

KRITICKÁ REFLEXE KONCEPTU 15MINUTOVÉHO MĚSTA: SYNERGIE PROSTOROVÝCH A SOCIÁLNÍCH UKAZATELŮ

Anna Romanchuk

Článek se zabývá kvalitou městského prostředí v kontextu konceptu města krátkých vzdáleností. Zaměřuje se na propojení prostorových a sociálních aspektů, které ovlivňují každodenní prožívání města, pocit sounáležitosti a míru interakce mezi obyvateli. Na základě odborné literatury (Newman & Kenworthy, Hnilička, Speck, Alexander) jsou identifikovány klíčové ukazatele jako hustota zástavby, pěší dostupnost (walkability), rozmanitost funkcí a emocionální vazby k prostoru. Text dále představuje koncept Power of 10+ a nástroj pocitového mapování jako prostředky pro participativní plánování a hodnocení veřejného prostoru. Výsledkem je soubor konkrétních ukazatelů, které mohou sloužit jako podklad pro citlivé a inkluzivní navrhování městského prostředí, jež podporuje spontánní interakce, bezpečí a komunitní život.

Úvod

Poněkud cítíme, že místu nepatříme. Cesta domů nebo za zábavou nám nepřináší radost. Proč tomu tak je?

Pocit sounáležitosti nevzniká pouze z kulturní či historické identity místa, vzniká také z každodenního rytmu života, který umožňuje jeho prostorové uspořádání. Město, které nabízí dostupnost služeb, veřejných prostor a infrastruktury v docházkové vzdálenosti, podporuje nejen ekologickou mobilitu, ale i hlubší propojení člověka s místem. Ale je to skutečně jen otázka dostupnosti?

Jaké prvky musí architekt či inženýr zohlednit, aby se obyvatel cítil dobře a prostředí fungovalo ve prospěch komunity? Již samotné kladení těchto otázek naznačuje směr odpovědí. Představujeme si, co znamená pohodlné bydlení, jak probíhá interakce s prostředím a jak se utváří vztah k místu.

Ačkoliv se jedná o subjektivní vnímání, které je obtížné kvantifikovat, cílem tohoto článku je pokusit se jej přetvořit do konkrétních ukazatelů. Ty mohou sloužit jako nástroj pro navrhování městského prostředí, které podporuje komunitní život, bezpečí a spontánní mezilidské interakce.

Koncept 15minutového města

Koncept „15minutového města“, zpopularizovaný zejména Carlosem Morenem,

představuje urbanistický model zaměřený na zvýšení kvality života skrze vysokou prostorovou dostupnost základních životních funkcí – bydlení, práce, zásobování, péče, vzdělávání a rekreace [Moreno et al., 2021]. Přestože je tento koncept často prezentován jako jednoduchý časový údaj, jeho podstatou je hluboká transformace města směrem k udržitelnosti, odolnosti a posílení lokální identity. Cílem není mechanické omezení pohybu, ale vytvoření polycentrické struktury, kde docházková vzdálenost nebo krátká jízda na kole slouží jako přirozený rámec pro každodenní aktivity.

Kritická reflexe v tomto článku se proto nesoustředí na negaci konceptu, ale na rozkrytí vrstev, které zůstávají při běžném vnímání skryty. Často totiž dochází k mylnému dojmu, že 15minutové město je pouze otázkou dopravy nebo zákazu aut. Ve skutečnosti se však pod povrchem skrývá náročné vyvažování **obytné hustoty, funkční smíšenosti a jednotlivých detailů prostředí**. Bez pochopení této hlubší provázanosti demografických dat a stavební hmoty zůstává představa o 15minutovém městě jen utopickou vizí, nikoliv realizovatelným plánem. Právě skrze optiku tohoto „neviditelného“ zázemí jsou v následujících částech textu hodnoceny vybrané ukazatele.

Časová dostupnost vs. kvalita prostředí

„Je to městský model, který podporuje na člověka zaměřenou a ekologicky udržitelnou budoucnost, kde mají obyvatelé

všech věkových kategorií a schopností přístup k šesti základním funkcím: bydlení, práci, zásobování, péči, vzdělávání a odpočinku.“ [Moreno et al., 2021]

Když hovoříme o městě krátkých vzdáleností, často předpokládáme, že jeho hlavní výhodou je pohodlí pro obyvatele, konkrétně tedy možnost mít služby a vše potřebné v bezprostředním okolí. Tento předpoklad však může být zavádějící. Pohodlí nevychází pouze z časové dostupnosti, ale také z kvality prostředí, ve kterém se pohybujeme.

Patnáct minut je ideální časový rámec pro každodenní docházku, ale není zaručeno, že samotná cesta bude příjemná, pohodlná a přizpůsobená potřebám všech obyvatel. Právě v tomto bodě vstupují do městského plánování klíčové pojmy jako walkability (neboli choddeckost), urbanistická identita a koncept sousedství, které pomáhají definovat kvalitu života ve městě nejen z hlediska dostupnosti, ale i z hlediska **prožitku prostoru**.

Také může vzniknout mylný dojem, že město o rozsahu cca 10 000 obyvatel nebo s docházkovou vzdáleností 15 minut automaticky splňuje charakteristiky města krátkých vzdáleností. Takové tvrzení však vychází z nesprávného pochopení definice a logiky daného konceptu.

Město krátkých vzdáleností není definováno především strukturou. Princip města krátkých vzdáleností spočívá v promyšleném uspořádání služeb a funkcí v rámci urbanistické struktury.

Ukazatele pro plánování – hustota a walkability

Dle studie Newman & Kenworthy [1999] představuje hustota zástavby jeden z klíčových faktorů ovlivňujících dopravní chování obyvatel. Autoři na datech demonstrují korelaci mezi vyšší obytnou hustotou a nižší mírou využívání automobilů, přičemž jako významný indikátor pro efektivní fungování veřejné dopravy a podporu pěší mobility uvádějí hustotu kolem 100 obyv./ha. Nejde však o striktní podmínku, ale o doporučenou praxi pro překonání automobilové závislosti a podporu udržitelného urbanismu (včetně walkability, rozmanitější aktivity obyvatel a podpory chůze). Hnilička [2012] spojuje město krátkých vzdáleností s pěším městem právě kvůli hustotě (z jiného úhlu pohledu): „Hustota osídlení má přímý vliv na kvalitu bydlení. Současná společnost je městská. Městským charakterem je prostorová blízkost.“ [Hnilička, 2012]

Hustota osídlení (neboli ještě obytná) pro město nepředstavuje pouze statistický údaj, ale je základním předpokladem pro jeho ekonomickou a sociální udržitelnost. V praktické rovině vyšší hustota osídlení znamená efektivní provozování technické infrastruktury a veřejné dopravy, neboť koncentrace obyvatel snižuje náklady na údržbu v přepočtu na jednoho uživatele a zajišťuje dostatečnou poptávku po kvalitních spojích. Zároveň hustota osídlení přímo podmiňuje existenci služeb a obchodů v parteru domů, které se v řídké zastavěném území neuživí, čímž vytváří prostředí pro „pěší město“ a zkracování docházkových vzdáleností. V neposlední řadě v Hniličkově pojetí znamená i posílení bezpečnosti skrze přirozenou sociální kontrolu, kdy oživený veřejný prostor a oči v oknech budov vytvářejí přirozeně hlídané a vitální prostředí.

V kontextu Brna lze předpokládat, že oblasti s především vyšší obytnou hustotou, jako je Královo Pole nebo část Žabovřesk, vykazují vyšší míru pěší aktivity než periferní sídliště. Tento předpoklad se opírá o data z projektu Kulturní pocitová mapa 2022¹ [data.Brno, 2022], kte-

rou pro statutární město Brno zpracoval Odbor kultury Magistrátu města Brna ve spolupráci s analytickým týmem portálu data.Brno. Analýza dat ukazuje, že čtvrti s tradiční blokovou zástavbou a vysokou obytnou hustotou (kombinace zástavby a „obytnosti“) vykazují signifikantně vyšší míru pěší aktivity a spontánních sociálních interakcí (tyto faktory korelují s pozitivním hodnocením prostoru obyvateli a návštěvníky v rámci pocitové mapy). Tento jev je dán nejen vysokou koncentrací obyvatel, která vytváří ekonomickou základnu pro lokální služby, ale také jemným měřítkem uliční sítě. V kontrastu s tím periferní sídliště s rozvolněnou strukturou často postrádají polyfunkčnost a spojitost pěších tras, což vede k nižšímu pocitu sounáležitosti a vyšší závislosti na dopravní infrastruktuře. Interpretace těchto dat naznačuje korelaci mezi vyšší hustotou osídlení a sníženou potřebou využívání automobilu pro každodenní aktivity, což potvrzuje význam prostorové blízkosti pro funkčnost městského prostředí. Výsledky pocitové mapy v těchto lokalitách sice potvrzují vyšší míru spokojenosti a pěší aktivity, nicméně samotná data nelze interpretovat jako jediný důkaz přímé korelace s hustotou osídlení. Do hry vstupují i další faktory, jako je poloha v rámci města a funkční zrnitost (pestrost služeb a využití území). Samotná kombinace obytné hustoty a formy zástavby tedy neurčuje výsledný charakter a funkčnost lokality, ale výrazně přispívá k tomu, **jak se člověk v daném prostředí cítí a jak jej využívá.**

Je nezbytné zdůraznit, že nejen – ale především – se jedná o obytnou hustotu. Zatímco hustota zástavby se zaměřuje na fyzickou „hmotu“ území a vyjadřuje intenzitu využití plochy prostřednictvím stavebních objemů (např. pomocí koeficientu podlažních ploch), obytná hustota sleduje demografický rozměr, tedy počet obyvatel připadajících na jednotku plochy, nejčastěji na hektar či kilometr čtvereční. V městském plánování se tyto ukazatele vzájemně doplňují a jejich kombinace určuje výsledný charakter a funkčnost lokality. Tradiční městské čtvrti s bloko-

vou strukturou, jako je např. brněnské Královo Pole, vykazují vysokou míru obou ukazatelů, což umožňuje efektivní fungování služeb a veřejné dopravy. Naproti tomu moderní administrativní komplexy či průmyslové zóny mohou vykazovat značnou hustotu zástavby, avšak jejich hustota osídlení je minimální či nulová, což zásadně mění nároky na infrastrukturu a režim využívání daného území v průběhu dne.

Walkability

Chůze není jen způsob dopravy, je to příležitost k setkání, vnímání města, odpočinku i spontánnímu rozhovoru. Jeff Speck ve své knize *Walkable City* zdůrazňuje, že walkability závisí na čtyřech faktorech: užitečnost, bezpečnost, pohodlí a atraktivita – nikoliv na počtu obyvatel ani na rozměru lokality: „Schopnost města být přívětivé pro pěší není závislá na velikosti populace, ale na urbanistickém návrhu, který upřednostňuje chodce před automobily.“ [Speck, 2012]

Speck také upozorňuje, že malá města často trpí rozptýleným rozvojem, který podporuje automobilovou dopravu a oslabuje pěší dostupnost. Aby byla chůze srovnatelná s jízdou autem, nebo dokonce lepší, musí být splněny čtyři podmínky [Speck, 2012]:

- dát lidem důvod chodit,
- poskytnout při chůzi pocit bezpečí,
- zajistit komfort chůze,
- připravit zajímavé okolí.

Body 1 a 4 automaticky kladou otázku: Co je zajímavé okolí a co člověka vede k potřebě interakce se svým okolím?

Koncept Power of 10+

Koncept Power of 10+ (Síla 10+) přináší důležitý rozměr do úvah o kvalitě městského prostředí – tvrdí, že každé místo by mělo nabízet alespoň deset různých důvodů, proč se na něj lidé rádi vracejí, ať už jde o fyzické prvky, aktivity nebo emocionální vazby. Tyto důvody mohou zahrnovat dětské hřiště, sportovní vybavení, posezení, naučnou stezku,

¹ Zatímco projekt Kulturní pocitová mapa 2022 primárně mapuje subjektivní prožívání a pocity v prostoru, uvedené závěry o korelaci s typologií zástavby a hustotou osídlení představují autorovu interpretaci těchto zjištění v širším urbanistickém kontextu.

historický pomník, umělecký objekt, živou hudbu, kavárnu, společenskou hru nebo přírodní prvky (viz tab. 1). Ideálně by některé z nich měly být specifické pro dané místo, čímž se posiluje jeho jedinečnost.

Koncept vytvořila nezisková organizace Project for Public Spaces (PPS), kterou v roce 1975 založil Fred Kent [PPS, 2009]. Tato organizace vycházela z myšlenek urbanisty Williama H. Whytea, který se proslavil pozorováním toho, jak se lidé skutečně chovají v ulicích a na náměstích. Koncept byl vyvinut jako praktický nástroj pro tzv. placemaking, což je proces tvorby kvalitních veřejných prostorů zaměřený na potřeby komunity.

Hlavním důvodem vzniku bylo pozorování, že osamocené prvky (např. jedna lavička nebo jeden osamělý památník) k oživení prostoru nestačí. Autoři chtěli ukázat, že úspěšné město funguje na principu kumulace zážitků: pokud má jedna čtvrt' deset klíčových míst a každé z těchto míst nabízí deset různých aktivit (např. místo k sezení, dětské hřiště, prodej kávy, pouliční umění atd.), vzniká kritické množství podnětů, které lidi přirozeně přitahují. Cílem bylo poskytnout urbanistům a obyvatelům jednoduchý návod, jak proměnit sterilní prostory v živá místa, kde se lidé cítí dobře a mají důvod se tam zdržovat.

Tato logika je aplikovatelná nejen na náměstí či parky, ale také na každodenní trasy mezi domovem, prací a obchodem. Pokud je cesta do zaměstnání nejen krátká, ale zároveň příjemná, tzn. lemovaná stromy, vybavená lavičkami, doplněná o drobné umělecké prvky, kavárny nebo komunitní zařízení, stává se tím nedílnou součástí pozitivního městského prožitku.

Obyvatelé – susedství

„Tvar světa se mění podle toho, kdo jste a co děláte.“ [Nold, 2009]

Vraťme se k obyvatelům a zejména k jejich počtu. Kvalita prostředí, kompaktní urbanistická struktura a hustota jsou sice důležité, ale stejně tak jsou důležité i **sociální vazby, počet obyvatel a jejich rutina**. Město či čtvrt' koncipovaná jako 15minutová představuje komunitu obyvatel, jejichž každodenní život se odehrává v rámci krátkých vzdáleností. I v rámci tohoto „kompaktního“ konceptu je komunita příliš rozsáhlá na to, aby mezi všemi vznikaly vzájemné vztahy. Proto se přirozeně dělí na susedství, kde jsou vztahy bližší a formují atmosféru veřejného prostoru i charakter sociální interakce.

Pokud chceme vytvářet živý prostor, který podněcuje k sociální interakci, je nezbytné zajistit rozmanitost možných

aktivit, tedy důvody, proč se v daném místě chceme zdržovat, a zároveň rozmanitost akterů, kteří prostor obývají. Jako lidé jsme sociální bytosti, a právě tato různorodost podporuje vznik vztahů a sdíleného prožívání. Homogenní skupina může vést buď k nadměrné aktivitě, nebo naopak k pasivitě prostoru. Zmíněnou rozmanitostí služeb a jejich dostupností zvyšujeme pravděpodobnost, že susedství nebude ani příliš aktivní, ani mrtvé – bude prostě živé. Susedství tvoří základ živé komunity, i když ta je rozdělena na více částí.

Existuje určitá míra či rozsah, jak velká by komunita měla být? Christopher Alexander v knize *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction* (Jazyk vzoru: města, budovy, výstavba) uvádí vzor č. 12 – *Community of 7 000* (Komunita o 7 000 lidech), kde tvrdí, že komunity nad 10 000 obyvatel ztrácejí schopnost efektivní participace. *„Jednotlivci ztrácejí efektivní hlas v komunitách větších než 10 000 lidí. Organizujte správu v jednotkách 5 000–10 000 obyvatel.“* [Alexander et al., 1977]

Alexander se zaměřuje na sociální strukturu a participaci, nikoliv na fyzickou dostupnost služeb. Ale participace veřejnosti a sociální vazby mezi obyvateli nesmí chybět. Místní obyvatelé často přicházejí s nápady, jak tato místa oživit, a právě jejich zapojení do procesu změ-

Prvky městského prostoru	Význam v městském prostředí
Stromy a zeleň podél cest	Poskytují stín, zlepšují mikroklima, estetiku a podporují biodiverzitu.
Lavičky a místa k odpočinku	Umožňují relaxaci, sociální interakci a zpomalují tempo pohybu.
Kavárny, pekárny, malé obchody	Aktivují veřejný prostor, podporují místní ekonomiku a vytvářejí komunitní atmosféru.
Veřejné umění	Posiluje identitu místa, obohacuje vizuální zážitek a podporuje kulturní hodnotu místa.
Dobré osvětlení	Zvyšuje bezpečnost, orientaci a komfort při večerních cestách.
Bezpečné přechody, zpomalení dopravy	Chrání chodce, zlepšují plynulost a přístupnost prostoru.
Vodní prvky	Osvěžují prostor, zlepšují mikroklima a přispívají k pohodě.
Komunitní nástěnky, výměnné knihovny	Podporují susedskou interakci a sdílení informací.
Rozmanité povrchy chodníků	Vytvářejí rytmus, vizuální zážitek a zlepšují hmatové vnímání.
Změny výškové úrovně	Dodávají prostoru dynamiku, umožňují výhledy a členitost.
Textury fasád a parteru	Obohacují vizuální vnímání, podporují charakter místa.
Světelné proměny	Mění vnímání prostoru během dne, vytvářejí náladu.
Mikroklimatické zóny	Zajišťují komfort, chrání před nepříznivým počasím.
Proměnlivost funkcí	Zvyšuje využitelnost prostoru, podporuje kreativitu.

Tab. 1: Příklady prvků a jejich význam

Zdroj: Vlastní zpracování autora

ny je klíčové. Ve spolupráci s architekty a urbanisty, kteří pomáhají tyto nápady promítnout do konkrétního prostoru a upozorňují na možné problémy, vznikají autentické a živé městské struktury, které nejsou jen funkční, ale i inspirující. Takové prostředí podporuje spontánní interakce, pocit bezpečí a sounáležitosti.

Pocitové mapování

„Můžeme skutečně spojit naše emoce a zkušenosti a vytvořit zcela sdílenou vizi místa?“ [Nold, 2009]

Jedním z nástrojů, který lze využít k participaci veřejnosti a zapojení celé komunity, je pocitové mapování (participatory mapping, emotional mapping); představuje interdisciplinární přístup, který propojuje prostorové vnímání s emocionálními reakcemi jednotlivců na konkrétní místa. Tento koncept nachází uplatnění v urbanismu, geografii, psychologii, sociologii i umění. Cílem je identifikovat a vizualizovat emocionální vztahy obyvatel k různým lokalitám, např. místa, kde se cítí bezpečně, příjemně, nebo naopak stresovaně. V praxi se využívá zejména při participativním plánování měst, kdy obyvatelé prostřednictvím dotazníků, workshopů či digitálních nástrojů vyjadřují své pocity k veřejnému prostoru. Významným příkladem aplikace tohoto přístupu je projekt Emotion Map britského umělce Christiana Nolda, který kombinoval GPS data s biometrickými senzory za účelem mapování emocionálních reakcí při pohybu městem.

Projekt představuje interdisciplinární reflexi vztahu mezi lidskými emocemi, technologiemi a městským prostorem. Jádrem projektu je metoda tzv. bio-mappingu, při níž účastníci vybaveni senzory galvanického odporu kůže a GPS přijímači zaznamenávají své fyziologické reakce v konkrétních lokalitách, čímž vznikají unikátní mapy vizualizující subjektivní prožívání veřejného prostranství. Publikace následně hodnotí údaje a možnosti využití těchto poznatků v participativním urbanismu.

Noldův projekt kriticky přehodnocuje tradiční kartografii a prosazuje inkluzivnější přístup k plánování měst, který je

založen na reálné zkušenosti a emoční stopě jeho obyvatel místo čistě technokratických dat. Koncept tak předznamenal rozmach nositelné elektroniky, avšak s důrazem na politický a sociální rozměr, kdy technologie neslouží ke komerčnímu sledování, nýbrž jako nástroj pro posílení komunit a lepší porozumění interakcí mezi jednotlivcem a jeho životním prostředím.

Konkrétně v Brně existuje nástroj ve formě tzv. pocitové mapy, která je součástí participativního projektu Dáme na vás. Tento nástroj umožňuje obyvatelům a návštěvníkům města označovat přímo na digitální mapě místa, kde se cítí dobře, kde tráví čas, kde se necítí bezpečně, nebo kde by uvítali zlepšení – například v oblasti městského mobiliáře, zeleně či dopravy.

„Mapované území je externalizací něčeho, co patří uživateli.“ [Nold, 2009]

Pocitové mapování odhaluje skryté vrstvy vnímání veřejného prostoru, které běžné analytické nástroje často opomíjejí. Například díky mapě bylo možné identifikovat problém přeplněných nebo přetékajících odpadkových košů na konkrétním místě. Na první pohled by se mohlo zdát, že jde o důsledek nedostatečného odvozu odpadu. Při hlubší analýze však může tento jev naznačovat vyšší míru aktivity v dané lokalitě – tedy že se jedná o atraktivní prostor, který přirozeně přitahuje větší množství lidí. V tomto smyslu může i množství odpadu sloužit jako indikátor potenciálu daného místa.

Souhrn ukazatelů

Tabulka souhrnu ukazatelů (tab. 2) může sloužit jako analytický nástroj, který transformuje abstraktní koncept „města krátkých vzdáleností“ do souboru „měřitelných parametrů“. Její struktura integruje spektrum indikátorů, počínaje kvantifikovatelnými technickými daty až po kvalitativní sociální aspekty a subjektivní prožitky obyvatel. V praxi může tento přehled představovat podklad pro audit území, neboť při aplikaci na konkrétní městskou čtvrť umožňuje identifikovat její nedostatky (aplikovatelné především pro lokality s blokovanou

strukturou zástavby s možností adaptace pro různé typy území). Tímto způsobem lze lokalizovat nesoulad mezi jednotlivými faktory, např. situaci, kdy vysoká hustota osídlení není doprovázena odpovídající úrovní občanské vybavenosti nebo dostatečným pocitem bezpečí ve veřejném prostoru.

Předložený soubor ukazatelů byl sestaven na základě komparativní analýzy teoretických konceptů (Moreno, Alexander) a syntézy praktických dat z pocitového mapování města Brna (porovnání vztahů mezi typem městské části, její prostorovou strukturou, kvalitou infrastruktury a výsledným subjektivním dojmem obyvatel).

Kritická diskuse – potenciální problémy

Při implementaci konceptu 15minutového města je nezbytné zohlednit také jeho limity a potenciální rizika, která v odborné diskusi vyvolávají kritiku. Mezi nejzávažnější problémy patří riziko **gentrifikace**, kdy se čtvrtě s vysokou kvalitou veřejného prostoru a výbornou dostupností služeb stávají finančně nedostupnými pro původní obyvatele, což může vést k jejich vytlačování a následné sociální exkluzi. Realizace takto komplexních urbanistických úprav je navíc spojena s vysokou **finanční náročností** a vyžaduje dlouhodobé investiční plánování.

Dalším limitem je **ekonomická realita** lokálních služeb. Ačkoliv je smíšené využití území urbanistickým ideálem, v praxi je udržitelnost drobných provozoven (pekárny, kavárny, lokální řemesla) přímo závislá na dosažení kritické obytné hustoty. Bez dostatečné ekonomické základny a aktivní podpory malého podnikání hrozí, že partery domů zůstanou nevyužité i přes kvalitní návrh. Samotná fyzická blízkost služeb totiž negarantuje jejich ekonomické přežití v konkurenci velkých obchodních center.

Z technického hlediska naráží město krátkých vzdáleností na **logistická a infrastrukturní omezení**. Snaha o maximální upřednostnění pěšího pohybu se může dostávat do konfliktu s nezbytnou obsluhou území. Je nutné zajistit

Kategorie	Ukazatel	Poznámka
Urbanistické a prostorové ukazatele	Obytná hustota (min. 100 obyv./ha)	Indikátor podporující walkability a efektivní MHD.
	Kompaktnost zástavby	Míra prostorové blízkosti umožňující vznik města krátkých vzdáleností.
	Míra smíšeného využití území	Kombinace bydlení, služeb a rekreace v rámci jedné lokality.
	Docházková vzdálenost ke službám	Dostupnost škol, obchodů, lékařů ad. v rytmu 15minutového města.
Ukazatele walkability	Kvalita chodníků	Parametry jako šířka, povrch a bezbariérovost.
	Přítomnost mobiliáře a zeleně	Dostupnost stromořadí, laviček a veřejného osvětlení.
	Pocit bezpečí při pohybu	Subjektivní vnímání bezpečnosti – oddělení chodníků od vozovky např. pomocí zeleného pásu; kvalitní veřejné osvětlení; management čistoty (pravidelný úklid, oprava mobiliáře a odstraňování vandalismu) atd.
Ukazatele kvality veřejného prostoru	Rozmanitost prvků (Power of 10+)	Koncept definující, že místo má nabízet alespoň deset důvodů k návštěvě.
	Míra zeleně na obyvatele	Plocha veřejné zeleně v m ² připadající na jednu osobu/stavbu.
	Komunitní prvky	Nástěnky, knihovny či hřiště podporující sousedské vztahy.
	Estetická kvalita prostoru	Vnímání umění, textur, zvuků a celkové atmosféry místa.
Emocionální a sociální ukazatele	Výsledky z pocitových map	Oblasti s pozitivními emocemi.
	Míra participace obyvatel	Zapojení veřejnosti do procesů plánování rozvoje města.
	Rozmanitost obyvatel	Sledování diverzity z hlediska věku, příjmů a životního stylu.
	Pocit sounáležitosti a komunity	Míra identifikace obyvatel s místem, měřená např. dotazníky.

Zdroj: vlastní zpracování autora

Tab. 2: Souhrn ukazatelů (parametry kvality prostranství pro modelovou lokalitu s blokovou strukturou zástavby)

efektivní logistiku „poslední míle“², přístup pro záchranné složky, odvoz odpadu a doručování zboží. Tyto provozní nároky vyžadují inovativní technická řešení, aby nedocházelo k degradaci kvality veřejného prostoru technickou infrastrukturou.

V neposlední řadě představuje bariéru **rezistence vůči změnám návyků**. Odklon od vysoké automobilové mobility je často vnímán jako omezování osobní svobody, což vyvolává odpor části veřejnosti. V tomto kontextu hraje nezastupitelnou roli **participace a pocitové mapování**. Tyto nástroje umožňují plánovačům pochopit reálné potřeby i obavy komunity a transformovat je do konkrétních návrhů. Pochopení subjektivního prožívání prostoru obyvateli je klíčem k tomu, aby byla transformace města přijata jako zlepšení kvality života, nikoliv jako restrikce.

Závěr

Reflexe konceptu 15minutového města však zůstává v odborných i veřejných kruzích tématem kontroverzním, a to především kvůli riziku jeho povrchní interpretace. Jak však ukázala tato analýza, hlubší pohled na tento model odhaluje hlubokou provázanost mezi urbanistickou strukturou a sociální realitou. Ačkoliv se v odborné literatuře jednotlivé faktory, jako je obytná hustota, typ zástavby nebo intenzita sociálních interakcí, často zkoumají odděleně, praxe ukazuje, že jejich vliv je nejnvýraznější právě v momentě, kdy na sebe vzájemně navazují. Teprve synergie množství obyvatel (obytné hustoty), prostupnosti území (walkability) a kvalitního veřejného prostoru vytváří prostředí, které přirozeně generuje sociální interakce a posiluje pocit bezpečí a sounáležitosti. Město krátkých vzdáleností by

tedy nemělo být vnímáno jako dogma, ale jako holistický přístup k plánování, kde fyzické parametry prostředí přímo slouží jako platforma pro budování komunitních vztahů a zvyšování celkové kvality života.

V rámci tohoto článku byly identifikovány a redefinovány ukazatele, které mohou sloužit jako nástroje pro hodnocení kvality městského prostředí. Architekt nebo plánovač by měl mít tyto ukazatele na paměti, ale zároveň by se neměl nechat svázat jejich rámcem natolik, aby ztratil prostor pro intuici, citlivost a lidskost. Je nezbytné pochopit, že v reálné praxi není možné – a často ani ideální – striktně dodržet všechny parametry současně (což by paradoxně mohlo přispívat k vytvoření výše zmíněných problémů). Měl by si dovolit být nedokonalý, protože právě v této nedokonalosti se může skrývat prostor pro

²Logistika „poslední míle“ označuje závěrečnou fázi doručení zboží od distribučního uzlu ke koncovému zákazníkovi. V konceptu 15minutového města představuje kritický bod, kde se střetává potřeba zásobování lokálních služeb a e-commerce s požadavkem na zkldňňování dopravy a upřednostňování pěšího pohybu. Efektivním řešením jsou cargo kola nebo mikro-huby.

místní adaptace, spontánnost a vznik skutečně živého prostředí.

Na závěr je vhodné připomenout vzor č. 253 Necessary Roughness (Nutná drsnost) z knihy A Pattern Language (Jazyk vzoru) od Christophera Alexandra, který upozorňuje: „Žádné místo, které není utvářeno lidmi podle jejich skutečných potřeb, nemůže být živé. A žádné místo, kterému není dovoleno být trochu drsné, a ne zcela dokončené, nemůže být skutečné.“ [Alexander et al., 1977]

Města a veřejná prostranství nejsou dokonalá, a právě v této nedokonalosti se skrývá jejich půvab. Ukazatele jsou důležité, ale stejně tak i cit – plánovací prostor vyžaduje rovnováhu mezi strukturou a lidskostí.

Použité zdroje:

ALEXANDER, CH.; ISHIKAWA, S.; SILVERSTEIN, M. 1977. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. New York: Oxford University Press. ISBN 978-0-19-501919-3. [cit. 2025-12-30].

DATA.BRNO. 2022. *Kulturní pocitová mapa 2022*. [on-line]. Brno: Magistrát města Brna. Dostupné z: <https://data.brno.cz/apps/mestobrna:kulturn%C3%AD-pocitov%C3%A1-mapa-2022/explore> [cit. 2025-12-30].

HNILIČKA, P. 2012. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě*. 2. vyd. Praha: Era. ISBN 978-80-87038-39-5. [cit. 2025-12-30].

MORENO, C.; ALLAM, Z.; CHABAUD, D.; GALL, C.; PRATLONG, F. 2021. Introducing the „15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. [on-line]. In: *Smart Cities*, 4(1): 93–111. ISSN 2624-6511. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>. [cit. 2025-12-28].

NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. 1999. Sustainability and cities: overcoming automobile dependence.

In: *Land Use Policy*, 16(1): 47–62. ISSN 0264-8377. [cit. 2025-12-30].

NOLD, CH. (ed.). 2009. *Emotional Cartography: Technologies of the Self*. London: Softhook Press. ISBN 978-0-9557623-1-4. Dostupné z: <http://www.emotionalcartography.net>. [cit. 2025-12-30].

PPS. 2009. *The Power of 10+: Applying Placemaking at Every Scale*. [on-line]. Brooklyn: Project for Public Spaces. Dostupné z: <https://www.pps.org/article/the-power-of-10>. [cit. 2025-12-30].

SPECK, J. 2012. *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. New York: Farrar, Straus and Giroux. ISBN 978-0-86547-772-8. [cit. 2025-12-30].

Bc. Anna Romanchuk
Ústav územního rozvoje

Fakulta stavební VUT v Brně

ENGLISH ABSTRACT

Critical Reflection on the 15-Minute City Concept: Synergies of Spatial and Social Indicators, by Anna Romanchuk

The article explores the quality of urban environments in the context of the short-distance city concept. It focuses on the interconnection of spatial and social aspects that influence everyday urban experience, the sense of belonging, and the level of interaction among residents. Based on scholarly literature (Newman & Kenworthy, Hnilička, Speck, Alexander), key indicators are identified, such as building density, walkability, functional diversity, and emotional attachment to space. The text further introduces the Power of 10+ concept and the tool of emotional mapping as means for participatory planning and evaluation of public space. The outcome is a set of concrete indicators that can serve as a foundation for sensitive and inclusive urban design, fostering spontaneous interactions, safety, and community life.