

DOPRAVA VE VEŘEJNÉM PROSTORU

V rámci **Politiky architektury a stavební kultury ČR** a naplňování jejího opatření Ústavem územního rozvoje jsou soustředovány vybrané výsledky výzkumů, které se zaměřují na vliv kvality prostředí na člověka. Výběr je dostupný na internetových stránkách Ústavu územního rozvoje: *Politika architektury a stavební kultury České republiky – Téma 8 – Výzkum a vývoj*. Jedním z vybraných výsledků výzkumů je publikace **Veřejný prostor a veřejná prostranství**. Vznikla k jubilejnímu roku existence Katedry urbanismu a územního plánování na Fakultě stavební ČVUT. Jedním z témat v knize je i **Doprava ve veřejném prostoru** od Ing. arch. Ireny Klingorové, která zdůrazňuje důležitost ulic jako veřejného prostoru pro pěší a cyklistickou dopravu. Zároveň poukazuje na možné formy zklidňování dopravy a navrácení ulic lidem. A v neposlední řadě upozorňuje na změny přístupu v koncepcích a strategiích tvoření nových atraktivních ulic v lidském měřítku.

V současnosti jsou dopravní vazby a doprava samotná nepostradatelnou součástí života. Nejvíce řešenou dopravou v sídlech je nejen doprava motorová, ale dnes i pěší a cyklistická. Ve srovnání s minulostí významně vzrostla síť komunikací a z ulic v sídlech se ve většině případů staly monofunkční dopravní zóny bez života. Můžeme ale takový prostor považovat za veřejný? Vždyť ulice byla vždy místem setkávání, kde se odehrávaly významné události, kde lidé žili. Dnes tomu tak v mnohých ulicích není a jejich rehabilitace nebude otázkou jen několika dní. V kombinaci s návratem života do ulic bude také potřeba zklidňování automobilové dopravy.

Doprava je nepostradatelná, což lze vidět na každém kroku. Denně se přepravuje obrovské množství lidí, kteří se pohybují v rámci sídla, dojíždí mezi sídly, přemísťují se mezi regiony nebo státy. Ve vyspělých státech připadají téměř dva automobily na rodinu. Stále vzrůstající počet automobilů pociťují lidé zejména uvnitř měst, kde je doprava přímou součástí veřejných prostorů.

Ulice ve městech

Ulice jsou ve městě jedním z nejčastěji zastoupených veřejných prostranství. V posledních letech je snaha potlačit rozsáhlé využití automobilové dopravy v centrech měst a navrátit ulicím jejich přirozené využití jako místo pro lidi. Lidé chtějí vnímat ulice jako místo pro setkávání, chodit po nich – chtějí na nich žít. Ve vyspělých státech se proto výrazně snižuje objem automobilové dopravy ve prospěch hromadné, pěší a cyklistické dopravy. Při rehabilitaci ulic je však třeba komplexního pohledu. Nejdříve je nezbytné vytvoření prostor pro pobyt, a to by mělo zůstat v rukou odborníků. Tyto prostory by měly vyhovovat hned z několika aspektů. Nejen funkčně, esteticky, sociálně, ale také ekonomicky, kdy je cena významným kritériem. Do procesu plánování ulic je potřeba zapojit i veřejnost, bez které by i nejlepší prostor a ulice ztratily smysl. Tím se předchází problému s využitelností ulice a její degradací. Uživatelé si určí důvody, proč takovou ulici chtějí navštěvovat a odborník – urbanista, je může zohlednit v návrhu.

Nejpřirozenějším a také nejekologičtějším způsobem dopravy je chůze. Své přednosti však ukazuje i stále více využívaná cyklistická doprava. V uličním prostoru se v jednu chvíli mohou objevovat lidé všech věkových kategorií s odlišným účelem cesty. Proto by řešení tras mělo odpovídat rozdílným požadavkům – přímý a rychlý pohyb versus klidný pobyt v uličním prostoru. Atraktivita cesty v mnohém určuje intenzitu pohybu chodců. Nebezpečná a neatraktivní místa nikdy nebudou patřit k vyhledávaným pěším lokalitám. Jízda na kole je zdařilým kompromisem mezi pěší a automobilovou dopravou. Jedná se o plnohodnotný dopravní prostředek, který v rámci sídel může být užitečnější a rychlejší než automobilová doprava. Kromě rychlosti, kterou kolo nabízí, má i blahodárný účinek na zdraví a fyzickou kondici a zároveň přispívá ke zlepšení životního prostředí. Úloha chodce a cyklisty je v mnohém podob-

ná a posunuje význam veřejného prostoru z čistě tranzitního místa na místo, kde se život projevuje.

Zklidňování dopravy

Ve vyspělých státech se přistoupilo k plošnému zklidňování dopravy. Cílem bylo omezit dopravu a navrátit život a ruch do ulic sídel. Dnes se tento přístup bere již za standard. V Londýně je například zpoplatněn vjezd do centra. Barcelona má zase slavný bulvár La Rambla, kde mají pěší absolutní přednost. Dopravní opatření se objevují především v centrech sídel, v místech s vysokou koncentrací lidí a rezidenčních oblastech. Spousta ulic se vyvíjela postupně se strukturou sídla, díky čemuž se stává, že šířka dopravního prostoru není v historických centrech dostačující. S tím souvisí i problém s parkováním. V koncepcích a strategiích se proto upřednostňuje chodec, cyklista a hromadná doprava, zatímco provoz automobilů se omezuje na minimum. Zóny 30 jsou dominantní formou zklidňování dopravy. V centrech měst se zase používají pěší zóny, které vylučují veškerá vozidla z prostoru. V rezidenčních oblastech se používá podoba obytných zón, které vytvářejí kvalitní veřejné prostranství pro rezidenty. Pro úspěch plošného zklidňování dopravy je potřeba nejen kvalitní technický koncept, ale i promyšlená propagace tak, aby veřejnost tuto formu přijala a pochopila. Tou nejjednodušší formou zklidnění je zavedení jednosměrných ulic v kombinaci s pravidlem pravé ruky – předností zprava.

Zeleň v ulicích

Zeleň je jedním ze základních prvků našich sídel. Má zde nezastupitelné místo, přičemž plní funkce ekologické – pozitivní vliv na klima, vodní režim, ochranu půdy, snižování oxidu uhličitého, funkce sociální – rekreační, hygienická, estetická nebo psychologická a funkce ekonomické – zvýšení atraktivity bydlení, tvorba pracovních míst. Význam zeleně neustále roste

také vlivem způsobu života, kterým se zvyšuje míra stresu nebo zhoršuje životní prostředí. Zeleň je vynikající prostorový prvek, používaný ve veřejném prostoru, ale také k propojení urbanizovaného prostředí s přírodou. Díky umístění vegetace lze výrazně zlepšit kvalitu veřejných prostor. Doprovodná zeleň komunikací – uliční stromořadí, aleje, ostrůvky a zelené pásy – tvoří nepostradatelnou součást veřejných prostranství. Taková zeleň musí plnit velmi specifické nároky v návaznosti na její umístění, např. větší tolerance k vysokým teplotám, suchu, výfukovým plynům nebo posypové soli. Měla by být schopna regenerace a dlouhověkosti. Důležitá je i průběžná údržba vegetace. Neudržovaná zeleň kvalitu místa naopak snižuje.

Závěr

Sídlo se stává živým prostorem teprve tehdy, když se zde koncentrují lidé a události, čímž vzniká společenský život. Musí být zvoleno také vhodné měřítko, kterým je člověk. Místa v sídlech by měla být navržena především pro jeho potřebu, pro pohyb chodců, případně cyklistů, v kontextu s ostatními druhy dopravy. Není jednoduché zohlednit všechny aspekty pro vytvoření kvalitního veřejného prostoru. Avšak kvalitní koncepce může vytvořit nové atraktivní místo, které budou lidé navštěvovat. Místo se širokou nabídkou aktivit, které je pohodlně dosažitelné pěšky i na kole. Kvalitní veřejné prostory a především ulice jsou základem pro živé a fungující město,

které je tvořeno hlavně pro lidi. Taková sídla, která nejsou jen dopravním prostorem, jsou schopna poskytnout kvalitní podmínky pro život a přispět tak k udržitelné budoucnosti.

Použité zdroje:

VONDRÁČKOVÁ, Simona, ed. *Veřejný prostor a veřejná prostranství: almanach katedry urbanismu a územního plánování 2016*. Praha: České vysoké učení technické, 2016. ISBN 978-80-01-06078-0.

*Ing. Jakub Kotrla
Ústav územního rozvoje*