnit o vlastní analýzy a vyhodnotit je. Dobrým příkladem může být program Bezpečné cesty do školy, který koordinuje organizace Pěšky městem a zajišťuje magistrát hlavního města Prahy. Na začátku každého projektu vždy necháme hovořit děti a rodiče zvlášť. Výsledkem jsou názory několikanásobně většího statistického vzorku, než jaký je běžný například v rámci předvolebních průzkumů. Na první schůzce pracovní skupiny složené ze zástupců školy, odborníků, samosprávy a státní správy je třeba umírnit předčasné návrhy řešení, jelikož se prezentují zatím jen subjektivní hodnocení uživatelů. Celou věc je totiž třeba opírat také o objektivní data získaná podrobným sledováním všech jevů v každém ze zjištěných problematických míst. Před všemi školami pak při průzkumech opakovaně sledujeme situace, jak se mnozí rodiče, kteří dbají primárně

na bezpečnost svých vlastních dětí, chovají bezohledně k dětem jiným. Přístupovat k návrhům na úpravy prostranství bez důkladného porozumění tomu, co se v území děje a jaké jsou potřeby jeho aktuálních uživatelů, zpravidla znamená vytvořit další problémy, nikoliv jen ty aktuální eliminovat.

## **Posun v problematice zvýšeného automobilového provozu**

Dlouholetá činnost spolku Pěšky městem (fungujícího do roku 2020 pod názvem Pražské matky) nasměrovala zástupce škol k odvaze ptát se samospráv, zda je výskyt aut přímo u škol ráno nezbytný. Na základě inspirace zahraničními zkušenostmi, především z Vídně, vznikl projekt školní ulice, jehož výsledkem je prostý a úplný zákaz vjezdu motorových vozidel před školou (na půlhodinu až hodinu ráno před začátkem vyučování, event. i odpoledne), kdy situace právě v okolí škol bývá nejvíc nebezpečná. Jedná se o nejuděrnější, nejjednodušší a současně nejlevnější řešení, které se nabízí, pokud ke škole přiléhá pouze místní komunikace, takže zde takové řešení aplikovat zpravidla lze. Z uzavřené ulice se tak na určitou dobu stává pouze bezmotorová komunikace. Takové řešení se podařilo u jedné ze škol v již zmíněných Říčanech. U rodičů má nakonec úspěch, přestože zprvu vládla spíše skepse, a zkušební provoz se záhy překlopil v provoz trvalý. Koncept školní ulice inspiroval i další školy: v pražských Horních Počernicích a v nedalekých Klávanovicích, řešení je v jednání pro školy na Hanspaulce, v Lysolajích či na Žvahově.

## **Je parkování osobních vozidel základní potřebou?**

Parkující vozidla jsou vedle chodníku a jízdnic pruhů často jediným dalším obsahem našich ulic. De facto se jedná o formu privatizace veřejného prostoru, a tak by se s ním mělo i nakládat. Opět je zde každá rada drahá, když nejsou k dispozici data. Od vzniku pražských zón placeného stání moderního typu, kdy kontrolu provádí vozidla s kamerami, jsou ale k dispozici relativně přesná data, která v libovolném období velmi dobře vypovídají o skutečném využití území pro účely parkování a o druhu poptávky. Systém umí rozlišit, zda se jedná o rezidenty, zda stojí do 125, 250 či do 500 metrů od svého bydliště, zda se jedná o návštěvníky, neplatiče a kolik je pravidelně volných míst v celém území či jednotlivých úsecích. Systém jako celek však funguje jen tehdy, je-li funkční také mechanismus postihů za porušování pravidel. V současnosti je tento způsob kontroly jediné řešení regulace množství vozidel v ulicích, které je v Praze k dispozici. Díky přehledu o využití parkovacích kapacit tak můžeme celkem jednoduše zjistit, nakolik jsou parkovací kapacity pro zajištění potřeb rezidentů dostatečné či potřebné a v jaké míře lze parkování případně reorganizovat či redukovat na úkor jiného využití.

Například v rámci projektu nové podoby Mariánského náměstí v Praze 1 jsme s týmem zpracovatelů mimo jiné podrobně zkoumali nejen využití parkování ve všech okolních ulicích, ale také důvod, proč jsou podzemní garáže u Rudolfina

ze dvou třetin nevyužívané. Garáže jsou vzdálené od náměstí v dochozí vzdálenosti 300 metrů. Data prokázala, že demotivující je čas zajet do podzemí a cena oproti povrchovému parkování, ale paradoxně také relativní dostatek parkování na povrchu v celé lokalitě. Celé území kolem náměstí je totiž využíváno s vysokou mírou fluktuace vozidel, takže se hodně míst rychle uvolňuje a lze i relativně rychle zaparkovat (doba zdržení každého vozidla přes den vychází průměrně na 50 minut). V rámci projektu bylo městu doporučeno redukovat počet povrchových stání i v celé oblasti a lépe motivovat veřejnost k využívání garáží. Díky dalším úpravám v okolních ulicích včetně omezení průjezdnosti se tak Mariánské náměstí může stát pěší zónou.

Foto archiv autora



*Platněřská ulice a Kafkovo náměstí (vlevo stav, vpravo výhled);  
(autorský tým: XTOPIX architekti; Syrový – dopravní ateliér; Lukáš Novák;  
Lucie Miovská; KTS-AME; ČVUT, Institut informatiky a robotiky)*

## Město jako místo pro všechny

Měli bychom se tedy snažit vytvářet takový veřejný prostor, který bude sám o sobě motivovat k určitému druhu chování. To je sice úkol odborníků, kteří na jeho podobu mají vliv, ti se ale neobejdou bez kvalitního zadání ze strany zástupců města.

I dobrý projekt s dobrým zadáním, který odpovídá platné legislativě i normám, bohužel může ztroskotat u zástupců státní správy s odlišným názorem na věc. Nemělo by se to stávat, ale děje se to.

Lidé, ať už obyvatelé měst či jejich návštěvníci, odborníci, politici či úředníci, senioři či lidé v produktivním věku, ti všichni každý den hlasují nohama, řídítky či volantem. Činí tak zčásti dle svého přesvědčení, zčásti pak na základě aktuálních potřeb, tedy časové dostupnosti, ceny a vlastního pohodlí, do kterého můžeme zařadit i bezpečnost. Teprve ta municipalita, která bude mít k dispozici podrobnější (nejen povrchní) průzkumy veřejného mínění včetně odůvodnění rozhodování obyvatel, bude umět pracovat s problémy plynoucími z dopravy ve svém městě. Nezbytné je též pochopit celý region, což platí především u měst spádových.

Řešit dopravní problémy znamená ze strany odborníků nikdy nekončící proces vysvětlování přínosů i negativ určitých scénářů, a to nejen veřejnosti, ale zejména těm, kteří o řešeních přímo rozhodují, tedy politickým reprezentacím a státní správě. Uživatelé musí mít možnost si adekvátní alternativy vyzkoušet, nejen o nich slyšet, jak jsou skvělé.

Neprofesionální přístup, přání namísto řešení či upocená povrchní snaha, to vše se zpravidla otiskne do nefunkčního výsledku. Právě to jsou základní důvody, kvůli nimž denně vznikají až tisíce kilometrů zbytečných cest osobním autem, které je třeba řešit a se kterými si nevědí municipalita rady. Každé samosprávě lze doporučit jedině: zaměřit se na rychle dostupnou veřejnou vybavenost a na to nejdůležitější: tvořit bezpečné a přístupné město, které je zároveň městem pro každého – tedy pro všechny obyvatele, nejen pro zrovna nejhlásitější skupinu na sociálních sítích či křiklounů na jednáních.

Z vlastní zkušenosti mohu konstatovat, že se to postupně mění k lepšímu. Na přelomu tisíciletí odborníci ještě porovnávali pouze kilometry najeté veřejnou nebo automobilovou dopravou. Dnes se už i v ČR počítá s člověkem, který zvolí pro dopravu chůzi či jízdu na kole, jako s plnohodnotnou entitou v dopravě. Až bude i na úrovni ministerstev a vedení státu jasné, co je to skutečně mobilita a co všechno nabízí, pak budou města umět pracovat s dopravou a všemi jejími problémy bez výmluv, že nejsou finanční prostředky či vůle, ať už veřejnosti, či někoho zrovna důležitého.





# SDÍLENÝ PROSTOR NÁSTROJ ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY I ZKVALITNĚNÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

nezávislý dopravní inženýr a pedagog na ČVUT FD

doc. Ing. arch. Karel Hájek, Ph.D.

svobodný architekt a pedagog na ČVUT FSv



V Česku podobně jako v ostatních evropských zemích stoupají požadavky na zklidnění dopravy a kvalitu veřejných prostranství či uličních prostorů. Zároveň kladou již i česká města větší důraz na reálnou aplikaci principů trvale udržitelné mobility a obecně na podporu pěší dopravy. Sdílený prostor je v řadě případů optimální odpovědí na tyto požadavky.

Sdílený prostor je moderní urbanisticko-dopravní koncept, který se ukazuje jako efektivní nástroj vyváženého uspořádání uličních prostor a veřejných prostranství. Je založen na integrovaném využívání ulice či veřejného prostranství všemi nebo vybranými módy dopravy a představuje nástroj návratu k přirozenému vnímání ulice či náměstí jako multifunkčního veřejného prostranství, kde jsou společenská, ekonomická, pobytová i dopravní funkce navzájem vyvážené.



*Castle Square ve velšském Caernarfonu v původní podobě z 80. let 20. století a v nové podobě po realizaci sdíleného prostoru*

Z urbanistického pohledu je třeba sdílené prostory chápat jako nástroj efektivního rozvoje osídlení, ve kterém nedominuje automobilová doprava a který by měl aktivně přispět k reurbanizaci centrálních oblastí či k akcentaci lokalit zdůrazňujících zvláštní charakter, kvalitu a jedinečnost sídel. Z dopravně-inženýrského hlediska jsou sdílené prostory nástrojem zklidnění dopravy, zlepšení podmínek pro pěší či cyklisty a snížení rychlosti motorových vozidel (v řadě případů i snížení intenzity motorové dopravy a celkového zvýšení bezpečnosti provozu). Ve středu projektování sdíleného prostoru je člověk, nikoliv vozidlo. Zároveň auto není vnímáno jako problém, ale je součástí řešení.

### **„Produktivní chaos“ jako princip lidského měřítka i bezpečnosti**

Koncept sdíleného prostoru odstraňuje „tradiční“ rozdělení ulice či veřejného prostranství na oddělené zóny pro jednotlivé druhy dopravy, odstraňuje prvky regulace jednotlivých druhů dopravy (dopravní značení, světelnou signalizaci apod.). Naopak vytváří podmínky pro přirozené chování a vzájemnou interakci všech uživatelů prostoru založenou na principu přirozeného lidského chování a vzájemné ohleduplnosti, kdy žádný z módů dopravy není nadřazený.

Typickým obecným znakem sdílených prostorů je volný pohyb všech uživatelů (chodců, cyklistů i motorových vozidel), kdy je vzájemná interakce založena na očním kontaktu a vzájemné „dohodě“. To v konečném důsledku vede ke zvýšení bezpečnosti všech uživatelů sdíleného prostoru i k výraznému oživení společenské a ekonomické funkce ulice či veřejného prostranství.

Řada studií i konkrétních příkladů dobré praxe<sup>1</sup> jednoznačně potvrzuje, že vhodná realizace sdíleného prostoru má tyto výhody:

- snížení rychlosti, zklidnění (motorové) dopravy a zvýšení bezpečnosti všech uživatelů prostoru,
- zvýšení efektivity využití (z principu omezeného) uličního prostoru,
- zvýšení úrovně socializace a komunitní aktivity,
- zvýšení atraktivity ulice jako veřejného prostranství,
- zlepšení přívětivosti ulice pro starší osoby i osoby se sníženou schopností pohybu (díky bezbariérovosti),
- zlepšení životního prostředí,
- oživení parteru a podpora lokální ekonomiky.

## Sdílený prostor je osvědčený nástroj

V Evropě i ve světě není koncept sdíleného prostoru novinkou. Pomyslnou kolébkou moderních sdílených prostorů je Nizozemsko. Nizozemský dopravní inženýr Hans Monderman v podstatě přenesl dopravně-inženýrské principy klidných oblastí (dnes označovaných jako obytné zóny) do lokalit, které byly výrazně více zatíženy pěší i motorovou dopravou. V původním stavu v nich nežádoucím způsobem převládaly plochy pro automobilovou dopravu, které byly bariérou pro pěší a cyklisty. Jako první popsal principy sdíleného prostoru a je autorem řady realizací. Koncept sdíleného prostoru se následně rozšířil do řady evropských zemí (například Belgie, Francie, Dánsko, Rakousko, Švýcarsko) i mimo Evropu (USA, Kanada, Austrálie, Nový Zéland).

V současné době nalezneme jen v rámci Evropy stovky různých realizací sdílených prostorů v různých zemích i v různých typech veřejných prostranství. V rámci struktury sídla se typicky uplatňují v lokalitách, kde je poměrně intenzivní bezmotorová (pěší a cyklistická) doprava nebo je zde potenciál k jejímu rozvoji, a kde zároveň je spíše lehčí motorová doprava. Jsou to tedy převážně oblasti s hustou zástavbou a s rozmanitým funkčním využitím v průběhu podstatné části dne. Sdílené prostory jsou rovněž vhodné pro veřejná prostranství, ve kterých dochází

---

1 *Les zones résidentielles et de rencontre – le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel*, IBSR – Institut Belge pour la Sécurité Routière, 2013, Belgie. Martin, S.: *Zones de rencontre: premier retour d'expériences*, CERTU, Francie: 2012. ISBN: 978-2-11-129479-0.

*Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung*. Bundesamt für Strassen, 2013. Dostupné z: [begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/BGZ\\_Werkschau.pdf](http://begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/BGZ_Werkschau.pdf).

k častému pohybu chodců v různých směrech, a proto je potřeba podpořit zklidnění dopravy a preferenci bezmotorové dopravy.

Obecně lze říci, že mezi typické lokality, které je vhodné realizovat formou sdíleného prostoru, patří zejména:

- náměstí a další významná veřejná prostranství ve městech,
- významné městské třídy a obchodní ulice,
- přednádražní prostory a plochy přestupních bodů veřejné dopravy,
- zklidněné ulice v blokové zástavbě,
- malá náměstí či úzké ulice v centrech měst a obcí,
- lokální ulice se školním kampusem, obchodním centrem či jinými významnými cíli.



*Příklad prostoru náměstí jako významného veřejného prostranství sídla řešeného formou sdíleného prostoru (Bergedorf, Hamburg, Německo; foto: Sarah Baumann)*



*Přednádražní prostory a přestupní body veřejné dopravy jsou typickými lokalitami pro efektivní uplatnění sdílených prostorů, které umožňují přímý a nerušený pohyb cestujících bez zbytečných bariér, v symbióze s provozem spojů veřejné dopravy. Desítky realizací zejména ve Švýcarsku potvrzují, že toto řešení v konečném důsledku vede k větší vzájemné ohleduplnosti i bezpečnosti pohybu cestujících v prostoru (Bahnhofsplatz, Aarau, Švýcarsko); zdroj: Cit. 2*

## Dopravně-inženýrské souvislosti

Přednost chodců před vozidly, jejich volný pohyb prostorem a snížená nejvyšší dovolená rychlost pohybu vozidel (typicky 20 km/h) jsou hlavními principy dopravního režimu sdílených prostorů. Prostor je řešen v jedné výškové úrovni

po celé šířce uličního prostoru (výjimkou jsou pouze nástupní hrany zastávek veřejné dopravy). V rámci návrhu sdílených prostorů jsou prostřednictvím jednotlivých prvků, jako je zezeň, městský mobiliář, sloupky, vizuální a materiálové členění, lokální či optická zúžení apod., přirozeně vytvořeny prostory vyčleněné čistě pro pobytovou či společenskou funkci, prostory vyhrazené pro pohyb pěších a prostory, ve kterých je naopak umožněn pohyb vozidel a které by měly řidiče přirozeně vést k pomalé jízdě. Vjezd a výjezd ze sdíleného prostoru by měl být jasně identifikovatelný (tzv. efekt brány).

*Použití několika vzorů a barev dlažby vytváří členění plochy a zároveň vymezuje koridor pro jízdu vozidel a trasu pro cyklisty; dlouhá linie je záměrně narušena vyosením (Telfs, Rakousko); zdroj: Cit. 2*



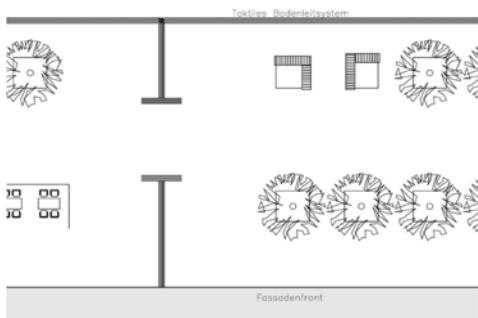
*Efekt brány při vjezdu do zóny sdíleného prostoru vytvořený skutečnou bránou (Lyss, Švýcarsko); zdroj: Cit. 2*



Prostory určené výhradně pro pěší slouží i jako bezpečné prostory pro pohyb osob se sníženou schopností orientace s využitím fasády budov jako přirozené vodící linie. Přecházení prostoru s provozem vozidel je pak nejčastěji zajištěno na vybraných místech formou umělých vodících linií, v principu odpovídajících provedení přechodu pro chodce. Pro osoby se sníženou schopností pohybu je sdílený prostor ideální, neboť je de facto plně bezbariérový.

---

2 *Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung. Bundesamt für Strassen, 2013. Dostupné z: [begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/BGZ\\_Werkschau.pdf](https://www.begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/BGZ_Werkschau.pdf).*



*Principiální schéma prvků pro pohyb nevidomých a slabozrakých sdíleným prostorem dle rakouských technických podmínek pro zřizování sdílených prostor; zdroj: Cit.3*

Zeleň se uplatňuje jako atraktivní živý prvek designu parteru. Rovněž kvalitní mobiliář (lavičky, informační prvky, svítidla veřejného osvětlení či vodní prvky) přispívá ke správnému fungování a kladnému přijetí veřejností. Dopravní značení je omezeno pouze na vymezení případných parkovacích míst a případného jednosměrného provozu motorových vozidel v rámci sdíleného prostoru.

Sdíleným prostorem lze vést linky veřejné dopravy. Umístění zastávek ve sdíleném prostoru přivádí do atraktivního a živého prostředí další návštěvníky, kteří tak nemusí využívat osobní automobil. Obsluha veřejnou dopravou je klíčová z pohledu trvale udržitelné mobility.



*Příklad vhodného uplatnění zeleně, která má v návrhu sdíleného prostoru důležitou roli nejenom jako doprovodný prvek, ale jako základní kompoziční prostředek formování prostoru (Marktplatz Schoenebeck, Německo)*



*Příklad vhodného řešení zastávky veřejné dopravy ve sdíleném prostoru. Zřízení nástupní hrany je jedinou výjimkou z pravidla jedné výškové úrovně. Z ostatních stran nástupiště plynule navazuje na okolní prostor; zdroj: Cit.3*

## Zóna setkávání: Zavedme sdílený prostor i v Česku!

Řada sídel v celé České republice disponuje množstvím lokalit, které jsou přímo předurčeny k aplikaci principů sdíleného prostoru, současné české právní a technické normy však realizaci sdíleného prostoru v podstatě nepodporují. Česko se tak doposud připravuje o systémovou možnost vytvářet moderní a kvalitní podoby ulic a veřejných prostranství, které by podporovaly jejich pobytovou a společenskou funkci, lokální ekonomiku i udržitelné módy dopravy bez nutnosti úplného vyloučení motorové dopravy. Proto jsme ve spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy, Odborem dopravy, vypracovali koncepční návrh implementace sdíleného prostoru do českých právních a technických norem.

Po diskusi s předmětnými subjekty (včetně Policie ČR a Služby dopravní policie) preferujeme z hlediska terminologie pro české prostředí pro sdílený prostor používat termín **zóna setkávání**. Ten je jednak přesným překladem odborných termínů používaných v němčině a francouzštině, dále věrně vystihuje podstatu sdíleného prostoru a v neposlední řadě odpovídá českému pojetí „zónových“ dopravních režimů (pěší zóna, obytná zóna, cyklistická zóna, zóna 30). Pro implementaci do české právní úpravy doporučujeme použít model zavedený v Rakousku, tedy zařadit nový dopravní režim označovaný jako **zóna setkávání** přímo do Zákona č. 361/2000 Sb. a příslušné nové dopravní značky do Vyhlášky č. 294/2015. V návaznosti na úpravy legislativy bude nutné tento pojem začlenit i do relevantních technických norem a vytvořit tak zásady navrhování zón setkávání, optimálně formou technických podmínek.

Koncepční návrh implementace sdíleného prostoru v podmínkách Česka, který jsme připravili, obsahuje konkrétní návrhové znění úpravy zákona, relevantních vyhlášek i technických norem. Zároveň formuluje zásady navrhování a projektování sdílených prostorů, včetně specifických podmínek pro jednotlivé typické lokality, které je vhodné formou sdíleného prostoru řešit. Další informace o koncepčním návrhu i snaze implementovat sdílený prostor i v Česku lze nalézt na webových stránkách [www.vojtechnovotny.cz/index.php/zona-setkavani](http://www.vojtechnovotny.cz/index.php/zona-setkavani).

Vzhledem k tomu, že i Ministerstvo dopravy ve svých strategických dokumentech se zavedením sdíleného prostoru i v Česku počítá, věříme, že se jej do české legislativy a technických norem podaří implementovat co nejdříve. V českém prostředí neexistují praktické důvody bránící realizaci sdílených prostorů, naopak umožní-li se jejich systematická realizace ve vhodných lokalitách, může dojít ke zvýšení bezpečnosti provozu, podpoře udržitelné městské mobility a zvýšení kvality života obyvatel měst a obcí.



Foto Štěpánka Trnková



# CHŮZE JE KRÁLOVNOU POHYBU

MUDr. Zlatko Marinov  
dětský obezitolog  
Fakultní nemocnice v Motole



Lékař Zlatko Marinov vysvětluje, proč je chůze pro člověka nepostradatelná. Proč je důležité, aby děti vystoupily z aut a chodily do školy pěšky, a co se stane, přestane-li člověk pravidelně chodit.



### Jakou roli hraje v dnešní době chůze?

Chůze je pro člověka zlatý grál pohybu. Člověk ve své podstatě není biologickou jednotkou, jsme jednotky společenské. Základním pohybem společnosti a společenských vztahů je proto chůze. Musíte dojít k druhému člověku, druhý člověk musí dojít k vám... Chůze je základním a nutným atributem komunitního života. Chůze má – jako jediná – ve výčtu pohybových aktivit toto jedinečné specifikum a pro člověka je nenahraditelná právě pro

svůj společenský význam. Při chůzi můžeme komunikovat a přemýšlet, leccos domluvit a vyjednat, jde o společenskou příležitost. Během chůze můžeme také aktivně odpočívat nebo dělat jakoukoliv myšlenkovou činnost. Při běhu se tělo věnuje pouze vyplavování endorfinů. To je sice příjemné a mnoho lidí sytí chybějící endorfiny právě běháním. Při běhu ale rozhodně nikdo nic nevymyslí ani nenajde postoj k životu nebo odpovědi na mnohé otázky. Ty přijdou právě během chůze.

### Lze tedy říci, že chůze je neobyčejná?

Ano, jednoznačně. Chůze JE neobyčejná. Je specifická především pro člověka, protože nám umožňuje vydělit horní končetiny k práci. Královnou pohybu je CHŮZE, králem je BĚH. Chůze má v pohybové aktivitě také jedno výjimečné specifikum: ostatní pohyb a svalová aktivita je založena na přeměně sacharidů na energii. Význam chůze v obezitologii je nezastupitelný, protože chůze jako jediná bere energii ze 60 % z tuků a jen z 40 % ze sacharidů. Porovnáme-li chůzi a běh v procesu redukce hmotnosti, 4 km chůze ve výdeji energie odpovídají spotřebě tuků na 12 km běhu, protože ten jde z 80 % ze sacharidů a jen z 20 % z tuku. Většinou ihned lidé běžně dosytí při běhu spotřebované sacharidy syceným nápojem nebo jídlem (zejména pečivem), v lepším případě bílkovinami. Z toho plyne, že rychlá a svižná chůze vede k redukci hmotnosti výrazně více a rychleji než běh.

### Jaký vliv má chůze na celkové zdraví člověka?

Chůze je pro člověka a jeho zdraví základní podmínkou. Chci zdůraznit, že bez chůze není zdraví. Pohyb a zdraví jdou spolu ruku v ruce.

## Jak hodnotíte dopad pandemie, kterou svět právě prochází, na zdraví společnosti jako celku?

Předpokládám postižení celé generace. Jednak vzrůstem nadváhy a s ní spojených zdravotních komplikací, jednak ztrátou mrštnosti a z toho plynoucího zvýšeného množství úrazů. Dalším neblahým aspektem, který bude mít vliv na celkové zdraví, je snížení zdatnosti a výkonnosti. Ani se neodvažuji domyslet všechny souvislosti, které z plošných opatření proti epidemii ještě vyplynou.

Pohyb je základní nutností živých organismů. Bez pohybu není život. Pohyb určuje naše základní fyzické, a především psychické nastavení. Lidé byli v posledních měsících víc doma, méně chodili i sportovali. Mohlo by se zdát, že toto vše má dopad pouze na fyzickou kondici. Ale právě fyzická kondice a pohyb mají přímou souvislost s psychickou pohodou a s duševním zdravím. V této věci má jasno i gerontologie: člověk, který přestane chodit, do dvou let zemře.

Foto Štěpánka Trnková



*Bez pohybu není život*

## Jaká jsou vaše doporučení pro rodiče dětí základních škol?

Nejen pro děti ze základních škol, ale pro všechny věkové kategorie platí doporučení: CHODIT, CHODIT, CHODIT! Chůze je dostupná pro každého, je to první volba i pro rodiny s dětmi. Společná procházka představuje vítaný volný čas, který rodiče stráví s dětmi. Při chůzi přirozeně ztrácíme ostražitost a vrací se schopnost otevřeně sdílet s druhými své pocity a prožitky.

Chci také připomenout, že lidé se dříve učivali při pohybu. Proto pokud část procházky věnují rodiče zběžnému opakování učiva, ať už je to násobilka, vyjmenovaná slova anebo druhy vět vedlejších, děti to vlastně ani neberou jako učení, a přitom si látku upevní lépe než při výkladu učitele.

### Jak pomohou pravidelné cesty pěšky do školy dětem?

Pravidelná cesta pěšky do školy je pro dítě ideální mozkovou rozcvičkou. Aby mohly děti ve škole a během vyučování podávat dostatečný a věku přiměřený výkon (tj. přijímat nové informace, zpracovávat úkoly a pokyny pedagogů), potřebují funkční aktivitu centrálního nervového systému. Základní podmínkou je ranní snídaně, která dítěti dodá dostatek energie, a následná fyzická aktivita. Aby se totiž energie získaná snídaní mohla dostatečně zpracovávat v příslušných centrech mozku, je potřeba mozek rozhýbat, a to doslova. A právě to zprostředkují svaly a svalová aktivita. Chůze po ránu je proto ideálním zdrojem dostatečného množství myokininů<sup>1</sup>. Jsou to působky, které krví putují do mozku a tam aktivují příslušná centra kognice a pozitivního nastavení mozku na celý den.

Bez myokininů mozek není schopen dostatečně zpracovávat informace a na vnější podněty odpovídá pouze částečně. Dříve uplatňovaná a používaná ranní rozcvička v současné době není pro děti vhodná. Rodiče se v pohybových aktivitách zpravidla neorientují natolik, aby byli schopni zvolit správnou pohybovou aktivitu vhodnou pro aktuální věk svých dětí. Ranní rozcvičku proto ideálně nahrazuje chůze a cesta pěšky do školy. Potřebné množství myokininů zajistí ranní chůze v trvání ideálně 20 minut.

---

1 MYOKINY jsou hormony svalové tkáně, které produkují svaly při pohybové aktivitě: kosterní sval je schopen do okolí uvolňovat mnoho různých myokininů, a to v závislosti na svalové aktivitě, která expresi těchto molekul reguluje; na kombinaci myokininů produkovaných svalem má vliv i typ cvičení, a proto různá cvičení mají různý efekt; myokiny ovlivňují tlak krve, jeho dostatek brání vzniku cukrovky, je prokázána jejich protizánětlivá funkce, a proto jsou vnímány jako prevence řady onemocnění: diabetes 2. typu, kardiovaskulární onemocnění, demence nebo deprese, nepříznivým následkem myokinové regulace je také hromadění viscerálního tuku; sedavý životní styl a s ním spojená chronická onemocnění proto mohou být – mimo jiné – způsobena také změnou produkce a hladiny myokininů.

## Co byste vzkázal rodičům, kteří vozí děti do školy výhradně autem?

Moderní doba bohužel přinesla dostupnost dopravy auty a prostředky městské hromadné dopravy. Tento trend je pochopitelný a z dlouhodobého pohledu zároveň kontraproduktivní pro celkové fyzické a duševní zdraví.

Pro děti je nevýhodné jezdit ráno do školy autem. Dětem následně chybí pohybová aktivita, jsou neklidné, trpí svalovými třesy a tiky, takže sebou tzv. šijí. Všechny tyto fyzické projevy, které dítěti brání v soustředění na výuku a zároveň pobuřují pedagogy, způsobuje právě nedostatek myokinuů. Ty si, jak už bylo řečeno, mozek dítěte žádá, neboť je potřebuje ke své kognitivní aktivitě.

V případě, že škola je od domova příliš daleko, takže tato vzdálenost neumožňuje cesty pěšky, doporučuji vystoupit z MHD alespoň o pár zastávek dříve nebo zaparkovat auto na vzdálenějším místě a nepříjet až přímo ke škole. Důležitá je chůze ke škole po dobu nejméně 10 minut, aby děti vyvinuly alespoň bazální svalovou aktivitu. Abychom tuto tělesnou aktivitu po ránu podpořili, ideální je kombinace s jednoduchým cvičením: 10 dřepů před snídaní, 10 dřepů po snídani (nebo po ranní hygieně), 10 minut chůze do školy, 10 dřepů před začátkem vyučování. Tento poslední bod už je sice na svědomitosti každého dítěte školního věku, ale děti

Foto Helena Pěchoučková



*Důležitá je chůze ke škole, aby děti vyvinuly alespoň bazální svalovou aktivitu*

Ize tento princip naučit, aby si ho upevnily jako součást své každodenní rutiny. Důležité a zcela zásadní je dopřát dětem na cestu pěšky do školy dostatečnou časovou dotaci.

### Co může každý obyvatel města dělat lépe nebo udělat jinak?

Každý z nás dokáže chodit. Chůze je dostupná vždy a všem – bez rozdílu věku. Klíčové je uvědomění, že pravidelná chůze je to nejlepší, co pro své zdraví můžeme udělat.

### Jakou roli hraje chůze ve vašem oboru?

V obezitologii je chůze první volbou a její zavedení do života základním doporučením. Chůze je zkrátka pohybem číslo jedna – a nejen v mém oboru. Doporučuji proto chůzi všem svým pacientům. Chůze je jedním z pěti bodů, které každý pacient musí začlenit do svého života, a jehož plnění pravidelně kontroluji. Bez chůze nelze dosáhnout úspěchu, ani se dobrat dílčích změn.

### Vzpomenete si na své oblíbené pohybové aktivity z dětství?

To je velmi zákeřná otázka. (smích) Jsem člověk, který zažil dobu reálného socialismu. Byl jsem dítě, které žádnou pravidelnou pohybovou aktivitu prakticky nevykonávalo a nebylo k ní ani systematicky vedeno. Pro mě osobně byl zábavný jen pohyb v komunitě. Měl jsem v oblíbě hry s míčem, švihadlo nebo skákání gumy. Byly to základní hry ve školce a o přestávkách ve škole, vždy ale jedině s dalšími dětmi. Vyhledával jsem společnost, samostatné hry a vůbec pohyb o samotě mě v dětství nikdy nebavily.

### Jakým sportovním aktivitám dáváte přednost ve svém volném čase dnes?

Dnes už vím, že upínat se výhradně na pohyb v komunitě je krátkozraké, a proto nyní preferuji spíše individuální sporty a způsoby pohybu. Chůze je pro mě osobně první a jasná volba. Na druhém místě je kolo a cyklistika. A pak přicházejí na řadu všechny sezónní pohybové aktivity. Mezi oblíbené patří ty spojené s turistikou, která je mi blízká pro svoji rozmanitost. V zimě rád vyrazím na lyže, upřednostňuji běžky.



KOLIK KILOMETRŮ  
DOPORUČUJE ZLATKO MARINOV  
UJÍT DENNĚ?

**2 kilometry a méně** je málo. Pokud na pohyb rezignujete dlouhodobě, dostaví se nemilé důsledky: nárůst hmotnosti a špatná nálada.

**3,5 až 4 kilometry** jsou zlatý střed a nezbytné minimum, které vede k normalizaci hmotnosti a k normální náladě.

**6 kilometrů** je ideál, pokud chcete zhubnout. Toto penzum už vede k redukci hmotnosti a k lepší náladě. Ta je ovšem na váze nezávislá. 😊

**8 kilometrů** navodí skvělou náladu. Ale pozor: toto penzum také způsobí nabírání hmotnosti v podobě tuků. Tělo totiž cítí, že už vydalo mnoho energie, a tak vyžaduje její zvýšený příjem.





# DĚTI UKAZUJÍ, JAK JE MĚSTO ZDRAVÉ

Tim Gill

výzkumník a spisovatel

Velká Británie



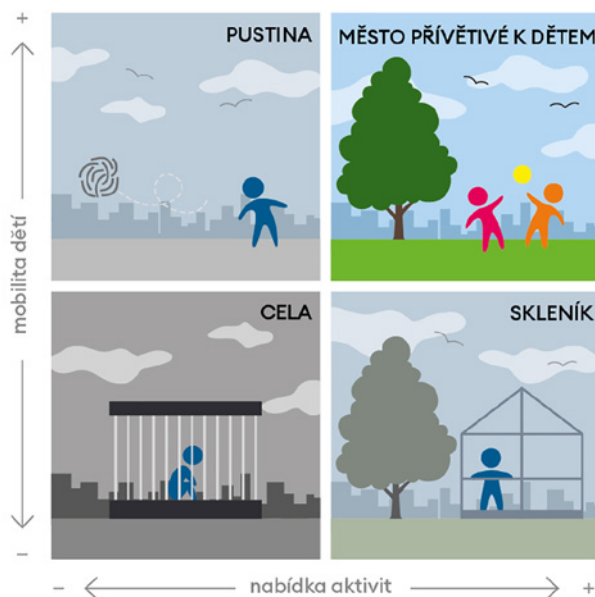
Dospělí, kteří utvářejí města, mají obrovský vliv na životy dětí. Ve většině měst přitom děti téměř nevnímáme. Kvůli nekvalitnímu plánování dětem hrozí mnohá nebezpečí v dopravě, rizika hluku a znečištění ovzduší a životního prostředí obecně. Rušné ulice a nedostatek otevřených prostranství zbavují děti možností chodit po své čtvrti pěšky či jezdit na kole, hrát si a hýbat se. Tím se u nich podporuje sedavý životní styl, jenž dlouhodobě zvyšuje riziko cukrovky, srdečních chorob a mrtvic. Nejhůře na tom velmi často jsou nejhudší děti.

Žádný rodič by nikdy neřekl: „Je to skvělá čtvrť – ale nedovolím dětem chodit do školy pěšky, ani hrát si v parčíku.“ Bývalý starosta Bogoty Enrique Peñalosa tohle pochopil a děti označil jako indikátory kvality měst. Pomohlo mu to se zaváděním ambiciózních strategií a programů, jež těžce zkušžené město proměnily.

Peñalosovo krédo rozvádím ve své knize *Urban Playground*. Tvrdím v ní, že přítomnost dětí různého věku s rodiči i bez nich, které jsou aktivní a viditelné v místě bydliště, poukazuje na kvalitu městského prostředí stejně, jako přítomnost lososů poukazuje na kvalitu prostředí v řece.

Myšlenka bohatého přísunu zdravých zážitků z dětství je stěžejní částí plánování měst přívětivých k dětem. Její podstata je obsažena v každodenní svobodě dětí. Tato svoboda má v prostorovém smyslu dvě dimenze. První dimenze se zaměřuje na mobilitu dětí, zvláště bez cizí pomoci. Druhou dimenzi představují množství a druhy nabízených prostor a zařízení.

Ilustrace Tim Gill



*Dvě dimenze plánování měst přívětivých k dětem*

V knize *Urban Playground* předkládám soubor deseti indikátorů zaměřených na děti, jež rozšiřují výše popsaný dvourozměrný rámec. Ve svém celku umožňují získat komplexní, ale výstižnou představu o možnostech plánování městských čtvrtí či celých měst přívětivých k dětem.

## DESET STRATEGICKÝCH INDIKÁTORŮ ČTVRTI PŘÍVĚTIVÉ K DĚTEM

1. Chodím do školy či místních obchodů pěšky bez dospělého.
2. Jezdím do školy či místních obchodů na kole bez dospělého.
3. Chodím ven a hraju si na dohled od domova.
4. Venku se ve dne i po setmění cítím vítaně a bezpečně.
5. Ve své čtvrti mám přístup k přírodní zeleni.
6. Ve své čtvrti mám přístup k venkovnímu prostoru, kde je klid a ticho.
7. V mé čtvrti je spousta stromů.
8. Ve své čtvrti mám přístup k různým venkovním prostorům, kde se mohu scházet s kamarády a trávit tam s nimi čas a kde můžeme dělat něco zábavného, včetně míst, kde mohu zkoušet nové věci a podstupovat i něco riskantního.
9. Ve své čtvrti mám přístup k venkovnímu prostoru, kde si s širší rodinou a přáteli můžeme udělat piknik.
10. Ze své čtvrti do centra města cestuji pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou (řekněme od 11 let věku).



Foto Štěpánka Trnková

Čtvrtí, která by se v každém hodnocení přívětivosti k dětem umístila vysoko, je Vauban, plánovitě vybudovaná část německého Freiburgu, která je v podstatě bez aut. Vauban je kompaktní čtvrť se střední hustotou zástavby se smíšenými funkcemi. Má okolo 5 500 obyvatel ve čtyřpodlažních až pětipodlažních bytových domech. Stupeň automobilizace je tu nápadně nízký. Na většině ulic platí zákaz parkování a omezení vjezdu motorových vozidel a téměř všechna auta musí parkovat v jednom ze tří vícepodlažních parkovacích domů na okrajích čtvrti. Existuje tu kvalitní síť pěších cest a cest pro kola a přímé spojení tramvají s centrem města. Protože jsou automobily vymístěny, velkou část prostor mezi budovami vyplňuje kvalitně navržená, přehledná a snadno dostupná veřejná zeleň.

Jednoho chladného, slunečného odpoledne uprostřed týdne koncem zimy 2018 jsem ulice a zelené veřejné prostory Vaubanu poznával pěšky a na kole. Množství dětí i dospělých venku bylo do očí bijící. Venku jsem též všude viděl četné známky dlouhodobého dětského hraní v podobě stop po dětské hře, jako jsou hračky ležící na pískovištích, vyšlapané cestičky a plochy v trávnicích a křídami pokreslené ulice, chodníky a zpevněné plochy. Čtvrtí se proháněly spousty dětí i dospělých na kolech.

Foto Tim Gill

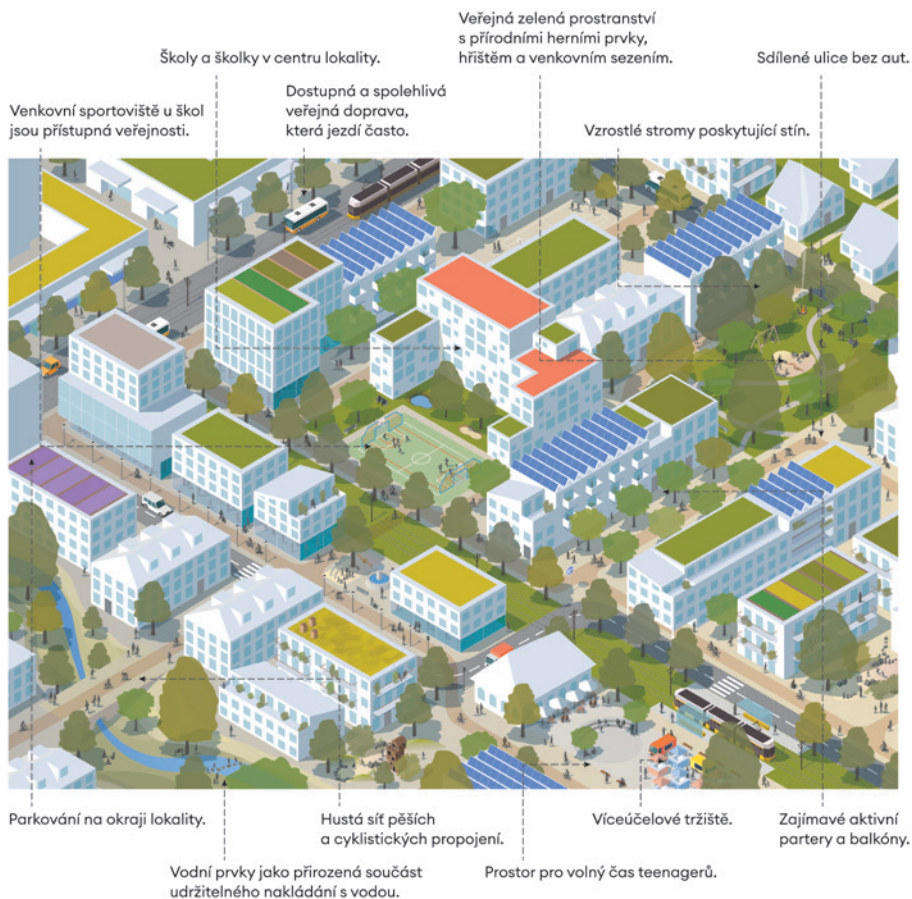


*Veřejný prostor ve Vaubanu je plný zeleně a přehledný*

Obrázek na protější straně ukazuje idealizovanou čtvrť, kterou inspiroval Vauban a v níž se ve schématické podobě spojují klíčové fyzické prvky plánování měst přívětivých k dětem. Uvedené schéma nabízím jako podnět, ne jako detailní plán.

Město přívětivé k dětem se velmi podobá udržitelnému městu a má zároveň světlou budoucnost. Každé město, které nedokáže přilákat a udržet rodiny, je městem neradostných dlouhodobých ekonomických vyhlídek.

Jen nejbezcitnější člověk by řekl, že máme děti při stavbě měst ignorovat. Ale proč bychom se měli snažit o jejich přímé zapojení? Vnášejí totiž do projektů nadšení,



### *Ideální čtvrť pro děti*

energii, tvořivost a otevřenost novým myšlenkám, jež mohou podnítit neotřelé, radikální uvažování. Jejich hlasy nás nutí položit si otázku, k čemu a pro koho vlastně města jsou. A nezapomínejme na právo dětí zúčastnit se rozhodnutí, jež je ovlivňují, zakotvené v Úmluvě OSN o právech dítěte.

Zapojit děti však nestačí. My dospělí jim též musíme naslouchat, stavět na tom, co už víme, a využívat odbornosti a zkušeností plánovačů a urbanistů. Vytváření hravých míst plných života je totiž složitý úkol. Nemůžeme však po dětech chtít, aby to všechno zvládly samy.

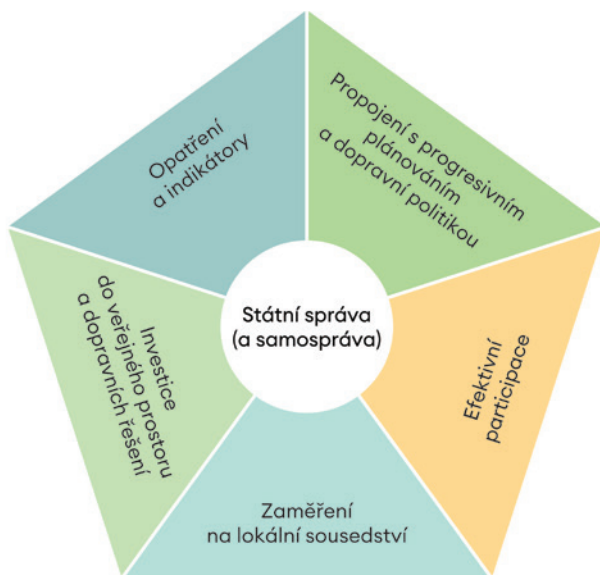
Téměř ve všech městech, kterými se zabývá kniha *Urban Playground*, byl klíčovým katalyzátorem změny někdo z městských zastupitelů. Někdo s jasnou

vizí a souborem hodnot ohledně dětí ve městě, kdo dokáže zdat byrokratické překážky a nápady realizovat. Na obrázku níže uvádím hvězdicový model, jak postupovat při plánování a navrhování měst přívětivých k dětem, sestavený na základě nejlepších přístupů ve sledovaných městech.

Plánování měst přívětivých k dětem je základním předpokladem toho, aby města byla kvalitními a zdravými místy pro život, hru a vyrůstání dětí. Výsledné uspořádání bude lépe fungovat nejen pro děti, ale i pro další skupiny, jejichž potřeby a zájmy tak často přehlízíme. Hledá způsoby, jak propojit progresivní rozvojovou či dopravní politiku s pozitivními přírůsky v oblasti veřejného zdraví, životního prostředí, budování komunity nebo ekonomické prosperity měst, a zároveň posiluje důvody, proč bychom o to měli usilovat. Dává dobrý morální důvod a impuls k pokrokovému, inkluzivnímu plánování. A konečně mění abstraktní debaty o plánování měst v konkrétnější, smysluplnější a přitažlivější programy pro běžné občany, čímž pomáhá překonávat úzké osobní zájmy a sklony ke krátkozrakým řešením.

Když se na plánování a urbanismus podíváme očima dětí, nejenže můžeme získat neotřelý pohled a působivou vizi pro naše města, ale objevíme i nejlepší způsob, jak města navést na bezpečnou cestu pryč od ekologického, ekonomického a sociálního úpadku.

Ilustrace Tim Gill



Hvězdicový model městského plánování

## URBAN PLAYGROUND:

How child-friendly planning and design can save cities

Tim Gill

RIBA Publishing

Tento článek obsahuje výňatky z knihy *Urban Playground: How child-friendly planning and design can save cities* (Město jako dětské hřiště: Jak mohou urbanismus a plánování přívětivé k dětem zachránit města) od vydavatele RIBA Publishing.

Více informací o knize najdete online na adrese:

[rethinkingchildhood.com/urban-playground](http://rethinkingchildhood.com/urban-playground).





Foto Blanka Klímešová



# DĚTI A VOLNÁ HRA VE MĚSTĚ

Ing. arch. Mirjana Petrik, Ph.D.

architektka

Město přátelské k dětem, z. s.



Styl života ve městě i město samotné se za posledních několik dekád výrazně změnilo. Tato změna je obzvláště viditelná na životech dětí a mládeže. Ještě před pětadvaceti lety bylo zcela běžné potkávat děti, jak si hrají na ulici před domem, na náměstí, v parku, a to bez doprovodu rodičů. Dnes je situace jiná. Ulice ztratila v životě dětí svůj význam. Jejich pobyt ve městě se omezuje na předem určená místa pro hru a rekreaci – hřiště, škola, sportoviště. Volnou a nezávislou hru na ulicích a náměstích nahradila hra na oplocených hřištích, pod neustálým dozorem rodičů. Děti mnohem více času tráví v interiérech, hrají hry za pomoci digitálních technologií a účastní se organizovaných aktivit, na které jsou přepravováni v autech. Věk, kdy se děti mohou samostatně pohybovat po své čtvrti a ve městě, se neustále zvyšuje.

Množství a kvalita času, který děti tráví venku, je výrazně ovlivněno nabídkou a podobou urbánního a přírodního prostředí, které je obklopuje. Dobře navržené, podnětné a bezpečné prostředí stimuluje děti ke hře, děti se stávají v trávení volného času samostatnými, rozvíjí své fyzické i mentální schopnosti a sociální dovednosti. Dochází k menšímu počtu konfliktů, snižuje se výskyt problematického chování, děti naopak více spolupracují a typ hry méně podléhá genderovým stereotypům. Je dokázáno, že zkušenosti z raného dětství vázané na prostředí, ve kterém jsme vyrůstali, mají hluboký vliv na naše pozdější životní rozhodnutí a postoje. Pozitivní emoce k místu, které považujeme za svůj domov, podmiňují náš zájem a snahu o jeho zlepšení. Lze tedy říci, že prostředí, které užíváme, nás výrazně formuje a ovlivňuje.

Investice do hřišť a školních zahrad je logickým vyústěním této skutečnosti, která se odráží i ve státní dotační politice. Nejen díky ní v posledních letech v České republice vznikají podnětná prostředí pro hru: například přírodní zahrady a veřejné prostory, které pamatují nejen na různé věkové kategorie dětí, ale také na všechny ostatní uživatele. Pobyt dětí ve městě ale nelze zúžit pouze na domov, hřiště a školu a nestačí proto investovat pouze do zahrad vzdělávacích institucí, klasických hřišť a sportovišť. Děti, stejně jako dospělí, tráví podstatnou část svého času ve vystavěném prostředí našich měst, na ulicích a náměstích, v parcích a v dopravní infrastruktuře. Procházejí tudy při cestě z domova do školy, do knihovny, na kroužek, za příbuznými a přáteli nebo na nákupy. Potkávají se zde s kamarády a doprovází dospělé při vyřizování denních pochůzek.

Děti a mládež do 18 let jsou rovnocenní uživatelé veřejného prostoru, kteří tvoří v České republice jednu pětinu všech obyvatel. Například v kontextu Prahy to činí přes 260 tisíc lidí. Je proto na místě položit si otázku, zda na tuto početnou skupinu uživatelů veřejného prostoru pamatujeme dostatečně.

Spolek Město přátelské k dětem se již deset let zabývá komplexní analýzou potřeb nejmladších obyvatel. Zkoumá současné město a jeho veřejný prostor perspektivou dětí a hledá odpovědi na otázku, co je možné udělat pro to, aby vystavěné prostředí dětem lépe sloužilo. Zahraniční zkušenosti, ale i zkušenosti z našich projektů dokládají, že strategie města přátelského k dětem a identifikovaná dílčí témata (například hra ve veřejném prostoru, mobilita dětí, osvěta a vzdělávání) jsou cestou, jak zlepšit město nejen pro děti, ale pro všechny jeho obyvatele. Je tomu tak proto, že potřeby dětí se v zásadě shodují s potřebami všech ostatních skupin uživatelů: bezpečné ulice, dostatek zeleně, čistý vzduch, pocit sounáležitosti s prostředím a svoboda být sám sebou. Zohlednění potřeb nejmladších obyvatel zároveň otevírá cestu k řešení aktuálních palčivých problémů a výzev, kterým dnešní města čelí. Patří k nim zejména adaptace na klimatickou změnu, migrace,

zabezpečení dostupného bydlení, zastavení degradace životního prostředí nebo výzvy v oblasti veřejného zdraví.

Zjednodušeně lze říci, že zdraví a spokojenost dětí, doba, kterou tráví hrou venku, míra jejich kontaktu s přírodou, možnost samostatně se pohybovat po městě – to vše jsou silné ukazatele toho, jak město funguje.

Jak tedy přistupovat k plánování a navrhování našich měst tak, aby vyhovovala všem včetně dětí? Toto komplexní téma je podmíněno třemi základními předpoklady: podrobně se seznámit s dětským uživatelem a jeho potřebami ve vztahu k prostředí, pochopit význam hry v životě a zdravém vývoji dětí a zapojit děti a mládež do procesu tvorby a vzniku prostředí, a to skrze participaci.

Při zkoumání potřeb dětí je důležité pochopit, že dětský uživatel není jeden. Pojem „dětí“ ve skutečnosti zahrnuje rozdílné uživatele, které lze podle věku rozdělit do pěti skupin. Děti jednotlivých kategorií se vyznačují určitou mírou mentálních, fyzických i sociálních schopností a dovedností, ze kterých vyplývají jejich specifické potřeby a nároky na ztvárnění prostředí, ve kterém se pohybují. Zatímco pro batole i předškoláka je důležité čisté a bezpečné prostředí, které intenzivně poznává svými smysly, školní děti potřebují rozšiřovat své hranice dovedností a je proto ideální, když jim prostředí nabídne jistou výzvu. Kolem desátého roku se hra a způsob užívání prostředí začíná výrazně lišit nejen z důvodu věku, ale i pohlaví. Dívky ve věku dvanácti až šestnácti let potřebují věci probrat do hloubky, pozorovat své okolí, cítí se v této fázi dospívání zranitelně. Kluci si naopak budují své místo ve společnosti skrze soutěž a předvádění svých dovedností.

Zásadní je porozumět důležitosti hry v životě a vývoji dětí. Stuart Brown, zakladatel Institutu pro hru, řekl: „*Hra je jednou z nejpokročilejších metod, jakou vynalezla příroda k tomu, aby komplexní mozek mohl poskládat sám sebe.*“<sup>1</sup> Hra je přirozené dětské bytí a jejich základní biologická potřeba. Pomáhá dětem učit se a poznávat svět kolem sebe. Právě prostřednictvím hry získávají děti vztah ke svému prostředí a učí se navazovat vztahy. Hra může mít různé podoby, její rozmanitost závisí na věku a vývojovém stádiu, ale odvíjí se pochopitelně i od prostředí, kde probíhá. Rozhodně nelze vnímat hru jako činnost omezenou pouze na dětská hřiště. Probíhá neustále a přirozeně, proto patří do veřejného prostoru: do ulic našich měst, do parků nebo na náměstí. Téma hry ve městě jsme se pokusili shrnout v *Memorandu Děti a město/Prostor pro hru.*<sup>2</sup>

---

1 Brown, S., Vaughan, Ch.: *Play*. Penguin Books (2010).

2 Petrik, M., Smetanová, M.: *Memorandum Děti a město / Prostor pro hru*. (2018). Dostupné z: [www.architekturadetem.cz](http://www.architekturadetem.cz).

Klíčovým prvkem úspěšného navrhování veřejného prostoru (a plánování měst obecně) je zapojování koncových uživatelů. Ať již se jedná o koncept zdravých či chytrých měst, měst krátkých vzdáleností nebo o koncept férově sdíleného města, stěžejní metodou je právě participace. Zapojování dětí a mládeže při plánování je však stále velmi málo rozšířené a jeho role zůstává výrazně podhodnocena.

Participace dětí a mládeže má svá specifika a aby byl její potenciál naplněn, je třeba k ní přistupovat odborně a komplexně. Musí být sestavena na míru dané situaci a dané věkové kategorii dětí, které by měla zapojovat do všech fází procesu navrhování prostředí: od úvodní analýzy až po realizaci.

Foto archiv Město přátelské k dětem



*Participativní projekt Bubeneč s dětmi pro děti, 2016<sup>3</sup>*

Pokud jsou děti zapojeny do procesu navrhování a realizace daného prostoru, získávají k němu silnější, osobnější vztah. Berou ho takzvaně za svůj, jsou směrem k němu angažovanější a mají tendenci o něj dál pečovat. A to je pro společnost velmi cenné. Základní principy a postupy při zapojování nejmladších občanů do participativních procesů utváření prostředí, ve kterém žijeme přibližuje brožura *Participace dětí a mládeže*<sup>4</sup>.

3 Město přátelské k dětem, z. s.: *Bubeneč s dětmi pro děti*. Dostupné z: [drive.google.com/file/d/1dfofJ58O189a-yxZmVeho2GPqYn8SpzD/view](https://drive.google.com/file/d/1dfofJ58O189a-yxZmVeho2GPqYn8SpzD/view).

4 Petrik, M.: *Participace dětí a mládeže*. Město přátelské k dětem, (2019). Dostupné z: [drive.google.com/file/d/13Bte164oEJWWzSE6mf9KHIRVedDzJMhf/view](https://drive.google.com/file/d/13Bte164oEJWWzSE6mf9KHIRVedDzJMhf/view).

Pro architekty je běžné, že pro děti navrhují, až když to projekt vysloveně vyžaduje: dětská hřiště, školy, školky a další prostředí zaměřená na děti. Neměli bychom ale zahrnovat potřeby dětí do všech projektů, na kterých pracujeme? Aby veřejný prostor dostal svému označení „veřejný“, nesmí opomíjet tuto důležitou a početnou skupinu obyvatel, na které stojí budoucnost naší společnosti.

## Jak vypadá prostředí přátelské pro děti

Na základě dat získaných z realizovaných participačních projektů jsme sestavili parametry, které by mělo naplňovat každé město, aby bylo přátelské pro děti. Velmi zjednodušeně lze tyto parametry shrnout do tří bodů, které by prostředí mělo dětem poskytovat:

- možnost svobodného, nezávislého a zároveň bezpečného pohybu a pobytu;
- různorodé příležitosti pro pobyt a kvalitní hru;
- kontakt s přírodou.

Možnost dětí svobodně a volně se pohybovat po svém okolí je oproti minulosti značně omezena. Lze to ilustrovat situací v Praze 3 a 7, kde je samostatný pohyb a pobyt dopříván jen necelé třetině dětí kolem devátého roku věku. Podíl samostatně se pohybujících dětí se výrazně zvyšuje teprve kolem třináctého roku věku (přes 70 %).<sup>5</sup> Pohyb a pobyt dětí přitom ovlivňují hlavně fyzické faktory, jako je ztvárnění uličního prostoru, šířka chodníku, přístupnost a dostupnost jednotlivých destinací, výskyt vhodných míst pro zastavení, stín, zeleň, intenzita motorové dopravy a další. Důležitou roli hrají také faktory sociální: absence kamarádů, se kterými lze trávit čas venku, nelibost občanů vůči přítomnosti teenagerů na náměstích nebo ohrožení dětí určitými individui. Zkvalitnění prostředí pro děti lze na začátek dosáhnout snížením intenzity motorizované dopravy a podporou nabídky pobytových míst ve veřejném prostoru.

Různorodé příležitosti pro pobyt a kvalitní hru lze dosáhnout skrze aktivaci různých typů veřejného prostoru a díky nabídce široké škály rozmanitých prvků a aktivit, které přirozeně vybízejí ke hře, sportu, relaxaci a k socializaci. Může se jednat o přizpůsobení ulice jako místa k pobytu a k zastavení, nároží s prostorem pro odpočinek až po širší a komplexnější nabídku v rámci náměstí a parků.

---

5 Petrik, M., Hejzlarová, I., Hanson, H.: *Souhrnná prezentace sběru dat. Podklad pro studii posouzení a návržení parametrů města přátelského k dětem na území MČ Praha 7*. Praha 7, (2017).

Petrik, M., Hejzlarová, I., Hanson, H.: *Studie posouzení a návržení parametrů města přátelského k dětem na území MČ Praha 3*. (2014).

Dostupné z: [www.praha3.cz/getFile/case:show/id:192864](http://www.praha3.cz/getFile/case:show/id:192864).

Kontakt dětí s přírodou je zásadní pro jejich zdravý psychický i fyzický vývoj. Pobyt v přírodě zvyšuje pohybovou aktivitu, omezuje obezitu, zlepšuje obratnost a motoriku, zmírňuje stres, výskyt alergií nebo astmatu.<sup>6</sup> Děti skrze prožitek přírody lépe chápou přírodní souvislosti a děje. Ti, kteří si v dětství měli možnost vybudovat k přírodě pouto, mají větší tendenci se v dospělosti zajímat o problematiku životního prostředí. Nabídka přírodě blízkých prostorů ve městě často chybí a městské děti tak jsou o prožitek přírody ochuzeny.

Foto archiv Město přátelské k dětem



*Multifunkční venkovní stavebnice a vzdělávací kroužek Malý architekt a urbanista*

Spolek Město přátelské k dětem své projekty zaměřuje na různé aspekty vztahu dětí k urbánnímu prostředí. Mapuje mobilitu dětí – to, jak ráno chodí do školy, odpoledne na kroužky či domů, s kým a jak chodí, jaké dopravní prostředky děti využívají. Kromě pohybu dětí sledujeme také jejich pobyt v městské čtvrti, tedy kde, jak a s kým tráví svůj čas. Spolek analyzuje současný stav prostředí, ve kterém se děti pohybují, a porovnává údaje s tím, jak děti samy své okolí hodnotí. Průzkumy probíhají v rámci workshopů a prostřednictvím dotazníků. Cílem je zjistit přání dětí a jejich názor na možná zlepšení a zkvalitnění prostředí, kde žijí.

Jak se daří dětem v našich městech jsme zjišťovali například v rámci projektu *Praha 3 přátelská k dětem*<sup>7</sup>, kterého se v roce 2013–2014 zúčastnilo přes 1 500 uživatelů, převážně dětí a mládeže, ale i jejich rodičů, prarodičů, učitelů a vychovatelů na školách. Data získaná díky dotazníkům, workshopům a pozorování v terénu jsme

---

6 Daniš P.: *Děti venku v přírodě*. Tereza (2017).

7 Petrik, M., Hejzlarová, I., Hanson, H.: *Studie posouzení a navržení parametru města přátelského k dětem na území MČ Praha 3*. (2014). Dostupné z: [www.praha3.cz/getFile/case:show/id:192864](http://www.praha3.cz/getFile/case:show/id:192864).

porovnávali s daty získanými v rámci rozsáhlého sběru dat v roce 2016 v Praze 7.<sup>8</sup> Další projekt proběhl v roce 2018 v Praze 6 v lokalitě Červený vrch<sup>9</sup> a zaměřil se na nabídku a doporučení pro hru. V poslední době se spolek kromě Prahy zaměřuje i na jiná města. V letech 2019 a 2020 jsme pracovali na sběru dat a doporučení strategie města přátelského k dětem pro město Jihlava.<sup>10</sup> Data získaná z realizovaných projektů spolek průběžně porovnává, validuje a prohlubuje při analytických, plánovacích i vzdělávacích workshopech, které pravidelně pořádá na pražských základních školách.<sup>11</sup> Výstupem jsou specifická doporučení pro města, která mají zájem stát se přátelská k dětem, nebo architektonické studie konkrétních míst.

Protože v městském veřejném prostoru stále chybí možnost volné a svobodné hry, spolek se po vzoru zahraničních tzv. *Adventure playgrounds* věnuje i tomuto tématu. V rámci projektu *Prostor pro hru*<sup>12</sup> pravidelně nabízíme možnost vyzkoušet si konstrukční hru s multifunkční velkoformátovou stavebnicí a jinými balančními a hravými prvky. Děti při těchto akcích mají nejen možnost volné prvky využívat ke své hře, ale i spoluvytvářet prostor pro hru podle svých vlastních představ.

Aby mohlo být město považováno za město přátelské k dětem, musí splňovat řadu fyzických a sociálně-ekonomických požadavků, které se dotýkají mnoha oborů. Patří sem například omezení znečištění ovzduší redukcí motorové dopravy, vytváření zelených prostorů ve městě, zlepšování mikroklimatu, ale také integrace hry do veřejného prostoru a vytváření sdílených pobytových prostorů pro všechny věkové kategorie uživatelů, které podpoří komunitní a sociální vztahy.

Cílem jsou udržitelná, uživatelsky přívětivá, bezpečná a zdravá města s rozvinutým systémem modrozelené infrastruktury a v neposlední řadě přátelská k dětem. Jak říká starosta Bogoty Enrique Peñalosa: „*Děti jsou spolehlivý ukazatel: když dokážeme vybudovat úspěšné město pro děti, budeme mít úspěšné město pro všechny.*“

---

8 Petrik, M., Hejzlarová, I., Hanson, H.: *Sběr dat – Podklad pro studii posouzení a navržení parametrů města přátelského k dětem na území MČ Prahy 7.* (2016).

9 Petrik, M., Hejzlarová, I., Smetanová, M., Valouchová, E.: *Průzkum herních příležitostí – podklad pro vypracování soutěžního zadání studie Červený vrch.* (2018).

10 Hejzlarová, I., Petrik, M., Smetanová, M., Valouchová, E.: *Analytická studie a doporučení strategie města přátelského k dětem pro předprostor a navazující okolí ZŠ Jihlava, E. Rošického 2.* (2020).

11 Viz web organizace Město přátelské k dětem. [www.childfriendlycity.cz](http://www.childfriendlycity.cz).

12 *Prostor pro hru* – úterní herní odpoledne Města přátelského k dětem ve Studiu ALTA (2020–2021).





# INSPIRAČNÍ VÝLET ZA SVOBODNOU HROU

Klára Koldová, MSc.

Architektka, doktorandka na FA ČVUT

Kde jsou děti, tam to žije! A děti jsou zásadně tam, kde je to baví. Vynechme teď klasická unifikovaná, standardizovaná a oplocená dětská hřiště. Ta své uživatele jednak fakticky vyřazují z okolního dění ve veřejném prostoru, navíc ani nenabízí dostatek možností pro různé typy hry a obvykle nejsou přizpůsobena pro děti rozdílného věku a schopností.

Pojďme se spolu vydat na eurovýlet po místech, kde se hra stává součástí urbánního prostředí paralelně s jeho dalšími funkcemi. Nemyslíme tím houpačky nasázené podél chodníků. Ta nejpřínosnější a nejzábavnější hra je ta svobodná. Tedy taková, u které nejsou pravidla určována nikým ani ničím jiným než samotným dítětem.

Integrace hry do měst je jednou z cest, jak jim pomoci stát se přátelštějšími pro lidi i planetu. Plánování pro hru v sobě totiž spojuje sociální a environmentální priority v jedno. Sídla, která disponují mnoha příležitostmi pro hravou interakci, pomáhají svým obyvatelům budovat vztahy jak s vystavěným prostředím, tak ostatními lidmi napříč věkovými kategoriemi. Kde se zdržují děti, shromažďují se i jejich dospělí pečovatelé a potažmo ostatní obyvatelé. Klimaticky zaměřené úpravy typu přidávání zeleně a vody do měst nejen, že pro ně utváří příjemné a rozmanité pobytové prostředí, ale při zahrnutí herních příležitostí mohou také přispět k budování respektu k přírodě – a působit tak na děti i ve vzdělávací rovině.

## Brusel

Iniciativa Cultureghem se zabývá kultivací a aktivací veřejných prostranství v Bruselu, kde se míchá množství kultur a národností a s tím spojených různých životních stylů i náplní času. Používají k tomu sérii pojízdných venkovních kuchyní a dřevěných play-boxů (plných herních prvků zaměřených na děti různého věku), které lze pomocí elektrokol snadno dopravit kamkoliv. Pravidelně jednou týdně vše rozbalí na rozlehlé, volně přístupné zastřešené ploše, kde se v jiné dny konají trhy (a je navíc uprostřed jedné z nejvíce znevýhodněných městských částí), a vznikne obrovské hřiště. (1)

Foto Klára Koldová



## Gent

Skejtování je v belgickém Gentu standardně povoleno téměř všude a tomu se při návrhu přizpůsobuje i venkovní mobiliář jako lavičky a zábradlí. Pokud je přece jen potřeba skejtování někde zakázat (například kvůli stížnostem obyvatel), hledá se v blízkém okolí prostor, kde tenhle výpadek vynahradiť. Skvělým příkladem je dočasný skatepark Kleindokkaai, který byl právě z toho důvodu postaven na půdě aktuálního brownfieldu. Tam by se do pěti let měl začít budovat nový park a vize radnice je, že území bude již natolik spojeno se skejtováním, že se nenásilně přenesení do budoucí podoby parku. (2)

Foto Klára Koldová



2 Kleindokkaai, Gent



3 Bourgoyen-Ossemeersen, Gent

Větší parky jsou protkané sítí dřevěných herních prvků, které nabízejí alternativní trasy a možnost krátkého vyžití pro každého, koho už normální cesta nebaví. (3)

Parklet je pojízdná herní platforma, velká jako jedno parkovací místo, která se díky tomu může po městě snadno přesouvat a rozšiřovat nabídku herních příležitostí přesně tam, kde je to třeba. (4)

Foto Klára Koldová



4 Gent

## Antverpy

Tam, kde je potřeba postavit bariéry pro auta, stačí místo nudných dopravních zátarasů použít jejich hravější verzi (jako například kruhové bloky různých velikostí) a rázem se stanou ostrůvky na skákání i místem ke spontánnímu posezení. (5)

Basketbalové hřiště nemusí sloužit jen pro sport, ale taky pro volnou hru i setkávání, zvláště pokud mu chybí oplocení a funguje tak jako neformální náměstíčko. Díky absenci fyzických bariér, které často podněcují ty psychické, je přístupné pro všechny bez ohledu na jejich věk, gender nebo schopnosti. (6)

Foto Klára Koldová



5 Spoor Noord, Antverpy.



6 Sindt-Andriesplaats, Antverpy

Nově zřízené obytné zóny v Antverpách (tzv. woonerf, kde chodci mají přednost před auty a hraní a pobíhání na ulici je povoleno) jsou do doby, než si na jejich existenci všichni zvyknou, označeny barevnými symboly po celé délce ulice. (7)

Parku Spoor Noord dominuje rozlehlá vodní plocha, která v rámci krajinářského pojetí funguje sama o sobě. Minimalistický chodníček skrz ni ale dává najevo, že interakce je zde vítaná, a tak je okolní mělká voda neustále plná brouzdajících se dětí. (8)

Foto Klára Koldová



7 Sindt-Andriesplaats, Antverpy



8 Spoor-Noord, Antverpy

## Londýn

V Londýně se na jednu stranu setkáme s rigidními ohrazenými hřišti, které dodržují snad ještě striktnější bezpečnostní pravidla, než je tomu u nás, na druhou stranu tu ale uvidíme i taková, kde jsou příležitosti pro hru nenásilně začleněny do společného prostoru všech.

Foto Klára Koldová



V rámci stavby obytného souboru Kings Crescent byla navržena tzv. play street na míru pro nové obyvatele i lidi ze sousedství. Svou podobou zpochybňuje vnímání ulice jako utilitárního prostoru a nabízí naopak až divadelní atmosféru se scénou plnou kamenů a dřevěných klád, netradičních laviček a multifunkčních prvků jako je dlouhý stůl uprostřed ulice. (9)

Foto Klára Koldová



Nicméně i velmi jednoduchými (a přitom vkusnými) prostředky lze oživit pěší ulice nebo chodníky a motivovat tak jejich uživatele k zastavení a probouzení fantazie během jinak nudné cesty z bodu A do bodu B. (10)

Parky jsou obecně místem, kde mohou plochy pro hru zabírat více prostoru a přirozeně se mísit s jejich ostatními funkcemi. V severní části Queen Elisabeth II Olympic Park tvoří území určené pro hru s vodou zároveň rozmanitou krajinu – od říčních meandrů až po strohý kanálek, který vede uprostřed pěšého chodníku před kavárnou. (11)

Mimořádně, přítomnost písku a vody nejen, že spolehlivě vede děti ke kreativnímu tvoření, ale často také k tomu, že si zouvají boty. Chůze naboso je přínosná ze zdravotního hlediska a navíc díky intenzivnímu vnímání celého spektra vlastností povrchů (struktury, tvrdosti, teploty) generuje silnější prožitky a tím i specifičtější vztah k danému místu. (12)

Foto Klára Koldová



12 *Tumbling Bay Playground, Londýn*



13 *Wild Kingdom Playspace, Londýn*



14 *Homerton Grove adventure playground*



15 *Make-do play, London*

Park na ostrově Three Mills vypadá na první pohled jako obyčejná zelená plocha. Když jím ale procházíte, tu a tam se vám v zorném poli objeví nenápadné herní prvky, které jsou roztroušené po celé jeho ploše a vybízí tak k dobrodružnému objevování. Převážná část je jich přetvořena z věcí, co už na území byly (přírodních i umělých), což přirozeně podporuje imaginativní hru a představivost. (13)

Mimo tradiční veřejný prostor stojí dobrodružná hřiště (adventure playgrounds), která jsou ohrazená a „hlídaná“ (dospělými playworkery). Díky tomu ale poskytují mnoho příležitostí pro svobodnou hru včetně zažívání přiměřeného rizika. Většinou se i samy děti podílí na tom, jak hřiště vypadá, a tvoří si tak „svůj“ kousek města. (14)

Na podobném principu funguje i několik iniciativ zaměřených zejména na hru s volnými prvky (loose parts play), které lze po každé hře zase uklidit. Jakákoliv plocha se tak na několik hodin může proměnit na herní prostranství, kde jsou všichni vítáni a děti si určují, co se zrovna děje, čistě podle svých preferencí i schopností. (15)

## Kodaň

Park Superkilen byl navržen před více jak deseti lety, aby pomohl proměnit jednu z nejvíce etnicky rozmanitých a nejméně bezpečných částí Kodaně. Podél frekventované cyklostezky vznikl pestrý společný park plný typických prvků z více než šedesáti zemí světa (vybraných na základě doporučení místních obyvatel). Jeho elementy by ale fungovaly i samostatně, ať už to jsou šachové stolky, hravé lavičky všeho druhu, altánky nebo sportovní vybavení. (16)

Foto Klára Koldová



Jedno z největších náměstí v Kodani výborně demonstruje, jak může jediné místo sloužit mnoha různým zájmům – přes den jako školní dvůr přilehlých škol, odpoledne jako sportoviště a večer k setkávání lidí všeho věku. Žije tedy doslova od rána do noci. Pod svou vyvýšenou platformou schovává podzemní garáže – vjezdy do nich jsou kryty minimalistickým schodišťovým sezením. Liniový vodní prvek zároveň funguje jako odvodňovací strouha v případě přívalového deště. A volná plocha se využívá mimo jiné k pořádání víkendových trhů. (17)

Místo pevného oplocení lze pro ohraničení herního prostoru (pokud je žádoucí) využít výškové modelování terénu a jednotlivé plochy buď zapustit nebo naopak vyvýšit nad okolí. Tím je splněn účel a zároveň vzniká sekundární herní krajina. (18)



17 Israels Plads, Kodaň



18 Frederiksberg



19 ByOasen, Kodaň



20 KU.BE, Frederiksberg

Kousek venkova uprostřed města, kde najdeme kozy, králíky, slepice a další domácí zvířata, a také třeba hromadu obyčejné hlíny, lopaty a malé vozíky na její převážení – ByOasen je jedním z mnoha kodaňských hřišť „s obsluhou“. Přítomností dospělých se rozšiřuje paleta možných činností, od chovu zvěře po pořádání táboráků. Kromě toho disponují hřiště často hygienickým zázemím a někdy i vnitřními prostory vybavené stoly a deskovými hrami, papíry na kreslení a podobně. (19)

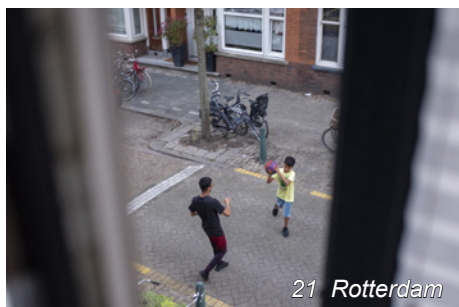
Za (polo)veřejný prostor lze považovat i interiér, pokud je přístupný zdarma a pro všechny. Taková je budova komunitního centra KU.BE, které v sobě skrývá několik herně ztvárněných pater, mezi kterými se dá volně prolézat, skákat, běhat a klouzat, nebo si i někde v klidu sednout a popovídat. Ve městě, kde prší skoro polovinu dní v roce, je to vítaná alternativa k aktivnímu venkovnímu pobytu pro mnoho dětí i rodičů. (20)

## Rotterdam

Jak se jednoduše pozná opravdu child-friendly city? Když sedíte doma u večere a slyšíte venku bouchat míč o silnici... (21)

Veřejně přístupné vnitrobloky slouží jako oáza klidu a zeleně uprostřed jinak rušného města. Zaručují bezpečné prostředí bez aut s benefitem pasivního dohledu z oken okolních domů. Ve čtvrti Oude Norden jsou jejich vstupy navíc z ulice označeny výrazným červeným rámem, který zve kolemjdoucí dál. (22)





21 Rotterdam



22 Rembrandtstraat, Rotterdam

Westblaak skatepark geniálně využívá úzkou parcelu mezi dvěma frekventovanými silnicemi. Podlouhý profil mu nevádí a stížnosti na hluk ze skejtvání tu nejsou opodstatněné. Díky přítomnosti stromů a laviček pod nimi ho ale používají i místní k odpočinku. (23)

The Flying Grass Carpet je iniciativa, která se snaží oživit veřejná prostranství pomocí instalace pestrobarevných kobereců z umělé trávy. Některé z nich se postupně přesouvají po světě. Ten největší je již několik let položen na divadelním náměstí v Rotterdamu. Jeho estetický přínos je možná diskutabilní, nicméně pro iniciaci hry funguje spolehlivě – zejména v kombinaci s vodními tryskami. (24)

Proměna na město přátelské k dětské hře neprobíhá jen na fyzické úrovni, ale i té sociální. Pokud ji společnost přijímá a podporuje, může se místem pro hru snadno stát třeba obyčejné pítko. (25)



23 Westblaak, Rotterdam



24 Schouwburgplein, Rotterdam



25 Rotterdam



ROAD  
CLOSED

# PŘÍBĚH PLAY STREETS VE VELKÉ BRITÁNII

Alice Ferguson

spoluzakladatelka organizace Playing Out



Když se bavíme o venkovní hře a přístupnosti prostoru pro děti, často zaznívá myšlenka jakési přírodní idylky. Děti samozřejmě potřebují přístup do přírody, ty nejcennější prostory se nacházejí v blízkosti jejich bydliště, v jejich čtvrti a přede dveřmi jejich domů. Tyto prostory možná nejsou krásné, nebývají ani navrženy s ohledem na děti, ale pokud jsou bezpečné a pokud děti mají pocit, že si tam smějí hrát, pak plní svou roli.

## Jak to začalo

Vyrůstala jsem v 70. letech v Bristolu, což je středně velké britské město. Jako děti jsme měli k dispozici celou čtvrť. Od osmi devíti let se náš rajon, neboli záběr našich toulek, rozrostl až k místním obchodům a do míst za základní školou. Hřiště tu sice existovala, ale dávali jsme přednost hraní jinde v blízkosti domova: na volných, „neplánovaných“ místech, k nimž jsme měli snadný přístup a jež jsme si mohli přivlastnit: v naší ulici, u kamaráda na sídlišti, na kousíčku veřejné zeleně, či dokonce pod čtyřproudovým nadjezdem, což bylo rovné prázdné místo ideální na kolečkové brusle.



Tam jsme trávili čas, bruslili a pořádali úžasné skákové hry s dlouhým švihadlem a spoustou děcek všeho možného věku a původu. Měli jsme pohyb, získávali společenské dovednosti a životní zkušenosti, aniž by se nad tím kdokoli zamýšlel.

Jen se zeptejte kteréhokoli dospělého, který takto trávil většinu dětství, a při té vzpomínce se rozzáří. Začne vám uvádět celou řadu pozitivních, často nehmotných sociálních a osobních přínosů: kamarádství s dětmi různého věku a původu, zvykání si na svět, pocit sounáležitosti se společenstvím, poznávání čtvrti a láska k ní, čistá radost ze svobodné hry a sebeurčení. To vše navíc k viditelnějším, funkčním přínosům pro zdraví dětí, jejich duševní pohodu a rozvoj, jež přicházejí s pobytem venku, který je aktivní, společenský a propojený se skutečným světem.

Tohle všechno – jednoduše svoboda hrát si venku a samostatně se pohybovat v blízkosti domova – bylo úplně normální součástí britského dětství až do doby před několika desítkami let a děti to měly k dispozici zdarma. Nic jim nebránilo se zapojit, za hraní v blízkosti domova se neplatilo vstupné, nevznikala genderová nevyváženost. Děti různého původu měly velmi demokratický přístup k prostoru, hraní, trávení času venku, tělesné aktivitě a zapojování se do společnosti.

## Rychlá změna pro děti

Zatímco jsme si však žili tento krásný život, ve skutečnosti to už začínalo jít z kopce, jen jsme si to neuvědomovali. Několik vizionářů si toho ovšem všimlo: Jane Jacobs, Colin Ward i Mayer Hillman se již v 60. a 70. letech pokoušeli upozorňovat na rychlé ubývání svobody dětí a přístupnosti prostor pro ně, k němuž docházelo v důsledku kombinace různých faktorů, mimo jiné městské výstavby, privatizace veřejného prostoru a automobilismu.

To všechno vedlo k tomu, jaká je situace dnes. Doba, kterou děti tráví venku, venkovní hra, „záběr toulek“ i nezávislá mobilita se během několika desítek let

značně zmenšily. Zároveň je stále jasnější, že tato ztráta dostupnosti svobodného (ve všech slova smyslech) hraní venku ve společném prostoru má největší dopad na děti z nejvíce znevýhodněných podmínek.

Statistika veřejného zdraví je dobře známá a otřesná. Již před pandemií se 80 % dětí ve Velké Británii nedostávalo základní každodenní tělesné aktivity, kterou potřebují ke svému zdraví a pohodlí<sup>1</sup>. Organizovaný sport a další veřejné strategie nenahrazují ztrátu svobody být prostě venku: chodit, jezdit na kole a hrát si. Od roku 2020 míra tělesné aktivity ještě více poklesla a dnes každé třetí britské dítě vychází z prvního stupně základní školy (ve věku 11 let) s nadváhou či obezitou. Historického maxima dosahují u dětí též úzkost a deprese.

Uvedené změny mají mnoho důvodů<sup>2</sup>. V tomto příběhu ovšem vystupuje jeden nepochybný záporák – automobil. Největší překážkou dětské svobodě je jednoznačně obrovský nárůst počtu automobilů a jejich převaha v obytných ulicích. Děti byly z ulice vytlačeny – dříve přitom bývala společným prostorem k hraní a socializaci – a rodiče bez výjimky potvrzují, že nebezpečí plynoucí z uličního provozu je hlavním důvodem, proč nenechají děti, aby si hrály venku poblíž domova.

Funguje zde přitom určitý začarovaný kruh. Spolu s tím, jak jsme děti postupně vyloučili z ulic a tudíž nejsou vidět ve veřejném prostoru, stále méně je bereme v potaz ve společnosti i při plánování na všech úrovních.

## Drobná akce

Takhle jsem na tom tedy před patnácti lety byla jako matka malých dětí. Jejich život byl najednou nesmírně organizovaný a jejich samostatný přístup k venkovnímu prostoru velmi omezený. Trávily příliš mnoho času uvnitř, neaktivní a izolované. Byly zbaveny všeobecné svobody toulat se venku a vstupovat do prostoru bezprostředně za hranicemi jejich domova.

Se známými jsem začala mluvit o tom, jak moc se to změnilo. To, co jsme v dětství sami brali jako samozřejmost – zaběhnout po škole ke kamarádům v sousedství, vyrazit na malé „dobrodružství“ do parku – se už podle všeho vůbec nekonalo. Uvědomili jsme si, že fyzické a sociální prostředí se za jedinou

---

1 *Everybody Active, Every Day: An evidence-based approach to physical activity*, Public Health England, 2014, dostupné z: [assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/353384/Everybody\\_Active\\_\\_Every\\_Day\\_evidence\\_based\\_approach\\_CONSULTATION\\_VERSION.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/353384/Everybody_Active__Every_Day_evidence_based_approach_CONSULTATION_VERSION.pdf)

2 [playingout.net/why/the-problem](https://playingout.net/why/the-problem)

generaci proměnilo tak, že již nevnímáme jako bezpečné ani přijatelné nechat své děti jednoduše „hrát si venku“ na ulici nebo v blízkosti domova, jak jsme to sami dělávali každý den.

Protože jsme se nechtěli smířit s tímto stavem ani s jeho dopady na zdraví a pohodu dětí, na jejich rozvoj, životní prožívání a na jejich občanská práva, rozhodli jsme se pokusit něco změnit. Má sousedka Amy Rose se také začínala zamýšlet nad ztrátou dětské svobody a vymýšlet možnosti, jak znovu získat zpět a proměnit prostor přede dveřmi domů. Inspirovali jsme se myšlenkami Davida Engwichta<sup>3</sup> (autora slavných ocelových retardérů) a začali promýšlet různé nízkorozpočtové možnosti sebeobran.

V Británii je velká tradice pouličních slavností, jež se obvykle pojí se životem královské rodiny, například s narozeninami či korunovací vladaře. Jakákoli skupina občanů tak může místní úřad požádat o povolení uzavřít svou ulici na jeden den pro automobilový provoz a uspořádat jednoduchou komunitní akci, zpravidla se společným jídlem, hudbou a (to je také velmi britské) šňůrami barevných praporků pověšených křížem krážem mezi domy po celé délce ulice.

Amy a já jsme spolu se sousedy takovou slavnost uspořádaly u nás v ulici, a když jsme si všimly, jak skvělá to byla příležitost pro společnou hru dětí z ulice, napadlo nás uspořádat mnohem jednodušší verzi – bez jídla, bez vlajkoslávy, bez organizovaných her, jen krátkodobý zábor prostoru, který děti zviditelní a nastartuje debatu o tom, jak děti přišly o svobodu a zdůrazní zásadní vliv uličního provozu na jejich život. Zajímalo nás, zda se potvrdí domněnka, že ústředním faktorem, který umožní dětem hrát si venku, je jednoduše přístup k bezpečnému prostoru před domem.

Takže na Mezinárodní den dětí, 1. června 2009, jsme v naší ulici vyzkoušely vůbec první akci „Playing Out“. Nejprve jsme se ujistily, že mezi sousedy máme dostatečnou podporu, a požádaly jsme městský úřad o uzavření ulice pro tranzitní dopravu na tři hodiny po škole (příčemž místním byl vjezd povolen). S každým z ulice jsme promluvily a daly mu možnost vznést připomínky. Sousedy jsme též naverbovaly jako dobrovolné „pořadatele“, aby stáli na každém vjezdu do ulice u oficiální cedule „silnice uzavřena“, udržovali bezpečný prostor, posílali tranzitní dopravu jinudy a zajistili, že místní budou ulicí projíždět krokem.

---

3 David Enwicht je australský urbanista a aktivista, považuje se za autora konceptu „pěškobusů“ a tzv. „Neighborhood Pace Car“, sousedského svépomocného systému hlídání povolené rychlosti. [www.pps.org/article/david-engwicht](http://www.pps.org/article/david-engwicht).

Zabralo to skoro jako kouzlem. Z domů na ulici vyšlo asi osmdesát dětí, počítaly jsme je! To bylo mnohem víc, než jsme si vůbec myslely, že v naší ulici bydlí. Okamžitě si přivlastnily tento „krásný volný prostor“, jak jedno z nich zvolalo. Naše úplně obyčejná ulice se proměnila. Nic jsme přitom nepřidaly, jen jsme odstranily hlavní překážku, jež bránila dětem ulici využívat – rychle jedoucí auta. Děti si hrály svobodně, aktivně a radostně, chlapci i děvčata všeho věku společně. Poprvé se tu setkaly děti z různých škol. Rodiče ustoupili do pozadí a nechali je v jejich živlu, přičemž udržovali bezpečný prostor a vzpomínali na vlastní dětství.

## Rostoucí hnutí

Myšlenka si začala získávat pozornost. Doslechli se o ní další místní rodiče a chtěli udělat totéž ve svých ulicích. Rada města Bristolu chápala potenciální přínosy tohoto velmi jednoduchého, nízkonákladového opatření pro veřejné zdraví a budování společenství a vypracovala strategii jeho podpory – první **Vyhlášku o přechodných herních ulicích** (Temporary Play Street Order, TPSO). Díky ní mohou obyvatelé každé ulice požádat o „otevření ulice hrám“ na několik hodin týdně.

Díky celostátnímu zpravodajství se na nás začali obracet rodiče z celé Británie se žádostmi o podporu realizace tohoto opatření v místě jejich bydliště, takže několik z nás založilo neziskovou organizaci **Playing Out** (Hrát si venku, [playingout.net](http://playingout.net)), která toto hnutí vycházející od rodičů podporuje a vyzývá k přijetí širších strategií a společenských změn k obnovení svobody našich dětí.

To bylo před dvanácti lety. Od té doby si v Bristolu a řadě dalších měst po celém Spojeném království pravidelně „hraje venku“ více než 1 500 ulic a sídlištních okrsků. Užitek z toho má zhruba 45 000 dětí a dohromady vzniklo již 1 milion „Playing Out“ hodin. Podle bristolského vzoru již vypracovalo strategii Play Street přes devadesát místních úřadů a myšlenka se rozšířila i do mnoha dalších zemí, mimo jiné do Německa, USA a Austrálie<sup>4</sup>.

Jednou z předností tohoto modelu je skutečnost, že herní ulice iniciují a realizují místní obyvatelé. Proces je tedy nejen velmi nízkonákladový, ale též sblížuje sousedy, posiluje místní společenství, neboť jim dává pocítit vlastnictví venkovního prostoru, a vede k dalším aktivitám a změnám. Jde však také o spoustu práce, která si žádá určitý čas a odvalu: hovořit se sousedy, žádat o povolení, se všemi diskutovat, organizovat značení a hlídkování, udržovat to celé v chodu.

Věnujeme velké úsilí tomu, abychom porozuměli, co to znamená pro znevýhodněné lokality, kde děti ještě více potřebují hrát si venku, ale dospělí mívají méně

---

4 [playingout.net/nearby-you/an-international-movement](http://playingout.net/nearby-you/an-international-movement)

času, méně možností, méně odvahy a čelí při realizaci takovýchto aktivit mnohem většímu množství překážek. Zkoušíme různé modely podpory<sup>5</sup> a různé verze modelu Playing Out pro sídliště, kde nejsou nutné uzavírky ulic, ale venkovní hře dětí brání celá řada jiných překážek<sup>6</sup>.

Existuje stále více důkazů pozitivního vlivu herních ulic na děti i místní obyvatelstvo po celé Británii. Kromě těchto bezprostředních přínosů jsou herní ulice též katalyzátorem dlouhodobějších změn: zviditelňují děti na ulicích a ukazují, čeho všeho lze dosáhnout. Náš model také začíná vytvářet podmínky nezbytné k navrácení hraní si venku jako normální součásti života dětí: bezpečné ulice a prostor přede dveřmi, propojenější společenství, větší pochopení a podporu této myšlenky – a „kritické množství“ dalších dětí, které si hrají venku.

Foto archiv Playing Out



Výzvou pro politiky je nyní uvědomit si důležitost toho, aby si děti mohly hrát venku a bezpečně a nezávisle se pohybovat po své čtvrti, a pomoci nastolit změny nutné k tomu, aby ulice byly natrvalo bezpečnější a čtvrti měst přívětivější vůči dětem.

---

5 [playingout.net/wp-content/uploads/2023/03/Playing-Out-Toolkit-final.pdf](https://playingout.net/wp-content/uploads/2023/03/Playing-Out-Toolkit-final.pdf)

6 [playingout.net/play-streets/start-on-your-street/parent-and-resident-stories/samira-in-bristol](https://playingout.net/play-streets/start-on-your-street/parent-and-resident-stories/samira-in-bristol)



Play Streets nejsou dlouhodobým řešením,  
ale dokládají, že:

- >>> Děti si chtějí hrát venku v blízkosti domova a když mají správné podmínky, tak to dělají.
- >>> Pro své děti si to přejí i rodiče.
- >>> Hraní si venku má obrovské přínosy pro samotné děti i celé společenství.

Foto archiv Playing Out





# EMPATICKÉ MĚSTO JAKO MÍSTO, KDE CHCI ZESTÁRNOUT

Mgr. Lucie Vidovičová, Ph.D.

socioložka

Fakulta sociálních studií, Masarykova univerzita, Brno



Fyzikální plynutí času plynoucí z pohybů vesmíru lidský jedinec vnímá jako stárnutí. Díky částečně známým a částečně ještě ne zcela odhaleným a popsáním změnám prochází procesem stárnutí stále větší počet a podíl lidí ve vyspělých společnostech. I přes krátkodobé výkyvy, jako jsme tomu byli svědky v průběhu pandemie COVID-19, se dožíváme stále vyššího průměrného věku a prožitek stáří je stále častější zkušeností lidí kolem nás, i nás samotných. Vše, co se děje, se přitom děje někde, a tak i tato životní dynamika se odehrává na pozadí fyzického místa a socio-fyzického prostředí.

V důsledku již dříve zahájených urbanizačních trendů je pro řadu lidí tím fyzickým prostředím stárnutí město. Vede se dlouhá akademická i laická debata, zda je místem přívětivějším pro stárnutí město nebo venkov, a každý z táborů si, vlastně oprávněně, nárokuje své symbolické vítězství, jsou-li zvoleny adekvátní indikátory. Už dříve bylo konstatováno, že až 43 % indikátorů favorizuje venkov oproti městu.<sup>1</sup> I přes nesporné výhody, na které městské prostředí láká své (nové) obyvatele, lidé žijící v menších sídlech jsou subjektivně zdravější, mají vyšší příjmy a menší náklady na bydlení, mají lepší vztahy ve svém sousedství, ve kterém se cítí bezpečně a jsou s ním o něco pevněji spjati.

Tyto výsledky jsou do jisté míry překvapující, protože život ve městě je svým způsobem neexistující koncept, i ve městech spíše žijeme a fungujeme v menších geografických jednotkách, sousedstvích, městských čtvrtích a městských částech. Rozdíl je však v tom, že zatímco vesnice mohou být jakousi jednotkou samy o sobě, městské části tento princip nemusí vždy splňovat: například v kontextu Prahy jsou co do věkového průměru obyvatel nezdědka nejstarší ty městské části nebo čtvrti, které jsou nejméně zelené. Pro dosažení chladného parku je tak nutné „jet přes půlku města“, což např. v horkých dnech může být pro seniory a seniorky doslova život ohrožující aktivita.<sup>2</sup>

Jsou-li venkovští senioři favorizovaní v tak významných indikátorech, jako je zdraví, ekonomické i fyzické bezpečí nebo přináleženost k místu, pak je nutné se ptát, zda a jak by měla města usilovat o „vyrovnání skóre“, a posílení výkonu v těchto konkrétních indikátorech tak, aby se stala více „pro-seniorskými“, každému věku přátelskými (*age-friendly*). Dobře využitelným, na praxi orientovaným nástrojem je koncept *age-friendliness*, přátelství každému věku, definovaný a postupně

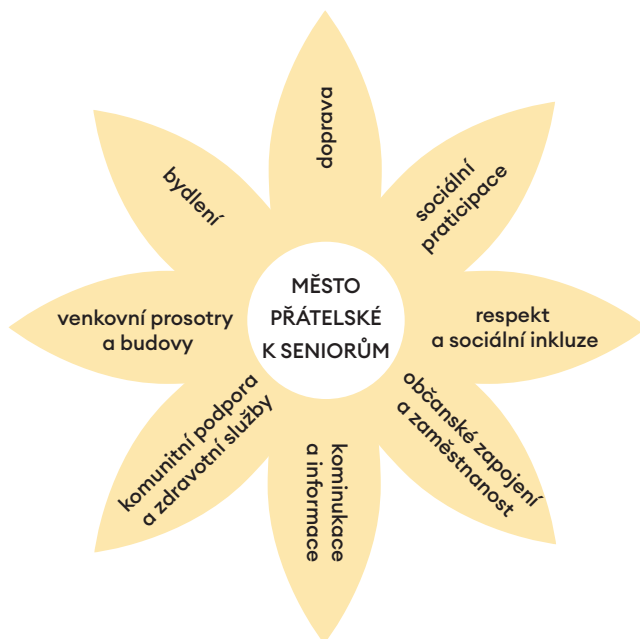
---

1 Ve více než jedné třetině ze 46 sledovaných indikátorů vykazují města i vesnice přibližně stejné hodnoty, ve 20 % indikátorů poskytují města výhodnější podmínky pro kvalitu života ve vyšším věku, ale v celých 43 % je pozitivněji hodnoceno prostředí a kvalita života ve vesnických oblastech. Městští senioři jsou zvýhodněni lepší dopravní infrastrukturou a příležitostmi pro kulturně produktivní aktivity, které mohou být i funkcí jejich v průměru vyššího vzdělání (Vidovičová, L.: *Vybrané rozdíly v kvalitě života českých seniorů ve městě a na venkově*. Fórum sociální politiky 12(3), 2–8 (2018). Praha: Výzkumný ústav práce a sociálních věcí. ISSN 1802-5854).

2 Orcígr, V., Vidovičová, L., Šerák, M., Fernandová, E.: *Pražští senioři a extrémní horka: Vzděláním ke zvýšení odolnosti zranitelné skupiny aneb Zachraň sousedku před vedrem!* Praha: Arnika (2020). ISBN 978-80-87651-81-0. Dostupné z: [www.zmenyprahy.cz/images/SENIORI/Arnika\\_studie\\_seniori.pdf](http://www.zmenyprahy.cz/images/SENIORI/Arnika_studie_seniori.pdf).

rozvíjený Světovou zdravotnickou organizací.<sup>3</sup> Přátelskost každému věku je jakým-  
si zastřešujícím konceptem pro přístupy, které reflektují princip tzv. nejslabšího  
článku, a snaží se o vytvoření takových míst, která respektují různorodé potřeby  
různorodých skupin a vycházejí jim vstříc. Graficky bývá koncept vykreslován  
jako květina s osmi okvětními lístky, protože samotný problém fyzického prostředí  
nelze nikdy tak zcela izolovat od širších společenských a ekonomických souvislostí.

## TEMATICKÉ OBLASTI MĚSTA PŘÁTELSKÉHO SENIORŮM



Zdroj: WHO

*Age-friendliness aneb každému věku přátelské místo*

Přátelskost daného místa k věku se pak skládá nejen ze stavu venkovního prostředí a budov, ale i z možností bydlení, dopravy, sociální participace, komunitní podpory a zdravotnictví, občanské participace a zaměstnanosti, komunikace a informovanosti a v neposlední řadě z respektu a ze sociální inkluze.<sup>4</sup>

3 WHO: *Globální města přátelská seniorům: Průvodce*. Ženeva: WHO (2007).

4 Diskuse konceptu viz též Vidovičová, L.: *Age-Friendly Rural Areas. The Challenges of Measurement and Evaluation in Czech Older Adults*. *Sociální studia* 15(1), 25-43 (2018). Dostupné z: [journals.muni.cz/socialni\\_studia/article/view/11218/9976](https://journals.muni.cz/socialni_studia/article/view/11218/9976).

O seniorech a seniorkách, jakkoliv se jedná o vnitřně extrémně různorodou skupinu různého pohlaví, vzdělání, zájmů a ekonomické situace, lze totiž uvažovat jako o symbolických kanárcích v uhelných dolech, které horníci dříve používali jako systém včasného varování před nebezpečím výbuchu nebo otravy. Senioři jsou nezdídkou definováni jako zranitelná skupina, jejíž kvalita života je indikátorem již zmíněné věkové přívětivosti/přátelskosti, ale i obecnějšího nastavení obyvatel-ného prostředí.<sup>5</sup>

Foto archiv Pěšky městem



Senioři patří k velmi zranitelným účastníkům dopravního provozu. Stárnutí nám pomáhá uvažovat o prostředí(ch) jako o systému sedmi soustředných kružnic, z nichž každá reprezentuje svébytnou sféru příležitostí, ale i bariér.<sup>6</sup> (Tournier a Vidovičová model rozšiřují ještě o největší, osmou kružnici on-line prostředí jako všeobjímajícího a všeprostopujícího svébytného prostoru a komunity.<sup>7</sup>) Stárnutí

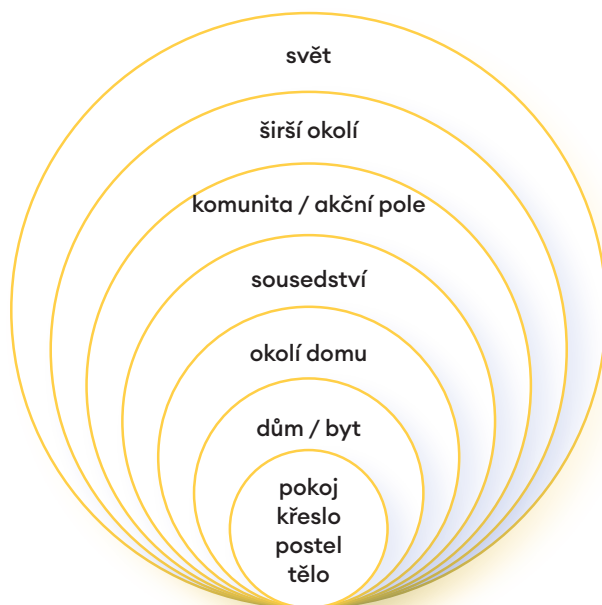
5 Viz např. Schováňková, K., Blažek, J., Gregorová, Ž. (Eds.): *Jak navrhnout město které (pře)žije? Osm oblastí, v nichž lze lépe připravit města na změnu klimatu*. Heinrich-Böll Stiftung. Praha (2021). ISBN: 978-80-88289-24-1. Dostupné z: [cz.boell.org/sites/default/files/2021-05/komix-mesto-cz-w-mensi\\_0.pdf](https://cz.boell.org/sites/default/files/2021-05/komix-mesto-cz-w-mensi_0.pdf).

6 Vidovičová, L., Galčanová, L., Petrová Kafková, M., Sýkorová, D.: *Stáří ve městě, město v životě seniorů*. Praha, Brno: Sociologické nakladatelství, Masarykova univerzita (2013). ISBN 978-80-7419-141-1.

7 Tournier, I., Vidovičová, L.: *Introducion: Framing Community and Spatial Exclusion*. In Walsh, K., Scharf, Th., Van Regenmortel, S., Wanka, A. (Eds.) *Social Exclusion in Later Life. Interdisciplinary and Policy Perspectives*. Cham: Springer (2021). Pp. 185–191. Dostupné z: [link.springer.com/978-3-030-51406-8](https://link.springer.com/978-3-030-51406-8).

těla a riziko poklesu funkčních schopností nás totiž může vést ke zmenšování akčního pole a zkracování běžných cest. S tím, jak dochází k poklesu akčního pole, nepřímou úměrou roste význam objektivní kvality menších geografických a prostorových celků i subjektivních pocitů přináležení (*place attachment*). Laicky řečeno, klesá možnost využívat to, co nabízí „svět“, a roste nutnost uspokojovat každodenní i nadstavbové potřeby v místě bydliště, v bytě, v křesle, na lůžku. Tento proces přitom neznamená intimizaci nebo individualizaci. Uzavírání se do soukromého prostoru totiž nevede ke zmenšování odpovědnosti společnosti (obce, státu) za kvalitu tohoto „zesoukroměného“, zprivatizovaného života, který se už tolik neodehrává ve veřejných prostranstvích.

## SEDM ZÓN ŽIVOTNÍHO PROSTORU



*Sedm zón životního prostoru; zdroj: Cit 6*

I když vynecháme potřebu péče, která je, nebo by alespoň rozhodně měla být, sdílenou odpovědností obce a komunity (v ideálních světech díky fungování komunitních geriatrických sester a týmů, zajišťujících péči o zdraví, zdravotní i sociální prevenci i paliativu), jsou tu další aspekty na pomezí soukromého a veřejného, sdíleného. Velmi ilustrativním příkladem jsou tzv. zóny dohledu. Koncept popsany už v osmdesátých letech minulého století upozorňoval na velký význam pohledu

z okna.<sup>8</sup> Kolik českých měst garantuje svým stárnoucím obyvatelům pohled do esteticky uspokojivých, ideálně zelených výhledů? Architektonické poučky navrhuji, že čtvrté patro je jakýmsi limitem, ze kterého se lze ještě symbolicky účastnit komunitního dění. Alespoň občas se z okna dívá téměř 70 % českých městských seniorů a senierek, ale doba strávená u okna nepřekvapivě významně roste u žen, osob 80letých a starších, s nižším vzděláním, u osob s horším zdravím a osob osamělých.<sup>9</sup> Okno, resp. výhled z něj může umožňovat prožívat proměnu času denního i času ročních období, což je velmi významné pro osoby, které po opuštění zaměstnání již nemají pevnou strukturaci dne, dále může poskytovat komunikační kanál s okolím (autorka sama byla přímou svědkyní toho, že seniorka v okně naznačovala tíseň a přivolala si tím pomoc od cestujících čekajících na protilehlé zastávce městské hromadné dopravy), nebo prostě „jen“ vjem externí dynamiky života a kontinuity bytí. V naší dřívější studii čtrnácti velkých českých měst uvádíme příklad, kdy senior prožíval extrémní diskomfort a úzkost, která plynula z prožité zkušenosti: před jeho oknem totiž stávaly tři vzrostlé stromy, které poskytovaly řadu pozitivních vjemů, jednoho dne byly ale vykáceny a nahrazeny bezúčelnými betonovými bloky.<sup>10</sup> Lítost nad ztrátou zeleně byla posílena vnitřním prožitkem bezmoci, podlomeného aktérství a vnímané nemožnosti ovlivnit dění kolem sebe. Stárnutí je nezřídka charakterizováno ztrátou kontroly v různých vrstvách významu tohoto slovního spojení, a nemožnost ovlivnit vzhled, účelnost, mobilitu a jinou vybavenost bezprostředního okolí, na kterém jsou lidé v důsledku (anticipovaného) poklesu fyzické kapacity rostoucí měrou závislí, se pak může lehce stát událostí klíčového významu.

Stará antická pověst v podání Sofokla vypráví o Sfinze, která dala Oidipovi hádanku: „Který tvor ráno chodí po čtyřech nohou, v poledne po dvou a večer po třech?“. Na to Oidipus odpověděl, že člověk jako batole leze po čtyřech, jako dospělý chodí po dvou nohou a ve stáří k nim používá hůl. V našem kontextu zájmu a současných realitách bychom příběh upravili tak, že v mládí člověk používá kočárek nebo nosítko, pak chvíli chodí pěšky, pak se začne vozit auty a ke stáru se vrací k chůzi, s podporou typicky ne jedné, ale dvou francouzských berlí nebo ještě lépe podpůrného vozíku. V každém případě se podíl cest, které jsou v předvečer života uskutečňovány pěšky a/nebo veřejnou dopravou, výrazně zvyšuje. Pouze 7 % seniorů chodí ven méně často než několikrát týdně, téměř

---

8 Rowles, G. D.: *The Surveillance Zone as Meaningful Space for the Aged*. *The Gerontologist* 21(3), 304–311 (1981).

9 Cit. 6.

10 Cit. 6, p. 181.



70 % pak chodí denně a stráví venku v průměru tři hodiny. Většinou se senioři venku pohybují sami, ve 13 % s sebou vodí pejska a dalších 16 % využívá nějakou formu doprovodu. Čtvrtina dotázaných (ale mezi 80letými a staršími už 60 %) používá k chůzi nějakou pomůcku, jako jsou berle, hůlka nebo chodítko.<sup>11</sup> Díky této frekvenci a intenzitě tvoří senioři a seniorky velký podíl pěšího provozu v českých městech. Nelze bohužel vyvodit, že jsou i nejspokojenějším segmentem. Až hroznivé podíly seniorů a seniorek mají z pohybu venku obavy, které se skládají nejen ze strachu z viktimizace v důsledku trestných činů nebo dopravních nehod, ale i obecného pocitu nebezpečí a hrozeb, které nemusí být reálné nebo zhmotněné, ale které jsou vnímány jako neúměrné schopnostem stárnoucího těla. Sem můžeme zahrnout např. klesající schopnost slyšet vysoké výstražné tóny, vizuálně vnímat nerovnosti na šedých dlažebních kostkách, nemožnost odpočinout si na delších trasách nebo nemožnost bezpečně přejít cestu mezi dvěma neúměrně vzdálenými přechody pro pěší, zvláště jsou-li na nich intervaly mezi zelenými světly „nastaveny pro olympijské běžce“.

Foto archiv Pěšky městem



*Senioři nad 70 let vykonají 38 % svých cest po městě výhradně pěšky*

Zranitelnost seniorů by ovšem neměla být zaměňována za bezmocnost. Senioři a seniorky nejsou jen pouhými oběťmi změn, které kolem nich probíhají, jsou jejich

<sup>11</sup> Cit. 6, p. 116.

součástmi, aktéry, původci či komentátory. Městská správa by měla reflektovat tuto příležitost pro zapojování seniorů a seniorek do dialogu při hledání ideálních řešení, stejně jako by měla hledat věkově přívětivé kanály informování o řešeních, které jsou přinášeny expertním věděním. Věku přátelská města nemusí být nutně a za všech okolností participativní, ale vždy by měla být empatická. Empatická města se dokážou vcítit do potřeb svých obyvatel, aniž by musela nutně definovat partikulární zájmy a skupiny (což je přístup typický v případě programů, které propagují přístup z pohledu diverzity), protože právě v případě seniorů v důsledku jejich již zmíněné heterogenity je snaha o vymezující definici téměř nesplnitelný úkol. Navíc pro nezanedbatelnou část této často chronologickým věkem definované skupiny je seniorství jen prázdnou kategorií, podřízenou jejich prostému občanství. Nechtějí být adresováni politikami a opatřeními jako „senioři“, ale jako „občané“. Empatická města hledají a odstraňují neviditelné bariéry pro participaci, vidí komplexního člověka a dynamiku proměny v něm i kolem něj. To může mít i velmi praktické, až banální aspekty, jako je velikost písma na pozvánce na jednání zastupitelstva, bezbariérový přístup do místa jednání, dostupnost toalety, vhodný čas jednání, na kterém je servírováno občerstvení, které respektuje i potřeby osob s diabetem a/nebo se zubní náhradou.

Při hledání možností posílení odolnosti (resilience) seniorů tváří v tvář vlnám veder ve městech<sup>12</sup> jsme identifikovali, že současná generace seniorů a seniorek, a to i těch, které můžeme považovat v pravdě za ty aktivní a zapojené, se nezdá necítit býti pozvána k řešení, k úvahám, že „mohou“, že mají svůj hlas, který přispívá ke změně. Typicky to ilustruje výrok jedné z účastnic těchto tematických setkání, která konstatovala „Myslela jsem, že nám budou jen říkat, že máme hodně pít...“ Setkání byla koncipována jako komplexní a přitom vzájemně se doplňující mix informací o klimatické změně, možnostech úpravy městského prostředí a role občanů při jejich dosahování, typy a triky pro ochlazení v bytě, základní zdravotní prevenci, až po povzbuzení aktérství a hledání možností intrageneračního, vrstevnického (tzv. *peer to peer*) přenosu získaných informací a věděním.<sup>12</sup> Nejen tato respondentka tak byla aktérsky a partnersky povzbuzena, že i na jejím hlase záleží a že i ona jako jedinec je součástí sítě, která její vlastní bytí spoluutváří. Malý nádech překvapení v jejím hlase dával tušit, že to není zkušenost právě obvyklá.

Prostor a místo města tak může být arénou, kde se odehrává nejen symbolické, ale i velmi praktické vyjednávání kvality života mezi prostředím a stárnoucím tělem. Jeho důležitou součástí jsou fyzické komponenty prostoru, jako jsou bezpečné a dostupné přechody, pohodlné, přiměřeně vysoké, zastíněné lavičky, které umožňují stimulující výhled na dění v okolí, oddělená místa pro chodce a cyklisty,

---

12 Cit. 2

dostupné a lehce lokalizovatelné veřejné toalety<sup>13</sup>. Nesmíme však zapomínat ani na širší environmentální aspekty, jako jsou mitigační opatření proti dopadům extrémů počasí (zastíněné ulice, odpočinkové parčíky, údržba zledovatělých cest), ani na sociální kvality města, které by snad bylo možné shrnout jako absenci ageismu. Věkově citlivá místa (tedy místa, ve kterých je se staršími těly/lidmi počítáno) se nerodí přes noc, a je proto velkou výhodou, že na zkušenostech dnešních městských seniorů můžeme budovat empatická města pro budoucí seniory, a tedy pro nás samotné už dnes.

Foto archiv. Pěšky městem



*Možnost pohybovat se ve veřejném prostoru a účastnit se okolního dění napomáhá k udržení optimálních kognitivních funkcí, mentálního zdraví i soběstačnosti seniorů*

---

13 Klimešová, B., Prousková, K.: *Komunitní mapování veřejného prostoru se seniory v Praze 7. Analýza sběru dat*. Praha: Pěšky městem (2017). Dostupné z: [www.peskymestem.cz/wp-content/uploads/2020/11/seniori\\_mapovani.pdf](http://www.peskymestem.cz/wp-content/uploads/2020/11/seniori_mapovani.pdf).



# MĚSTA V POHYBU

Ing. Jarmila Johnová

publicistka a zakládající členka sdružení Pražské matky



Pohyb je základem veškerého života, ale nic nelze dlouho beztrestně přehánět. Lidská touha překonat vlastní nemotornost rychlými a silnými motory přivedla města i každého z nás do pasti, z níž je třeba se rychle dostat. Pokud chceme přežít, je třeba se rychle zbavit přehnané závislosti na motorech a při pohybu ulicemi spalovat spíše kalorie než fosilie. Jinak nás doběhne klimatická krize nevypočitatelnými vodními přívaly, obdobími sucha, veder či vichřicemi, motorová vozidla nás nepřestanou dusit toxickými plyny a zaberou nám prostor ke svobodnému pohybu. Každý krůček se počítá.

## Má čtvrt, můj hrad

V ulicích pražské čtvrti, kde bydlím, to žije: ulice plné krámků všeho druhu, postávajících či posedávajících lidí na lavičkách a obrubnicích, u stolků vystrčených před kavárny i hospody. Nemám to daleko na úřad, obchodní středisko je co by kamenem dohodil, stejně tak park a řeka. Potkávám se tu s postaršími sousedy vracejícími se z nákupu nebo procházky s pejskem, ale taky se zarudlími běžkyněmi v elegantních oblečcích s peckami v uších, rodinami sunoucími se v pomalém tempu s mrňaty po chodníku... Na kole tu jezdí kromě dospělých svalovců i rodiče s dětmi, mladí hipsteři odsud neodjíždějí ani na víkend – jednoduše příkladné město krátkých vzdáleností, kde do každého cíle dorazíte do 10 až 15 minut pěšky a odkud nemáte touhu odjízdit každou chvilku jinam za lepším. „Má čtvrt“, Praha 7-Holešovice, je zkrátka ideální místo k obývání. Z části je tomu tak díky geografické poloze v blízkosti řeky, z části díky Karlovi IV., který založil snad nejkrásnější pražský park Stromovku, a velikou zásluhu má na přitažlivosti Holešovic zdejší radnice. Jenže zdaleka ne všichni mohou v Praze většinu svých záležitostí vyřizovat doma nebo z domova, a právě potřeba přepravovat neustále sebe i své náklady z místa na místo motorovou dopravou snižuje výrazně atraktivitu jakéhokoli města.

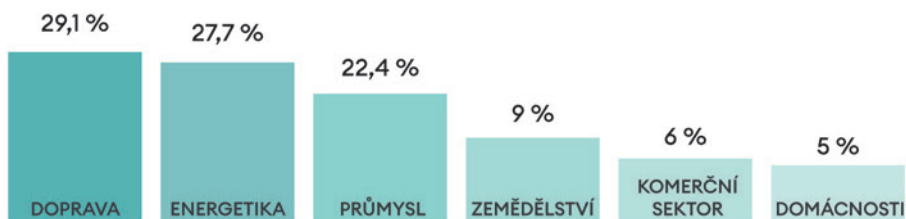
## Bez auta ani ránu!

Motorová vozidla znamenají pro obyvatelnost měst i klima opravdu velkou ránu. Jen málokterá rodina si dnes dovede představit život bez auta i ve městech s hustou sítí městské hromadné dopravy (MHD), jakou má Praha. Ve stupni automobilizace česká metropole dokonce překonává města jako Londýn, New York či Berlín: v Praze připadá v současnosti v přepočtu na jeden osobní automobil 1,45 obyvatele (pokud z celkové pražské populace vypustíme osoby mladší 18 let, nejstarší spoluobčany a osoby s handicapem, počty osobních automobilů a řidičů se přinejmenším vyrovnají). V autománii se nám v Evropě blíží jen Řím s 1,55 obyvatelem na jeden osobní vůz, v Londýně jsou to 4,2, v Berlíně 4,5, v New York City 3,5 a ve Vídni 2,7 obyvatele, přičemž počet vozů ve všech těchto městech klesá, zatímco v Praze stoupá. I na první pohled si můžeme povšimnout, že auta jsou málo obsazená, často se v nich vozí jeden až dva lidé.

## Auta dělají skleník

Není proto divu, že doprava se vedle energetiky a průmyslu řadí mezi tři největší podílníky na uhlíkové stopě na všech úrovních: globální, kontinentální, státní i metropolitní. Ve Spojených státech je doprava s 29 % jednoznačně největším původcem skleníkových emisí.

## Emise skleníkových plynů podle sektorů v USA

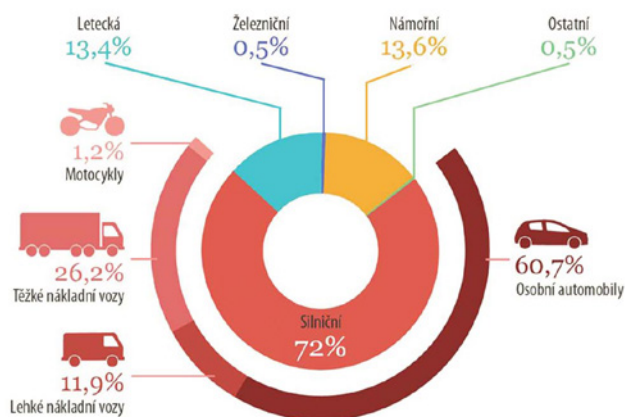


Zdroj: US EPA Greenhouse Gas Emissions and Sinks: 1990–2017 (2019)

### Skleníkové emise podle sektorů v USA

V Evropské unii tomu není jinak. Podle Evropské agentury pro životní prostředí se doprava na vytváření uhlíkové stopy podílí také téměř jednou třetinou (30 %)<sup>1</sup>. Nejvíce emisí CO<sub>2</sub><sub>ekv</sub> (CO<sub>2</sub><sub>ekv</sub> neboli ekvivalent CO<sub>2</sub> umožňuje převádět všechny skleníkové emise na základě globálního tepelného potenciálu, Global Warming Potential, na společného jmenovatele, aby mohla být jejich produkce porovnávána) produkovaných v dopravě přitom připadá na osobní automobily (67,4 %), téměř o polovinu méně na automobily nákladní (38,1 %), na leteckou dopravu 13,4 % a železniční dopravu pouze 0,5 %.

## Emise CO<sub>2</sub> produkované v dopravě



Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí

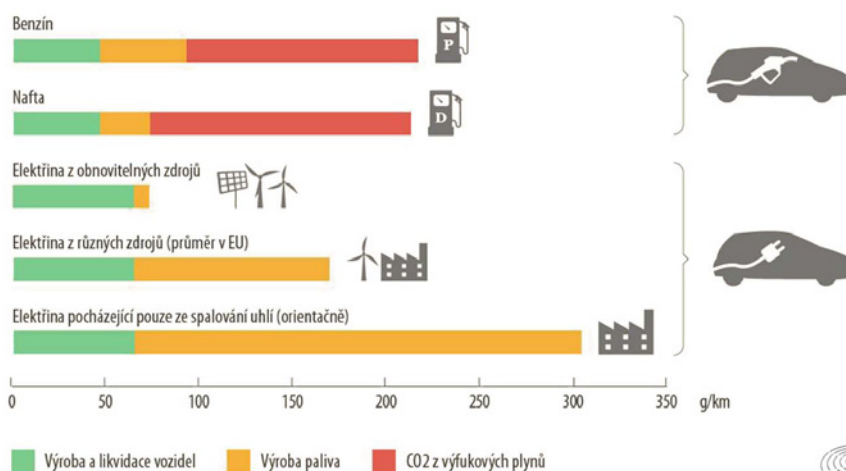
Podíl emisí CO<sub>2</sub> z dopravy v Evropě, podle druhu dopravy (2016)

<sup>1</sup> [www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20190313STO31218/emise-co2-z-aut-fakta-a-cisla-infografika](http://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20190313STO31218/emise-co2-z-aut-fakta-a-cisla-infografika)

V Česku i v celosvětovém měřítku je sice doprava odpovědná za menší podíl skleníkových plynů (zhruba 16 %), to je ale způsobeno vyšším podílem emisí z energetiky (v ČR jsou stále v provozu uhelné elektrárny) a průmyslu. Celosvětově emise CO<sub>2</sub><sub>ekv</sub> z dopravy na rozdíl od ostatních sektorů neklesají, v Česku v období 2000–2018 dokonce emise ze silniční dopravy vzrostly o 66 %, takže v roce 2018 tvořily 92,6 % celkových emisí CO<sub>2</sub> z dopravy.<sup>2</sup>

Velké naděje se vkládají do rozvoje elektromobility, ale je třeba si uvědomit, že i přes vyšší účinnost elektromobilů a zvyšující se podíl alternativních zdrojů se elektrická energie stále ještě většinou vyrábí z fosilních paliv (uhelné elektrárny v současnosti jsou v Česku odpovědné za značnou část produkce CO<sub>2</sub>), a navíc výroba a likvidace elektromobilů je energeticky náročnější než u aut se spalovacími motory. Ani elektrický pohon navíc nevyřeší další negativní dopady automobilové dopravy na městské prostředí především zábor veřejného prostoru parkujícími automobily a potřebu velkého množství zpevněných ploch. Nabídka chytrých řešení, jak se poprat s klimatickou krizí, musí tedy nabízet v oblasti reformy dopravy více alternativ než jen přesedlání na jiný pohon. Právě pěší doprava má velký potenciál, jak zbavit města emisí, pokud pro ni vytvoříme bezpečné a pohodlné podmínky.

## Emise CO<sub>2</sub> produkované v dopravě



Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí

Škála emisí CO<sub>2</sub> v životním cyklu různých druhů vozidel a paliv

2 [www.mzp.cz/cz/news\\_20191209\\_Zprava-o-zivotnim-prostredi-2018](http://www.mzp.cz/cz/news_20191209_Zprava-o-zivotnim-prostredi-2018)



## Krotit se nebo se přizpůsobit?

Za naší přehnanou motorizací však nestojí jen potřeba překonávat v současné uspěchané době rychle vzdálenosti, ale i něco jiného. Přestože jsme jako živočišný druh naprogramováni na pohyb a chůzi, posledních pár desítek let nám dělá často potíže dojít dále než k vlastnímu vozu či k zastávce MHD. Platí to zejména o lokalitách, kde nás podmínky k chůzi či jízdě na kole nemotivují, ale spíše odrazují. Veřejnému prostranství ve městech dominují auta, která nejen vypouštějí do atmosféry významný podíl hlavního skleníkového plynu CO<sub>2</sub>, ale vystavují nás všechny neustálému hluku, ovzduší znečištěnému především prašným aerosolem, oxidy dusíku a rakovinotvorným benzo(a)pyrenem. Tyto látky se podepisují na našem zdraví, zkracují nám život a chodce (i cyklisty) navíc ohrožují nepoměrnou silovou převahou. Dopravní inženýři ve snaze předcházet kolizím kladou dosud chodcům do cesty překážky v podobě nejrůznějších zábran, zdržují je zacházkami do podchodů, nadchodů, na vzdálenější přechody i dlouhými vyčkávacími intervaly na světelných signalizacích, a tím je vlastně neúmyslně diskriminují.

Co si tedy počít se stále se stupňující motorizací a nadměrnou dopravou poškozující zdraví lidí, zvířat i přírody, ukrajující volný prostor pro život a přispívající velkým dílem ke klimatické změně? Je možné tyto procesy zpomalovat a postupně redukovat, nebo nezbývá nic jiného, než se s nimi naučit žít? Pokud jde o klimatickou změnu, otázka je to řečnická, protože světová vědecká komunita se již dávno shodla na tom, že nutné je obojí, a přesvědčila o tom i polické elity. Téměř všechny země světa (včetně největších znečišťovatelů jako jsou Čína, USA nebo Indie) již ratifikovaly Pařížskou dohodu zavazující je ke snížení emisí skleníkových emisí tak, aby do roku 2050 globální oteplení nepřesáhlo 1,5 °C a do atmosféry bylo nadále vypouštěno jen tolik emisí, kolik jich bude pohlcováno.

Motorizace je dnes vystupňovaná do takové míry, že brzdí i sama sebe. O jejím zmírnění uvažuje mnoho měst, jenže se jim to zatím příliš nedaří. Růst skleníkových emisí kopírující ekonomické cykly sice loni poněkud zpomalil kvůli pandemii COVID-19, přesto jsme do atmosféry přidali 50 megatun CO<sub>2</sub> ekv. navíc, neboť se nepodařilo zastavit růst emisí právě z dopravy. Emise z provozu automobilů rostou celosvětově ze všech sektorů nejrychleji, a navíc se dosud nepodařilo vyčistit ovzduší ani od toxických látek vypouštěných a vířených motorovými vozidly.

Zatímco snížení výkonu motorové dopravy a její dobrá organizace by mohly kvalitu ovzduší i obyvatelnost měst zlepšit téměř okamžitě, setrvačnost skleníkových plynů v atmosféře se počítá na desítky až stovky let. Pokud nezačneme dělat okamžitě vše pro to, aby se objem skleníkových plynů v atmosféře snižoval, a zároveň se ne-naučíme s již probíhající klimatickou změnou žít, můžeme si být jisti, že nám pěkně zatopí, ale mnohem více (horkem i vodou) našim dětem, jejich dětem i jejich dětem.

## Meteorologie věda je, máme správné údaje

Podle poslední zprávy IPCC (světový panel vědců sdružených v OSN) z letošního srpna (2021) byla globální průměrná teplota v každé ze 4 posledních dekád vyšší než předchozí a stoupá rychleji, než se očekávalo. Tomu odpovídají i stále častější a výraznější výkyvy počasí, jejichž následky neseme hlavně ve městech, kde zástavba a zpevněné plochy komunikací, náměstí, parkovišť, autobusových nádraží atp. působí jako akumulční kamna a přirozená klimatizační zařízení (zeleň a vodní plochy) nevládají města ochlazovat na snesitelnou úroveň. Náhlé zvraty počasí sužují lidstvo v několika posledních dekádách po celém světě a pochopitelně i v Praze. Dlouhá období tropických teplot a vyprahlosti, před nimiž se můžeme z ulic utéct leda k mrazícím pultům supermarketů, se střídají s častými přívalovými dešti a povodněmi, při nichž se zpevněné plochy i nepropustná zaslchlá půda stávají řekami či bazény, o silných bouřích a větrných smrštích ani nemluvě. Pokud chceme udržet globální oteplení do roku 2050 pod 1,5 °C (což je uskutečnitelné jedině při dosažení emisně neutrální globální ekonomiky), aby se nezhroutil globální ekosystém, jehož jsme součástí, musíme přeneseně, ale i doslova pohnout kostrou.

Spoléhat na to, že dá-li pán Bůh, strany a jejich vlády, teprve v r. 2050 přestaneme klimatickou změnu prohlubovat, je cesta do pekel, nebo přinejmenším do pekelných veder. Za 30 let může totiž klimatická změna doznat již takového rozsahu a hloubky, že s ní nebudeme moci nic dělat, ani s ní žít. Elektromobily, na něž se spoléhá při strategickém plánování, nás taky před emisemi CO<sub>2</sub> nezachrání. Při výrobě elektrické energie stále ještě spalujeme fosilní zdroje včetně uhlí, a mimo to je třeba počítat i s vysokými nepřímými emisemi při výrobě nových automobilů s elektrickým pohonem (viz obrázek na str. 118). Jakákoliv automobilová doprava přitom vyžaduje obrovské zpevněné, nepropustné plochy města. Rychlé řešení nepředstavuje ani naplánovat finančně i časově náročný rozvoj kolejové MHD (např. v Praze má v budoucnu propojit především okrajové, dosud špatně dopravně obsluhované části města s centrem). Pokud se totiž zároveň nebudeme snažit transformovat strukturu města tak, aby lidé co nejméně cestovali z jednoho konce na druhý, přepravní vzdálenosti se budou zvyšovat, a tím i potřeba energie, plochy, finančního zajištění atd.

## Vyšlapat si lepší město

Aby se nám ve městech dobře žilo a nenutkalo nás to opouštět je (autem) při každé možné příležitosti, musí nejen dobře fungovat, ale poskytovat i to, co hledáme jinde: klid bez hluku, nižší emise, zeleň, větší prostor pro život venku, pocit domova. K tomu nestačí jen změnit zdroje energie za šetrnější nebo výkonnější, ale změnit je třeba také již zmíněný životní styl. Aby nás automobilová doprava obtěžovala co nejméně, musíme se více pohybovat po svých či na kole a mít

dobry bezmotorovy a co nejkratsi pristup k MHD. Nektere naše každodenní cesty vlastním vozem bychom si snad dokázali odpustit okamžitě, uvědomíme-li si, že jimi škodíme sami sobě i svým dětem – například mama(tata)taxi při dovážení děti pár set nebo dokonce desítek metrů do školy či kroužku. Především města však musejí vytvářet takové podmínky, aby se lidem chtělo pohybovat se pěšmo nebo kolmo, aby to pro ně bylo výhodnější a příjemnější než se vozit autem a také aby to veřejný rozpočet, tedy nás, tolik nestálo. Hodně záleží i na tom, jaké místo k životu si vybereme, respektive jak daleké budou cíle, do nichž každý den budeme směřovat. Pokud máme to štěstí a nalezneme práci blízko domova, děti budou mít školu či školku za rohem, nedaleko park, sportoviště i společenské a kulturní vyžití, auto můžeme nechávat častěji zaparkované doma. Pokud však dojíždíme do vysněného domečku v suburbii, můžeme najezdit více kilometrů a vypustit více CO<sub>2 ekv</sub>, než kdybychom letěli na dovolenou do exotické destinace. V každodennosti totiž spočívá tajemství skutečnosti, že jízdou v osobních automobilech se o vytváření atmosférického skleníku zasloužíme výrazněji než poletováním po světě.

Foto archiv Pěšky městem



*Mama(tata)taxi i na pár set metrů do školy*

Dopravní systém zahrnující všechny způsoby přepravy představuje technicky, manažersky i finančně složitý náročný systém, který se městům stále více vymyká z rukou. Doprava v pražském veřejném rozpočtu představuje tradičně nejvyšší, zhruba třetinovou položku (z plánovaných celkových výdajů hlavního města Prahy v roce 2021 ve výši zhruba 89 mld. Kč připadá i letos na dopravu 27 mld. Kč) a zatímco výdaje na automobilovou a kolejovou dopravu (MHD i IAD)

se pohybují v řádu miliard, výdaje na pěší a cyklistickou dopravu jsou nanejvýš v řádu desítek milionů. Pokud chceme náročnost dopravy a dopravního systému snížit, není nic příhodnějšího než ovlivňovat dělbu přepravní práce ve prospěch bezmotorové dopravy. Začít lze zlepšováním podmínek pro chodce a cyklisty tak, aby pro ně nebyly diskriminační. Aby se člověk chtěl a mohl po městě více pohybovat po svých a méně jezdit autem, potřebuje se cítit bezpečně, příjemně i pohodlně a potřebuje být tedy co nejméně omezován v pohybu a cíle svých cest mít v pěším dosahu. Změny ve prospěch chodců jsou navíc relativně snadné a levné, a hlavně lepší podmínky pro pěší zkvalitňují veřejný prostor i život ve městě pro všechny jeho obyvatele.

Foto archiv Pěšky městem



*Pěšky je to těžký, ale nemuselo by*

Pro snížení emisí CO<sub>2</sub> i dalších emisí škodících zdraví představuje rozvoj chůze (zvýšení podílu pěších cest na úkor cest automobilem, resp. zvýšení výkonů pěší dopravy na úkor automobilové) velký potenciál, ale ve městech se plánuje poněkud váhavě. Chůze jako základní způsob přepravy osob se ve městech prosazuje pomalu.

### **Města, kde mají rádi chodce, se mají**

Města jako jsou Londýn, Paříž, Madrid, Berlín se zasytila automobilovou dopravou o dvě až tři dekády dříve než česká města, a tak ji začala i dříve krotit. Z vlastní zkušenosti chodce jsem zažila Madrid s obrovskou pěší zónou v historickém centru,

ulicemi s cyklistickými pruhy na každé komunikaci, rozlehlými parky, skvělými dětskými hřišti, s omezenou rychlostí a zvýšeným příčným prahem před každou školou a s příměstskou vlakovou dopravou do centra tak přívětivou, že i mou průvodkyni po Madridu ani nenapadlo z předměstí do centra cestovat vlastním vozem. Magistrátní úředník, u něhož jsme v akademické čtvrti bydlely, nám prozradil, že v každém okrsku musí být dostatečná občanská vybavenost dostupná pěšky, aby obyvatelé Madridu našli co nejméně důvodů ho opouštět (dokonce v každém bloku dvojdomků s vlastní zahrádkou tu byl bazén, hřiště a parčík).

Londýn je mi rok od roku sympatičtější, užívám si především možnost jím chodit a nezabloudit přitom, což umožňují skvělé informační sloupky v ulicích, na nichž lze na mapce vyhledat všechny možné a pro obyvatele i návštěvníky potřebné cíle v akčním rádiu 10 až 15 min chůze od místa, kde stojíte. Obdivuju vnitrobloky využívané jako zahrady, o něž se většinou starají rezidenti, nádherné a rozlehlé parky, bytelné lavičky se jmény donátorů, které naleznete téměř všude. Pozoruji tam současnou architekturu, ale hlavně zkoumám lidi – houfy dětí poskakujících a blbnoucích na kamenné plastice před Národním divadlem a pro mne překvapivé davy Londýňanů valcíc se o víkendech po pěších trasách, jako je například Jubilee Green Way (šedesátikilometrový okruh pro pěší zbudovaný na počest královnina jubilea v roce 2012). V Londýně můžete zažít cyklistické zácpy podobně jako v Holandsku. Primátor Londýna se dokonce chystá vyhradit nejušnější komunikaci Oxford Street jen pro pěší. Starostka Paříže zase vyhlásila, že metropoli na Seině změní v 15minutové město, kde vám cesta do všech každodenních cílů nemá trvat pěšky déle než čtvrt hodiny.

## **Kdo to řekne nahlas, vyhraje**

Praha vykročila správným směrem, postupně vytváří různé strategie a plány pro zmírnění dopadů klimatické změny a regulaci stále narůstající dopravy (Plán udržitelné mobility, Metropolitní plán, Klimatický plán, pracuje na Strategii rozvoje bezmotorové dopravy aj.). Jejich prosazování se však bohužel ne vždy daří. Podobně jako i jinde ve světě se také u nás vedení města musí vypořádat s pro-automobilovým veřejným míněním. Pouze města, která se odváží otevřeně deklarovat a vysvětlovat, že pro zmírnění klimatické změny není jiná cesta, než v rámci celkových úspor energie omezovat i cesty autem a co nejvíce se pohybovat po městě bez motorů, pak budou schopna cílů svých plánů udržitelného rozvoje skutečně dosáhnout.



# SOCIÁLNÍ SPRAVEDLNOST JAKO PODMÍNKA MĚSTA PŘÁTELSKÉHO K CHŮZI

RNDr. Michaela Pixová, Ph.D.

urbánní geografka, aktivistka a publicistka



Po téměř tři miliony let naší existence byla chůze jediným způsobem, kterým jsme se my, lidé, přepravovali po světě. Bipédie, tedy vzpřímená chůze po dvou, nás odlišuje od značné většiny ostatních živočichů a je obecně považována za nutný předpoklad procesu hominizace, tedy vzniku vlastností typických pro dnešního člověka, jako je rozvinuté využívání rukou, ale též růst mozkovny a mozku umožněný vyváženou polohou hlavy nezatěžující krční svalstvo. Před pár tisíci lety ale právě zvětšující se mozek a šikovné ruce umožnily člověku monopol bipední chůze jako hlavního způsobu přepravy překonat.

Ve starověku si lidé začali svou přepravu všelijak usnadňovat a urychlovat. Vynalezli plavidla, první kolo, různé vozíky, domestikovali koně. V 18. a 19. století pak proces rozvoje pořádně rozproudili vynálezem parního stroje, objevem možností získávat energii z fosilních paliv a výrobou elektřiny. Lidé získali ohromnou evoluční výhodu. Expandovali do celého světa a prošli obrovským populačním růstem.

Na sklonku 20. století a zejména na počátku 21. století se však lidstvu závatné tempo rozvoje začalo poněkud vymykat z rukou. Na světě je nás dnes skoro osm miliard a k cestování místo chůze využíváme celou škálu dopravních prostředků, z nichž převážnou většinu pohánějí spalovací motory. V Evropě a v Severní Americe na každých 1 000 obyvatel v průměru připadá 400 až 500 motorových vozidel.<sup>1</sup> Města, k jejichž největšímu rozvoji docházelo souběžně s rozmachem motorismu, tak dnes připomínají spíše města pro auta než města pro lidi. Žádný div, že nám podobně jako francouzskému sociologovi Henrimu Lefebvrovi zdají být krásnější a příjemnější středověká centra, vzniklá v době, kdy ještě žádná auta nebyla. Dnešní územní plánování a městský design oproti tomu na motoristy pamatují, a někdy se zdá, že mnohem víc než na lidi, kteří auty nejezdí. Současná města přesto (nebo právě proto) trpí rozsáhlými dopravními zácpami a na předních příčkách hlavních zdrojů znečištění automobilová doprava vystřídala průmyslový provoz a místní topeniště. Podle Evropské agentury pro životní prostředí přitom v Evropě znečištěný vzduch způsobuje kolem 400 tisíc předčasných úmrtí ročně, z nichž většina souvisí s rakovinou plic, s nemocemi srdce či s cévními příhodami.<sup>2</sup>

## Chůze a klimatická krize

Lokální znečištění ovzduší přitom není jediným problémem spjatým s automobilovou dopravou. Pomíneme-li fakt, že v Česku ročně dochází k zhruba 100 000 dopravních nehod, z nichž vždy několik stovek bývá smrtelných,<sup>3</sup> a že řízení automobilu je rovněž stresující a zdraví neprospěšná činnost,<sup>4</sup> velmi závažný je také podíl dopravy na tvorbě emisí skleníkových plynů a vzniku klimatické krize. Doprava v Česku, podobně jako ve světě,<sup>5</sup> zodpovídá za přibližně 16 %

---

1 [ourworldindata.org/grapher/motor-vehicle-ownership-per-1000-inhabitants](http://ourworldindata.org/grapher/motor-vehicle-ownership-per-1000-inhabitants)

2 [www.seznamzpravy.cz/clanek/spinavy-vzduch-predcasne-zabiji-statisice-evropanu-rocne-upozornuje-zprava-118942](http://www.seznamzpravy.cz/clanek/spinavy-vzduch-predcasne-zabiji-statisice-evropanu-rocne-upozornuje-zprava-118942)

3 [nehody.cdv.cz](http://nehody.cdv.cz)

4 [www.ulekare.cz/clanek/rizeni-auta-se-podili-na-vzniku-infarktu-13635](http://www.ulekare.cz/clanek/rizeni-auta-se-podili-na-vzniku-infarktu-13635)

5 [www.wri.org/insights/4-charts-explain-greenhouse-gas-emissions-countries-and-sectors](http://www.wri.org/insights/4-charts-explain-greenhouse-gas-emissions-countries-and-sectors)

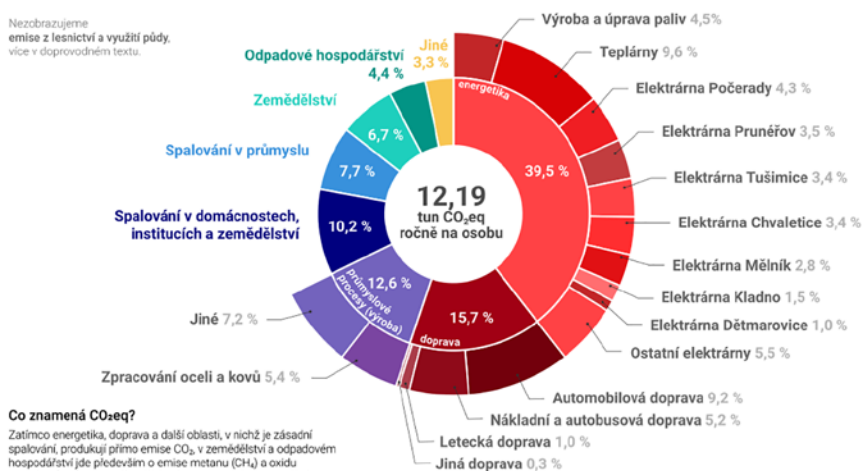


produkovaného oxidu uhličitého,<sup>6</sup> což v průměru představuje přibližně 2 tuny ekvivalentu CO<sub>2</sub> na jednu osobu za rok. (ekvivalent CO<sub>2</sub>, značený CO<sub>2</sub><sub>ekv</sub> nebo také CO<sub>2</sub><sub>eq</sub>, umožňuje převádět všechny skleníkové emise na základě globálního tepelného potenciálu, Global Warming Potential, na společného jmenovatele, aby mohla být jejich produkce porovnávána. Pozn. vyd.) Uhlíkový rozpočet, tedy množství emisí skleníkových plynů, které ještě lidstvo může vytvořit předtím, než dojde k nebezpečnému vzrůstu globální teploty o 1,5 °C oproti období před průmyslovou revolucí, přitom při současné míře spalování fosilních paliv vystačí už jen na několik málo let. Podle Světové meteorologické organizace k obávanému oteplení o 1,5 °C dokonce pravděpodobně dojde už v průběhu příštích pěti let.<sup>7</sup> Z hlediska urgentnosti snižování emisí skleníkových plynů, tedy mimo jiné i nutnosti nahradit motorovou dopravu jinými bezemisními formami, bylo včera pozdě. Na to, abychom blížící se katastrofu alespoň zmírnili, však nikdy pozdě není. Klíč k tomu, jak na to, se přitom možná skrývá právě v preferování pěší chůze a měst, po kterých je možné se bez problému pěšky pohybovat.

## EMISE SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ V ČR PODLE SEKTORŮ NA OSOBU

Celkové emise ČR za rok 2018

Nezobrazujeme emise z lesnictví a využití půdy, více v doprovodném textu.



### Co znamená CO<sub>2</sub>eq?

Zatímco energetika, doprava a další oblasti, v nichž je zásadní spalování, produkují přímo emise CO<sub>2</sub>, v zemědělství a odpadovém hospodářství jde především o emise metanu (CH<sub>4</sub>) a oxidu dusného (N<sub>2</sub>O). Ty se přepočítávají na množství oxidu uhličitého, které by mělo stejný oteplicí efekt (ekvivalent CO<sub>2</sub>).

VERZE 2021-06-11 LICENCE CC BY 4.0  
více info na [faktaoklimatu.cz/emise-cr-detail](https://faktaoklimatu.cz/emise-cr-detail)

zdroj dat: Evropská agentura pro životní prostředí

*Emise skleníkových plynů v ČR podle sektorů na osobu a rok (2018)*

6 [faktaoklimatu.cz/infografiky/emise-cr-detail](https://faktaoklimatu.cz/infografiky/emise-cr-detail)

7 [public.wmo.int/en/media/press-release/new-climate-predictions-increase-like-likelihood-of-temporarily-reaching-15-%C2%B0C-next-5](https://public.wmo.int/en/media/press-release/new-climate-predictions-increase-like-likelihood-of-temporarily-reaching-15-%C2%B0C-next-5)

## Město krátkých vzdáleností nejde s volným trhem dohromady

Z hlediska snižování emisí skleníkových plynů hrají nejzásadnější roli proměny v energetice, v zemědělství a lesnictví. Nicméně ani automobilová doprava není zanedbatelným zdrojem oxidu uhličitého – v Česku se na jeho produkci podílí z 9 % z osobní automobily a z 5 % z nákladní automobily a autobusy (viz graf na předchozí straně). Přitom tento relativně malý podíl u nás vyplývá především z obrovského množství emisí pocházejících z energetiky a teplárenství, jejichž podíl na prohlubování klimatické krize bývá v jiných evropských zemích, které na rozdíl od nás nespalují tolik uhlí, mnohem nižší. Podíl automobilové dopravy na produkci oxidu uhličitého tak v jiných zemích EU mnohem víc vynikne. V souvislosti s klimatickou krizí proto často bývá zdůrazňována potřeba přesedlat z aut na jízdní kola, nebo začít chodit víc pěšky. Vědecký tým z Velké Británie<sup>8</sup> zkoumal, jak může pěší a cyklistická doprava přispět k redukci emisí skleníkových plynů, konstatoval ale jako základní problém to, že naše životy jsou příliš spjaté s automobilismem. Na rozdíl od Nizozemí, Dánska či Německa také britská města (podobně jako ta česká) nejsou pěší dopravě a cyklistice příliš dobře uzpůsobena. Chybí potřebná infrastruktura a městské plánování je podřízeno potřebám motoristů. Nesporným problémem je i fakt, že v autech obvykle absolvujeme spíše cesty na delší vzdálenosti, které chůzí ani jízdou na kole ve většině případů nahradit nelze.

Jak kvůli zhoršující se kvalitě ovzduší ve městě, tak i kvůli temným klimatickým scénářům, a rovněž z důvodu větší efektivity, úspornosti a celkově většího komfortu a příjemnější estetiky s lidským měřítkem, se proto stále více upřednostňuje koncept města krátkých vzdáleností.<sup>9</sup> Takové město má kompaktní zástavbu a smíšenou funkci a lidé v něm nemusí daleko cestovat. Bydlí, pracují, studují, nakupují a tráví volný čas v rámci jedné lokality, kde se snadno dopravují pěšky, nebo na kole. Takový koncept v poslední době čím dál tím častěji prosazují i tuzemští urbanisté, architekti a politici. V kontextu tržně orientované společnosti však tento jinak žádoucí trend může mít jednu zásadní vadu na kráse. Jeho prosazování totiž může sloužit jako nástroj k legitimizaci zahušťování zástavby, na jejíž funkci a využití však plánovači a decision-makeři zejména v podmínkách slabě konsolidované demokracie a divokého kapitalismu v Česku mívají jen minimální vliv, respektive se tohoto vlivu dobrovolně vzdávají ve prospěch developerů a investorů.

---

8 Colin, G., Pooley, D. H., Scheldeman, G., Tight, M., Harwatt, H., Jopson, A., Jones, T., Chisholm, A., Mullen, C.: *The Role of Walking and Cycling in Reducing the Impacts of Climate Change*. In: Ryley, T., Chapman, L. (Eds.): *Transport and Climate Change (Transport and Sustainability, Volume 2)*, Emerald Group Publishing Limited (2012). Pp. 175–195.

9 [www.akademiemobility.cz/mesta-kratkych-vzdalenosti](http://www.akademiemobility.cz/mesta-kratkych-vzdalenosti)

Všichni přitom víme, co deregulovaný trh s městy dělá, tím spíše nyní, kdy se z trhu s nemovitostmi stal doslova a do písmene zlatý důl. Vlastní byt si dnes ti, kteří zatím žádný nemají a někde bydlet potřebují, nemohou dovolit. Astronomické částky za nemovitosti mohou zaplatit převážně ti, kteří již nemovitým majetkem disponují nebo z něj dokonce generují profit, který chtějí dál zhodnocovat, a to většinou opět prostřednictvím již osvědčeného realitního trhu. Ve skutečnosti se tak města zahušťují spíše kvůli výstavbě dalších nepotřebných kanceláří, obchodních center či předražených bytů, které ve většině případů slouží hlavně bohatým investičním společnostem k uložení a zhodnocení peněz. Celý proces vede k tomu, že kompaktní městská zástavba v centrech měst spíš než k polyfunkčnímu městskému životu šetřícímu energie, emise i čas, slouží jako nástroj kapitálových trhů, zatímco běžní obyvatelé kvůli stále méně finančně dostupným cenám bydlení utíkají za hranice města a do práce, za nákupy a kulturou z domova dojíždějí z ještě větších vzdáleností než dříve. Zahuštěná čtvrť, která měla lidem život a pohyb ve městě zpříjemnit, se pak místo toho promění spíše v tepelný ostrov z betonu a oceli, ve kterém trvale žije jen minimum lidí, anebo se v něm srocují lidé, kteří přímo v jeho jádru nežijí, a naopak do něj dojíždějí z velkých vzdáleností. Což je pravý opak toho, co potřebujeme a jaký byl původní záměr.

## **Nejde o to, jak cestujeme, ale jak žijeme a fungujeme jako společnost**

Výše zmiňovaný výzkum potenciálu cyklistiky a pěší dopravy přispět ve Velké Británii k snižování emisí ukazuje ještě jeden zajímavý paradox. Přestože je povědomí o environmentálních problémech a klimatické krizi ve Velké Británii mnohem vyšší než v Česku a tamní společnost tyto výzvy považuje za urgentní už celou řadu let, ve skutečnosti apel na udržitelnost jako motivace k omezení automobilismu příliš nefunguje. V hektické době lidé často nemají dostatek času, aby jízdu autem nahradili udržitelnějším způsobem cestování, a to mnohdy ani v případě, že jim na udržitelnosti velmi záleží. Někdy proto veřejná politika vsadila na zdůrazňování blahodárnosti bezemisní dopravy pro lidské zdraví a celkovou kvalitu života namísto ekologie. Vědecký tým nicméně odhalil, že lidé města pro tyto aktivity často nepovažují za dostatečně atraktivní a bezpečná, což je ve výsledku motivuje spíše k tomu, aby svou chůzi či jízdu na kole realizovali v jiných, atraktivnějších lokalitách, do kterých se za tímto účelem přemisťují svými osobními automobily. Kampaň usilující o snížení emisí z dopravy poukazováním na benefity chůze a cyklistiky pro zdraví tak nakonec vede spíše k opačným výsledkům.

Výše uvedené paradoxy nás vedou k závěru, že ke snižování emisí z dopravy je jednoduše nutné přistupovat jinak. Pakliže se nedaří emise snižovat změnou způsobu cestování ani změnou charakteru města, musí nám být jasné, že problém spočívá

někde mnohem hlouběji, a to v celkovém způsobu našeho života, v charakteru a organizaci našeho společenského systému a v neposlední řadě v našich žebříčcích hodnot a aspirací. Důvod, proč každý den někam spěcháme a jen obtížně stíháme, stejně jako selhávání politiků a odborníků v budování měst, ve kterých se dá žít, mají jednoho společného jmenovatele. Tím je růstové a konkurenční zaměření naší civilizace, která je postavena na neustálém zvyšování výkonu, efektivity, produktivity, konzumu, ale také na konkurenci a honbě za individuálním úspěchem. Tento model je pak příčinou toho, proč dnes stavíme města tak, aby sloužila primárně zájmům omezeného počtu elitních skupin nebo těm, které udržitelnost nezajímá, místo abychom města stavěli s ohledem na širší veřejný zájem. Vznikají tak realitní bubliny, kvůli kterým se pak všichni ostatní musí štvát za výdělky ještě víc než dřív, pokud chtějí na neustále zdražující bydlení dosáhnout. Jde o začarovaný kruh, který ničí zdravé fungování města, sociální soudržnost a obyvatelnost celé naší planety. Již dávno proto nazrál čas se z tohoto kruhu vymanit. Klimatickou krizi ani krizi našich měst nemůžeme vyřešit kosmetickými úpravami nemocného systému, který je jejich příčinou. Spolu s environmentální udržitelností totiž musíme prosazovat také sociálně spravedlivou společnost.

## **Využijme náš „bipední mozek“ k větší představitivosti**

Mnozí namítnou, že konkurenční boj je přirozenou součástí nejen tržní společnosti, ale také přírodních společenství, kde funguje přirozený výběr a kde silnější vyhrává a bere vše. Nesmíme však zapomínat, že právě lidský mozek, jehož kvality se vyvinuly našim přechodem na bipední chůzi, byl hlavním klíčem k lidskému úspěchu a umožnil nám vytvářet komplexní lidská společenství. Díky této komplexitě nelze ani individuální úspěch vnímat nezávisle na celku, bez kterého by ani ti nejlepší z nás nikdy nemohli naplnit svůj potenciál. Tato komplexita nyní na jedné straně brzdí náš přechod k udržitelnějším formám fungování, ale zároveň je i naší jedinou nadějí na to, že z klimatické krize najdeme cestu ven.

A jak to udělat? Třeba právě tím, že si představíme svět, ve kterém se chůze opět stane dominantním způsobem dopravy. Představme si město krátkých vzdáleností, které skutečně funguje. Svou práci můžete vykonávat u sebe doma, či v coworkingovém prostoru o pár ulic dál. Pracujete jen asi 25 hodin týdně, protože díky automatizaci výroby a lepší redistribuci světového bohatství získáváte od státu základní nepodmíněný příjem. Do práce můžete chodit tak, jak vám vyhovuje, v ranních a odpoledních hodinách se proto v ulicích netvoří zácpy plné lidí spěchajících v autech do práce, v níž by byli nuceni trávit přesně vymezený čas a vykonávat mnohdy nesmyslnou nebo pro životní prostředí dokonce ničivou činnost. Spádová škola ve vaší blízkosti je stejně kvalitní jako všechny ostatní školy, takže své děti nemusíte vozit někam daleko za lepším vzděláním. V ulicích je regulovaná rychlost pro automobily, vozovky jsou přehledné, protože vám

ve výhledu nezaclánějí mantinely tvořené zaparkovanými auty a do spousty zejména rezidenčních ulic auta ani nesmějí. Bez obav tak děti do školy pouštíte i samotné. Rádi se procházíte ulicemi plnými stromů a květin, kde uliční parter tvoří obchody s lokálními produkty, příjemné kavárny a bistra i služby všeho druhu – od kadeřnictví až po zámečnictví, komunitní knihovny, prodejny recyklovaného nábytku nebo půjčovny nářadí či sportovního vybavení. Lidé tráví většinu času ve svém sousedství a díky tomu se navzájem znají. Společně se starají o komunitní zahrady a tráví čas v místních podnicích. Nemusíte vlastnit automobil, protože si snadno můžete půjčit sdílený elektromobil, který můžete kdykoliv vyzvednout či odevzdat v rámci široké sítě stanovišť. Především se však všude snadno dostanete městskou hromadnou dopravou nebo hustou sítí železnic. Vlákem můžete vyrazit i na dovolenou, protože sebou nemusíte tahat veškeré vybavení, například kola, která si levně můžete půjčit na místě. Nemusíte celý život dřít na vlastní byt či chalupu za astronomickou cenu, neboť financionalizace nemovitostí podléhá přísné regulaci, a kromě toho máte možnost žít v bytě obecním, či navštívit jednu z mnoha nekomerčně sdílených rekreačních nemovitostí. Nemusíte dřít na vlastní bazén či jezdit daleko za vodní rekreací, protože každá čtvrť má své vlastní kvalitní koupaliště. O víkendech nemáte nutkavou potřebu město opustit, protože je v něm díky množství zeleně a upřednostňování chodců před motoristy příjemně a nepřípadáte si v něm jako na vyprahlém vrakovišti plném smogu.

A tak bychom mohli pokračovat dál a dál. Připadá vám to jako utopie? Jako něco, co nemůže reálně fungovat? Nabourává to vaše představy o tržní společnosti? Pokud ano, zkuste si zodpovědět, zda není mnohem naivnější věřit tomu, že naše civilizace závislá na fosilních palivech a neustálém shonu a růstu může nadále fungovat tak, jak funguje, aniž by jí nerozdrtily postupně eskalující sociální konflikty a prohlubující se rozpad stabilního klimatického systému. Staré myšlení nám z krize nepomohlo, spíš ji ještě více prohloubilo. Zapojme proto naši představivost. Buďme kreativní a vymysleme zdánlivě nemožné. Náš mozek nám to naštěstí umožňuje. Zatímco v růstu vně jsme již narazili na limity naší planety, v růstu našich kognitivních schopností expandovat nejen že můžeme, ale naopak musíme.



# PĚŠÍ PROSTUPNOST V KRAJINÁŘSKÉ ARCHITEKTUŘE

Ing. Lucie Miovská, Ph.D.

krajinářská architektka

Česká zemědělská univerzita v Praze



Krajinářská architektura se zabývá mimo jiné tím, jak člověk formuje prostředí – právě pěší otisky jsou toho prvním projevem. V současnosti je kvalita městské obytnosti odrazem kvality pěší prostupnosti. Jedním z určujících základních prostředků je také související zeleň. V zahradně-krajinářské tvorbě je prostupnost jedním z klíčových momentů dobrých návrhů a uplatnění jejích principů vede ke zvýšení pěší pohody. Jak fakticky ovlivní nově zbudovaná pěší infrastruktura život v sídle a jeho navazujícím krajinném prostředí je možné demonstrovat na příkladu projektu Přírodně-rekreačního parku Vestecký rybník.

Pěšiny, cesty, cestičky, to jsou stopy, které za sebou člověk odedávna zanechává jako důsledek své činnosti ovlivňující prostředí. Jsou to otisky do formování země, krajiny i prostředí, a to už od prvních vývojových stádií vývoje člověka. Spolu se zvětšováním území obhospodařovaného člověkem se rozšiřovala i síť pěších propojení. Během století spolu s nárůstem velikosti sídel a populace došlo také ke zvětšování a stabilizaci sítě pěších cest. Zrychlením pohybu a později výtobytky průmyslové revoluce se pěší síť částečně, a někdy bez náhrady, transformovala na síť pojížděnou. Došlo tak k faktickému úbytku pěších cest, který byl ještě prohlouben nárůstem automobilové dopravy ve 20. století. Nyní je však cítit celospolečenská změna, jak životního stylu, tak potřeb pro hodnotný život i nároků na okolní prostor.

Dlouhá kontinuita nejpřirozenějšího pohybu v prostředí je nejspíše jedním z důvodů, proč je možnost chůze a prostupnost našeho prostředí, ať už městského, či krajinného, pro člověka bytostně esenciální. Zejména v městském prostředí se stává ukazatelem – etalonem kvality prostředí pro život.

Existuje několik zásadních limitů, které omezují pěší průchodnost: fyzická neexistence pěší trasy, znečištění, hluk a zatížení z dopravy, nebo to, že se jedná o místa těžce antropomorfizovaná, tj. člověkem velmi přeměněná až neobytná. Naopak příjemná a v rámci města úspěšná obytná veřejná místa jsou taková, která mají minimální znečištění, nejsou hlučná, poskytují stín a ochranu proti nepřízní počasí (dešti, větru i úpalu), umožňují zastavit se, odpočinout si, pozorovat či se zapojit do dění. Ulice jsou logicky vedené, propojené a snadno se procházejí i přecházejí. Lidé se zde pak cítí komfortně a bezpečně a častěji volí nemotorovou dopravu – chůzi, cyklistiku nebo MHD. Klíčovým, mnohdy určujícím momentem takových míst je přítomnost nebo absence vegetace. Nejedná se o pouhý doplněk prostoru, ale o základní estetickou i mikroklimaticko-hygienickou jednotku i podvědomý ukazatel jeho ekumeny. Vedle staveb jsou stromy a vegetace druhou hlavní vertikální strukturou obytného městského prostoru a aktivně prostor s námi sdílejí.

Tam, kde jsou stromy a vegetace přítomny, dochází k výrazným poklesům okolní teploty (až o 3,5 °C v parcích, o 0,6 °C v ulicích), vlhkost vzduchu stoupne až o 20 %. Parky mají změřitelné klimatické účinky – snižují teplotu a zvyšují vlhkost až do vzdálenosti 250 m. To je pro obytnost ulic i v budoucnu velmi důležité. Promyšlený systém propojení vegetačních ploch a pěších propojení pak může ovlivnit velkou část města. Obor krajinářské architektury využívá široké škály podobných poznatků a východisek. Podílí se tak na zlepšení prostředí sídel i krajiny. Kromě sofistikované práce s vegetací v širším měřítku definuje koncepci a organizaci prostoru, jeho funkci, estetické hodnoty a pobytové zóny. Pracuje s klíčovými propojením jádrových míst s prioritizací chodců, navrhuje pěší trasy



a propojení. Navrhuje detaily v dojmové gradaci vedení cest, tedy aby každé další místo nebo průhled byly zajímavější než ty předcházející, a vedly tak návštěvníka k faktickému nebo pomyslnému cíli.



*Stromy slouží ve městě jako klimatizace, v extrémních hodnotách mohou být rozdíly až několik desítek stupňů Celsia*

V mnoha sídlech se také může správným použitím vegetace zkvalitnit prostředí pro chůzi. Například dlouhé uliční úseky lze pomocí zeleně rozčlenit do úseků kratších s tím, že každý z nich může mít vlastní osobitost. Rozdílná vegetace i druhová skladba může přispět i k určité identitě ulic nebo veřejných prostranství. Zásadní je výběr a použití druhů rostlin ve vztahu k cestám, k měřítku budov a celkovému zdůraznění „lidského měřítka“, které je pro pobyt lidí ve městě i pro pohyb v něm nejpříjemnější. Pro chůzi se může vhodně použít princip vizuálního cíle. Pro mnoho uličních prostorů je například typické zakončení do T a je-li možnost zde uplatnit vegetaci, cílovým zarámováním se zpříjemní chůze i v běžné všední zástavbě. Výsadbami lze v ulicích také potlačovat nebo naopak zdůrazňovat některé stavby. Podobné principy, které můžeme považovat za „měkké – duševní“, skládají mozaiku hodnot dobrých míst a mohou se uplatnit pro vlastní rekonstrukci nebo revitalizaci sídel.



*Vegetace ve veřejném prostoru ovlivňuje, zda se tam cítíme komfortně*

Praktickým příkladem, kdy fyzická propustnost územím zásadně ovlivnila život v sídle, je revitalizace okolí Vesteckého rybníka. Zprvu jednoduché zadání – vytvořit pěšinu kolem vody – vedlo k atraktivnímu řešení, které zásadním způsobem zvýšilo kvalitu i obytnou nabídku jak pro místní, tak pro návštěvníky. Zájem o místo se postupně zvyšoval do té míry, že musela být posílena a zkvalitněna navazující pěší infrastruktura sídla i všeobecná dostupnost.

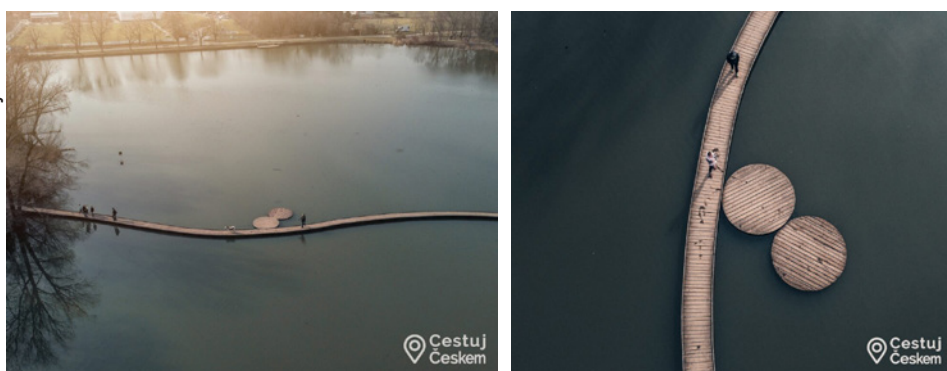
Původně se měla vytvořit jen pěšinka v úzkém porostním lemu rybníka. Důvtipným řešením téměř sedmdesátimetrové lávky přes vodní hladinu se podařilo trasu zokružovat a ušetřit velkou část břehového porostu, vytvořit pohledy do urbanizované i do přírodní části území. Později byla navíc přidána další delší okružní trasa s tématem vzájemné pozice a velikosti modelů planet. Pro celé území byl vytvořen krajinářský koncept za použití mnoha „měkkých“ opatření a kompozičních principů: zpřístupnila se hladina rybníka, vytvořilo se přírodní hřiště, instalovaly se povalové chodníky zprůchodňující divoké části porostu a založil ovocný sad s liniovým prvkem atraktivujícím ptáky. Dále se vytvořila pobytová louka jako dostatečně velké setkávací místo pro místní komunitu občanů i obecní akce. Zprvu lokální projekt začal výrazně přerušovat hranice katastru a dimenze cest, které již zdaleka neslouží jen pro místní rybáře a pejskaře, se musela upravit. Doplnila se také pobytová místa na hladině rybníka a vytvořila se další cesta propojující sídlo a navazující krajinu.

V budoucnu bude jistě existence i kvalita pěší dostupnosti měst a sídel spolu s dalšími navazujícími principy (například modrozelenou infrastrukturou) vysoce aktuální. Jejich zapojení do plánovacích procesů a následných realizací může být jedním z adaptačních či mitigačních opatření na změnu klimatu. Je třeba podporovat procesy, projektanty, koncové zadavatele i města a obce tak, aby se tyto požadavky staly naprosto běžnou a vyžadovanou součástí projektové přípravy u každého nového projektu i revitalizace. Zásadním způsobem tak bude možné pozitivně ovlivnit nejen koncepční, funkční a vizuální vyznění prostoru, ale i jeho urbánní ekologické hodnoty a každodenní obytnost sídel.

Foto archiv autorů



Foto Cestuj Českem



Přírodně-rekreační park Vestecský rybník



# ŽIVOT BEZ AUTA

Mgr. Lucie Hartmannová  
doc. Matúš Šucha, Ph.D.  
dopravní psychologové  
Univerzita Palackého, Olomouc



V letech 2017–2018 probíhal v Olomouci výzkum známý pod názvem *Život bez auta*. Bylo v něm zjišťováno, jestli experimentálně navozená zkušenost – měsíc bez používání automobilu, má potenciál změnit výběr budoucích způsobů cestování. K tomuto účelu bylo získáno několik rodin, které experiment podstoupily. Výsledky studie naznačují, že postoje jednotlivých členů rodin se k různým způsobům cestování sice nezměnily, ale jejich skutečné cestování ano. Prolomení návyku využívat auto se v tomto smyslu jeví jako významné.

## Uvedení do tématu

Ukazuje se, že nadužívání automobilové dopravy má dopady na společnost, ekonomiku, ekologii, zdraví, kvalitu života i spotřebitele.<sup>1</sup> Když se podíváme na situaci v Evropě, téměř 50 % veškerých cest autem je kratších než 5 km a 30 % je kratších než 3 km.<sup>2</sup> Rovněž musíme brát v potaz, že způsoby cestování, které využíváme, předáváme i svým dětem. Výzkum cestování dětí do mateřských škol v Rakousku<sup>3</sup> ukázal, že rodiče své děti vozili do školky, přestože velká část těchto cest autem netrvá déle než 5 minut a nebyla delší než 2 km. Způsob, jakým se chováme v oblasti mobility, je formován již od raného věku, především díky procesu socializace.<sup>4</sup> Když děti vyrostou a dosáhnou věku, kdy je možné získat řidičský průkaz, obvykle si jej pořídí, o něco později si pořídí i auto. Při hledání zaměstnání je jedním z běžných požadavků řidičský průkaz. Podobně městská architektura a infrastruktura, které jsou příznivé pro dopravu autem, podporují používání automobilů, což často znevýhodňuje jiné druhy dopravy. I když se mladý člověk rozhodne, že auto nechce, není neobvyklé, že změní názor s příchodem rodinného života.<sup>5</sup> Okolní svět nám již od dětství ukazuje, že je úplně normální používat auto a tento druh dopravy se často stává naší automatickou volbou. Pokud nás něco „nevykolejí“ (např. porucha auta), nemáme důvod přemýšlet nad volbou jiných dopravních prostředků.

Ačkoliv je automobilová doprava stále hojně využívána, některé nedávné studie

---

1 Conley, J.: *Car Troubles: Critical Studies of Automobility and Auto-mobility*. Routledge (2016).

Litman, T.: *Evaluating Transportation Economic Development Impacts*. Victoria Transport Policy Institute (2017).

2 WHO: *Transport and Health – Data and Statistics: Physical Aktivty*. Získáno z: [www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/data-and-statistics/physical-activity2](http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/data-and-statistics/physical-activity2) (27. 6. 2021)

3 Ausserer, K., Risser, R., Röhsner, U.: Once a Walker Always a Walker or „You can't teach an old dog new tricks“. Results of a Mobility Study of Preschool Children, presentation at the WALK21 Conference in The Hague 17–19th November, Vienna. Factum & Makam (2011).

Ausserer, K., Sumper, E., Reindl, I., Röhsner, U., Risser, R.: *Gemma Weiter. Auswirkungen von Mobilitätsmanagement im Kindergarten auf das Mobilitätsverhalten von Eltern und Kleinkindern*. Vienna: Factum & Makam (2012).

4 Risser, R., Šucha, M.: *Psychological Perspectives on Walking: Interventions for Achieving Change*. Routledge (2020).

5 Zavitsas, K., Kaparias, I., Bell, M. G. H., Tomassini, M.: *Transport Problems in Cities*. Isis 6(05) (2010).

ukazují, že mladí dospělí lidé se již nesnaží získat ihned řidičský průkaz a nevyužívají aut v takové míře, jako doposud.<sup>6</sup> Ale jak pracovat s lidmi, kteří stále autem jezdí? Jak pro politiky a zástupce státní správy, tak pro vědce není snadné oslovit občany s požadavkem, aby zkusili méně využívat auta. Změnit volbu způsobu dopravy se tak jeví jako obtížný úkol. V České republice se tomuto tématu věnovali Matúš Šucha, Lucie Viktorová a Ralf Risser v projektu *Život bez auta*.<sup>7</sup> Inspirovali se výzkumem našich německých sousedů – Burwitz, Kocha a Krämer-Badoniho.<sup>8</sup> Mnoho jiných výzkumů na toto téma bohužel nenalezneme (patrně především z důvodu finanční náročnosti).

## Psychosociální faktory ovlivňující volbu způsobu dopravy: teoretická východiska

Dřívější modely volby způsobu dopravy zahrnovaly zejména objektivní faktory (dobu cesty, náklady), dnes se zdůrazňují faktory psychologické. Sheller<sup>9</sup> uvádí, že způsob, kterým cestujeme, není jen racionální volbou, ale na rozhodnutí se podílejí také emoce, rodinné, osobní či společenské vzorce, to, kde bydlíme či pracujeme, ale i estetické cítění. Na pozadí psychosociálních aspektů rozhodování o způsobu cestování se uplatňují i situační a individuální faktory. Vnější (situační) činitele zahrnují sociální vlivy nebo dostupnost a přitažlivost jednotlivých druhů dopravy. Vnitřní (individuální) faktory formují, jak člověk vnímá realitu a můžeme k nim zařadit vliv zkušeností, postojů a návyků.<sup>10</sup> K teoriím, které se snaží vysvětlit lidské chování, motivy a postoje řadíme Teorii plánovaného chování, Teorii interpersonálního chování či Teorii navyklého chování. Tyto koncepty mají podporu v empirických datech a mohou se využít i ve vztahu k volbě způsobu dopravy.

---

6 Sivak, M., Schoettle, B.: *Update: Percentage of Young Persons with a Driver's License Continues to Drop*. *Traffic injury prevention* 13(4), 341–341 (2012).

Kuhnimhof, T., Buehler, R., Wirtz, M., Kalinowska, D.: *Travel Trends Among Young Adults in Germany: Increasing Multimodality and Declining Car Use for Men*. *Journal of Transport Geography* 24, 443–450 (2012).

7 Sucha, M., Viktorova, L., Risser, R.: *Can an Experience with No Car Use Change Future Mode Choice Behavior?* *Sustainability* 11(17), 4698 (2019).

8 Burwitz, H., Koch, H., Krämer-Badoni, T.: *Leben ohne Auto: Neue Perspektiven für eine Menschliche Stadt*. Rowohlt (1992).

9 Sheller, M.: *Automotive Emotions: Feeling the Car*. *Theory, Culture & Society* 21(4–5), 221–242 (2004).

10 Gardner, B., Abraham, C.: *What Drives Car Use? A Grounded Theory Analysis of Commuters' Reasons for Driving*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 10(3), 187–200 (2007).

**Teorie plánovaného chování** (TPB) staví na kombinaci pěti faktorů: postoj, vnímaná kontrola, subjektivní normy, záměr a skutečné chování, které je měřené v daném časovém úseku. Tato teorie vysvětluje, že lidské chování je ovlivněno úmyslem (záměrem), který je zase ovlivněn postoji (názorem, hodnocením a vnímáním daného chování jako příznivé či nepříznivé), subjektivními normami (přesvědčením o očekávání ostatních lidí ve společnosti, kde jedinec žije) a vnímanou kontrolou chování (do jaké míry bude definované chování uskutečnitelné, tj. jeho prostředky i překážky). Záměr se zakládá na síle motivačních faktorů, které ovlivňují zkoumané chování.<sup>11</sup>

Tato teorie sice velmi dobře vysvětluje výběr způsobu dopravy, ale vazby mezi záměrem, postoji, vnímanou kontrolou a subjektivními normami jsou mnohem složitější. Jiné studie naznačují, že existují silné souvislosti mezi záměrem a návykem. Když je utvořen silný návyk, pak jsou postoje a subjektivní normy tomuto návyku přizpůsobeny, podobně i vnímaná kontrola chování je vysoká.

Roli návyků zahrnuje **Teorie interpersonálního chování** (TIB), kterou formuloval Triandis.<sup>12</sup> Ten považuje normativně sociální faktory a postoje (ke kterým přidává i emocionální rovinu) za činitele ovlivňující záměr a chování. Klíčovou odlišností ale je, že zahrnuje návyk, jehož význam se zvyšuje u automaticky a poloautomaticky prováděných procesů. Tato teorie vysvětluje, že skutečné chování lidí je určeno nejen záměrem, ale také návyky a usnadňujícími podmínkami.

Usnadňující podmínky zahrnují příznivé faktory prostředí (vnější), které mají významný dopad na chování jednotlivců. Jinými slovy, když člověk něco dělá, obvykle chce, aby to pro něj bylo pohodlné a relativně jednoduché. Pokud jsou „náklady“, které je potřeba investovat do určitého chování příliš vysoké nebo jeho „přínos“ příliš nízký, člověk si takové chování většinou nevybere. Záměr chování ovlivňují i emoce, které mají tendenci ovlivňovat afektivní část úsudku. Z toho vyplývá, že pokud chceme dosáhnout změny chování, musíme se soustředit nejen na racionální rovinu (fakta, logické argumenty), ale pokusit se poskytnout také emočně a empaticky zabarvené informace.<sup>13</sup>

Pokud však potřebujeme nastolit změnu chování, hrají důležitou roli také návyky. Návyky představují takové chování, které se provádí automaticky a četně (často),

---

11 Ajzen, I.: *Attitudes, Personality, and Behavior*. Chicago: Dorsey Press (1988).

12 Triandis, H. C.: *Interpersonal Behaviour*. Publishing Boston, MA, USA (1977).

13 Russell, S., Lux, C.: *Getting Over Yuck: Moving from Psychological to Cultural and sociotechnical Analyses of responses to Water Recycling*. *Water Policy* 11(1), 21–35 (2009).



vyznačuje se nízkou mírou uvědomění a obvykle je realizováno ve stejném čase nebo na stejném místě.<sup>14</sup> Automatičnost navyklého chování znamená, že v každé situaci nepřehodnocujeme naše rozhodnutí, prostě to uděláme a nepřemýšlíme nad tím. Stálost situace se vyznačuje tím, že v nezměněných situačních podmínkách prostředí máme tendenci volit stejná rozhodnutí. Je-li prováděné chování funkční, resp. „dost dobré“, máme tendenci jej opakovat a udržovat.<sup>15</sup> Čím častěji nějaké chování opakujeme, tím je pravděpodobnější, že se návyk stane silným.

Pokud je naše chování řízeno návykem, nacházíme se podle **Transtheoretického modelu změny chování (TTM)**<sup>16</sup> v tzv. prekontemplační fázi, kdy neexistuje žádný náznak, že by mohlo mít smysl něco v našem chování v budoucnu změnit. TTM popisuje, jak lidé mění své (rizikové) chování a jakým způsobem mohou formovat chování žádoucí. Ústředním bodem modelu je vymezení jednotlivých fází změn. Tyto fáze můžeme chápat jako proces, ve kterém dochází ke změnám na kognitivní (mentální) a behaviorální (chování) úrovni, které usnadňují cestu k vybudování žádoucího chování.

Problém tkív v tom, že navyklé chování je zacyklené v jakémsi začarovaném kruhu. I když člověk ví, že by „něco“ dělat neměl, že to není prospěšné, neznamena to ještě, že na změně bude pracovat, protože mu chybí motivace. Abychom mohli tento začarovaný kruh přerušit, je potřebné, abychom zažili nějakou „znepokojující“ situaci, která nám poskytne náznak či pocit, že by bylo vhodné chování pozměnit. Je tedy nutné nejen číst a slyšet, že je nutné chování změnit pozitivním směrem – musíme také na emoční rovině cítit a hodnotit změnu chování jako příjemnou a výhodnou, abychom plně porozuměli argumentům. Jako výchozí bod (znepokojující zážitek) potřebujeme něco, co nás donutí vyzkoušet chování nové. Zde se nabízí otázka vnějších pobídek (např. finanční odměny). Ty mohou být dobrým stimulem pro ty, kteří se nacházejí na pomezí rozhodnutí (v tomto případě omezit používání automobilu) a uvažují o tom. Vnější pobídky však nejsou vhodné pro jedince, kteří nad změnou vůbec neuvažují a jejich motivace ke změně je mizivá.

---

14 Lally, P., Van Jaarsveld, C. H., Potts, H. W., Wardle, J.: *How are Habits Formed: Modelling Habit Formation in the Real World*. *European Journal of Social Psychology* 40(6), 998-1009 (2010).

15 Verplanken, B., Aarts, H.: *Habit, Attitude, and Planned Behaviour: Is Habit an Empty Construct or an Interesting Case of Goal-Directed Automaticity?* *European Review of Social Psychology* 10(1), 101-134 (1999).

16 Prochaska, J. O., DiClemente, C. C.: *Transtheoretical Therapy: Toward a More Integrative Model of Change*. *Psychotherapy: Theory, Research & Practice* 19(3), 276 (1982).

Popisovaný projekt *Život bez auta*, aplikoval experimentální výzkum zaměřený na vytvoření situace, kdy participantů museli na krátkou dobu změnit své navyké chování a po daných časových úsecích autoři ověřovali, zda by tento způsob mohl být vhodným výchozím bodem pro přerušení „začarovaného kruhu“.

Foto Štěpán Hon



*Jak přerušit začarovaný kruh navykého chování?*

## Jak probíhala studie *Život bez auta*

Studie pracovala s deseti rodinami, které si vyzkoušely život bez auta po dobu jednoho měsíce. Projekt se zaměřil na zjišťování toho, jaké výhody a nevýhody účastníci výzkumu během měsíce bez auta zažívali a do jaké míry může měsíc bez auta trvale změnit chování ve vztahu k cestování. Účelem bylo mimo jiné získané zkušenosti a poznatky sdílet s širokou veřejností a navrhnout správním orgánům, co by se mohlo v tomto ohledu zlepšit, s ohledem na alternativní (udržitelné) možnosti cestování.

Na začátku experimentu na přelomu října a listopadu 2017 každý člen rodiny nad 10 let vyplnil dotazník, který se zaměřoval na kvalitu života a krátký dotazník, který se týkal četnosti a atraktivity používání automobilu, jakož i dalších druhů dopravy (chůze, jízdy na kole, MHD). Rodiny byly dotazovány také na postoje k používání auta a měly si vést cestovní deník a denní záznamy o cestách různými způsoby dopravy a jejich délce.

V prvním týdnu experimentu rodiny cestovaly obvyklým způsobem, poté začalo měsíční období, během kterého se rodiny měly obejít bez auta. Na konci tohoto měsíce byly s rodinami opět provedeny rozhovory, které zjišťovaly zkušenosti během měsíčního období bez auta a rodiny znovu vyplnily dotazník. Další rozhovory a dotazníkové šetření proběhlo 3 měsíce po ukončení experimentálního období v březnu 2018. Přibližně po jednom roce od zahájení studie na přelomu listopadu a prosince 2018 proběhlo závěrečné zhodnocení, tentokrát byly použity pouze krátké dotazníky zaměřené na používané způsoby dopravy, aby bylo možné určit dobu trvání příslušných změn.

## **Jaké hlavní výsledky experiment Život bez auta přinesl**

Jak jsme naznačili v teoretických východiscích, zlomit návyk je velmi obtížný úkol, obzvláště pokud lidé nejsou ke změně motivováni a nemají zkušenosti s jinými způsoby cestování. Výsledky studie však i přesto poukazují na významné snížení využívání automobilů, a to do tří měsíců od experimentu. Zúčastněné rodiny mezi benefity řadily například to, že se během svých cest mohli naplno věnovat svým dětem a naučit je, jak zvládat městskou hromadnou dopravu. Výhodou rovněž bylo, že se nebylo nutné zatěžovat hledáním parkovacího místa a platit za parkování auta. Zúčastněné rodiny se naopak potýkaly zejména s problémem, že cesty bylo nutné plánovat dopředu (což zabralo více času) a vynaložit úsilí při rozhodování o způsobu cesty. I z těchto důvodů téměř všichni účastníci přiznali, že během experimentálního období alespoň jednou použili auto (zdůvodňovali to „mimořádnými okolnostmi“).

Trvalejší změna návyků a omezení využívání auta – dokonce 12 měsíců po ukončení experimentu – nastala u těch účastníků experimentu, kteří uvažovali o tomto omezení ještě před přihlášením do výzkumu. Dodatečně tito účastníci hodnotili celkovou zkušenost s měsícem bez auta mnohem pozitivněji než ostatní účastníci. Tím, že byli nuceni si zkusit nepoužívat auto, zjistili, že se nejedná o tak dramatickou změnu, ale je potřeba si alespoň z počátku nechat prostor k plánování cestování, než si navyknou na alternativní způsoby.

Účastníci, kteří před zahájením experimentu o změně neuvažovali, tedy nebyli dostatečně motivováni, naproti tomu hodnotili zkušenost bez auta na pomezí pozitivního i negativního zážitku, např. „zkušenost byla zajímavá, ale život bez auta byl náročný“. Přestože rodiny dostaly za účast v experimentu menší finanční odměnu (4 000 Kč na rodinu) ukázalo se, že takováto vnější pobídka není dostatečným stimulem pro jedince, kteří nebyli o nutnosti změny přesvědčeni (nebyli motivováni) již dříve. Naopak pro jedince, kteří byli na pokraji rozhodnutí o omezení používání aut, pobídka představila vhodný stimul, jelikož jejich motivace byla silná.



Umožnit lidem zažít pozitivní zkušenost

## Lze ovlivnit budoucí výběr způsobu cestování?

Jen dva účastníci si byli vědomi (uvedli), že používají automobil díky návyku. Ostatní uváděli jiné subjektivní důvody, jako pohodlí, úsporu času či flexibilitu. Výsledky naznačují, že výhodnější než apel na zdravotní, ekonomické či ekologické benefity aktivních způsobů cestování je umožnit lidem zažít pozitivní zkušenost s jinými druhy dopravy a zprostředkovat jim především pocit pohodlí a úsporu času. Tím by se mohlo posílit formování pozitivních návyků.<sup>17</sup> Toho lze dosáhnout alespoň z části zlepšením infrastruktury ve vztahu k potřebám uživatelů, kteří auta nepoužívají.<sup>18</sup>

Když se podíváme na roli postojů (viz teorie TPB a TIB) vzhledem k používání, resp. nepoužívání určitého druhu dopravy, ukazuje se, že tento aspekt může být těžko

17 Litman, T., Laube, F.: *Automobile dependency and economic development*. Victoria Transport Policy Institute, Canada (2002).

Ridlington, E., Dutzik, T., Schor, J.: *Cars and Global Warming. Policy Options to Reduce Washington's Global Warming Pollution from Cars and Light Trucks*. (2005).

Verplanken, B., Aarts, H.: *Habit, attitude, and planned behaviour: is habit an empty construct or an interesting case of goal-directed automaticity?* European review of social psychology 10(1), 101-134 (1999).

18 Conley, J., McLaren, A. T.: *Car Troubles (Transport and Society)*. Farnham: Ashgate (2009).

prokazatelný.<sup>19</sup> Lidé mají totiž potíže s pojmenováním a hodnocením svých postojů. Jedním z důvodů může být návyk. Lidé nejsou zvyklí pravidelně přemýšlet o volbě svých způsobů cestování, často tak konají automaticky na základě zvyku. Je tedy možné, že si lidé plně neuvědomují, co prožívají, když využívají různé druhy dopravy. Pokud je požádáme, aby posoudili své postoje, výsledné hodnocení může být zkreslené.

Je tedy možné, aby zvnějšku navozená zkušenost s nepoužíváním automobilu ovlivnila budoucí chování ve smyslu výběru budoucích způsobů cestování? Výsledky experimentu ukazují, že to možné je. Pokud se podaří přimět lidi, aby se odchýlili od svého navyklého způsobu cestování, mohli by pozornost zaměřit na samotný proces rozhodování o výběru dopravy a začít zvažovat různé aspekty, než si vytvoří nový návyk. Aby byl tento způsob účinný, je nutné, aby existovaly jiné (levnější a jednodušší) pobídky, díky kterým si lidé budou mít šanci vyzkoušet život bez auta.

**život bez auta**

Univerzita Palackého v Olomouci

**Výhody života bez auta:**

- **Úspory**
- **Zvyšování míry tolerance**
- **Zdraví**
- **Ekologie**

**[zivotbezauta.upol.cz](http://zivotbezauta.upol.cz)**

<sup>19</sup> Bamberg, S., Schmidt, P.: *Changing travel-mode choice as rational choice: Results from a longitudinal intervention study*. *Rationality and Society* 10(2), 223–252 (1998).

Lee, C., Moudon, A. V.: *Physical activity and environment research in the health field: Implications for urban and transportation planning practice and research*. *Journal of planning literature* 19(2), 147–181 (2004).



Organizace Pěšky městem má silné kořeny. V roce 1989 stála skupina statečných žen, které založily jedno z prvních ekologických hnutí – Pražské matky, u zrodu občanské společnosti a demokracie. Dnes jako jejich pokračovatelé sledujeme snahy velkých evropských metropolí o přerozdělování veřejného prostoru spravedlivějším způsobem. A troufáme si říci, že máme svůj podíl na proměně desítek míst v Praze v bezpečnější a přívětivější prostranství pro lidi – chodce.



#### MÁME VIZI MĚSTA:

- kde lidé rádi a snadno chodí pěšky,
- vstřícného k setkáním a sousedskému životu,
- plného zkratk a propojek, které ušetří čas v každodenním letu,
- schůdného v každém věku,
- kde se dobře dýchá.

Pomáháme zajišťovat bezpečné prostředí pro chodce a upravovat veřejná prostranství, aby lákala lidi k chození či zastavení. Do proměny města zapojujeme další lidi a spolky. Hlídáme kvalitu pražského ovzduší a podporujeme ozeleňování ulic. Spolupracujeme s veřejnou správou a hájíme zájmy chodců ve strategických dokumentech a v městských projektech.

# Chodci sobě

Projekt nabízí informace, podporu i praktické nástroje pro řešení problémů chodců. Provozujeme portál pro občany [www.chodcisobe.cz](http://www.chodcisobe.cz), který je místem pro nahlašování problémů chodců v Praze a pro komunikaci občanů se zástupci města o jejich řešení. Na mapě spolků otevíráme prostor pro sdílení zkušeností mezi aktivními lokálními spolky a skupinami. Poskytujeme poradenství a vytváříme infografiky, které pomáhají aktivním lidem a skupinám při vyjednávání s úřady.

*„Vadilo mi, že jsem se do svého domu na rušné ulici mohl dostat jen autem. Nebyl tady chodník ani přechod.“*



Foto Lukáš Žentel

- Kvůli znečištěnému ovzduší v ČR každoročně předčasně zemře 10 000 lidí. 34 % české populace má nadváhu a 21 % je obézní. Průjezdnost a parkování jsou často prioritou při rozhodování o podobě veřejného prostoru.
- Prostřednictvím portálu [www.chodcisobe.cz](http://www.chodcisobe.cz) pomáháme, aby se lidem Prahou chodilo lépe. Vytvořili jsme zde mapu spolků pro vzájemnou inspiraci a spojení. Propojujeme občany s úředníky.

# BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY



Program cílí na zvyšování bezpečnosti pohybu dětí v okolí škol a propagaci aktivní mobility (tj. chůze, jízdy na kole, koloběžce, využívání MHD) k dopravě do škol. Společně s dětmi mapujeme okolí škol a ve spolupráci s dopravními odborníky, školní komunitou a veřejnou správou pak upravujeme problematická místa, aby se děti mohly do školy dostat bezpečně a bez auta.

*„Stojí tam moc aut. Všichni mají zaplé motory a čoudí to.“*

*„Bojím se přecházet sám protože tam jezdí hodně aut a jezdí rychle a troubí.“*

*„Asi nejvíc se bojím těch fůrů aut.“*



- 27 % dětí označuje svoji cestu do školy za nebezpečnou. Polovina rodičů se bojí pouštět své dítě do školy samotné a uvítala by menší provoz před školou. 38 % dětí by chtělo jezdit do školy na koloběžce, kole nebo na skateboardu.
- Bezpečné cesty do školy je komunitní projekt, do kterého zapojujeme děti, rodiče, školu, úředníky, politiky i odborníky. Pocity a přání dětí jsou pro nás stěžejní. Učíme je být aktivní a ukazujeme jim, že mohou ovlivňovat místo, kde žijí. Hlídáme, aby byly naše návrhy dovedeny do zdárného konce.
- Společně s dětmi a rodiči jsme upozornili na nebezpečná místa v okolí 66 škol. Pomohli jsme zlepšit 110 nebezpečných míst na cestách dětí do školy.





Celorepubliková kampaň na podporu chůze jako nejlepšího způsobu dopravy dětí do škol. Chceme zvýšit počet dětí, které se budou pravidelně dopravovat do školy pěšky. Zapojujeme školy do pořádání pěších dnů a rodiče inspirujeme, aby občas vystoupili ze zajatých kolejí svého návyku sáhnout každé ráno po klíčkách od auta a udělali si čas na cestu do školy s dětmi pěšky.

*„Když jsem byl malý, chodil jsem do školy s mámou. Kus cesty jsme jezdili vlakem přes Stromovku. Vždycky jsem si připadal, jako kdybych jel někam na prázdniny. Nosili jsme snídani bezdomovci, který spal na nádraží.“*



- Každý čtvrtý školák jezdí do školy autem. 80 % dětí nemá dostatek přirozeného pohybu. 12 % dívek a 25 % chlapců trpí nadváhou. 46 % rodičů, kteří vozí děti do školy autem několikrát týdně, bydlí do 1 km od školy.
- Motivujeme školy, aby pěstovaly pěší kulturu. Inspirujeme děti a rodiče, aby chodili se svými dětmi pěšky. Vytváříme doprovodné vzdělávací a propagační materiály. Poskytujeme školám a rodičům podporu a inspiraci v průběhu akce.
- Přidalo se již 149 škol a školek z 57 měst a obcí z celé ČR. Pěšky do školy s námi chodí tisíce dětí a stovky rodičů. V den akce se pěšky do školy vypraví o 12 % víc dětí než obvykle, počet dětí, které přijedou autem, klesne více než o polovinu.



# INTERNATIONAL CHARTER FOR WALKING

---

Creating healthy, efficient and sustainable communities where people choose to walk



# MEZINÁRODNÍ CHARTA CHŮZE



Mezinárodní charta chůze nemá právně závazný charakter a může se k ní přihlásit kdokoli – město, organizace, skupina osob i jednotlivci. Chartu připravila organizace Walk21, která upozorňuje na hodnotu chůze pro komunity i jednotlivce a usiluje o to, aby chůzi byla věnována náležitá pozornost. Walk21 každoročně pořádá na toto téma mezinárodní konference, kam přijíždějí stovky účastníků z celého světa. Charta chůze zahrnuje osm základních strategických oblastí a ke každé narhuje seznam konkrétních činností, které povedou k tomu, že chůze bude příjemná, bezpečná i pohodlná a lidé jí dají přednost.

K Mezinárodní chartě chůze se můžete připojit i vy na:  
[walk21.com](http://walk21.com)

# VIZE

Vytvářet svět, kde lidé mohou chodit a volí si chůzi jako způsob jak cestovat, jak být zdravý a jak odpočívat, a kde úřady, organizace i jednotlivci dodržují tyto zásady:

- uznávají hodnotu chůze,
- činí závazky ke zdravému, efektivnímu a udržitelnému způsobu života komunity,
- spolupracují na překonání fyzických, sociálních a institucionálních bariér, které často omezují volbu lidí chodit.



Chůze je to první, po čem touží malé dítě, a to poslední, čeho se chce vzdát starý člověk. Chůze je cvičení, k němuž nepotřebujete tělocvičnu, recept bez léků, redukce nadváhy bez diety, kosmetika, která není k mání v žádné drogerii, uklidňující prostředek bez pilulek, terapie bez psychoanalytika a dovolená, za niž neutratíte ani korunu. Chůze navíc nezatěžuje životní prostředí, je nenáročná na spotřebu přírodních zdrojů, a přitom je velmi efektivní, nevyžaduje žádné speciální vybavení, je pohodlná, přizpůsobivá a ze své podstaty bezpečná. Chůze je stejně přirozená jako dýchání.

John Butcher, zakladatel sdružení Walk21, 1999

## Úvod

My, lidé celého světa, stojíme před celou řadou komplexních, navzájem propojených problémů. Zhoršuje se nám zdraví, používáme neefektivní dopravní systémy a uspokojování našich rostoucích potřeb neustále zvyšuje tlak na životní prostředí. To, zda můžeme v nějaké oblasti denně chodit, i to, jak často toho využíváme, jednoznačně určuje kvalitu našeho života. Úřady, které se snaží vybudovat zdravější a lépe fungující obce či místa, přitom mohou dosáhnout významných výsledků už jen tím, že začnou chůzi propagovat. Tato Charta vznikla na základě širokých diskusí s experty po celém světě a ukazuje, jakým způsobem lze vytvářet kulturní prostředí, v němž lidé dají přednost chůzi. Chartu mohou podepisovat jednotlivci, organizace, úřady i místní sdružení podporující její vizi a strategické principy bez ohledu na své formální postavení a možnosti je nezávisle uvádět v život. K uvedeným postupům přiřazujeme i praktický přehled opatření, které lze uskutečnit ve většině komunit. Zároveň však doporučujeme doplňovat vlastní řešení odpovídající specifickým místním potřebám.

Podpořte prosím Chartu svým podpisem a přesvědčujte své přátele, kolegy, úřady a celostátní i místní organizace, aby společně s vámi vytvářeli zdravé, fungující a udržitelné pěší komunity po celém světě.

## Souvislosti

Ve skutečnosti jsme vlastně všichni chodci, ať už dojíždíme do práce a spěcháme, nebo se při nákupuch motáme na ulicích, či se touláme krajinou jako trampové, procházíme se jako milenci nebo jako turisté. 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 stále méně, protože si říkají: „Proč chodit po svých, když se můžu svézt?“ Chůze se tak mnohde stala z nezbytnosti luxusem, chodit nám totiž připadá příliš prosté, obyčejné, samozřejmé a příliš levné na to, abychom se tímto způsobem přemísťovali z místa na místo a upevňovali tím své zdraví. Nechodíme pěšky, protože jsme už zapomněli, jak je to jednoduché, příjemné a blahodárné. Žijeme v jednom z nejpříznivějších prostředí, jaké kdy člověk coby živočišný druh pro chůzi měl, a považujeme schopnost chodit za jednu provždy danou.

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

Chůze nám přitom nabízí zdraví, štěstí a únik. Dokáže znovu nastolit a udržovat fyzické, duševní i citové zdraví a zároveň posilovat pocit nezávislosti i sebevědomí. Čím více člověk chodí, tím lépe se cítí, je uvolněnější, více vnímá a pročišťuje si mysl. Chůze prospívá každému z nás.

# MEZINÁRODNÍ CHARTA CHŮZE

Já/my, níže podepsaní uznávám/e výhody chůze jako klíčového ukazatele zdravé, efektivní, sociálně inkluzivní a udržitelné komunity a uznáváme univerzální právo lidí na bezpečnou chůzi a vysoce kvalitní veřejně přístupnou pěší infrastrukturu kdekoli a kdykoliv na světě.

Jsme odhodláni odstraňovat fyzické, sociální a institucionální překážky omezující chůzi. Jsme odhodláni se spolu s ostatními podílet na rozvíjení kultury přející chůzi a vytváření akčních plánů se závazky stanovenými na základě těchto zásad:

## 1. Větší mobilita pro všechny

Všichni lidé bez rozdílů věku, schopností, pohlaví, výše příjmu, jazyka či etnické, kulturní a náboženské příslušnosti mají právo dostat se snadno pěšky všude, kam potřebují: do ulic, na náměstí, k prostředkům veřejné dopravy. Tato dostupnost podporuje svobodu a samostatnost všech lidí, přispívá k sociálnímu začleňování, solidaritě a demokracii.

### Konkrétní kroky

- Zajistit všem možnost bezpečně, pohodlně a nezávisle se pohybovat, umožnit co nejvyššímu počtu lidí především pěší dostupnost k co největšímu množství cílů, jako jsou veřejné budovy a veřejná doprava.
- Brát ohled na potřeby osob s omezenými schopnostmi vytvářením a udržováním vysoce kvalitních služeb a vybavení, jež jsou stejně přístupné pro všechny sociální skupiny.

## 2. Dobře navržená a udržovaná veřejná prostranství

Lidé mají právo žít ve zdravém, pohodlném a příjemném prostředí, které vyhovuje jejich potřebám. Mají též právo volně využívat vybavení veřejných prostranství, které je pohodlné a ochrání je před rušivým hlukem a znečištěním.

### Konkrétní kroky

- Navrhovat ulice pro lidi, nikoli jen pro auta, a držet se přitom zásady, že ulice jsou nejen dopravním, ale také společenským prostorem, jenž si žádá i společenských ohledů, a nikoli jen technicko-inženýrská opatření. To zahrnuje reorganizaci dopravního prostoru, vytváření zón s předností pro pěší a také oblasti bez aut, jež může využívat každý občan a jež umožňují sociální interakci, hru a rekreaci jak dospělým, tak i dětem.
- Poskytovat občanům možnost chodit pěšky bez překážek po čistých, dobře osvětlených ulicích s širokými chodníky, které snesou i ten nejrušnější provoz chodců a umožní jim v dostatečné míře bezpečně a přímo přecházet vozovku bez nutnosti použít nadchodu, podchodu či obcházení.
- Zajistit na vhodných místech a v dostatečném počtu místa k sezení a veřejné toalety, které splňují potřeby všech.
- Přizpůsobovat design a vybavení pěší infrastruktury klimatickým podmínkám, například vytvářením přístřeší a vysazováním stromů poskytujících stín.
- Navrhovat přehledný uliční prostor s jasným, srozumitelným značením a informačními tabulemi, které vybízejí k plánování pěších cest a objevování okolí.
- Vyhodnocovat, budovat a udržovat kvalitní a pro všechny dosažitelnou městskou zeleň a vodní plochy.

---

## 3. Lepší pěší propojení

Lidská společenství mají právo na síť vzájemně propojených, přímých a přehledných pěších tras, které jsou bezpečné, pohodlné, přitažlivé a dobře udržované, propojují domov s obchody, školami, parky, zelení, veřejnou dopravou i dalšími důležitými cíli.

### Konkrétní kroky

- Budovat a udržovat kvalitní síť propojených, funkčních a bezpečných pěších tras mezi obytnými budovami a cíli, vyhovující potřebám místních obyvatel.
- Vytvořit integrovaný, rozsáhlý a dobře vybavený systém veřejné dopravy s vozy přístupnými pro všechny jeho uživatele.
- Navrhovat zastávky i přestupní uzly veřejné dopravy s jednoduchým, bezpečným a pohodlným přístupem pro pěší, vybavené potřebnými informacemi.

#### 4. Územní plánování zahrnující potřebu pěší dostupnosti

Lidská společenství mají právo očekávat takovou politiku územního plánování, která jim umožní dojít pěšky k většině každodenních služeb a zařízení. Taková politika maximalizuje příležitosti pro pěší pohyb, snižuje závislost na automobilu a prospívá společenskému životu.

##### Konkrétní kroky

- Při plánování měst postavit potřeby chodců do centra pozornosti, zvýhodňovat pomalejší druhy dopravy (pěší a cyklistickou) před rychlými a dávat přednost místní dopravě před dálkovou.
  - Územní plánování rozvíjet tak, aby nově postavené obytné domy, obchody, průmyslové zóny a veřejná doprava byly snadno dostupné pěšky.
  - Omezit podmínky pro životní styl závislý na automobilu (omezit tzv. urban sprawl – rozlézání města do prostoru), věnovat více uličního prostoru chodcům, propojovat nesouvislé úseky existující pěších tras a vytvářet tak přednostní propojení pěších cest.
- 

#### 5. Bezpečnější silnice

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

##### Konkrétní kroky

- Snižovat riziko dopravní nehody s chodcem spíše lepší organizací provozu (např. snížením povolené rychlosti) než oddělováním chodců a omezováním jejich pohybu.
  - Vést motoristy ke vstřícnosti vůči chodcům pomocí cílených kampaní a vymáháním dodržování silničních předpisů.
  - Snižovat povolenou rychlost v obytných zónách, nákupních zónách a kolem škol.
  - Snižovat nebezpečnost frekventovaných komunikací zřízením bezpečných přechodů s minimální čekací dobou a dostatkem času na přejít i pro nejpomalejší chodce.
  - Zajistit, aby infrastruktura a vybavení pro cyklisty i účastníky jiných druhů nemotorové dopravy neohrožovala bezpečnost chodců či jejich pohodlí.
-



## 6. Méně kriminality a strachu z kriminality

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

### Konkrétní kroky

- Zajistit, aby budovy měly výhled do ulice a na dění na ulici, což zlepšuje obecný dohled a odrazuje od kriminality.
  - Ve dne i po setmění provádět pěší audity (kontroly bezpečnosti), které slouží k lepšímu pochopení obav občanů o vlastní bezpečí a k vymezení problémových oblastí, jež je třeba zabezpečit (lepší osvětlení, lepší přehlednost).
  - Školit a informovat odborníky v dopravě o tom, jak chodci vnímají svou bezpečnost a jak toto vnímání ovlivňuje volbu jejich pěší cesty.
- 

## 7. Větší podpora ze strany veřejné správy

Lidé mají právo očekávat, že úřady je budou podporovat v tom, aby měli možnost a chuť chodit pěšky, a budou jim poskytovat potřebnou ochranu.

### 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 pohybu a orientace.
- Shromažďovat kvalitativní a kvantitativní údaje o chůzi (včetně důvodů a cílů pěších cest, jejich počtu, času stráveného na cestě a vzdálenosti, kterou lidé ujdou, času stráveného na veřejných prostranstvích a míry spokojenosti).
- Začlenit podporu chůze v rámci dalšího profesního rozvoje do školení pracovníků v oblasti dopravy (silniční a dopravní bezpečnosti), zdravotnictví a plánování (urbanistů a architektů).
- Průběžně poskytovat zdroje potřebné k realizaci přijatého akčního plánu.
- Realizovat pilotní projekty pro šíření příkladů dobré praxe a podporovat výzkum vlastní účasti v případových studiích a širokou propagací svých místních zkušeností.
- Vyhodnocovat úspěšnost programů sběrem a porovnáním údajů získaných před realizací, během ní a po ní.

## 8. Chůze jako součást životního stylu

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

### Konkrétní kroky

- Aktivně podporovat, aby všichni obyvatelé pokud možno zařadili chůzi ke svým každodenním aktivitám, a to prostřednictvím pravidelných, zacílených a tvořivě prezentovaných informací, které odpovídají potřebám obyvatel a vedou k jejich osobnímu zapojení.
- Vytvářet pozitivní obraz chůze a představovat ji jako součást kultury i kulturního dědictví, například pomocí architektury, výstav, divadla, literárních večerů, fotografií nebo ožívování ulic.
- Zavádět ucelené a sladěné systémy informací a značení, které podporují pěší prozkoumávání a objevování míst, včetně přístupů k veřejné dopravě.
- Těm, kdo více chodí pěšky, poskytovat finanční odměny prostřednictvím místních firem, zaměstnavatelů a úřadů.

## Město žije a prosperuje tam, kde se dobře chodí

### Sborník textů ke konferenci Pěšky městem 2021 a 2023

Ing. Vojtěch Benedikt; prof. Carlos Moreno; doc. Paul Tranter; Rodney Tolley;  
DI Petra Jens, MSc; Mike Lydon; Ing. arch. MgA. Osamu Okamura; Peter Bednár,  
B. Arch.; Ing. Květoslav Syrový; Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.; doc. Ing. arch. Karel  
Hájek, Ph.D.; MUDr. Zlatko Marinov; Tim Gill; Ing. arch. Mirjana Petrik, Ph.D.;  
Klára Koldová; Alice Ferguson; Mgr. Lucie Vidovičová, Ph.D.; Ing. Jarmila Johnová;  
RNDr. Michaela Pixová, Ph.D.; Ing. Lucie Miovská, Ph.D.; Mgr. Lucie Hartmannová;  
doc. Matůš Šucha, Ph.D.

Redakce: Petra Syrová, Blanka Klimešová, Jana Renner

Překlad: Petr Kurfürst, Jarmila Johnová

Fotografie: Milan Jaroš, Květoslav Syrový, Štěpánka Trnková, Helena Pěchouč-  
ková, Štěpán Hon, Blanka Klimešová, Lukáš Žentel, archiv autorů  
a archiv Pěšky městem

Vydává: Pěšky městem, z. s., Muchova 13, Praha 6

Vydání: druhé, doplněné, 2023

## Hlavní partneři:



## Generální partner:



## Konferenci dále podpořili:



Ing. Gabriela  
Lněničková, MBA



## Záštitu udělili:

Zdeněk Hřib  
1. náměstek primátora hl. m. Prahy



Ministerstvo dopravy

## Mediální partneři:

