

Podporujeme zónu setkávání



Iniciativa CityDeal, sdružující městské architekty a odborná pracoviště městských architektů v naší zemi, zdůrazňuje potřebu vytvořit systémové podmínky pro možnost zřízení zón setkávání (sdílených veřejných prostorů) ze strany českých právních a technických norem. Většina podporuje přiložený koncepční návrh a vyzývá Ministerstvo dopravy, aby při nejbližší možné příležitosti implementovalo přiložený koncepční návrh do zákona č. 361/2000 Sb., vyhlášky č. 294/2015 Sb. a dalších relevantních právních norem a vydalo pokyn pro implementaci přiloženého koncepčního návrhu i do návazných technických norem a podmínek, jež pomohou poskytnout zlepšení kvality veřejných prostorů našich měst.

Zóna setkávání (sdílený veřejný prostor) je dopravně-urbanistickým přístupem založeným na návratu k přirozenému vnímání ulice, náměstí či návsí jako k multifunkčnímu veřejnému prostranství, ve kterém společenská, ekonomická, pobytová i dopravní funkce jsou navzájem vyvážené. Tento přístup, v zahraničí označovaný jako Shared Space, Shared Street, Begegnungszone, Zone de rencontre či Woonerf, je založen na vzájemné rovnosti všech uživatelů veřejného prostoru, volném pohybu chodců a cyklistů, zklidnění dopravy, nízké rychlosti vozidel i kvalitním stavebně architektonickým řešením. Vytváří podmínky pro přirozené chování a vzájemnou interakci založenou na principu přirozeného lidského chování a vzájemné ohleduplnosti, kdy žádný z módů dopravy není nadřazený.

Realizace zón setkávání, ověřená stovkami realizací v Evropě i ve světě, s sebou přímo přináší:

- zvýšení bezpečnosti provozu, respektive všech uživatelů veřejného prostranství,
- zklidnění motorové dopravy a snížení její rychlosti,
- zvýšení kvality veřejných prostranství,
- podporu udržitelných módů dopravy a celkově udržitelnějšího dopravního chování.

Díky výše uvedeným přímým efektům však realizace zón setkávání často přináší i další nepřímé efekty, zejména v podobě oživení parteru a podpory lokální ekonomiky, zlepšení životního prostředí, zlepšení podmínek pro komunitní aktivity i vytvoření přívětivějšího prostředí pro děti, starší osoby i další osoby se sníženou schopností pohybu (pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace – nevidomých a slabozrakých – je v zóně setkávání řešen obdobně jako v obytných či pěších zónách). Z těchto důvodů se řešení místních komunikací / veřejných prostranství formou zón setkávání standardně uplatňuje zejména u významných městských tříd a obchodních ulic, náměstí a dalších významných veřejných prostranství, přednádražních prostorů a ploch přestupních bodů veřejné dopravy, zklidněných ulic s aktivním parterem, předškolních prostorů, školních kampusů či uličních prostorů před dalšími významnými komunitními či komerčními cíli v území i například u křižovatek s charakterem náměstí.

V Česku však v současné době neexistuje přístup zklidňování dopravy pro centrální víceúčelové lokality (příp. lokální centra), který by tam zároveň přinášel pobytovou kvalitu. Současná „nabídka“ dopravních režimů není pro tento účel vyhovující – „obytná zóna“ je prakticky použitelná pouze v oblastech s nízkou až střední rezidenční zástavbou bez aktivního parteru, „pěší zóna“ je primárně určena pro lokality s vyloučením motorové dopravy. Používání těchto dopravních režimů pro lokality v centrech měst (popř. lokálních centrech) by bylo buď věcně nesprávné („obytná zóna“), nebo

degradující původní smysl dopravního režimu („pěší zóna s povoleným vjezdem všech vozidel“). Zóny 30 také ale nepřinášejí žádné zlepšení pobytové kvality kromě nižší rychlosti dopravy.

Česko se tak připravuje o možnost navrhovat kvalitní a moderní veřejná prostranství poskytující optimální podmínky pro udržitelné módy dopravy bez nutnosti vyloučení motorové dopravy, přístup, který je běžný v zahraničí a o který mají česká města a obce zájem.

Zavedení možnosti zřizování zón setkávání (sdílených veřejných prostorů) je v souladu s Koncepcí městské a aktivní mobility na období 2021–2030, Politikou architektury a stavební kultury ČR schválenou od 4. 1. 2023, má podporu Služby dopravní policie Policie ČR a je doporučeno jak akademickým výzkumem, tak publikovanou studií zpracovanou pro hl. m. Prahu.

KONCEPČNÍ NÁVRH

#zóna setkávání

Shared Space

Sdílený prostor / zóna setkávání (v zahraniční odborné literatuře označovaný jako *Shared Space*, *Begegnungszone*, *Zone de rencontre*, *Woonerf*) je moderní urbanisticko-dopravní koncept, který je založen na integrovaném využívání prostoru ulice či veřejného prostranství všemi či vybranými módy dopravy a ve kterém veřejný prostor lze vyváženě využít pro společenskou, ekonomickou, pobytovou i dopravní funkci po celého jeho šířce.

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.) a 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 vzájemná interakce je 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.

Realizace ulice či veřejného prostranství formou sdíleného prostoru principiálně přináší vyvážení všech funkcí ulic a náměstí za celkového zvýšení bezpečnosti všech jejich uživatelů. Z dopravně-inženýrského hlediska jsou sdílené prostory nástrojem zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty, zklidnění dopravy a snížení rychlosti motorových vozidel (v řadě případů i snížení intenzit motorové dopravy a celkové zvýšení bezpečnosti provozu).

Hlavní principy sdíleného prostoru:

- **Ulice ke svým uživatelům mluví prostřednictvím atmosféry, uspořádáním prostoru i historií, ne dopravním značením.**
- **Jednoduchá pravidla pro vozidla: pomalá jízda a přednost zprava (nic víc).**
- **Ve středu projektování sdíleného prostoru je člověk (ne vozidlo).**
- **Vytvoření „šířky vidění“ a oční kontakt mezi uživateli.**
- **Snížení rychlostního rozdílu mezi uživateli.**
- **Všichni uživatelé mají stejná práva (rovnost).**
- **Doprava v ulici je prostředek, nikoliv cíl.**
- **Zjevná nejistota pomáhá podporovat skutečnou bezpečnost („produktivní chaos“).**
- **Auto není problém, je součástí řešení.**

Použití sdíleného prostoru se pro své vlastnosti hodí nejen na náměstích či obchodních třídách, ale i v rámci přednádražních prostorů či přestupních bodů veřejné dopravy, školních kampusů i běžných ulic v centrech měst apod.

[Kancelář architekta města Brna, 27. 3. 2023]

Jednotný digitální jazyk pro české stavby

Dohodu podepsali Zdeněk Veselý, generální ředitel České agentury pro standardizaci, a ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury Zbyněk Hořelica. Podepsaná dohoda je zásadním krokem ke vzniku společného digitálního jazyka pro české stavby. K obsahu datového standardu staveb (DSS) připravovaného Agenturou ČAS totiž přibude také obsah datového standardu staveb dopravní infrastruktury (DSS DI), který připravuje SFDI. Ten je, coby odborná autorita pověřená Ministerstvem dopravy, tvůrcem a správcem obsahu DSS DI a nese za něj plnou odbornou odpovědnost.

Další rozvoj DSS DI už bude ale probíhat v databázi Define. Část datového standardu zahrnující technickou infrastrukturu bude rozvíjet každá ze smluvních stran v tom rozsahu, v jakém se týká buď pozemních, nebo dopravních staveb. Pro české staveře to znamená, že budou mít k dispozici nejen jeden společný datový standard staveb (DSS), ale budou jej mít také dostupný na jednom místě, přes stejné rozhraní. Bez ohledu na to, jestli půjde o dopravní či pozemní stavbu nebo technickou infrastrukturu.

„Datový standard staveb umožní sdílení informací o stavbě napříč všemi staveřskými profesemi a celým životním cyklem stavby,“ zdůrazňuje Zbyněk Hořelica, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury, a pokračuje: „jsme velmi rádi, že se námi připravovaný DSS DI propojí s datovým standardem staveb (DSS) Agentury ČAS a bude dostupný prostřednictvím databáze Define. Pro české staveře bude jeden společný DSS na jednom místě zásadním zjednodušením.“

Datový standard staveb (DSS) je společně s mezinárodním klasifikačním systémem CCI základním pilířem pro vzájemné sdílení informací o stavbě napříč profesemi. Každá ze staveřských profesí používá své nástroje a potřebuje i jiný pohled na informace v Informačním modelu stavby (IMS). DSS je společným digitálním jazykem, který právě tohle umožní. Proto je zásadní, aby v Česku vznikl pouze jeden datový standard staveb (DSS) a bylo tak zajištěno co nejsnazší vzájem-

né sdílení informací o stavbě po celý její životní cyklus.

„Po loňském začlenění některých částí datového standardu SNIM do DSS je propojení s datovým standardem staveb dopravní infrastruktury (DSS DI) dalším milníkem na cestě k vytvoření jednotného DSS pro české staveře,“ vysvětluje Eva Kaiserová, ředitelka odboru Konceptce BIM České agentury pro standardizaci. „Velmi důležité je, že Státní fond dopravní infrastruktury bude v rozvoji části datového standardu staveb pro dopravní infrastrukturu pokračovat už v prostředí databáze Define a informační systém DSS tak bude obsahovat všechny klíčové části, jak pozemní a dopravní stavby, tak technickou infrastrukturu obou oborů,“ doplňuje Kaiserová.

Databáze Define od společnosti Cobuilder byla vybrána pro provoz informačního systému DSS na základě zadávacího řízení, které vyústilo uzavřením smlouvy na začátku roku 2022. Tento nástroj umožní přístup k datovým šablonám a dalším datům datového standardu staveb prostřednictvím bezplatné prohlížečky, ale také přímo ze staveřských aplikací. Jejich výrobci budou totiž moci přístup k DSS integrovat do svých produktů prostřednictvím aplikačního rozhraní. Přístup k datovému standardu staveb (DSS) bude navíc minimálně v následujících deseti letech bezplatný. Vytvoření informačního systému DSS bude podpořeno z Národního plánu obnovy (NPO) v rámci subkomponenty 1.6.4. Plné využití přinese digitalizace stavebního řízení.

[StavbaWEB, 14. 3. 2023]

Architektura na ČVUT uspěla v mezinárodním srovnání

Výuka architektury na ČVUT se umístila v univerzitním žebříčku QS Rankings. V kategorii Architektura a vystavěné prostředí sdílí pražská technika místo s brněnským VUT.

QS World University Rankings je celosvětově nejoblíbenějším zdrojem pro výběr studia. Spolu s Šanghajským žebříčkem a Times Higher Education je považován za nejprestižnější mezinárodní hodnoce-

ni. V první desítku se drží univerzity, se kterými Fakulta architektury ČVUT dlouhodobě spolupracuje – TU Delft, ETH Zurich nebo Politecnico di Milano.

Architektura na ČVUT se v QS Rankingu objevila naposledy v roce 2017. Návrat mezi 240 nejlepších architektonických škol je tak velkým úspěchem. Škola se bude i dále rozvíjet směrem k meziná-

rodní spolupráci, internacionalizaci fakulty i spojování výuky s praxí.

„Jsme spolu s VUT v dobré společnosti nejlepších škol architektury na světě a budeme pracovat na tom, abychom se dostali mezi prvních 50. Musíme posílit naši reputaci v české i zahraniční akademické a profesní komunitě a věnovat se oblasti publikační a citační. Bude to vý-

zva, ale věřím, že jsme na dobré cestě,“ říká děkan FA ČVUT Dalibor Hlaváček. Žebříček zpracovává od roku 2004 poradenská společnost QS. Hodnotí se na základě kritérií jako akademická pověst, pověst u zaměstnavatelů, počet citací, zahraničních pracovníků, pracovníků a studentů.

[FA ČVUT, 27. 3. 2023]

TISKOVÉ ZPRÁVY



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Novela stavebního zákona prošla jednomyslně Poslaneckou sněmovnou. Zajistí stabilitu i zkvalitnění stavebnictví v Česku

Poslanecká sněmovna definitivně schválila klíčovou novelu nového stavebního zákona, která zajistí rychlé, jednoduché a transparentní stavební řízení pod zásadou „jeden úřad, jedno řízení, jedno razítko“. Podporu pro něj se podařilo vyjednat napříč politickými kluby.

Garanční Výbor pro veřejnou správu a regionální rozvoj před 3. čtením schválil novelu hlasy všech přítomných poslanců. V Poslanecké sněmovně se pro ni vyjádřilo 161 hlasujících a zákon získal podporu napříč všemi politickými stranami. „*Jsem rád, že se mi podařilo nalézt shodu s kolegy z koalice i opozice, s kterými jsme intenzivně spolupracovali v rámci pracovních skupin a na jednáních o kompromisech. Výsledek hlasování proto považuji za velký úspěch. Věřím, že novela povede ke stabilizaci a zkvalitnění celého sektoru stavebnictví, neboť se stavební zákon konečně stane pevnou právní normou a dlouhodobou jistotou pro projektanty, stavebníky i stavební úřady,*“ řekl místopředseda vlády pro digitalizaci a ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš.

Poslanecká sněmovna přijetím novely nového stavebního zákona učinila zásadní krok, který zajistí zlepšení stavebního prostředí v České republice. Přináší jen

jedno řízení o povolení a jedno řízení o odvolání s pevně nastavenými lhůtami. Žádné stavební řízení se tak už nebude zbytečně protahovat, protože stavební úřady budou muset rozhodnout v pevně stanovených lhůtách. Pro stavbu rodinného domu bude možné stavební povolení získat už za 30 dní, u složitějších staveb typu elektráren a dálnic do 120 dní.

O nových stavbách se i nadále bude rozhodovat v místech, kde vznikají. Novela zachovává stavební úřady ve městech a obcích, protože místní úředníci rozumí podmínkám v území, jsou jim známy všechny souvislosti a specifika a jejich rozhodování bude rychlé a efektivní. Celý proces povolování stavby bude transparentní a rychlý i díky digitalizaci. Není možné nadále zůstat v minulém století, kdy se vše řešilo prostřednictvím papírů a front na úřadech.

Novela pomůže také při boji s energetickou krizí a přispěje k adaptaci na změnu klimatu. Do volného režimu se dostane více energetických staveb, proto bude výrazně jednodušší pořídit si solární panely nebo novou elektrárnu využívající obnovitelné zdroje energie. Přirozenou součástí veřejného prostoru se stane zelená infrastruktura, kdy budou mít samosprávy možnost jednodušeji realizovat zelené plochy, jako jsou parky, veřejná zeleň nebo vodní plochy.

Tato novela byla intenzivně konzultována jak s profesními komorami a svazy, tak se zástupci samospráv, jejichž náměty a připomínky byly do návrhu zapracovány. Poslaneckou sněmovnou schválená legislativa plní cíle, ke kterým se vláda zavázala ve svém programovém prohlášení. Novela by měla vstoupit v plnou

účinnost 1. 7. 2024, pro vyhrazené stavby, například dálnice nebo elektrárny, bude účinná již 1. 1. 2024.

Co zůstává k řešení? „*V oblasti územního plánování jsme se zavázali k úpravě postavení samospráv, které však musí být předmětem diskusí všech zainteresovaných stran. Na jejich základě Ministerstvo pro místní rozvoj připraví k této oblasti samostatnou novelu,*“ uvedl na závěr Ivan Bartoš.

[MMR, 24. 3. 2023]

Na propojení více typů městské dopravy půjde z IROP více než 1,4 miliardy korun

Integrovaný regionální operační program (IROP), který spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj, spouští v novém programovém období dvě výzvy, které cílí na podporu udržitelné multimodální městské mobility. Více než 1,4 miliardy korun z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) půjde na výstavbu a modernizaci přestupních terminálů pro veřejnou dopravu a parkovacích systémů pro přestup na veřejnou dopravu. Připojují se tak k výzvám, které podporují atraktivní a kvalitní veřejnou hromadnou dopravu v ČR.

„Výzvy podporují propojení více druhů osobní dopravy výstavbou nebo modernizací přestupních terminálů a parkovacích systémů. Nová nebo významně modernizovaná infrastruktura městské a příměstské dopravy zefektivní přestupní vazby, bude dále motivovat cestující k přesunu z individuální automobilové

dopravy do veřejné dopravy a podpoří rozvoj aktivní mobility,“ říká místopředseda vlády pro digitalizaci a ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš.

V minulém programovém období IROP 2014–2020 bylo podpořeno mimo jiné více než 70 přestupních terminálů, 7 000 parkovacích míst pro automobily a 6 000 parkovacích míst pro jízdní kola. V současném období 2021–2027 přibudou například silnice a místní komunikace s vyhrazenými jízdními pruhy pro autobusy nebo zastávkami upravenými pro provoz vozidel veřejné dopravy s vyšší kapacitou.

Šedesátá osmá výzva IROP je určena pro projekty na území méně rozvinutých regionů a je v ní k dispozici více než 875 milionů korun z EFRR. V 69. výzvě IROP je připravena částka ve výši téměř 530 milionů korun z EFRR a je pro projekty na území přechodových regionů.

O podporu mohou žádat obce, kraje, dobrovolné svazky obcí jimi zřizované nebo zakládané organizace a dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

Informace k semináři pro žadatele a příjemce určenému pro vyhlášené výzvy je možné sledovat zde: <https://irop.mmr.cz/cs/zadatele-a-prijemci/kalendar-akci/seminare-irop-21-27/68-69-vyzva-multimodalita-26042023>. Kategorie regionů naleznete zde: <https://irop.mmr.cz/cs/irop-2021-2027/kategorie-regionu>.

[MMR, 13. 4. 2023]

MMR připravilo téměř 2,4 miliardy korun na rozvoj malých a středních obcí v regionech

Prostředky by měly směřovat prioritně do hospodářsky a sociálně ohrožených území, ale o podporu mohou žádat obce z celé ČR. Všechny obce do 10 000 oby-

vatel mohou v rámci programu Podpora rozvoje regionů 2019+ žádat o dotaci na opravy místních komunikací, obce do 3 000 obyvatel také o dotaci na rekonstrukci veřejných budov. Na tuto mohou získat až 80 procent vynaložených nákladů. Celková alokace výzvy, kterou vypsal Ministerstvo pro místní rozvoj, je téměř 2,4 mld. korun.

Méně byrokracie

a možnost opravit žádost o podporu
Opravy vozovek a nadjezdů, ale také školních budov, knihoven i kulturních domů. Takové projekty podpoří výzva Ministerstva pro místní rozvoj. Na redesignu programu se pracovalo celý rok, a to především na lepším zacílení a odbourání byrokratické zátěže. „*Dosud byly projekty mnohdy zamítnuty kvůli formálním náležitostem, teď je možné žádost na výzvu MMR opravit. Hlavně úřady menších obcí často nemají dostatek personálu a kvůli velké byrokratické zátěži někdy na podporu nedosáhly. To se teď změni,*“ uvedl místopředseda vlády pro digitalizaci a ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš. Vláda schválila změnu hodnotících kritérií, tak aby byly více objektivní a transparentní.

Podporu získají projekty široké veřejnosti, jejichž provoz je hrazen z obecního rozpočtu, neplatí se za jejich užívání a jsou veřejně přístupné. Příjemci dotace jsou ve dvou podprogramech obce do 3 000 obyvatel a obce s 3 001 až 10 000 obyvatel. Musí mít zpracovaný a zastupitelstvem schválený strategický rozvojový dokument platný k datu podání žádosti o dotaci a po dobu realizace akce.

Lepší využívání finančních nástrojů

Obce do 3 000 obyvatel mohou žádat o dotace až do výše 80 % nákladů. V případě obnovy místních komunikací mohou samosprávy počítat s dotací do 50 %. Dalších 40 % mohou získat díky zvýhodněnému úvěru, zbývajících 10 % pak mají tvořit vlastní zdroje. Pro obnovu veřejných budov se počítá s dotací až 80 % nákladů, stejně jako v minulém období. „*V součas-*

nosti probíhají jednání s Národní rozvojovou bankou o možnosti nízkouročných úvěrů. Je důležité, aby se obce neostýchaly používat návratné finanční nástroje, tedy různé kombinace dotací a půjček. Jejich význam bude v následujících letech rychle růst,“ dodal Bartoš.

MMR ve výzvě snížilo podporu na jednotlivý projekt. Díky tomu se dostane na více žadatelů. Částka určená na podporu obcí do 3 000 obyvatel dosahuje 1,8 miliardy korun, obce od 3 do 10 tisíc obyvatel mohou očekávat 600 milionů korun, celková alokace výzvy je tedy 2,4 miliardy korun.

Peníze na opravu silnice v obci i na zateplení střechy školy

Ministerstvo zveřejnilo konkrétní typy projektů, které by v rámci obou podprogramů měly vést ke zkvalitnění života obyvatel v obcích. Podporu mohou získat opravy a modernizace všech konstrukčních prvků vozovek a krajnic, odpočívadel, přídatných pruhů a parkovacích zálivů včetně zastávkových pruhů autobusové dopravy. Peníze půjdou také na opravy a vybudování nadjezdů, obnovu kanalizace a ostatních odvodňovacích systémů, opěrných a obkladních zdí, násypů, dělicích pásů a příkopů. V případě veřejných budov mají prostředky směřovat do projektů zaměřených na rekonstrukce, modernizace, přestavby a přístavby budov, které jsou aktuálně využívány a jejichž provoz financuje obecní rozpočet. Půjde o kulturní domy, sídla obecních úřadů, knihovny, budovy mateřských a základních škol včetně prostor pro družinu, školní kuchyň a jídelnu a také o obecní multifunkční domy. Mezi uznatelné náklady patří rekonstrukce střech, vnitřní rekonstrukce, ale také zateplení střech, opravy fasád nebo výměny kotlů.

Žádosti o dotaci bude MMR přijímat od 2. května do 5. června 2023. Schválené projekty by měly být realizovány nejpozději do 30. listopadu 2024.

[MMR, 6. 4. 2023]