

# URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ

TÉMA  
VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - OD KONCEPCE PO REALIZACI

U&UR  
3 | 2025

## POKYNY PRO AUTORY

### NABÍDKA ČLÁNKŮ

Redakce přijímá články na e-mailové adrese [redakce@uur.cz](mailto:redakce@uur.cz). Grafické přílohy většího rozsahu je možno zaslat prostřednictvím služby pro zaslání velkých souborů (Úschovna, WeTransfer). V zasláném e-mailu prosím uveďte jméno vč. titulů, adresu pracoviště a kontaktní údaje (e-mailová adresa, telefonní číslo). Při žádosti o zařazení článku do recenzního řízení je třeba tuto skutečnost výslovně uvést. Podrobnější informace naleznete na stránkách [www.uur.cz](http://www.uur.cz) v sekci Časopis UaÚR – Pro autory – Recenzní řízení.

### FORMÁLNÍ POŽADAVKY

Rozsah textu by měl činit cca 3–10 normostran (1 normostrana = 1 800 znaků včetně mezer a poznámek pod čarou), nedohodne-li se autor s redakcí jinak. Za každým textem příspěvku musí být uvedeno jméno autora a instituce, pod kterou spadá. Vlastnímu textu vždy předchází zhruba desetiřádkový souhrn/abstrakt (stručná informace o obsahu článku), který bude přeložen do angličtiny. Překlad zajistí redakce, popř. po domluvě s redakcí autor článku. Za nedílnou součást příspěvku je považován seznam použitých zdrojů a jejich dostupnost. Bibliografické citace musejí být zpracovány podle normy ČSN ISO 690:2022 (upřednostňován je harvardský systém). Textová část je vyžadována v textovém editoru Word. Grafická část se posílá samostatně jako příloha s uvedením zdrojů, a to v rozlišení min. 300 DPI ve formátu JPEG, TIFF, EPS nebo AI. Redakce si vyhrazuje právo výběru grafického doprovodu textu.

### AUTORSKÁ PRÁVA A AUTORIZACE

Redakce předpokládá, že nabízený článek dosud nebyl publikován. Autoři odpovídají za původnost díla (viz [www.uur.cz](http://www.uur.cz) – Časopis UaÚR – Publikační etika). Články jsou po vysazení a redakční úpravě zasílány k autorizaci. Pokud se autor nevyjádří do pěti dnů od odeslání redakční žádosti o autorizaci textu, považuje redakce text za odsouhlasený a zveřejní jej s případnými redakčními úpravami.

### RECENZNÍ ŘÍZENÍ

Relevantní příspěvky jsou recenzovány. Podrobnosti k recenznímu řízení jsou uvedeny na [www.uur.cz](http://www.uur.cz) – Časopis UaÚR – Pro autory – Recenzní řízení. Struktura recenzovaného článku musí odpovídat požadavkům na vědecký text: **Abstrakt** – k recenzovaným příspěvkům redakce požaduje širší shrnutí v češtině. Překlad zajistí redakce, popř. po domluvě autor článku. **Úvod** – obsahuje vysvětlení cíle výzkumu a článku, rešerši literatury a její kritické zhodnocení, pojmenování řešeného problému, respektive formulaci výzkumné otázky / pracovní hypotézy. **Metodika** – charakteristika a popis použité metody/metod. Možné je i zdůvodnění, proč byly právě tyto metody použity a jejich případná omezení. **Výsledky** – prezentace výsledků výzkumu. **Diskuse** – verifikace hypotéz, omezení použitelnosti výsledků výzkumu. **Závěr** – vyhodnocení výzkumu, nastínění dalších námětů na jeho pokračování. Za nedílnou součást příspěvku je považován seznam použitých zdrojů a jejich dostupnost. Recenzované příspěvky nejsou honorovány.

Názory autorů se nemusí vždy shodovat se stanovisky redakční rady a vydavatele.

**Urbanismus a územní rozvoj**

Číslo 3/2025, XXVIII. ročník  
Vychází šestkrát ročně.  
ISSN 1212-0855, MK ČR E 7021

**Vydává:**

Ústav územního rozvoje  
Jakubské nám. 3, 602 00 Brno  
www.uur.cz

**Redakce:**

redakce@uur.cz  
Mgr. Tamara Blatová (šéfredaktorka)  
+420 542 423 116, +420 603 885 728  
blatova@uur.cz  
Hana Čechlovská (redaktorka)  
+420 542 423 123, +420 732 762 852  
cechlovska@uur.cz

**Redakční rada:**

Ing. arch. Hana Bártová  
Ing. Eva Fialová  
prof. Maroš Finka, M.Arch, Ph.D.  
prof. Anna Geppert, Ph.D.  
prof. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.  
Ing. Jakub Kotrla (místopředseda)  
prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.  
Ing. arch. Vladimír Matuš  
MgA. Bernard Storch  
doc. Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.  
Mgr. Petr Tonev, Ph.D.  
RNDr. Václav Tremel  
Ing. arch. Martin Tunka, CSc. (předseda)  
Ing. Romana Vačkářová  
doc. Ing. et Ing. Eliška Vejchodská, Ph.D.  
Ing. Vladimír Voldřich (místopředseda)  
doc. Ing. arch. Jakub Vorel, Ph.D.  
Ing. arch. Karel Wirth  
doc. Ing. arch. Maximilian Wittmann, Ph.D.

**Roční předplatné:** 720 Kč + poštovné  
cechlovska@uur.cz

**Sazba a tisk:**

GRAFEX-AGENCY, s. r. o.  
Helceletova 16, 602 00 Brno

**Náklad:** 1 400 výtisků

Toto číslo vyšlo v červnu 2025.

Úplný obsah čísel je zveřejněn s půlročním  
zpožděním na webových stránkách ÚÚR.

**Foto na titulní straně obálky:**

Park na Moravském náměstí v Brně  
Návrh: Consequence forma – architecture /  
urbanism / landscape; foto © BoysPlayNice

**OBSAH**

<b>VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V POLITICE ARCHITEKTURY</b>   Karel Wirth	<b>2</b>
<b>PRAKTICKÁ DOPORUČENÍ PRO OBCE, JAK OMEZIT VIZUÁLNÍ SMOG Z DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ</b>   Ivana Svojtková	<b>3</b>
<hr/>	
<b>Recenzovaný článek</b>	
<b>ENVIRONMENTÁLNĚ CITLIVÁ KONVERZE PRAŽSKÉHO ROHANSKÉHO OSTROVA</b>   Jan Šturma	<b>5</b>
<b>VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ PRO KAŽDÉHO: ILUZE, MÓDA, NEBO REALITA?</b>   Vladan Klement	<b>20</b>
<b>ROZVOJ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ MĚST V KONTEXTU OBČANSKÉ PARTICIPACE</b>   Jiří Palacký	<b>24</b>
<b>PRAZE CHYBÍ MĚSTSKÉ TŘÍDY SVĚTOVÉ ÚROVNĚ</b>   Dominik Aleš	<b>31</b>
<b>REVITALIZACE ULICE SERGELGATAN VE STOCKHOLMU</b>   Irena Klingorová	<b>44</b>
<b>AKO BRATISLAVA TVORÍ MESTO PRE DETI? RADIKÁLNA TRANSFORMÁCIA KRIŽOVATKY V CENTRE BRATISLAVY NA PRÍJEMNÝ VEREJNÝ PRIESTOR</b>   Miroslava Daňová, Eva Hapčová, Ján Kolí, Petra Marko, Sandra Štasselová	<b>48</b>
<hr/>	
<b>NOVÝ PROJEKT APLIKOVANÉHO VÝZKUMU CESMOD: BUDUJEME ODBORNÉ A INOVAČNÍ ZÁZEMÍ PRO SMART A UDRŽITELNÝ ROZVOJ MĚST, OBCÍ A REGIONŮ</b>   Hana Brůhová Foltýnová	<b>54</b>
<b>KONFERENCE PĚŠKY MĚSTEM 2025 UKÁZALA, JAK PROMĚNIT VIZE ZDRAVÝCH MĚST V REALITU</b>   Eliška Vidomus	<b>56</b>
<b>MEZINÁRODNÍ KONFERENCE KRAJINA SÍDLA PAMÁTKY 2025: VODA</b>   Adam Guzdek	<b>57</b>
<b>VÝDEJNÍ BOXY: PRVNÍ KOMPLEXNÍ STRATEGIE PRO 18 MĚST</b> Ivana Svojtková	<b>58</b>
<b>PROGRAM ESPON</b>	<b>59</b>
<b>SVĚT PLÁNOVÁNÍ</b>	<b>60</b>
<b>CO PÍŠÍ JINDE</b>	<b>63</b>
<hr/>	
<b>POŘIZOVATELSKÁ PRAXE &amp; STAVEBNĚ SPRÁVNÍ PRAXE</b>	
<b>Mimořádná příloha</b> <b>MĚSTO, REGION A PŘESHRAŇIČNÍ SPOLUPRÁCE</b> Sborník z konference AUÚP ČR, Třeboň 24.–25. 4. 2025	



# SLOVO ÚVODEM

---

Vystavěné prostředí, jeho kvalitu, vnímání i hodnocení neurčují jen stavby, ale i to, co je „mezi“ nimi. Části vystavěného prostředí, přístupné každému a sloužící obecnému užívání, se obecně označují jako veřejná prostranství. Jsou to nejen náměstí, ulice, veřejná zeleň, ale i další prostory, místa, ve kterých se lidé setkávají. V roce 2007 zahrnul stavební zákon veřejná prostranství do veřejné infrastruktury vymezované územním plánováním. Úkolem zajistit, aby ve vystavěném prostředí byla snadno dostupná, vzájemně propojená veřejná prostranství, se zabývá i strategický dokument Politika architektury a stavební kultury ČR, schválený vládou v roce 2015 a aktualizovaný v roce 2022.

Hlavní rubrika informuje o podpoře veřejných prostranství v kontextu politiky architektury. V dalších článcích věnovaných tomuto tématu naleznete kritickou reflexi konceptu „města pro všechny“, kritický náhled na současný stav hlavních pražských ulic ve srovnání se zahraničím, článek věnující se veřejným prostranstvím s důrazem na participativní přístupy, ekologickou udržitelnost a inkluzivitu i inspirativní příklady řešení veřejných prostranství z Bratislavy a Stockholmu. Hlavní téma čísla doplňuje informace o mezinárodní konferenci Pěšky městem, odborné platformě propagující zajištění bezpečného prostředí veřejných prostranství pro chodce. Rubrika Svět plánování upozorňuje na nizozemskou studii, která zkoumala, jak obce zvládají výzvy ovlivňující efektivitu správy veřejného prostoru.

V tomto čísle přinášíme i recenzovaný článek zabývající se environmentálně citlivou konverzí Rohanského ostrova a shrnutí závěrů z mezinárodní konference Krajina Sídla Památky, v letošním roce zaměřené na vodu. Pro zástupce obcí jsou určeny články informující o publikacích zabývajících se omezením vizuálního smogu dopravního značení a otázkou správné instalace výdejních boxů.

Součástí letošní trojky je mimořádná příloha – sborník z konference Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR s názvem Město, region a přeshraniční spolupráce. Zajímavé příspěvky, které na konferenci zazněly a které jsou obsaženy ve sborníku, obsáhly poměrně široké spektrum problematiky od územních studií metropolitních oblastí a regionů přes nové statistické databáze Českého statistického úřadu, přípravu realizace nového jaderného zdroje Dukovany II až po příklady mezinárodní spolupráce.

Budeme rádi, když hlavní téma tohoto čísla přinese řadu inspirací a nových poznatků využitelných pro zkvalitňování veřejných prostranství, aby se nám v nich dobře žilo. Těšíme se na vaše reakce.

*redakce U&ÚR*

# VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V POLITICE ARCHITEKTURY

Karel Wirth

*Podle zákona o obcích jsou veřejným prostranstvím „všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.“ Podpoře kvalitních veřejných prostranství se Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) věnuje vícero způsoby. V článku RNDr. Ondřeje Peška v č. 1/2025 tohoto časopisu byl představen dotační titul z Integrovaného regionálního operačního programu, kterým MMR podporuje zelenou infrastrukturu ve veřejných prostranstvích. V tomto článku se zaměříme na podporu veřejných prostranství z hlediska Politiky architektury a stavební kultury ČR.*

Politika architektury a stavební kultury ČR (dále jen „PASK“) je strategickým dokumentem na úrovni státu, jehož cílem je zlepšit život lidí zvyšováním kvality prostředí, ve kterém žijí. Nyní platí aktualizovaná verze PASK z roku 2022, která nahradila první PASK z roku 2015.

Současná PASK řeší celkem devět témat – od uspořádání krajiny a sídel přes kvalitu a začlenění staveb do prostředí, zadávání zakázek a dotace, vzdělávání, osvětu, výzkum až po vedení, koordinaci a spolupráci. Nás pro účely tohoto článku bude zajímat téma č. 2 – **Veřejná prostranství**.

PASK zdůrazňuje význam veřejných prostranství pro prostupnost sídel, pro umožnění nejrůznějších aktivit a pro zprostředkování kontaktu mezi lidmi, a tím i pro soudržnost společenství obyvatel v daném území. Zdůrazňuje také význam kvalitních veřejných prostranství pro identifikaci člověka s danou lokalitou, s místní komunitou a pro utváření jeho vztahu k prostředí, v němž žije.

Co se týče požadavků na to, jak veřejná prostranství navrhovat, PASK vyzdvihuje, že řešení veřejných prostranství má vycházet z potřeb jejich uživatelů, má zohledňovat demografický vývoj, společenské změny, technologický vývoj, přírodní podmínky, změnu klimatu a v neposlední řadě má být navrhované řešení bezbariérové. Je tedy žádoucí, aby se na řešení veřejného prostranství podílel tým specialistů a aby byla do jeho plánování zapojena veřejnost. PASK rovněž vyzdvihuje kvalitu řešení veřejného prostranství jako něco, čím je potřeba se zabývat ve všech fázích přípravy, od celkové rozvahy až po řešení

jednotlivých detailů, jako je materiálové ztvárnění, výběr druhů zeleně, vodních prvků, uměleckých děl apod.

K naplnění výše uvedených požadavků PASK formuluje tři cíle, jimiž jsou:

Cíl 2.1 – Zajistit dostatečnou vybavenost území vhodnými veřejnými prostranstvími, jejich snadnou dostupnost a vzájemné propojení.

Cíl 2.2 – Plánovat veřejná prostranství komplexně.

Cíl 2.3 – Zvýšit péči o veřejná prostranství jako hlavní prvek ovlivňující celkovou kvalitu prostředí.

Uvedené cíle se člení na celkem 17 opatření. Většina z těchto opatření spadá do gescie veřejné správy na úrovni obcí. MMR či jiné resorty tedy většinou nemají možnost plnit tato opatření přímo, mají však možnost na jejich plnění spolupracovat, např. metodickou podporou, dotačními tituly a šířením osvěty. Dalšími typickými spolupracujícími subjekty jsou profesní organizace, jako je Česká komora architektů (ČKA), Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT) nebo Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR (AUÚP ČR).

Níže jsou jako příklad uvedena tři opatření s popisem, jakým způsobem k jejich plnění přispívá MMR.

**Opatření 2.1.2 – Při tvorbě územních plánů, případně územních studií strukturovat a hierarchizovat systém veřejných prostranství a ploch zelené infrastruktury v sídlech**

Již v roce 2020 připravil Ústav územního rozvoje pro MMR metodický pokyn

Veřejná prostranství v územně analytických podkladech a územních plánech. Metodický pokyn se zabývá identifikací hodnot veřejných prostranství, požadavky na veřejná prostranství (funkčnost, dostupnost, ...), strukturováním a hierarchizací systému veřejných prostranství. Metodický pokyn je dostupný na <https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/stanoviska-a-metodiky/uzemni-planovani/stanoviska-a-metodiky-k-zakonu-c-183-2006-sb-,-do/9-ostatni-stanoviska-a-metodiky/verejna-prostranstvi-v-uap-a-up>.

V roce 2023 byla dokončena metodika Vymezování zelené infrastruktury v územně plánovací dokumentaci, zejména v územním plánu. Metodika vznikla v rámci výzkumného projektu programu TA ČR Beta2. Metodiku připravilo konsorcium několika subjektů pod vedením doc. Petra Kučery z Mendelovy univerzity v Brně. Metodika je zveřejněna rovněž na <https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/publikace-a-odborne-texty/vymezovani-zelene-infrastruktury-v-uzemnim-planu>. Obsah metodiky byl přehledně shrnut též v článku doc. Petra Kučery v čísle 3/2024 U&UR.

**Opatření 2.1.3 – Využívat územní studie pro prověření systémů veřejných prostranství, systémů sídelní zeleně a jejich konkrétního řešení**

Územní studie veřejného prostranství je uznatelným nákladem (v rámci tzv. nepřímých nákladů, které mohou tvořit max. 7 % nákladů) ve výzvách Integrovaného regionálního operačního programu 2021–2027 na zelenou infrastrukturu ve veřejných prostranstvích

měst a obcí. Více informací k danému dotačnímu titulu naleznete na <https://irop.gov.cz/cs/irop-2021-2027/temata/zelena-infrastruktura-mest-a-obci>. Tomuto tématu byl věnován již zmiňovaný článek RNDr. Ondřeje Peška v čísle 1/2025 U&ÚR.

K územní studii veřejného prostranství existuje též metodický návod MMR, jehož třetí, aktualizované vydání z roku 2024 naleznete na <https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/stanoviska-a-metodiky/uzemni-planovani/stanoviska-a-metodiky-k-zakonu-c-183-2006-sb--do/3-uzemne-planovaci-podklady-a-jejich-aktualizace/uzemni-studie-verejneho-prostranstvi>.

### Opatření 2.2.1 – Vypisovat architektonicko-urbanistické soutěže na významná veřejná prostranství financovaná z veřejných rozpočtů

MMR nemůže suplovat roli obcí při vypisování architektonických a urbanistických soutěží, může je však podpořit dotací. V současné době jsou každoročně vyhlašovány výzvy z národního programu 11722 Podpora architektonických a urbanistických soutěží 2023+ zaměřené na částečné financování cen a odměn těchto soutěží. Mezi podpořenými projekty jsou též soutěže na obnovu veřejných prostranství. Více informací k národnímu programu naleznete na <https://mmr.gov.cz/cs/narodni-dotace/>

podpora-uzemniho-planovani-a-architektonickych-u/architektonicke-a-urbanisticke-souteze.

Závěrem připomeňme, že aktuální znění PASK, s uvedením všech témat, cílů a opatření, naleznete na adrese [https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-architektury-a-stavebni-kultury-ceske-\(1\)/aktualizovana-politika-architektury-a-stavebni-kul](https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-architektury-a-stavebni-kultury-ceske-(1)/aktualizovana-politika-architektury-a-stavebni-kul).

*Ing. arch. Karel Wirth  
Odbor územního plánování  
Ministerstvo pro místní rozvoj*

## ENGLISH ABSTRACT

### Public Spaces in Architecture and Building Culture Policy CR, by Karel Wirth

According to the Municipal Act, public space is defined as “all squares, streets, marketplaces, pavements, public greenery, parks, and other areas accessible to everyone without restriction, thus intended for general use, irrespective of ownership of the space in question.” The Ministry of Regional Development (MRD) supports creating and enhancing high-quality public spaces through various measures. A grant scheme under the Integrated Regional Operational Programme, through which the MRD promotes green infrastructure within public spaces, was presented in an article by RNDr. Ondřej Pešek published in Issue 1/2025 of this journal. This article will focus on the support of public spaces within the context of the Architecture and Building Culture Policy of the Czech Republic.

# PRAKTICKÁ DOPORUČENÍ PRO OBCE, JAK OMEZIT VIZUÁLNÍ SMOG Z DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

**Ivana Svojtková**

*Odbor regionální politiky Ministerstva pro místní rozvoj vydal v rámci edice MMR PRO OBCE v letošním roce publikaci určenou zejména pro vedení měst a obcí, jimi zřízovaným organizacím, správcům komunikací a dalším subjektům, které se podílejí na utváření veřejného prostoru v souvislosti s dopravní infrastrukturou. Cílem je komplexní popis problematiky umístování dopravního značení.*

Publikace **K omezení vizuálního smogu v oblasti dopravního značení** je zaměřena na popis komplexní problematiky umístování dopravního značení

a zařízení, zodpovědné hráče, vyvrací časté omyly a mýty a poskytuje doporučení, jak předejít přemíře těchto prvků. Ulice jsou totiž především veřejným

prostorem a dopravní funkce jako jedna z forem využití by neměla ty ostatní zastíňovat, jak se v současnosti často děje.

Problematika se týká sídel všech velikostí, tedy nejen měst, ale i malých obcí. Ty sice nemají tolik dopravní infrastruktury, ale jsou často ve znalostní nevýhodě proti větším hráčům, kteří jejich území ovlivňují. V publikaci je aktuální dopravní legislativa a příklady dobré praxe ze zahraničí.

Dopravní značení je součástí každodenní reality českých měst a obcí. Na rozdíl od billboardů nebo reklamních cedulí se však málokdy stává předmětem veřejné debaty. Přesto právě nadbytečné, nevhodně umístěné či zbytečně velké dopravní značky představují významný prvek tzv. vizuálního smogu – zahlcení veřejného prostoru podněty, které zhoršují estetiku, snižují přehlednost, bezpečnost a v konečném důsledku i kvalitu života.

## Proč značení přibývá?

Proces vzniku dopravního značení je komplexní a často fragmentovaný. Podněty na změny přicházejí ad hoc, například kvůli jednotlivým stížnostem, a bez vazby na dlouhodobou vizi rozvoje obce. Projekty pak realizují technické profese bez účasti architektů nebo urbanistů. Estetika, měřítko a vliv značení na veřejný prostor jsou upozaděny. Přitom právě značení vytváří významné pohledové bariéry a je často příliš dominantní – ač by mělo být pomocným prvkem, ne hlavním aktérem uličního prostoru.

## Co s tím mohou obce dělat?

Zásadní jsou tři kroky:

### 1. Odstraňovat zbytečné značky

Z výzkumů i z praxe vyplývá, že méně je často více. Výstražné značky, které upozorňují na běžné jevy jako přechody nebo světelné signály, bývají v obcích nadužívány. Jejich přínos je přitom minimální – řidiči na ně často nereagují, nebo je ani nezaregistrují kvůli množství jiných vjemů. Stejně zbytečné bývá duplicitní označování parkovacích míst, konců stezek nebo křižovatek běžného tvaru.

### 2. Využívat menší velikosti značek

Standardní rozměry značek jsou často předimenzované vzhledem ke skutečné potřebě v obci, kde se jezdí nízkou rychlostí a kde jsou vzdálenosti menší. Pravidla přitom umožňují použít zmenšené značky ve většině intravilánových situacích – bohužel se to v praxi příliš neděje. Výsledkem je přehnaná vizuální dominance značek ve veřejném prostoru, zejména v citlivých místech.

### 3. Preferovat vodorovné značení

Na rozdíl od svislých značek, které se mohou přehlédnout, zakrýt nebo vizuálně ztráct, vodorovné značení je přirozené v zorném poli řidiče. Například u křižovatek může mít vyznačení hranice větší vliv než značka. Vhodné vodorovné značení rovněž pomáhá opticky zúžit komunikaci a přispět ke zklidnění dopravy.

## Nejde jen o pravidla, ale i o přístup

Kvalitní veřejný prostor nevzniká přísnou regulací, ale rozumným nastavením pravidel a mezioborovou spoluprací. Obce mohou být aktivními partnery při projednávání dopravních projektů, zadávat smysluplné vize a trvat na šetrném přístupu k veřejnému prostoru. Důležitá je i osvěta – nejen mezi odborníky, ale i mezi obyvateli. Kultura prostoru se tvoří společně.

Zbytečné značky nejen znehledňují prostor, ale mohou paradoxně snižovat i bezpečnost. Omezování vizuálního smogu je proto nejen estetickým, ale i funkčním opatřením. A nejlepší značka? Ta, která tam vůbec nemusí být.



Uvedená publikace je volně ke stažení v elektronické verzi na [www.obcepro.cz/](http://www.obcepro.cz/) základní-dokumenty.

*Mgr. Ivana Svojtková  
Odbor regionální politiky  
Ministerstvo pro místní rozvoj*

## ENGLISH ABSTRACT

**Practical Recommendations for Municipalities on How to Reduce Visual Pollution from Traffic Signs**, by Ivana Svojtková

The Department of Regional Policy of the Ministry of Regional Development published this year, as part of the MMR PRO OBCE series, a publication intended primarily for municipal and city leadership, organizations established by them, road administrators, and other entities involved in designing public spaces connected with transport infrastructure. The text aims to provide a comprehensive overview of the traffic sign placement issue.

# ENVIRONMENTÁLNĚ CITLIVÁ KONVERZE PRAŽSKÉHO ROHANSKÉHO OSTROVA

Jan Šturma

*Tento článek se zabývá environmentálně citlivou konverzí Rohanského ostrova, který je jedním z největších a nejrozsáhlejších postindustriálních biotopů v centru Prahy a jedním z nejčastěji diskutovaných rozvojových území. Cílem článku je srovnání architektonického návrhu konverze území, který zvítězil v soutěžním dialogu organizovaném Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha), se stávajícími ekologickými hodnotami území. Vstupní data byla získána vlastním terénním biologickým mapováním a analýzou vítězného návrhu. Byly použity dva typy analýzy dat: 1) prostorová analýza, 2) SWOT analýzy stávajícího stavu, vítězného návrhu a jejich komparace. Prostorovou analýzou bylo zjištěno, že současné ekologické hodnoty území budou zachovány jen na velmi malé části budoucího parku. Na většině rozlohy vzniknou biotopy zcela nové. Výstupem komparace výsledků obou SWOT analýz je identifikace několika klíčových faktorů, které budou ovlivňovat ekologickou funkčnost vítězného návrhu. Tím hlavním je potenciální konflikt divoké přírody a lidských aktivit, který může vést ke snížení ekologické hodnoty a konektivity výsledného projektu a k nefunkčnosti některých navrhovaných opatření a krajinně-urbanistických návrhů.*

**Klíčová slova:** environmentálně citlivá konverze, ekologické hodnoty, prostorová analýza, soutěžní dialog, SWOT analýza, ekologická konektivita

## Úvod

Termínem „brownfield“ je obvykle vnímán zaniklý průmyslový provoz, opuštěná kontaminovaná půda se zpevněným povrchem a podobně [Ahmad, 2018]. V tomto článku však termín „brownfield“ cíleně rozšiřuji na úseky opuštěné městské krajiny, které nemusí být pozůstatky průmyslových provozů, ani nemusí splňovat podmínku kontaminace nebo přítomnosti zaniklých industriálních struktur. Brownfieldy jsou rozšířeným typem neplánovaně vzniklé městské krajiny [Alker, 2000]. Existující termíny je popisují jako rozvojová nebo transformační území nebo šířeji jako „vágní terény“. Tato označení jsou však buď příliš konkrétní a účelová, nebo definovaná spíše na základě pocitu nebo subjektivně vnímané atmosféry. Budu proto v celém textu používat slovo „brownfield“ v širším, pozmeněném významu opuštěné městské krajiny, která nemá žádný konkrétní účel ani není cíleně udržovaná.

Brownfieldy vznikají často nahodile jako důsledek nekoordinované/živelné urbanizace nebo jako důsledek nevyjasněných vlastnických vztahů a opuštění veřejných prostor [Haluzík, 2017]. Představují velmi heterogenní skupinu krajinných různých původu, rozsahu, stáří a hodnoty. V souvislosti se zahušťováním zástavby v centrech měst jsou tato území často zastavována. V některých

případech tak dochází k neúmyslné likvidaci překvapivě vysokých krajinných, ekologických i sociálních hodnot, které zde často neplánovaně a organicky vznikají [Macgregor, 2022].

Tyto hodnoty jsou přitom podstatné pro udržení biologické diversity městské krajiny. Ta je předpokladem rezilience vůči biologickým invazím a klimatickým změnám a zvyšuje estetický a relaxační potenciál nezastavěného intravilánu [Lehmann, 2021]. Ukazuje se také, že některé městské postindustriální biotopy a brownfieldy mohou fungovat jako refugia druhů, kterým nevyhovuje intenzivně zemědělská krajina za hranicemi města [Hall, 2017]. Řeky procházející městy jsou také důležité přirozené biokoridory a brownfieldy v jejich okolí tím získávají důležitou funkci tzv. „nášlapných kamenů“, přes které probíhá velká část ekologické migrace [Lynch, 2019].

Mnoho metropolí střední Evropy (Vídeň, Berlín, Bratislava, Drážďany, Brno) se nachází v aluviích významných vodních toků. Rozsáhlé plochy brownfieldů často vznikají právě v říčních nivách a mají ekologický „původ“ v říční krajině. Důvody koncentrace brownfieldů v urbanizovaných luzích jsou komplexní, jedním z hlavních je však povodňová dynamika, která často neumožňuje vznik městské zástavby. V České republice je v aktivních zónách vodních toků podle § 67

vodního zákona nová zástavba výslovně zakázána [ČR, 2001]. A přesto je v blízkosti městských center velký politický a ekonomický tlak na jejich zastavění. I z těchto důvodů jsou příklady úspěšné městské přeměny podobných území umožňující trvalé zachování existujících ekologických hodnot stále vzácné.

Dobrou ukázkou kontroverzního projektu v podobných podmínkách je bratislavské Lido [Mazalánová, Rumanová, Szalay, 2024], kde pravděpodobně dojde k záboru velké části dunajského luhu administrativně-obytným komplexem „Nové Lido“ [JTRE, 2025]. Nová čtvrť je plánována na pravém břehu Dunaje za protipovodňovou bariérou. V indunačním prostoru řeky má vzniknout park, loděnice, promenáda, nový most a pláž. Jeho realizace bude znamenat destrukci velké části cenného lužního lesa, který dnes na tomto místě stojí [Mazalánová, Rumanová, Szalay, 2024]. Zlikvidovány budou i sousední plochy obsahující heterogenní škálu různě starých brownfieldů s relativně vysokou ekologickou hodnotou, s cennými soliterními dřevinami a ploškami raných stádií sukcese, podobných těm na Rohanském ostrově [Šturma, 2024].

Výstavba tohoto projektu bude v aktuální podobě znamenat narušení ekologické konektivity dunajského luhu mezi dvěma významnými chráněnými

územími (Nationalpark Donau-Auen v Rakousku a CHKO Dunajské luhy na Slovensku). Z urbanistického hlediska projekt nerespektuje doporučení, která jsou výsledkem existující studie bratislavských nábřeží a jejímž výstupem je definice lokálně unikátního charakteru příbřežní zóny [Petrtýlová a Jaššo, 2022].

Kontroverzní je v tomto ohledu také geograficky bližší projekt, tzv. „Marina Island II“, obytná čtvrť v aktivní záplavové zóně Vltavy, která je postavena naproti Rohanskému ostrovu [Kverulant.org, 2025]. Oba projekty výrazně mění povodňový profil koryta a umísťují zástavbu do aktivní zóny vodního toku. V případě „Nového Lida“ navíc plánovaná výstavba vyvolává silně negativní veřejný ohlas, a to jak z důvodu absence veřejné participace, tak destrukcí významných lužních biotopů.

Specifické požadavky, které má revitalizace a konverze brownfieldů v aluviích řek, jsou definovány povodňovou dynamikou. Základní parametry, které by cílový stav měl splňovat, jsou retenční vlastnosti a dostatečná ekologická konektivita, tj. propustnost krajiny. V evropském kontextu tato situace nastává často a téměř vždy dochází k tlaku na zastavění aluvií, především v blízkosti městských center.

V případě konverze těchto ploch lze také zvolit opačný postup, tzn. lépe využívat existující ekologické a migrační vztahy v krajině. Tento přístup byl zvolen v případě revitalizace rozsáhlého aluvia původně industrializované řeky Isar v Mnichově [Zingraff-Hamed, 2023]. Mozaika lužních biotopů a převážně otevřená lužní krajina je tu udržována pravidelnými povodněmi, na okrajích aktivní zóny toku jsou umístěny masivní protipovodňové zábrany. Projekt Isaru však vychází ze zcela odlišných hydrologicko-geografických podmínek – Isar je alpská řeka se zcela odlišnou hydrologickou dynamikou, vyšší kvalitou vody a vyšší mírou sedimentace – Vltava dnes vlivem kaskády přehrad o schopnost sedimentace přišla. Ponechání nivy Vltavy (polo)spontánnímu vývoji by vedlo zcela jistě k úplně jiné krajině dynamice a zvýšeným nárokům na sociální a environmentální moderaci.

Rohanský ostrov dnes není ostrov. Má dlouhou a složitou historii; vznikl patrně někdy na přelomu 15. a 16. století a ve 30. letech 20. století byl jeho tvar zafixován kamenným opevněním, které zde existuje dodnes [Schmelzová, 2021]. Ještě v 19. století byl však součástí soustavy ostrovů, propojených pouze dočasnými lávkami a mosty; v 50. letech 20. století zanikl poslední úsek vodního kanálu, který ho odděloval od pevniny.

Býval zemědělskou oblastí, vojenským cvičištěm i industriální zónou a dnes není zastavěn. Důvodem jsou především ničivé povodně – dnešní stav je přímým důsledkem záplav v roce 2002, při kterých zanikla většina do té doby chátrajících industriálních areálů, které ještě v 50. letech 20. století pokrývaly většinu jeho rozlohy [IPR, 2025].

Povodně vytvářely a dodnes určují otevřený, rudérálně-lužní charakter zdejší krajiny. V současnosti je Rohanský ostrov velmi atraktivní nezastavěná část vltavského aluvia poblíž pražského centra, která se nachází na okraji aktivní zóny Vltavy a v dosahu povodní větších než Q100 [VÚV TGM, 2025].

V roce 2022–2023 probíhal mezinárodní soutěžní dialog, jehož cílem bylo přeměnit vltavské aluvium na Rohanském ostrově na tzn. „povodňový park“, který bude propojený s přilehlou urbánní zónou, komerčně nazývanou „Nový Rohan“ [IPR, 2022]. Jedním z hlavních parametrů soutěžního dialogu bylo také dosažení „urbánní konverze šetrné k životnímu prostředí“. Motivací ke vzniku povodňového parku byla především snaha přeměnit dnešní brownfield na atraktivní městský biotop, který přispívá k povodňové ochraně Holešovic a Libně. Historickým impulzem byla povodeň v roce 2002, která zatopila celý holešovický meandr, tzn. Karlín, Libeň a Holešovice, a způsobila velké materiální škody. Rada hl. m. Prahy dala IPR Praha za úkol zabývat se územím Rohanského a Libeňského ostrova a vytvořit krajinářskou studii záplavového parku Maniny a koncepci Rohanského a Libeňského ostrova.

V následujícím textu zkoumám vítězný návrh soutěžního dialogu revitalizace Rohanského ostrova z pohledu krajině ekologie. Zaměřuji se na to, do jaké míry

využívá stávající ekologický a biologický potenciál a hodnoty území. Cílem článku je tedy srovnání architektonického návrhu konverze území, který zvítězil v soutěžním dialogu organizovaném IPR Praha, se stávajícími ekologickými hodnotami. Hlavní výzkumná otázka zní: Jak využívá vítězný návrh současně ekologické hodnoty a potenciály území a jaká je jeho ekologická hodnota a relevance?

Základem pro stanovení současného ekologického potenciálu území byl vlastní terénní průzkum a jeho výsledky srovnávám s výstupy vítězného návrhu, které byly prezentované a publikované vítězným ateliérem. V tomto článku se zabývám územím samotného Rohanského ostrova (tzn. park Maniny, obr. 1), i přestože zadání soutěžního dialogu bylo prostorově širší. Okolní kontext zmiňuji jen tehdy, pokud se zájmovým územím souvisí.

V první kapitole definuji výzkumné metody a data, ze kterých vycházím. K analýze dat využívám prostorovou analýzu a komparaci dvou SWOT analýz (současné hodnoty území a cílový stav, prezentovaný ve vítězném návrhu). Následuje komparace prostorové analýzy území a vítězného návrhu. Další část je věnována diskusi, kde interpretuji získaná data.

## Metodika sběru a analýzy dat

V rámci této studie využívám dva typy analýz – prostorovou analýzu a SWOT analýzu, resp. srovnání dvou SWOT analýz. Kombinace těchto dvou metod zajišťuje větší hloubku porozumění zkoumaného problému. Prostorová analýza zkoumá vnitřní vztahy v daném území, SWOT analýza celkový krajinový a ekologický kontext obou návrhů.

Vstupní data pro tyto analýzy se liší. Pro účely prostorové analýzy využívám data z terénního biologického průzkumu, který jsem prováděl před vyhlášením soutěžního dialogu a jehož shrnutí bylo poskytnuto soutěžním týmům v průběhu soutěže.

Pro účely SWOT analýz jsou využita jak vlastní terénní data a analytické podkla-

dy z prostorové analýzy, tak informace poskytnuté/prezentované vítězným architektonickým týmem. Data použitá pro účely SWOT vítězného návrhu byla získána s využitím písemného i zvukového záznamu z jednání poroty spolu se všemi doplňkovými materiály včetně map, odborných zpráv, historických a urbanistických analýz, schémat infrastruktury a plánů výstavby, expertních posudků, záznamů průběhu diskuse i názorů hodnotící komise soutěžního dialogu. Tato (nepublikovaná) data a analytické podklady byly poskytnuty IPR Praha. Následující schéma je přehledným postupem analýzy dat (obr. 2).

### Průzkum území a prostorová analýza

Vegetačním mapováním v roce 2022 byl zaznamenán jak vegetační pokryv, tak druhové složení dominantních společenstev. K dispozici je i zoologický a dendrologický průzkum [IPR, 2020]. Syntézou těchto vrstev vznikla prostorová analýza území Rohanského ostrova se zaměřením na ekologické a krajinné vazby. Její ústřední částí je mapa ekologické hodnoty území. Podpůrné podklady pro tuto mapu vznikly již během soutěžního dialogu, mapa samotná byla vytvořena pro analytické potřeby tohoto článku.

Ekologickou hodnotu stávajícího území definují na základě multikriteriálního hodnocení, které používá například Gavrilidis [2016]. Pro účely soutěžního dialogu bylo vytvořeno čtyřbodové hodnocení. Jednotlivé polygony jsou hodnoceny číslem 1–10 dle těchto parametrů (za každý je maximálně 2,5 bodu):



Zdroj: mapový podklad © ČÚZK

Obr. 1: Pohled na oblast Rohanského ostrova (červeně jsou vyznačeny hranice řešeného území)

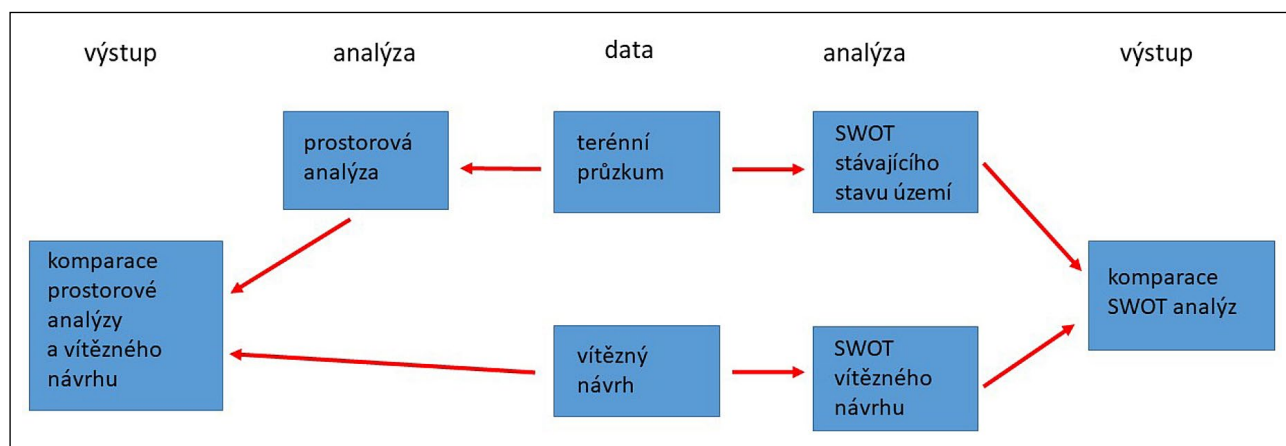
1. 25% druhová pestrost (kolik druhů cévnatých rostlin se na ploše nachází)
2. 25% obsah invazních druhů (vyšší pokryvnost invazních druhů snižuje bodové hodnocení)
3. 25% diverzita společenstev (počet rozpoznatelných společenstev na polygon)
4. 25% perspektiva vývoje (jakou má biotop perspektivu existence při aplikování extenzivní ekologického managementu)

je poté srovnáváno s prostorovým zobrazením vítězného návrhu Rohanského ostrova. Hodnoceno je také využití stávajících ekologických, biologických a krajinných hodnot.

### SWOT analýza

Jak již bylo zmíněno výše, SWOT analýza je využívána pro možnost širšího uchopení dané problematiky. Byla vybrána proto, že umožňuje integraci složitých a mnohvrstevnatých a multidisciplinárních vstupů, které jsou typické pro hodnocení urbánní krajiny [Farinha-Marques, 2011]. Běžné je její využití veřejnou správou nebo při územním plánování, případně přímo při tvorbě strategií revitalizace brownfieldů [Abed a Yakhlef, 2020; Půček, 2009].

Data představující druhovou diverzitu nebyla standardizována na plochu, jelikož se jednalo o relativně velmi malé území rozdělené pouze do několika srovnatelně velkých dílčích ploch. Výstupem je prostorové zobrazení ekologických hodnot pro jednotlivé územní celky (polygony neboli dílčí plochy), které



Obr. 2: Postup použitý při analýze dat

Pro účely této studie SWOT analýza probíhala ve dvou krocích: 1) SWOT analýza současného stavu území postavená na datech z vlastního terénního průzkumu a 2) SWOT analýza vítězného návrhu. Následně byla provedena komparace výstupů obou SWOT analýz a ekologická vhodnost vítězného návrhu ve vztahu k řešení revitalizace Rohanského ostrova.

Pro porovnávání obou SWOT analýz bylo potřeba identifikovat klíčové ekologické faktory působící v urbanizované krajině [Forman, 2014; Turner, 2001] a současně formující ekologické procesy a utváření krajiny a přírody Rohanského ostrova. Jsou jimi ekologická konektivita, stanovištní parametry, diverzita, biologické invaze, disturbance a antropogenní tlak. Tyto klíčové indikátory ekologické hodnoty byly vztaheny ke každé kategorii (silné a slabé stránky, hrozby a příležitosti) u obou SWOT analýz. V obou SWOT analýzách byly kategorizovány, seskupeny a každému faktoru bylo přisouzeno skóre na stupnici 1–5, kde více bodů znamená vyšší váhu dle prostorové a/nebo ekologické relevance. Jedná se o škálu, hodnota 1 indikuje okrajový faktor s malou relevancí, hodnota 5 naopak faktor zásadní, výrazně ovlivňující celé území. Následně bylo vypočteno skóre pro každou skupinu faktorů i komponent, které byly porovnány.

## Výsledky

### Prostorová analýza území

Řešené území se nachází na pravém břehu Vltavy v blízkosti centra města (obr. 3). Převážnou část tvoří bývalý Rohanský ostrov, který je tvořen šterkopískovými sedimenty holešovického meandru, okrajově také různými navážkami a bývalými industriálními plochami.

Povrch bývalého ostrova je dnes složitou mozaikou antropogenně silně ovlivněných stanovišť. Značný přímý vliv zde má velmi vysoká návštěvnost, rozsáhlé bezdomovecké kolonie nebo golfové hřiště v severní části lokality, které zabírá 30 % povrchu území. Na Rohanský ostrov navazuje členitá lužní krajina s různě zachovalými bývalými ostrovy (dnes nazývanými nesprávně „kosy“).

Typické ekologické atributy lužní krajiny jsou setřeny umělým navýšením povrchu – na přirozeném terénu se nachází až několikametrová deponie stavebního odpadu neznámého stáří i složení (IPR Praha, ústní sdělení během soutěžního dialogu). Hladina spodní vody se kvůli tomu nachází poměrně hluboko (na většině území cca 8 m pod současným povrchem), což vede v kombinaci s propustnou sutí v navážce ke spontánnímu vývoji spíše sušší ruderální vegetace. Vysloveně lužní nebo mokřadní krajina se nachází jen ve velmi úzkém pásu kolem břehu Vltavy nebo v jediné

terénní depresi poblíž golfového hřiště (dílní plocha 41).

Přírodní hodnoty představují cenné solitérní dřeviny (stromy typické pro tvrdé luhy – topol bílý, topol černý, vrba křehká). Celá širší oblast je významnou lokalitou vodního ptactva. Skupiny křovin a fragmenty lužní krajiny jsou důležitým úsekem vltavského biokoridoru. V posledních několika letech se zde stabilně vyskytuje bobr evropský, který území úspěšně využívá při migraci podél břehů Vltavy. Typický je také významný podíl invazních a expanzivních druhů, ve stromovém patře pajasanu žláznatého, trnovníku akátu a javoru jasanolistého, v bylinném patře zlatobýlu obrovského a třtiny křovištní.

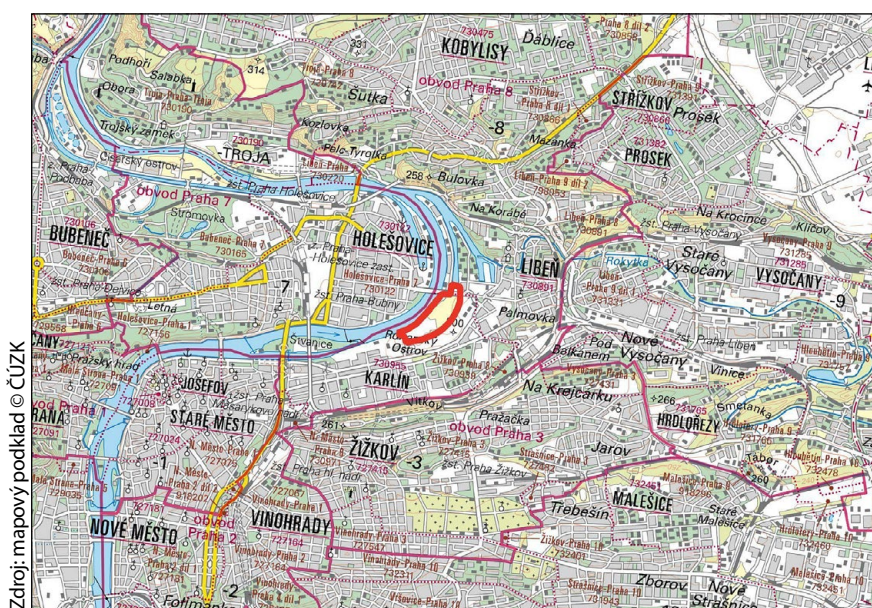
Území bývalé betonárky na západním okraji zkoumaného území je také jedním ze zdrojů invaze dvou významných druhů neofytů – komule Davidovy a ozdobnice čínské, které se z ornamentální vegetace u vjezdu do areálu šíří již od počátku století (vlastní dlouhodobé nepublikované pozorování) a v současnosti tvoří oba druhy významnou část vegetace plochy 28.

### Současné společenské a antropologické hodnoty

Oblast Rohanského ostrova je sociálně velmi kontrastní, vedle sebe tu koexistují rozsáhlé bezdomovecké osady i luxusní apartmánové a administrativní komplexy [Pinc a Hořejší, 2021]. Udržovaná veřejná prostranství se v území vyskytují minimálně, na okrajích však roste podíl rezidenční a komerční zástavby. Využití území je dodnes spíše nahodilé a organicky se vyvíjející, výjimkou je golfové hřiště v severní polovině území. Nahodilé, ale stále častější jsou různé umělecké aktivity, které využívají relativní svobodu formálně neuzavřeného prostoru. Všechny tyto aktivity zvyšují návštěvnost a intenzitu disturbancí, především sešlapem.

### Urbanistické a architektonické hodnoty

Na území ploché nivy se v současnosti nenacházejí žádné trvalé stavby. Výraznou dominantou severního okraje území je Libeňský most. Okolí lokality



Obr. 3: Umístění řešeného území v kontextu Prahy (vyznačeno červeně)

Zdroj: mapový podklad © ČÚZK

je dnes obklopeno moderními bytovými domy a kancelářskými komplexy. V budoucnu bude ostrov podél celé osy dnešní cyklostezky ohraničovat zastavěné, převážně rezidenční území [Nový Rohan, 2025] a celý nově vzniklý park se tak stane spádovou oblastí pro několik tisíc rezidentů. Zvýší se také podíl zasklených a umělých ploch a husté zástavby, což bude mít významný vliv na další pokles ekologické konektivity a zvýšení rizika kolizí fauny s infrastrukturou. Výraznou dominantou, již mimo zkoumanou oblast, je pak industriální komplex dnešní betonárky.

### Popis ekologických hodnot a stavu krajiny

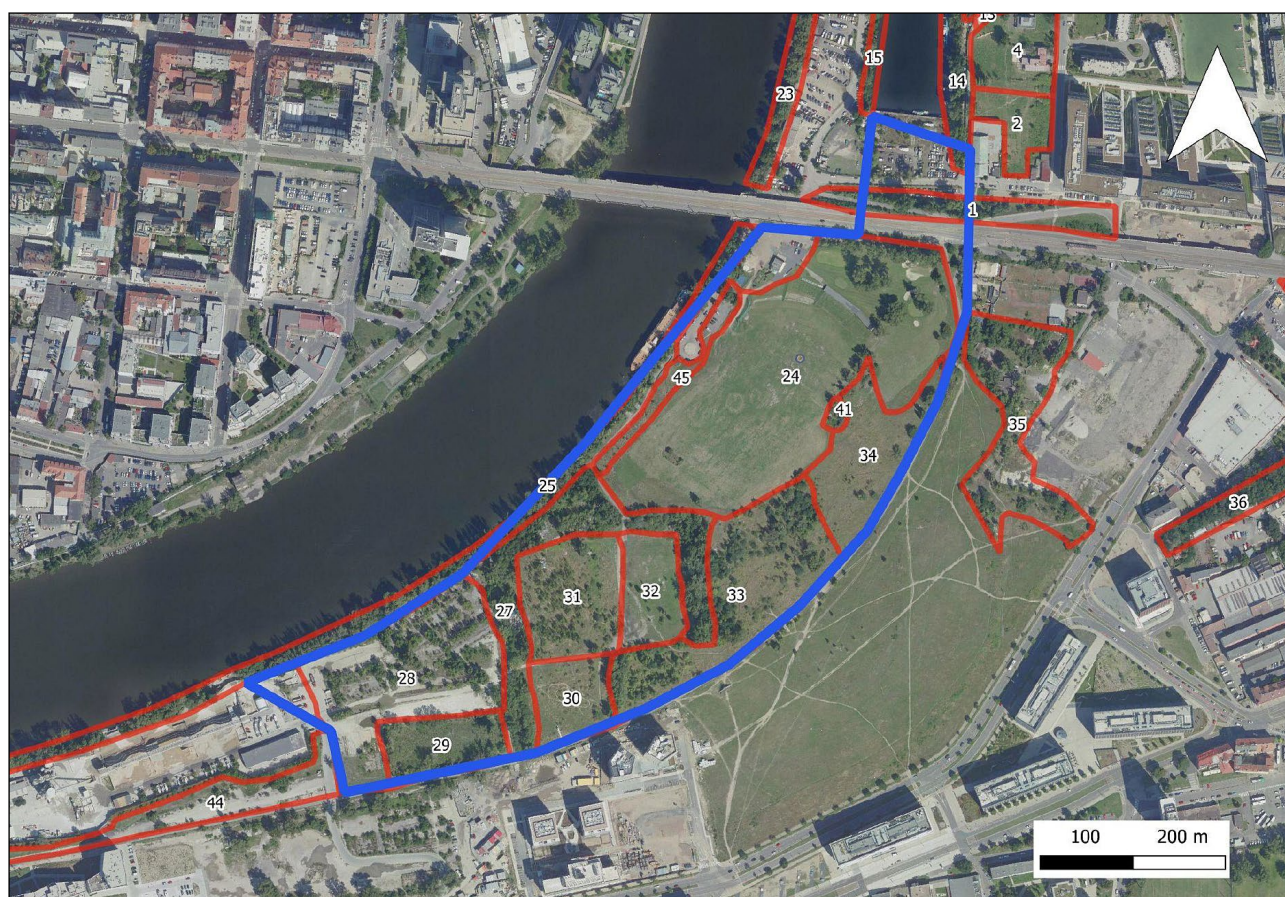
Většinu zájmového území tvoří různé pokročilá sukcesní stadia ruderální vegetace, od vegetace jednoletých plevelů na sešlapávaných plochách nebo holé půdy na pumpracku až po hus-

té ruderální luhy, tzn. „ruderální lužní savany“. Tento termín dobře popisuje strukturu dominantní vegetace, udržované disturbancemi různého původu, ale i fakt, že je terén výrazně navýšen, a tudíž nemá typický lužní podmáčený charakter.

Z vegetačního a botanického hlediska je cenná především jemná ploškovitost vegetace a nečekané kontexty, které jsou typické obecně pro postindustriální krajinu [Haluzík, 2017]. Současná vegetační mozaika je do značné míry odrazem antropologické diverzity: různé sociální skupiny zde provádějí různé intenzivní disturbační aktivity, od sběru dřeva na oheň přes cyklokrosové hřiště po depozici obrovských vrstev odpadků. Lokalita je ovšem dle vlastního pozorování oblíbená i jako prostor pro venčení psů, sportovní aktivity i například pikniky – tedy škálu činností typických pro městské parky.

Následující mapa je výsledkem terénního mapování a členění území do několika dílčích ploch (ohrazených červenou linií), které detailněji charakterizují a popisují přítomná dominantní společenstva (obr. 4). Ta nebyla klasifikována dle standardní fytoecologické klasifikace, ale převládající fyziognomie a přítomnosti dominantních druhů. Modrá linie je hranicí zkoumaného území.

K intenzivní cílené úpravě krajiny dochází jen v dílčí ploše 24, kde zcela převažuje technický trávník intenzivního golfového hřiště, na zbytku území však dochází k různě pokročilé, spontánně probíhající sukcesi. V polygonu 33 udržují střední míru disturbancí cyklisté, na zbytku území různě intenzivně kácí, pálí porost a hromadí odpadky bezdomovci. Největší disturbační aktivity spojené s pobytem lidí bez domova probíhají v polygonech 31 a 27 – časté jsou vrstvy odpadků, ohniště, vyšlapaná pro-



Zdroj: vlastní terénní průzkum, mapový podklad © ČÚZK

Obr. 4: Mapa dílčích ploch (polygonů) a klasifikace dominantní vegetace: 1 – prudké svahy tramvajové tratě s ruderálními křovinami a eutrofními trávníky, 24 – golfové hřiště, 25 – prašná cesta s otevřenou písčinou, 27 – husté ruderální křoví s dominantní slivoní obecnou, 28 – betonové plochy bývalé betonárky se skupinami hybridních topolů, 29 – vysoká vegetace jednoletek a dvouletek na šterkovém substrátu, 30 – zapojený ruderál s dominantní třtinou křovištní, 31 – rané sukcesní stadium ruderálního luhu, 32 – rozsáhlá sešlapávaná vegetace s periodickými loužemi, 33 – starší savanovitý ruderální luh s vrstvou odpadků a cyklokrosovým hřištěm, 34 – mladý ruderál s dominantní třtinou křovištní, 45 – písčitá cesta podél golfového hřiště

stranství i stanová městečka. Zde již tyto aktivity významně přesahují vhodnou střední míru disturbancí a toto území je ekologicky zcela degradované. Celkově se jedná o cca 10 % celkové rozlohy, přesný údaj však není možné stanovit, jelikož se každoročně mění. Po opuštění těchto „sídlíšť“ dochází k regeneraci jen pomalu, jelikož je půda často překryta odpadky a toxickými zbytky ohnišť, na kterých jsou tyto odpadky často páleny. V ohni přitom často končí i fragmenty elektroniky, elektroinstalace nebo léky (vlastní pozorování) a dlouhodobé osídlení centrální části Rohanského ostrova se tak stalo ekologickou zátěží, kterou bude třeba v případě konverze území řešit.

Celé území je protkáno systémem různě širokých pěšinek, které využívá škála návštěvníků všech sociálních vrstev. Všechny tyto aktivity vytvářejí blokováná sukcesní stadia, čímž je udržován otevřenější, lesostepní charakter biotopů a celé krajiny, která by bez těchto zásahů již zcela zarostla eutrofním listnatým lesem. Jeho složení nelze předem

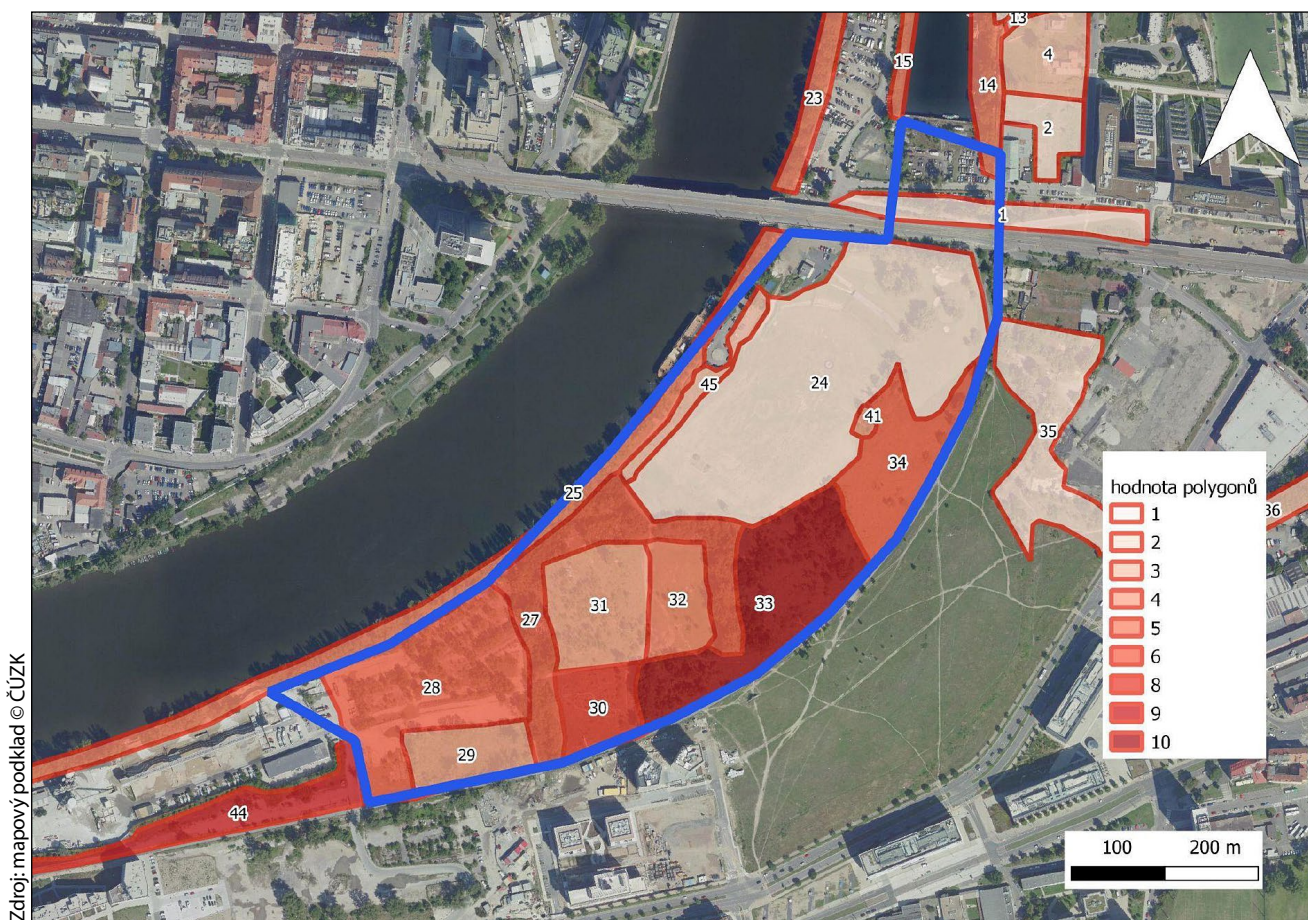
přesně odhadnout, ale jistě by v něm byl – minimálně zpočátku – velmi vysoký podíl invazních druhů, především javoru jasanolistého, pajasanu žláznatého a trnovníku akátu. Ty mají v okolí značný species pool a bez ekologického managementu by geograficky původní dřeviny snadno nahradily.

Přirozené disturbance jsou spojené hlavně s rostoucí populací bobra evropského, který intenzivně likviduje exempláře topolu osiky a topolu bílého v polygonu 25 podél vltavské navigace a v pásu cca 30 m do vnitrozemí ostrova. Preferuje přitom vzrostlé jedince topolu bílého (vlastní pozorování v terénu). To má za následek postupné prosvětlování břehových porostů a odumírání dominantních stromů, které sem byly vysázeny v 50. letech 20. století. Působení bobří populace bude pravděpodobně zesilovat a vegetace, nazývaná „ruderální lužní savana“, bude bez vnějšího zásahu do území nejspíš vznikat i podél vltavského břehu. Jiné přirozené disturbance se tu až na výjimky velkých povodňových událostí nevyskytují. Obvyklé rytí di-

vokých prasat tu neprobíhá, a to právě kvůli značné neprostupnosti okolní krajiny.

Z výsledků zoologického průzkumu [Papoušek a Volf, 2020] vyplývá, že jde o území cenné především z hlediska výskytu některých vzácných a ohrožených druhů hmyzu (například modráska jeteleového, ale i některé druhy blanokřídlého hmyzu), které jsou vázány na plošky se sporadickou vegetací a raná sukcesní stadia, především v polygonech 30 a 32, kde se dnes nachází cyklokrosové hřiště.

Velmi podstatná je také funkce území jako lokality hnízdění ptáků. Ačkoliv mokřadních a vodních druhů se tu kvůli absenci opravdových mokřadů nebo pestrého litorálu vyskytuje málo, dravci a pěvci tu jsou zastoupeni bohatě, včetně některých významných druhů (kvakoš noční, krahujec obecný a další), a to především v „savane“ polygonů 33 a 34. Floristicky je oblast výrazně chudší, chráněné a ohrožené druhy rostlin se tu nevyskytují [Volfová, 2020; vlastní výzkum, 2022].



Zdroj: mapový podklad © ČÚZK

Obr. 5: Ekologická hodnota přítomných společenstev (zájmové území je vymezeno modrou linií, území bez výplně nebyla hodnocena)

Chybějící mokřadní charakter v náznacích přetrvává v terénní depresi v ploše 41, zatímco na nábreží v ploše 25 chybí litorál hlavního toku, který je nahrazen již více jak sto let zpevněnou stěnou Vltavy. I tento zásah přispívá k celkové „suchosti“ území, a tedy i netypickému xerofilnímu charakteru, který není v přirozeně formovaném luhu běžný. S podobným problémem se nicméně potýkají všechny fragmenty sousedních lužních krajín, jelikož kamenné opevnění a umělé navýšení břehů proběhlo v celém centru. Více přirozená břehová morfologie se fragmentárně vyskytuje jen v místech, kde silný proud kamenné opevnění narušuje – poblíž Rohanského ostrova je to například na severní hraně ostrova Štvanice pod Helmovským jezem.

Území vyznačující se nejvyšší hodnotou (viz obr. 5) jsou kombinací všech zmíněných faktorů a pozitivní perspektivy vývoje, tzn. s potenciálem vzniku polopřirozeného biotopu (tedy mezernatého, savanovitého luhu). To je případ polygonu 33, který je již pokročilejším

sukcesním stadiem ruderálního luhu s hodnotnými dřevinami a na ně navázanými hnízdními dutinami a odumřelým dřevem. Zde se již vyskytují některé hájové druhy, porost se vyznačuje vysokou strukturální diverzitou a četnou přítomností hodnotných exemplářů dřevin. Naopak nejnižší hodnotu má sterilní a homogenní golfové hřiště v polygonu 24, které je udržováno konvenčním způsobem a jeho dominantním pokryvem je druhově chudá travní směs. Hodnocení ostatních polygonů snižuje především častá přítomnost invazních druhů a horší perspektiva vývoje. Tu snižují i příliš intenzivní aktivity bezdomovců.

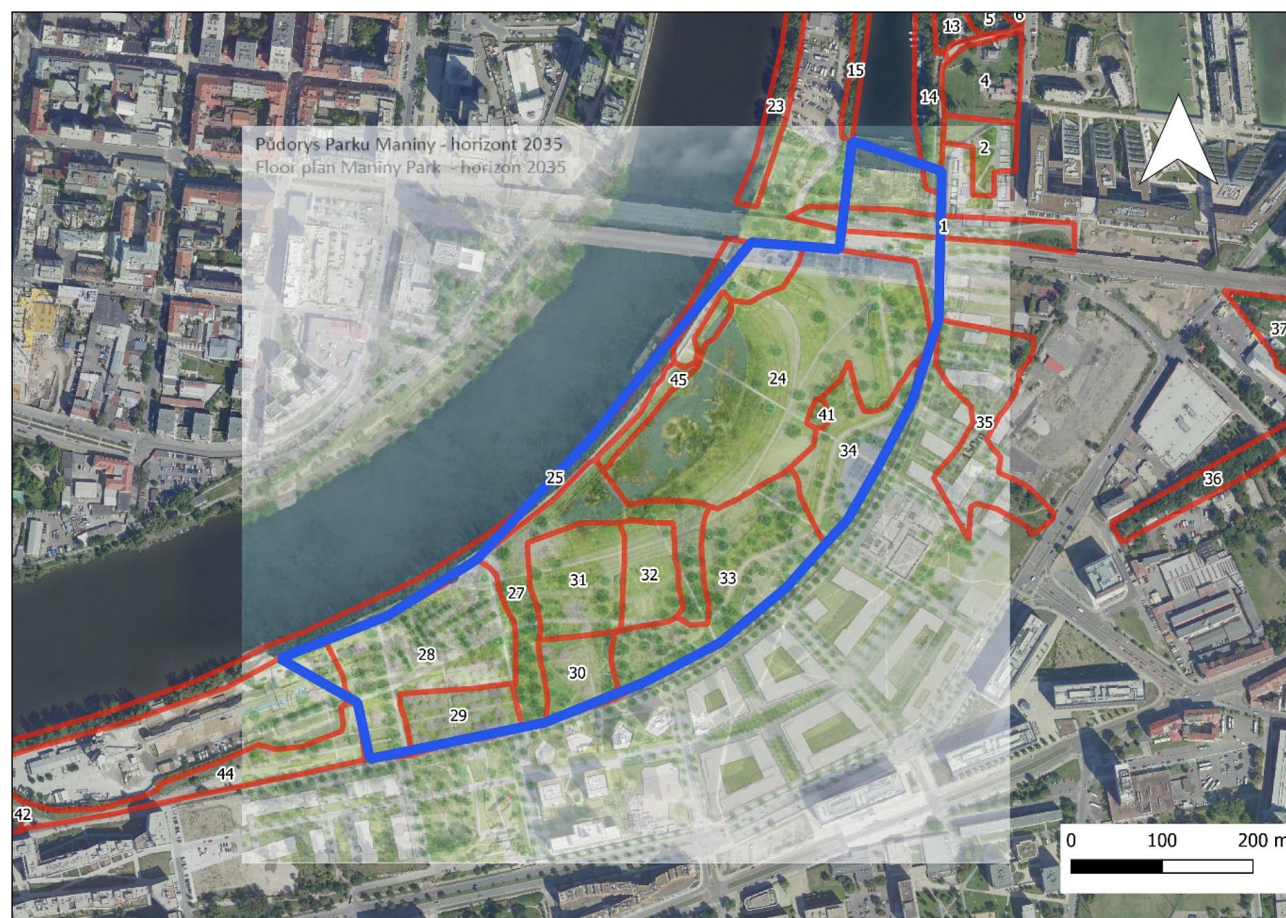
Rozsáhlé periodické louže, které jsou součástí polygonu 32, postupně zanikají. V zatím ještě otevřeném sousedním polygonu 31 dochází k masivní invazi javoru jasanolistého a zvyšování zastínění bylinného podrostu. Podobné sukcesní změny se odehrávají i v polygonech 34, 27 a 29. Mezi nejhodnotnější biotopy patří také cyklokrosové hřiště v polygonu 30. Zde je vegetační mozaika i morfologická heterogenita udr-

žována disturbancemi spojenými s ježděním kol; plochy otevřené půdy hostí teplomilnou ruderální vegetací a také pestrá společenstva hmyzu.

Specifický případ je plocha 28, ve které převažují betonové panely, se spontánní sukcesí hybridních topolů ve spárách. Vznikají zde i periodické louže s občasnou přítomností vodních ptáků a jedná se o velmi specifický postindustriální biotop s vysokou estetickou hodnotou. Perspektiva vývoje je zde pozitivní, plocha zarůstá jen velmi pomalu a nízké tempo sukcese umožňuje trvalou existenci suchomilné a světlomilné bioty. Nevýhodou je naopak zmíněné spektrum invazních druhů, které zde mají „locus classicus“ a v části území zcela dominují.

### Komparace prostorové analýzy a vítězného návrhu

Prostorová analýza Rohanského ostrova posloužila jako podklad pro srovnání s vítězným návrhem. Následující schéma (obr. 6) je kombinací mapového vý-



Obr. 6: Srovnání stávající ekologické hodnoty a cílového stavu území – mapa dílčích ploch promítnutá do finálního stavu vítězného návrhu

stupu prostorové analýzy a zobrazení finální etapy vítězného návrhu, která je plánována na rok 2035 [OMGEVING, FISER, VRV, SINDLAR, 2023].

Cílový stav přeměny Rohanského ostrova lze klasifikovat dle intenzity proměny do tří kategorií: zachování současného stavu, jeho modifikace a vznik zcela nové krajiny. Současný stav je zachován jen na části segmentu 28, kde návrh ponechává spontánní sukcesí plochu s betonovými panely. Zbytek území je do různé míry přeměněn.

V polygonech 27, 30 a 33 zůstane částečně zachován charakter ruderalní lužní savany, který bude ovšem upravován různě intenzivními zásahy – od kontrolované sukcese po dosadbu stromů a vznik parkové vegetace a různých „ostrovů aktivit“ („psí ostrov“, „relax ostrov“). Tím dojde k zániku některých biologických hodnot (strukturace porostů, spontánní sukcese) a krajina se zde z ekologického pohledu zjednoduší. Zachována však zůstane zhruba polovina stromů, z brownfieldů při západním okraji polygonu 28 se stanou různě strukturované sady s deklarovanou funkcí produkce místních potravin v rámci „městského farmaření“.

Zásadní proměna ovšem čeká severní úsek území – především polygon 24. Zanikne golfové hřiště a vznikne zcela nový biotop – zahloubené povodňové rameno, které je prezentováno jako plnohodnotný mokřad, evokující slepá ramena typická například pro centrální Polabí. Zde bude praktikován exten-

zivní ekologický management spočívající v udržování převažujícího bezlesí a potlačování invazních druhů. Přes mokřad je plánován poválkový chodník i přístupy ke břehům, které se v případě povodní postupně zatopí. S oblastí zátoky libeňské kosa nebude mokřad nijak propojen a voda zde bude protékat jen při povodních  $Q > 20$ , břeh k libeňské zátocy bude ovšem zpozdvolněn a upraven jako přírodní koupaliště. Proto také dojde k odstranění zemního valu okolo Libeňského mostu a zániku polygonu 1. Vltava také získá alespoň částečně ekologicky vhodněji designovaný břeh, a to v polygonu 25 na jeho jižním okraji. Zde bude dnešní břehové opevnění výrazně sníženo a břeh upraven do podoby přelivu (protipovodňovou ochranu bude zajišťovat dnes již existující val cyklostezky), doplněného o šterkovou plochu se sporadickou vegetací v náteku do mokřadu. Park tedy získá zcela jinou podobu, využití stávajících hodnot území proběhne v různé intenzitě na cca 45 % rozlohy. Zpevněné plochy a infrastruktura zaberou 15 % území, nové biotopy vzniknou na 45 % území, přičemž 30 % budou zabírat plochy s extenzivní údržbou a vysokou biologickou diverzitou. Tyto hodnoty jsou kvalifikované odhady, přesné rozlohy budou známy až v dalších fázích realizace vítězného projektu.

Ze 45 % rozlohy částečně ponechaných a různě modifikovaných existujících biotopů bude v současné podobě ponechána jen malá část (odhad by byl dost nepřesný, jedná se o betonovou plochu s nálety topolu v polygonu 28) a „rude-

rální lužní savana“, která je v textu pro-  
těžována, tak v současné podobě z vět-  
šiny zanikne. Ekologické hodnoty nově  
vzniklého území se z 80 % zcela promění  
v úplně novou krajinu a budou zasazeny  
do nového krajinného kontextu. Proto  
je velmi obtížné odhadnout ekologic-  
ké hodnoty jednotlivých dílčích ploch  
po konverzi území – změnou kontextu  
i struktury se promění i relativní eko-  
logická hodnota závislá na typu péče  
(ekologického managementu) i ekolo-  
gické konektivitě mezi dílčími plocha-  
mi. Z materiálů v návrhu jasně vyplývá  
mnohem vyšší prostupnost a návštěv-  
nost území – lidé budou do centra par-  
ku cíleně lákáni. Ekologická konektivita,  
která je také ovlivněna intenzitou přímé-  
ho lidského vlivu, se při vysoké intenzitě  
návštěvnosti bude snižovat. Vzhledem  
k budoucímu rozvoji bydlení v okolí par-  
ku a odstranění většiny neprostupných  
úseků bude míra přímého lidského vlivu  
velmi vysoká, až extrémní, ekologická  
hodnota průměrně nižší a omezená na  
fragmentované, okrajové nebo prosto-  
rově oddělené „ostrůvky“ – například na  
koruny starých doupných stromů nebo  
nejméně přístupné úseky mokřadu.

### Dynamika krajiny a interpretace kontextu

Pro interpretaci předchozího popisu současného stavu a hodnoty krajiny Rohanského ostrova jsou podstatné hlavní biologické a ekologické rysy území: absence zvláště chráněných druhů rostlin, vysoká jemnost zrna krajinné mozaiky a její pestrá a složitá časoprostorová dynamika – tj. rychlé střídání různých sukcesních stadií od otevřených navážek po téměř zapojený les. Tato složitost umožňuje rozvoj biodiverzity právě díky pestrosti stanovištních podmínek a absenci nebo časové omezenosti existence zcela vyhraněných biotopů, především zapojeného lužního lesa. Hraniční biotopy, jako například „ruderalní lužní savana“ (obr. 7) nebo betonové panely s populací topolů, umožňují koexistenci organismů s často protichůdnými ekologickými nároky, především na vlhkost a světlo. Tento stav představuje do určité míry „mimikry“ přirozené lužní dynamiky – vegetační mozaika vzniklá povodněmi má podobný výsledek. Zde se však jedná o působení člověka, v příbřežní zóně také v menší míře bobra evropského.



Foto © autor

Obr. 7: Ruderalní lužní savana v centrální části řešeného území

Veškerá popsaná vegetace představuje téměř kompletní sukcesní řadu lužního lesa, chybí zde jen její koncové stadium, tj. strukturně pestrý, starý a zapojený lesní porost. Zásadní roli pro jeho ekologické fungování má ekologická propojenost s nejbližšími biotopy vltavské nivy. Zde se jedná především o zbytek holešovického meandru – soutok s Rokytkou, ostrov Štvanice, holešovický přístav a vzdáleněji také výrazněji zachovalá lužní krajina Trojské kotliny.

Všechny tyto související lokality (až na poslední) představují podobná postindustriální torza, často vegetačně i vzhledově velmi vzdálená od ekologicky hodnotných lužních biotopů. Ekologická konektivita mezi těmito biotopy a Rohanským ostrovem je významně

omezena bariérovým efektem liniových staveb (mostů a silnic), technickými úpravami břehů a rozsáhlými úseky husté zástavby. V případě migrace vodních organismů má rušivý vliv i hustý provoz výletních lodí, který kulminuje v nejcitlivější části sezóny.

Výsledkem těchto vlivů na Rohanský ostrov je popsaná mozaika – ekologicky izolovaná, vegetačně a prostorově značně diverzifikovaná, floristicky nepřilíhš pestrá, ale s vysokou diverzitou vysoce mobilních druhů organismů, především ptáků a hmyzu. Na mnoha místech probíhá spontánní sukcese, ale druhové složení takto vzniklé vegetace je vychýleno ve prospěch invazních druhů dřevin. To souvisí především s dostupností diaspor v nejbližším okolí

(species pool), ve které je přirozených lužních porostů minimum.

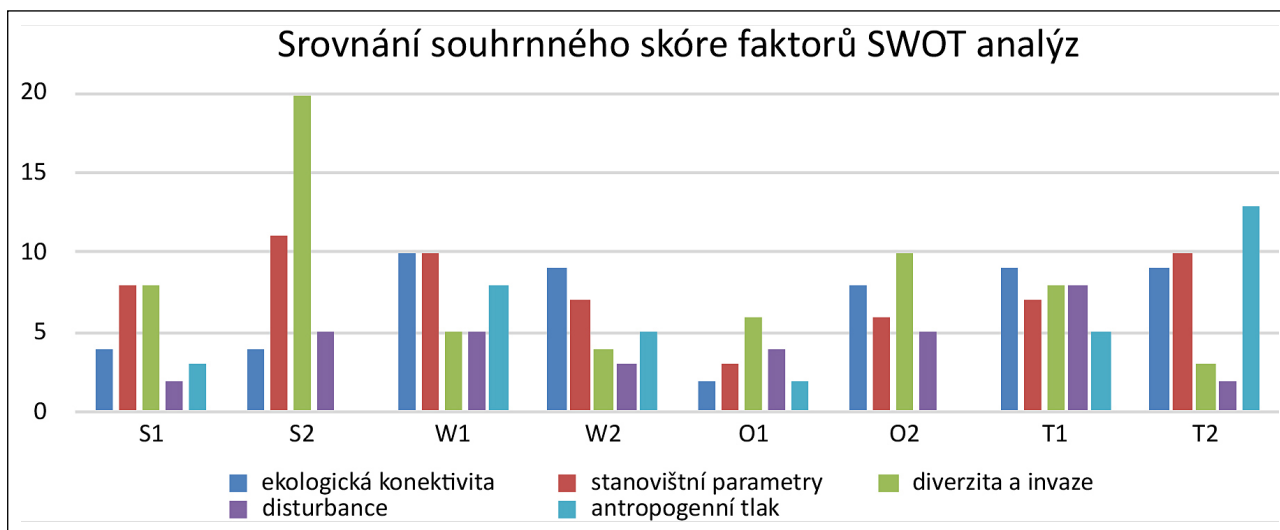
Proto je často zmiňovaná „ruderální lužní savana“ díky prosvětlenosti, přítomnosti osluněných soliterních dřevin a prostupnosti reálným ekologickým optimumem, kterého lze v současném stavu území dosáhnout a které má nejvyšší možnou strukturní a druhovou diverzitu. Je ovšem i prostupným parkem a přijatelným kompromisem mezi „divokostí“ a žádanou přehledností veřejného prostoru.

### SWOT analýza současného stavu území

Výsledky SWOT analýzy (tab. 1) ukazují některé zásadní pozitivní hodnoty využitelné pro environmentálně citlivou

Ekologické faktory	Strengths	Weaknesses
Ekologická konektivita	• součást migračního koridoru Vltavy – 4	• cyklostezka jako bariéra – 5 • nebezpečné stavby v okolí (kolize s ptáky) – 1 • provoz na Vltavě – 4
Stanovištní parametry	• hodnotná postindustriální stanoviště – 2 • otevřené plochy počáteční sukcese – 1 • pestrá mozaika biotopů – 5	• narušený vodní režim – 5 • nevhodná morfologie břehů a absence břehových porostů – 5
Diverzita a invaze	• druhová diverzita bezobratlých a ptáků – 4 • strukturní diverzita starších, spontánně vzniklých biotopů – 4	• vysoký podíl expanzivních a invazních druhů – 5
Disturbance	• prosvětlování příbřežních porostů bobrem – 2	• absence menších povodní – 5
Antropogenní tlak	• špatná přístupnost některých úseků – 3	• golfové hřiště a s ním spojená nevhodná úprava krajiny – 3 • hromadění odpadků, kontaminace svrchní vrstvy půdy, ohniště – 2 • intenzivní návštěvnost – 3
	Opportunities	Threats
Ekologická konektivita	• postupné zapojování do biokoridoru Vltavy – 2	• snižování ekologické konektivity (nová zástavba) – 4 • pokračující kolize na cyklostezce – 5
Stanovištní parametry	• zvyšování mocnosti půdy a stabilizace mikroklimatu – 3	• neznámá míra kontaminace půdy – 3 • xerofilizace území – 4
Diverzita a invaze	• zvyšování počtu druhů organismů vázaných na sukcesně pokročilý luh a staré dřeviny – 4 • postupný zánik invazních druhů vázaných na otevřená prostranství – 2	• pokračující biologické invaze, nové invazní druhy – 5 • zapojení porostů a zánik pestré mozaiky – 3
Disturbance	• neřízené disturbance způsobené člověkem – sešlap, ředění stromového patra – 4	• dlouhodobá absence každoroční povodňové dynamiky – 5 • vliv velkých povodní (kontaminace území) – 3
Antropogenní tlak	• rostoucí neprostupnost některých úseků – 2	• pokusy o „zkultivování“ území nebo rozšíření golfového hřiště – 1 • rostoucí návštěvnost – 4

Tab. 1: SWOT analýza současného stavu území



Obr. 8: Srovnání skóre faktorů SWOT analýzy stávajícího stavu a vítězného návrhu (1 – stávající stav, 2 – vítězný návrh)

konverzi. Obecně je to především ekologická konektivita a částečná obnova luhu, na kterých lze konverzi stavět, naopak sociální problémy spojené s rozsáhlou bezdomoveckou komunitou se ukazují jako bariéry dlouhodobé udržitelnosti rohanské krajiny v současném stavu. Území je v současnosti potenciálně hodnotný polodivoký park, ve kterém dochází ke kombinaci mnoha protichůdných a kontroverzních dějů. Z pohledu fungování parku jsou to především druhy divoké krajiny vs. vysoká návštěvnost, kolonie bezdomovců vs. udržitelná míra disturbance, geograficky původní vs. invazní druhy, kontrolovaná sukcese vs. udržovaná parková krajina golfového hřiště. Území v současném stavu nespňuje parametry povodňového parku, a to kvůli uměle navýšeným břehům.

### Vítězný návrh

V soutěžním dialogu zvítězil česko-belgický team „Omgeving-Fișer-VRV-Šindlar“ [OMGEVING, FISER, VRV, SINDLAR, 2023]. Říční postindustriální park na Rohanském ostrově představuje v prezentované vítězné variantě „kultivovanou městskou divočinu“. Jádrem návrhu je propojení s řekou, byť „přes zed“ a pomocí trubek, případně přelivem přes snížené opevnění břehu během povodní. Park kombinuje různé terénní úpravy a (staro)nové vegetační struktury, s gradientem od suchých šterkových výsep přes mokřady po „ruderalní lužní savanu“ se vzrostlými stromy. Okrajové části ostrova, přiléhající k páteřní cyklo-

stezce, jsou složitou terénní kaskádou uspořádanou do amfiteátru kolem centrálního mokřadu. Ta překonává 8m výškový rozdíl mezi současným terénem a hladinou spodní vody na původním terénu luhu. Návrh detailně popisuje ekologicky dobře rozlišené typy luk od těch nízko položených a zaplavovaných přes mezofilní společenstva až po intenzivně sečené trávníky v okolí cyklostezky. Cílem návrhu je ekologický gradient, který vytvoří pestrou mozaiku kulturní krajiny. V návrhu má široký rozsah od divokého mokřadu po kultivovanou krajinu v okolí pěší a cyklistické trasy. Návrh obsahuje pro městské krajině plánování stále neobvyklé způsoby údržby jako kontrolovaná a spontánní sukcese, extenzivní seč nebo vznik ovocných sadů.

### SWOT analýza vítězného návrhu

Analýza vítězného návrhu (tab. 2) má výrazně „obecnější“ rysy, jelikož jsou poskytnuté materiály různě detailní a projekt je stále ve formě návrhu. Přesto lze především pozitivně hodnotit vliv na tlumení povodňových kulminací Vltavy a snahu o využití alternativních typů ekologického managementu. Plánovaná mokřadní deprese by se nejspíš stala jedním z nejceněnějších vltavských mokřadů na území Prahy, s pozitivním vlivem na částečnou obnovu hydrologického režimu říční nivy.

Vznik takového mokřadu je však také hlavní ekologickou kontroverzí projektu: Jak skloubit vysokou návštěvnost parku a ekologické fungování takového bioto-

pu? Obdobné „provozní“ problémy postihují celý krajinně-ekologický koncept. Praktické využívání ovocného sadu je obtížně skloubitelné s možným návratem bezdomovecké komunity. Slabou stránkou je i značná odborná náročnost ekologického managementu vyžadujícího odborné a správně načasované zásahy i pravidelný biologický monitoring.

Hlavní hrozbou je i absence otevřeného vodního propojení s hlavním tokem Vltavy a jeho nepropojení s libeňskou zátokou. Tato skutečnost snižuje potenciálně vysokou ekologickou konektivitu nového mokřadu pro vodní organismy, neboť tmavé trubky a potenciálně silný vodní proud představují významnou migrační bariéru. Z ekologického pohledu je zásadní i sociálně-antropologický problém absence strategie práce s bezdomoveckou komunitou, která se po konverzi může pokusit na území vrátit.

### Srovnání SWOT analýz

Z výsledků srovnání skóre komponent SWOT analýzy (obr. 8) vyplývá zlepšení ekologických parametrů v případě realizace vítězného návrhu ve třech ze čtyř komponent. Posílení silných stránek je doprovázeno poklesem skóre těch slabých a poměrně výrazným posílením příležitostí. Naopak úroveň hrozeb zůstává stejná. Tento parametr je silně ovlivněn faktem, že zatímco současný stav je možné posuzovat více komplexně, návrh je ve spoustě ohledů nejasný a vyvstává tak více pochybností o jeho

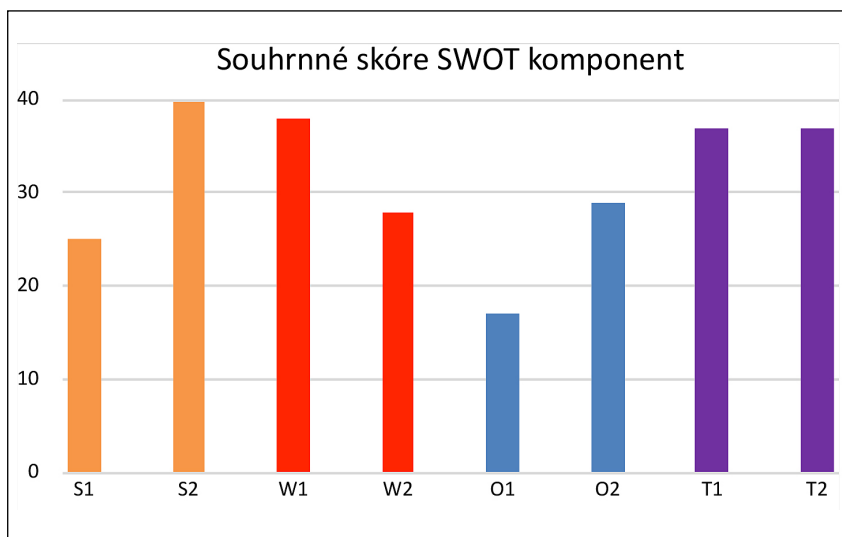
funkčnosti. Slabé stránky současného stavu mohou být naopak slabě nadhodnoceny, jelikož jsou na první pohled a delší dobu patrné a mohou tvořit optickou „clonu“.

Obrázek 9 vyjadřuje srovnání souhrnného skóre v rámci jednotlivých faktorů. Z něj vyplývá podstatný rozporuplný rys vítězného návrhu – obrovská relevance zásahů směřujících ke zvýšení

biologické a ekologické diverzity je „znehodnocena“ výrazným zvýšením antropogenního tlaku, především v podobě rapidního zvýšení návštěvnosti území a předpokládaného negativního

Ekologické faktory	Strengths	Weaknesses
Ekologická konektivita	<ul style="list-style-type: none"> <li>okamžité založení části parku hned v první etapě projektu – 2</li> <li>částečná ekologická prostupnost Vltavy a mokřadu – 1</li> <li>částečné odstranění bariéry mezi tokem Vltavy a mokřadem – 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>absence otevřeného propojení s tokem Vltavy a nevyužití potenciálu alternativního biokoridoru bočního ramene – 3</li> <li>zvýšení bariérového efektu širokou promenádou – 4</li> <li>minimální zlepšení břehové morfologie Vltavy – 2</li> </ul>
Stanovištní parametry	<ul style="list-style-type: none"> <li>vznik štěrkového lože v předpolí mokřadu – 3</li> <li>vznik pestré mozaiky odlišných stanovišť – 5</li> <li>začlenění postindustriálních struktur – 3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>větší část terénu zůstane na původní úrovni – 3</li> <li>zánik morfologicky pestrých biotopů (pumptrack) – 2</li> <li>hrozba znečištění systémem modrozelené infrastruktury – 1</li> <li>zánik některých cenných dřevin – 1</li> </ul>
Diverzita a invaze	<ul style="list-style-type: none"> <li>intenzivní ekologický management a zonace – 5</li> <li>využití kontrolované sukcese – 2</li> <li>vznik nového mokřadu – 5</li> <li>etapizace projektu umožňující zachování některých ekologických hodnot – 3</li> <li>ponechání většiny hodnotných dřevin – 5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zánik většiny organicky vzniklých raně sukcesních biotopů – 3</li> <li>odstranění malého podílu hodnotných dřevin – 1</li> </ul>
Disturbance	<ul style="list-style-type: none"> <li>obnovení běžné povodňové dynamiky – 5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>chybějící prostor pro bobra a jeho disturbanční aktivity – 3</li> </ul>
Antropogenní tlak		<ul style="list-style-type: none"> <li>chybějící prostor pro bobra a jeho disturbanční aktivity – 3</li> </ul>
	Opportunities	Threats
Ekologická konektivita	<ul style="list-style-type: none"> <li>vznik „nášlapného kamene“ ve vltavském biokoridoru – centrálního mokřadu – 5</li> <li>postupný vznik významného ptačího biotopu – 3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>kolize migrujících organismů s provozem parku na centrální pěší ose – 4</li> <li>rušení mokřadních organismů a střety s domácími zvířaty (psy) – 5</li> </ul>
Stanovištní parametry	<ul style="list-style-type: none"> <li>obnovení hydrologického režimu na části území – 3</li> <li>rozvoj „ruderální lužní savany“ – 3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>neznámá míra kontaminace navážky – 3</li> <li>možný vznik velké populace komárů – 3</li> <li>hrozba znečištění systémem modrozelené infrastruktury – 1</li> <li>složitost ekologického managementu (údržby parku) – 3</li> </ul>
Diverzita a invaze	<ul style="list-style-type: none"> <li>masivní redukce invazních druhů – 5</li> <li>vznik nových a vhodně zónovaných biotopů – 5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>biotická homogenizace výsevy v parkové části – 3</li> </ul>
Disturbance	<ul style="list-style-type: none"> <li>obnovení režimu menších povodní – 5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bobr bude likvidovat část parku přilehlou k řece – 2</li> </ul>
Antropogenní tlak		<ul style="list-style-type: none"> <li>výrazné zvýšení návštěvnosti území – 5</li> <li>možný návrat bezdomovecké komunity a obnovení ekologické zátěže – 3</li> <li>nový mokřad nebude kvůli přílišnému tlaku návštěvníků ekologicky fungovat – 5</li> </ul>

Tab. 2: SWOT analýza vítězného návrhu



Obr. 9: Skóre komponent SWOT analýzy (1 – stávající stav, 2 – vítězný návrh)

vlivu na biotu nově vytvořeného mokřadu. Naopak ukazatele ekologické konektivity by mohly mít významně vyšší hodnotu, pokud by byl mokřad plnohodnotně propojen s hlavním tokem Vltavy. Hrozba disturbancí v podobě masivních, kontaminujících povodní je u vítězného návrhu kompenzována usnadněním menších, pravidelných povodňových disturbancí, což centrální část Rohanského ostrova přiblíží ekologicky funkční lužní krajině. Problémem je také obecně vyšší skóre hrozeb ve srovnání s příležitostmi u stávajícího stavu a také absence kategorie „antropogenní tlak“ v komponentu příležitostí u hodnocení návrhu (O2).

## Diskuse

Ze srovnání obou SWOT analýz v této studii vyplývá, že vítězný návrh soutěžního dialogu v některých parametrech představuje pozitivní posun ve srovnání se současným stavem. Ve výsledcích srovnání se projevil kritický pohled na současnou situaci (hrozby převyšují příležitosti), což je pravděpodobně i jistou ustáleností a dlouhodobým působením některých negativních jevů (přítomností golfového hřiště, bezdomovecké kolonie). Naopak u analýzy vítězného návrhu je patrná snaha „oslnit“ – v kategorii příležitostí zcela chybí zmínky o antropogenním tlaku na společenstva. Soužití divoké přírody a parkových aktivit je podáváno jako samozřejmost, což je jeden ze základních ekologických problémů, kterým bude nový park čelit.

Na stejný problém ukazuje jak velmi vysoké skóre aktivit směřujících k udržení diversity nebo kontrole biologických invazí, tak i velmi vysoká míra antropogenního tlaku v kategorii hrozeb.

Ekologicky optimální řešení by v první řadě obsahovalo otevřené propojení libeňské zátoky a koryta Vltavy a opětovný vznik Rohanského ostrova. Paralelní koryto by tak mohlo fungovat jako alternativní biokoridor pro migraci vodních organismů mimo dopravně přetížené hlavní koryto, například pro reofilní druhy ryb [Ramler a Keckeis, 2019]. Studie podobných projektů navíc ukazují, že propojení pouze zatrubněným propustkem výrazně snižuje ekologickou konektivitu vodních ekosystémů [Lehrter a kol., 2024]. To je způsobeno především vysokou rychlostí proudění v propustku, což je ovšem možné kompenzovat technickými úpravami propustků [Frankiewicz, 2021].

Otevřené vodní propojení bylo součástí původního zadání soutěžního dialogu. Nastavení soutěže ovšem upřednostnilo zlepšení povodňových parametrů koryta, ve kterém vítězný návrh ostatní (až na jeden) značně převyšoval. Ekologické parametry tedy ustoupily těm hydrologickým. Je možné, že by ekologický potenciál otevřeného propojení zůstal částečně nevyužit – předpokládaná vysoká návštěvnost parku a značná míra rušení migrujících živočichů může představovat zásadní překážku ekologické funkčnosti městských ekosystémů, především pro mokřadní avifaunu při-

břežní zóny. Naopak vodní organismy vysoká návštěvnost přímo neovlivňuje [Hassall, 2014].

Problematické je také samotné ekologické fungování centrálního mokřadu uprostřed velmi frekventovaného parku. Četné studie ukazují [Soulsbury, 2015; Basak a Sayantani, 2020], že vyšší míra ekologické migrace, jakou by přítomnost atraktivního nového biotopu jistě způsobila, povede k vyšší pravděpodobnosti dopravních střetů s migrujícími organismy. Stagnující voda je také biotopem komárů, jejichž populace může být v citlivých částech roku velmi obtěžující. Přitom opatření určená k omezení komáří populace v podobných mokřadních biotopech jsou v přímém rozporu se zvyšováním biodiverzity (především strmá morfologie břehů a absence prohřátého litorálu). Jejich výskyt lze regulovat vytvořením vhodných biotopů pro predátory, to nicméně zcela nezabrání jejich přítomnosti během letní sezóny [Hassall, 2014].

Velkým rizikem mokřadu se stojatou vodou je v delším časovém horizontu šíření teplomilných druhů komárů (komár tygrovaný a komár pisklavý) a na ně vázaných nemocí, především horečky dengue a západonilské horečky. Tyto choroby byly zaznamenány již poblíž hranic ČR a jejich šíření koreluje s projevy globálního oteplování v Evropě [ECDC, 2023]. Městské prostředí proto představuje pro šíření těchto chorob značné riziko, jelikož je zde globální oteplování zesíleno efektem městského tepelného ostrova a projevuje se zde dříve [Yi a kol., 2014]. Kromě nežádoucí úpravy morfologie mokřadu existují i metody chemické nebo bakteriální likvidace komárů, které však mají silné negativní dopady na celý mokřadní ekosystém, včetně budování rezistence nebo likvidace necílových skupin bezobratlých. Mohou mít také negativní vliv na lidské zdraví [Benelli, 2015]. V případě Rohanského ostrova tak připadá v úvahu spíše „prostá“ biologická kontrola, tedy diverzifikovaný ekosystém s dostatečným množstvím predátorů, kteří budou populaci komárů redukovat, nikdy ji ovšem zcela nezlíknou.

Negativní vliv člověka na ekosystém plánovaného urbánního mokřadu spo-

čívá také v rušení organismů během citlivých period životního cyklu, především během hnízdění a vyvádění mláďat. Časté jsou útoky psů, přičemž problematictější jsou i psi držení na vodítku [Weston a Stankowich, 2013]. Stejně tak se jeví problematická pro hnízdění ptáků i predace zdivočelých koček. Návrh neobsahuje žádné potenciální opatření, které by mohlo tyto nežádoucí vlivy redukovat, ačkoliv jsou takové postupy známé a stále častěji využívané [Apfelbeck, 2020].

Plánovaná pěší a cyklistická promenáda v okrajových úsecích území je také potenciálním nebezpečím pro migrující drobné obratlovce. Je tedy vhodné takto atraktivní biotopy do centra města umísťovat, aniž by byly dlouhodobě a koncepčně vyřešeny bezpečné migrační trasy pro cílové organismy? Příklad cyklostezky v nedaleké Trojské kotlině ukazuje, že mortalita způsobená cyklistickým provozem během migrace užovky hladké může být vysoká a zásadně ovlivnit vitalitu její populace [Zoo Praha, 2015].

Složitě také může být sladění všech plánovaných funkcí parku a soužití s populací bobra evropského. Pro toho nepředstavují plánované stavební úpravy žádnou bariéru. Ochrana dřevin je částečně řešitelná umístěním ochranných prvků na kmenech stromů, problém kolizí s provozem ovšem nemá žádné optimální řešení – umístění bariér okolo parku by omezilo ekologickou konektivitu pro podstatnou část druhového spektra ostatních obratlovců. Aktivita bobra se přitom neomezují jen na kácení dřevin, ale i na stavbu tzn. „hradů“, což může znamenat poměrně zásadní změny v břehových strukturách mokřadu i vltavského břehu. K tomu již v okolí Rohanského ostrova dochází. Bobr se také přes vegetační sezónu živí bylinnou biomasou, vodní vegetací a obecně rostlinami [Dohnal, 2010], což může vést ke konfliktům s domestikovanými zvířaty především v „loukách“, tj. extenzivně sečených trávnících sousedících s mokřadem. Bobři shánějící potravu také mohou ovlivňovat složení vegetace v „ornamentální“ části parku.

Nebezpečí vážného narušení ekologických funkcí parku však nehrozí jen od

útoků domestikovaných zvířat nebo migračních bariér. Ekosystémy velkoměst jsou typické častým výskytem agresivních invazních druhů, které mohou polopřirozené a přirozené ekosystémy zcela rozvrátit. V Praze je to především obří populace potkana obecného a rostoucí populace nutrie říční. V toku Vltavy se početná kolonie nutrií příležitostně živí vejci vodních ptáků a zvyšuje tak jejich mortalitu [Planeta Praha, 2025]. Zároveň je také schopna narušovat porosty příbřežní vegetace a nejspíš by byla schopna plánovaný mokřad degradovat, možná je i synergie s aktivitami bobra evropského.

Invazní druhy jsou také úskalím pro využití spontánní nebo kontrolované sukcese, jak o nich hovoří vítězný návrh. Je téměř jisté, že bude docházet k jejich masivnímu pronikání na jakémkoliv místě zbavené stávajícího krajinného pokryvu, neboť velikost jejich populace v přímém okolí Rohanského ostrova je velmi rozsáhlá a většina z nich se velmi snadno šíří vzduchem, tj. jejich invazní potenciál je obrovský. Pokud se toto nemá stát, bude muset ekologický management území být velmi intenzivní, založený na častém biologickém monitoringu takto udržovaných biotopů.

Jedním z hlavních cílů soutěžního dialogu byl vznik tzn. „povodňového parku“, tj. části krajiny, ve které se povodně odehrávají a jsou součástí její ekologie. Povodňová dynamika Vltavy v Praze je od 30. let 20. století silně ovlivněna postupnou výstavbou Vltavské kaskády, která většinu menších povodní (20 < Q) tlumí. Povodňovou dynamiku ovšem ovlivňuje také Berounka, na jejímž toku žádné přehradky nejsou. Výsledkem této specifické situace je významné snížení frekvence menších povodní od 2. poloviny 20. století, přičemž větší povodně (jako v roce 2002) kaskáda neeliminuje [Brázdil a kol., 2008]. Park by tedy nebyl vystaven pravidelným menším povodním, ale pouze obřím disturbancím spojeným s masivní sedimentací často kontaminovaného sedimentu [Neumeister a Krüger, 1997]. Ten by bylo z mokřadní deprese a části parku nutné odstraňovat.

Alternativní možnosti, jak zajistit adekvátní ekologické fungování povodňové krajiny, jsou řízené povodně, které se vy-

užívají k obnově periodicky zaplavovaných lužních lesů, ale nikoliv v centrech měst [Veselý, 2019]. Navržená morfologická úprava „přelivu“ v jižní části území by takové cílené i spontánní povodně umožňovala a představuje potenciální silnou stránku vítězného projektu. V návrhu ovšem opět chybí řešení situace vzniklé po povodni – tj. změny morfologie vltavských břehů, spontánní sedimentace v centrálním mokřadu a možné přeskupení některých biotopů v závislosti na nově vzniklých ekologických podmínkách, vyvolaných erozně-sedimentačními procesy.

## Závěr

Komparace SWOT analýz současného a cílového stavu ukazuje, že vítězný návrh soutěžního dialogu má ve srovnání se současným stavem potenciál vytvořit pestrou a lépe ekologicky propojenou lužní krajinu, která bude obsahovat jemnozrnnou mozaiku lužních společenstev. Přináší však některé zásadní problémy, které lze obecně definovat jako soužití divoké přírody a velkého množství lidí. Mezi hlavní problémy patří zvýšení pravděpodobnosti kolizí migrujících organismů s městskou infrastrukturou, konflikty mezi žijícími organismy a domestikovanými zvířaty a zvýšená náročnost údržby, která dále přesahuje běžnou péči o parkovou vegetaci. Také není uspokojivě vyřešena spontánní povodňová dynamika, nebezpečí líhnutí komárů a interakce populace bobra s parkovými dřevinami a mokřadními společenstvy.

Funkce parku jako nášlapného kamene na biokoridoru Vltavy bude lepší, než je současný stav. Na druhou stranu není plně využito potenciál konverze, a to hlavně kvůli absenci otevřeného vodního propojení mokřadu s tokem Vltavy. Současné ekologické hodnoty budou z větší části přeměněny ve zcela novou krajinu, méně navazující na kontext okolních postindustriálních biotopů.

Při realizaci vítězného návrhu by bylo vhodné se mnohem intenzivněji a podrobněji věnovat zmírnění konfliktních situací mezi divokou přírodou a lidským užíváním parku, biologické kontrole invazních druhů a zahrnutí povodňové

dynamiky. Zdánlivě okrajovým, ale potenciálně velmi podstatným tématem je také otázka regulace populací komárů.

## Použité zdroje:

ABED, A.; YAHKLEF, M. 2020. Brownfield Regeneration as a Strategy for Sustainable Development: Amman Case Study. In: *International Journal of Technology*, 11(4).

Ahmad, N. et al. 2018. Development of a standard brownfield definition, guidelines, and evaluation index system for brownfield redevelopment in developing countries: The case of Pakistan. In: *Sustainability*, 10(12), 4347.

ALKER, S.; JOY, V.; ROBERTS, P.; SMITH, N. 2000. The Definition of Brownfield. In: *Journal of Environmental Planning and Management*, 43(1), s. 49–69.

APFELBECK, B. et al. 2020. Designing wildlife-inclusive cities that support human-animal co-existence. In: *Landscape and Urban Planning*, 200, 103817.

BASAK, S. M. et al. 2020. Human-wildlife conflicts in Krakow city, southern Poland. In: *Animals*, 10(6), s. 1014.

BENELLI, G. 2015. Research in mosquito control: current challenges for a brighter future. In: *Parasitol Res*, 114, 2801–2805. Dostupné z: <https://doi.org/10.1007/s00436-015-4586-9>.

BRÁZDIL, R. a kol. 2008. Dlouhodobé změny četnosti povodní na Vltavě v Praze a na Labi v Děčíně ve vztahu k atmosférické cirkulaci a významným srážkám. In: *Meteorologické zprávy*, 61(5).

ČR. 2001. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon). Sbirka zákonů České republiky, částka 98, s. 5682–5707, § 67.

DOHNAL, R. 2010. Potravní a teritoriální eto-ekologie bobra evropského. Magisterská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Přírodovědecká fakulta.

ECDC. 2023. *Increasing risk of mosquito-borne diseases in EU/EEA following spread of Aedes species*. European Centre for Disease Prevention and Control. Dostupné z: <https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/increasing-risk-mosquito-borne-diseases-eueea-following-spread-aedes-species> [vid. 2025-03-10].

FARINHA-MARQUES, P. et al. 2011. Urban biodiversity: a review of current concepts and contributions to multidisciplinary approaches. In: *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 24(3), s. 247–271.

FORMAN, R. T. T. 2014. *Urban ecology: science of cities*. Cambridge: Cambridge University Press.

FRANKIEWICZ, P. et al. 2021. Small hydraulic structures, big environmental problems: is it possible to mitigate the negative impacts of culverts on stream biota? In: *Environmental Reviews*, 29(4), s. 510–528.

GAVRILIDIS, A. A. et al. 2016. Urban landscape quality index-planning tool for evaluating urban

landscapes and improving the quality of life. In: *Procedia Environmental Sciences*, 32, s. 155–167.

HALL, D. M. et al. 2017. The city as a refuge for insect pollinators. In: *Conservation Biology*, 31(1), 24–29.

HALUZÍK, R. a kol. 2017. *Město naruby: Vágní terén, vnitřní periferie a místa mezi místy*. Praha: Academia.

HASSALL, CH. 2014. The ecology and biodiversity of urban ponds. In: *Wiley Interdisciplinary Reviews: Water*, 1(2), s. 187–206.

IPR. 2020. *Bio-dendrologický průzkum Rohanského parku. Průvodní zpráva 2020*. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

IPR. 2022. *Oznámení o vyhlášení zadávacího řízení se soutěžním dialogem* [on-line]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/2124def3db7d0eba5902afc8c2efb5b9.PDF>.

IPR. 2025. *Dvě Prahy* [on-line]. Dostupné z: <https://dvepraha.cz/> [vid. 2025-03-07].

JTRE. 2025. *Nové Lido* [on-line]. Dostupné z: <https://www.jtre.sk/projekty/nove-lido>.

KVERULANT.ORG. 2025. *Developer stavěl na základě zfalšovaných povodňových map* [on-line]. Dostupné z: <https://www.kverulant.org/cases/developer-stavel-na-zaklade-zfalsovanych-povodnovych-map/>.

LEHMANN, S. 2021. Growing biodiverse urban futures: Renaturalization and rewilding as strategies to strengthen urban resilience. In: *Sustainability*, 13(5), 2932.

LEHRTER, R. J.; RUTHERFORD, T. K.; DUNHAM, J. B.; JOHNSTON, A. N.; WOOD, D. J. A.; HABY, T. S.; CARTER, S. K. 2024. *Effects of Culverts on Habitat Connectivity in Streams-A Science Synthesis to Inform National Environmental Policy Act Analyses*. U.S. Geological Survey. Dostupné z: <https://pubs.usgs.gov/sir/2023/5132/sir20235132.pdf>.

LYNCH, A. J. 2019. Creating effective urban greenways and stepping-stones: four critical gaps in habitat connectivity planning research. In: *Journal of Planning Literature*, 34(2), 131–155.

MACGREGOR, C. J. et al. 2022. Brownfield sites promote biodiversity at a landscape scale. In: *Science of the Total Environment*, 804, s. 150162.

MAZALANOVÁ, E.; RUMANOVÁ, I.; SZALAY, P. (eds.). 2024. *Městský rozvoj pre koho? Bratislavské Lido medzi vágnym terénom a expanziou centra*. 1. vydání. Bratislava: tranzit.sk.

NEUMEISTER, H.; KRÜGER, A.; SCHNEIDER, B. 1997. Problems associated with the artificial flooding of floodplain forests in an industrial region in Germany. In: *Global Ecology and Biogeography Letters*, s. 197–209.

NOVÝ ROHAN. 2025. *O projektu* [on-line]. Dostupné z: <https://www.novyrohan.cz/about>.

OMGEVING, FISER, VRV, SINDLAR. 2023. *Booklet projektu/Project Booklet: Park Maniny a koncepce Rohanského a Libeňského ostrova. Zadávací řízení se soutěžním dialogem 2022/2023. Příloha 5.1 výzvy k podání nabídky/Annex 5.1 to the invitation to submit the bid*.

PAPOUŠEK, Z. 2020. *Bio-dendrologický průzkum Rohanského parku. Entomologický průzkum a posouzení biologické hodnoty území z pohledu bioindikačně významných skupin hmyzu a dalších bezobratlých*. Závěrečná zpráva. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

PETRŤILOVÁ, R.; MATEJ, J. 2022. Waterfront character areas as the key elements in building the city-river relationship Bratislava, Slovakia case study. In: *International Review for Spatial Planning and Sustainable Development*, 10(2), s. 19–37.

PINC, J.; HOŘEJŠÍ, J. 2021. *Souhrnná zpráva o zapojení veřejnosti: Rohanský ostrov* [on-line]. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/9ba983c65066b3e31d3b9e8ab7a0b3e4.pdf>.

PLANETA PRAHA. 2022. Film. Režie Jan Hošek. Česká televize, 2022.

PŮČEK, M. 2009. Strategické versus územní plánování. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 12(1–2), s. 3–7. ISSN 1212-0855. Dostupné z: [https://www.uur.cz/media/3i4wpfpt/02\\_strategie.pdf](https://www.uur.cz/media/3i4wpfpt/02_strategie.pdf).

RAMLER, D.; KECKEIS, H. 2019. Effects of large-river restoration measures on ecological fish guilds and focal species of conservation in a large European river (Danube, Austria). In: *Science of the Total Environment*, 686, s. 1076–1089.

SCHMELZOVÁ, R. (eds.). 2021. *Historicko-přírodovědná rešerše Rohanského ostrova*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy.

SOULSBURY, C. D.; WHITE, P. C. L. 2015. Human-wildlife interactions in urban areas: a review of conflicts, benefits and opportunities. In: *Wildlife Research*, 42(7), s. 541–553.

ŠTURMA, J. 2024. Lido – Jednotlivé lokality, jejich charakteristika a managementová doporučení. In: MAZALANOVÁ, E.; RUMANOVÁ, I.; SZALAY, P. (eds.). *Městský rozvoj pre koho? Bratislavské Lido medzi vágnym terénom a expanziou centra*. 1. vydání. Bratislava: tranzit.sk, s. 266–269. ID 651958.

TURNER, M. G. et al. 2001. *Landscape ecology in theory and practice*. New York: Springer.

YI, H. et al. 2014. Effects of global warming on mosquitoes & mosquito-borne diseases and the new strategies for mosquito control. In: *Entomological Research*, 44(6), s. 215–235.

VESELÝ, H. 2019. Čtyři podoby povodňování na soutoku Moravy a Dyje. In: *Forum ochrany přírody* [on-line]. Dostupné z: <https://www.casopis.forumochranyprrody.cz/magazin/analzy-komentare/ctyri-podoby-povodnovani-na-soutoku-morava-a-dyje>.

VOLFOVÁ, E. 2020. *Bio-dendrologický průzkum Rohanského parku: 2 – Biologický průzkum, 2.1 Botanika*. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

VÚV TGM. 2025. *Záplavová území* [on-line]. Dostupné z: [https://heis.vuv.cz/data/webmap/dato-vesady/isvs/zaplavuzemi/HTML\\_ISVS\\$zaplavuzemi\\$stazeni.asp?doc=full](https://heis.vuv.cz/data/webmap/dato-vesady/isvs/zaplavuzemi/HTML_ISVS$zaplavuzemi$stazeni.asp?doc=full).

WESTON, M. A.; STANKOWICH, T. 2013. Dogs as agents of disturbance. In: *Free-Ranging Dogs and Wildlife Conservation*. Oxford: Oxford University Press, s. 94–116.

ZINGRAFF-HAMED, A. et al. 2023. The Isar River: Social pride as a driver of river restoration. In: *River Culture—Life as a Dance to the Rhythm of the Waters*, s. 611–636.

ZOO PRAHA. 2025. *Užovky v Trojské kotlině* [online]. Dostupné z: <https://www.zoopraha.cz/zvirata-a-expozice/pomahame-jim-prezit/12854-uzovky-v-trojske-kotline> [vid. 2025-03-06].

Mgr. Jan Šturma

✉ [jan.sturma@fhs.cuni.cz](mailto:jan.sturma@fhs.cuni.cz)

Katedra sociální a kulturní antropologie  
Fakulta humanitních studií  
Univerzita Karlova

### Informace o soutěžním dialogu popisovaném v tomto článku

Název soutěže: Park Maniny a Koncepce Rohanského a Libeňského ostrova

Vyhlašovatel: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Soutěžní lhůta (pro podání návrhů): 20. května 2021

Datum ukončení soutěže: květen 2023

Počet odevzdaných návrhů: 13

Webové stránky soutěžního dialogu: <https://iprpraha.cz/projekt/38/rohansky-ostrov>

### Výsledky soutěže:

1. místo – OMGEVING + FISER + VRV + SINDLAR

2. místo – LOLA + MA2U + De Architekten Cie.

3. místo – DELVA + perspektiv

4. místo – New Park Maniny Consortium (DS + VenhoevenCS + MOBA + Aquatis)

Zdroj: IPR Praha, ČKA

## ENGLISH ABSTRACT

### Environmentally Sensitive Transformation of Prague's Rohanský Island, by Jan Šturma

This article addresses the environmentally sensitive transformation of Rohanský Island, one of the largest and most expansive post-industrial biotopes in the centre of Prague and one of the most frequently discussed development areas in the city. The article aims to compare the architectural design for the area's transformation by the winner of the competitive dialogue organised by the Prague Institute of Planning and Development (IPR Prague), keeping in mind the current ecological values of the area. The input data was obtained through targeted field-based biological mapping and analysis of the winning design. Two types of data analysis were employed: (1) spatial analysis, and (2) SWOT analyses of the current state, the winning design, and a comparison of both. The spatial analysis revealed that the existing ecological values of the area would be preserved in only a limited part of the future park. Entirely new biotopes will be established across the majority of the area. Both comparative SWOT analyses identified several key factors that would influence the ecological performance of the winning design. The potential conflict between wild nature and human activities, which could result in diminished ecological value and connectivity in the final project, as well as rendering certain proposed measures and landscape urbanism concepts ineffective, is the main one.

# VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ PRO KAŽDÉHO: ILUZE, MÓDA, NEBO REALITA?

Vladan Klement

*Text se zabývá kritickou reflexí konceptu „města pro všechny“ a jeho možnostmi a omezeními v kontextu současného urbanismu. Skrze kritickou analýzu socioekonomické stratifikace a diverzifikace veřejných prostor se autor zaměřuje na klíčové podmínky pro dosažení inkluzivního městského prostředí. Text zastává názor, že město jako celek může efektivně sloužit širokému spektru obyvatel pouze v případě, že jednotlivá veřejná prostranství jsou plánována s ohledem na specifické potřeby různých skupin. Diskutuje se zde také o problémech spojených s aktuálními praktikami plánování, které často vedou ke vzniku exkluzivních prostorů a komunitní atomizaci. Případová studie rekonstrukce Moravského náměstí v Brně ilustruje tyto teoretické úvahy v praxi. Text navrhuje kombinaci top-down a bottom-up přístupů v plánování, která zahrnuje aktivní zapojení obyvatel do rozhodování o veřejných prostorách, čímž může přispět k tvorbě urbánní tkaniny, jež reflektuje potřeby všech obyvatel. Tento přístup usiluje o obohacení diskurzu o veřejném prostoru a ukazuje, jak lze potenciálně překonat bariéry, které brání skutečné inkluzi ve městech.*

## Úvod

Město pro všechny. Pojem, se kterým se (nejméně) ve třech posledních dekáдах setkáváme stále častěji. Největším spouštěčem rozšíření této myšlenky byla konference Organizace spojených národů Habitat II v Istanbulu v červnu roku 1996. Před dnešním populárním termínem se „městu pro všechny“ také říkalo „shelter for all“ [Beall, 1996]. V rámci našeho evropského prostoru je dnes tato myšlenka asi nejvíce artikulovaná formací Eurocities a jejich *Inclusive Cities for All* (inclusivecities4all.eu). Tento text se bude zabývat otázkou, zda je snažení o „město pro všechny“ skutečnou aspirací, nebo spíše floskulí, kterou je dobré si odškrtnout v políčku splněné. Abych na toto mohl odpovědět, musím nejprve položit kruciólní otázku: Je vůbec možné vytvořit město pro všechny? Je tento cíl reálně uskutečnitelný – a pokud ano, používá se pro to cesta, která by toho mohla dosáhnout?

## Je možné vytvořit město pro všechny?

V ideálním světě by taková myšlenka mohla být obhajitelná. Ostatně – proč by město nemělo být pro někoho konkrétního, když je pro ty ostatní? Jaký morální základ by taková teorie musela mít? Teď ale zpět do reálného (nikoliv ideálního) světa. Světa socioekonomické (či kulturní) stratifikace, ve kte-

rém jsou různé skupiny lidí, které mají různé zájmy, potřeby a ambice. V každodenním životě můžeme vidět, že se tyto potřeby a ambice mohou výrazně rozcházet. Je tedy vhodné o takovou podobu města usilovat? V textu budu argumentovat pro to, že město jako celek (jako jednotka) může být pro skoro všechny (v extrémním případě pro všechny), ale jen za určitých podmínek. Stěžejní podmínka je následující: město jako celek může být pro všechny pouze v tom případě, kdy jsou jednotlivá veřejná prostranství či urbánní fragmenty diverzifikované. Pokud bych měl použít metaforu urbánní tkaniny (*tissue urban*) – jednotlivé nitě mohou být každá jiná, ale ve výsledku je tkanina spojená do jednotné podoby. Už z tohoto principu ale vychází zásadní kritika pojmu inkluze a města pro všechny tak, jak jsou dnes většinou používány. Ať už je za tím dobrý úmysl nebo jen snaha o čerpání všemožných dotací, v jejichž žádostech se podobná slova hodí, výsledkem je, že se například u plánování veřejného prostranství „myslí na všechny“. Pokusím se vysvětlit, jaké to má dopady, a nabídnu příklad z nedávné rekonstrukce Moravského náměstí v Brně.

Tvrdím tedy, že nejde usilovat (jde, ale se špatným výsledkem) o prostor pro všechny v každé jednotlivině, stejně tak o inkluzi. Než se snažit o tento maximální cíl na každém jednotlivém místě, daleko větší smysl dává mít město pro všechny, které je součtem jednotlivých

prostor, které mají specifické společenské využití. Ukazuje se nám totiž jasný paradox – usilovat o prostor pro všechny totiž znamená docílit středu – prostor tak nebude navštěvován ani těmi nejchudšími, ani těmi nejbohatšími. Ani teenagery, ani seniory. Pokud se však nějaká z těchto skupin v tomto „ideálním prostoru“ začne objevovat, označí se za no-go zónu či začne být jinak negativně hodnocená (jako se tomu stalo s teenagery právě na Moravském náměstí<sup>1</sup>).

Snaha usilovat o střed jakožto jakýsi ideál je známá od antiky. Podle Aristotela byla dokonce střednost hlavní lidskou ctností:

*„Jest tudíž ctnost záměrně volícím stavem, který udržuje střed nám přiměřený a vymezený úsudkem, a to tak, jak by jej vymezil člověk rozumný. Střed jest pak mezi dvěma špatnostmi, z nichž jedna záleží v nadbytku, druhá v nedostatku, a to tak, že střed nalézá a volí, kdežto špatnosti v citech a v jednáních jednak pravé míry nedosahují, nebo ji překračují. Proto ctnost co do podstaty a pojmu bytí jest středem, co do přednosti a dobra jest vrcholem.“ [Aristoteles, 2009]*

Střednost v tomto pojetí znamenala „pravý balanc někde uprostřed“ – nepřejídat se, ale ani zbytečně nestrádat. Nebýt chamtivý, ale zároveň nebýt bez materiálních ambicí. Snaha o prostor pro všechny v tomto kontextu je pak nevyřčenou (a možná i nevědomou)

<sup>1</sup> [https://www.irozhlaz.cz/zpravy-domov/brno-policie-straz-agentura\\_2405171843\\_jud](https://www.irozhlaz.cz/zpravy-domov/brno-policie-straz-agentura_2405171843_jud)

ambicí naplnit potřeby právě té společenské „střednosti“. Z praxe ale víme, že taková ctnost je velmi vzácná a stejně tak je tomu i ve společnosti. Ideál středu (normálnosti, průměru nikoliv v negativním slova smyslu) je iluzí, která vylučuje organický život a energii z veřejného prostoru. S nadsázkou se dá říct, že cíl prostoru pro všechny v konečném důsledku znamená prostor skoro pro nikoho.

Na příkladu Moravského náměstí můžeme vysledovat podobné myšlení. Návrh náměstí s jeho kavárnou, vsudypřítomnými kamerami, absencí soukromí od okolních komunikací a nemožností komorního posezení je toho jasným důkazem. V rekonstrukci vidím snahu o „pěkný prostor pro všechny“, což v důsledku (snad kromě vánočních trhů, které by se ale klidně mohly konat i na čisté hlíně) znamená to, že je prostor určený pro (vyšší) střední třídu. Této skupině lidí totiž vyhovuje možnost sednout si na (pro některé společenské vrstvy) drahou kávu, pozorovat u toho své dítě na písčovišti, případně si sednout na velkou lavičku či malé lavičky okolo a nebýt nikým vyrušován. Je to příklad atomizace

komunitního života. Je paradoxem, že právě pojem komunitního života a komunity obecně je dalším z buzzwordů, bez kterých se neobejdou debaty v odborných kruzích a v literatuře se objevuje jako jakýsi etalon.

Náměstí je navrženo tak, že je v podstatě nemožné náhodně obývat prostor společně. Může se vám stát, že sedíte na jedné lavičce pár metrů od sebe (i když to se stává jen v létě a odpoledne, opět můžeme tušit skladbu pobývajících), ale nesedíte spolu. Sedíte vedle sebe. Rozmístění laviček okolo je uzpůsobeno tak, že žádné dvě z nich nejsou hned naproti sobě. Každý sedí sám a má svůj vlastní výhled, svůj atomizovaný soukromý prostor. Prostor, ve kterém se očekává, že nebudete vyrušováni kýmkoliv dalším. Naproti tomu bývalá podoba s poměrně miniaturní kašnou v samotném středu dávala daleko více možností náhodných setkání. Každá strana fontány sice směřovala jiným směrem, ale fyzicky si byli lidé tak blízko, že v podstatě mohli zaslechnout útržky cizích rozhovorů. Je to rys dnešní společnosti, která staví na individualismu a soukromém prostoru – což je ostatně

další paradox, vzhledem k instalaci čím dál více kamer a fenoménu surveillanace [Klement, 2024], oproti nabídce prostoru pro společné chvíle. Proč na celém náměstí není ani jedna spojená lavička se stolem, kde by si mohla skupina přátel, rodina či známí sednout tváří v tvář a udělat si piknik? Taková místa, která by lidem umožňovala a zjednodušovala vzájemné interakce, v nové podobě chybí. Samozřejmě kromě kavárny, kde musíte zaplatit... Toto ovšem není náhodný defekt, ale kýžený výsledek přeměny veřejného prostranství. I na příkladu Moravského náměstí se dá popsat pojem „pacifikace kapučinem“.

## Pacifikace kapučinem

Pojem zavedla socioložka Sharon Zukin, kritička gentrifikace, která odkazuje na transformaci veřejného prostoru tak, aby vyhovoval potřebám určité sociální skupiny, často vyšší střední třídy, čímž dochází k vyloučení jiných skupin obyvatel [Zukin, 1995]. V této teorii se stává žádoucí výroba slavnostního veřejného prostoru, protože usnadňuje kontrolovanou spotřebu, tj. kontrolu

Zdroj: Consequence forma – architecture / urbanism / landscape; foto © BoysPlayNice



Park na Moravském náměstí v Brně

prostřednictvím spotřeby. V současnosti jsme svědky konzumace kulturních událostí. Mnohá stará městská centra se poté, co byla opuštěna, renovují a následně se revitalizují prostřednictvím podpory slavnostních kulturních akcí (festivalů, karnevalů, veletrhů atd.); akcí, které (doufejme!) přilákají nové „uživatelé“ se značnou kupní silou a symbolickým kapitálem [de La Barre a Momchedjikova, 2016]. Pacifikace kapučínem tak popisuje situaci, kdy městské prostředí, např. prostřednictvím kaváren a trhů, vytváří iluzi živého veřejného prostoru, avšak ve skutečnosti omezuje jeho dostupnost pouze na určité skupiny lidí. Tímto způsobem se veřejný prostor stává exkluzivním, což vede k sociálnímu vyloučení a omezení skutečné rozmanitosti a inkluzivity ve městě [Klement, 2022].

Fenomén kaváren je výrazný především ve městech, jako je právě Brno. Například Ray Oldenburg kavárny asociuje s tzv. třetími místy (*third places*) [Oldenburg, 2013], což jsou místa, která nejsou ani „doma“, ani „v práci“ či „ve škole“. Teorie třetích míst poukazuje na to, že často představují chybějící článek ve fungování města a veřejných prostranství. S úctou k této teorii však musím tento názor rozporovat. Proč by měla být třetí místa omezena na soukromé prostory, kde je k pobytu nutná placená konzumace? Nebylo by lepší vytvořit třetí místo v rámci veřejného prostoru, kde by se mohli scházet například mladiství, kteří po škole a za nepříznivého počasí nechťejí hned domů, ale zároveň si nemohou dovolit návštěvu kavárny? Proč nevznikají jiné, před nepřízní počasí chráněné formy veřejných prostranství, jež by mohly sloužit jako „venkovní obývací“? Existuje mnoho způsobů, jak něco podobného realizovat, i důvodů, proč se na mladistvé myslí jen minimálně. Tímto tématem se však nyní nechci zabývat do hloubky. Je nicméně důležité si uvědomit, že v tomto kontextu se snaha vnést do veřejného prostoru kavárnu jako třetí místo jeví jako chybná. Na druhou stranu, pokud kavárny plní kulturní a sociální funkci, je to jen dobře – v okolí Moravského náměstí jich však najdeme téměř deset. Proč tedy budovat další pevnou stavbu na náměstí, kde by mohlo vzniknout něco jiného, co nevyžaduje placenou spotřebu?

Navíc v této části Moravského náměstí v minulosti fungovaly cykloprodejny se zmrzlinou, kávou a dalšími produkty. Nabídka občerstvení zde tedy byla, ale nešlo o pevnou stavbu financovanou městem z veřejných prostředků.

Další výsledek rekonstrukce je ještě banálnější – týká se totiž základní lidské potřeby. Před a během revitalizace bylo slíbeno, že toalety budou právě ve zmíněné kavárně. To je samozřejmě pravda, ale jen v otevírací době kavárny. Horší situace nastane, když tato kavárna zavře. Na celém prostoru, kde je – jen na „oficiálních lavičkách“ – až 150 míst k sezení v jeden moment, se po desáté hodině večerní (i v letních měsících) zapomnělo na toalety. To nás staví do velmi nepříjemné pozice, kdy se můžeme rozhodovat mezi dojitím si na toaletu do okolních kaváren (sic!) či univerzitního kina Scala (které taky nebude nejraději, když tam budou chodit desítky ne-hostů sem a tam na záchod), nebo schováním se do jednoho ze „dvou keřů u cesty“ – dámy jsou tu ale v jasné nevýhodě. V tomto momentu je potřeba si uvědomit, že revitalizace proběhla nedávno a v českém prostředí se k dalším úpravám nesáhne několik desítek let. Návrh prostoru se tedy měl dívat hodně dopředu a neplánovat standard roku 2023, ale třeba roku 2033. Nonstop přístupná veřejná toaleta pro muže i ženy, tělesně postižené či přebalovací pult by měl být v takovém myšlení samozřejmostí. Uvidíme, jak dopadnou ony zmíněné „dva stromy“ a jak se po zavíracích hodinách kavárny na náměstí promění genderové složení uživatelů...

Z výše uvedeného pro mě plyne potenciální řešení. Pokud se totiž zamýšlíme nad procesem navrhování veřejných prostranství, rád bych nabídl „radikální“ myšlenku. Daleko větší zapojení veřejnosti procesu návrhu a hlavně do výsledku. Veřejnost by se už od počátku (zadání) mohla propojit s odborníky, kteří (ideálně) vypisují veřejnou soutěž. Už do jejího znění by se měly promítnout návrhy veřejnosti. Dalším krokem, který může znít až zábavně, je změnit čas veřejného projednávání podobných záležitostí. V brněnském případě se lidé mohou zúčastnit jednání městského zastupitelstva a tam vyjádřit svůj názor. Problémem ale je, že jednání probíhá

v úterý od deváté hodiny ranní. Drtivá většina obyvatel města je tak buďto v práci nebo ve škole. Oproti tomu se nabízí příklad z francouzského Lyonu, kde v současnosti plánují expresní tramvaj (TEOL) prodlužující tramvajovou síť do západní aglomerace. Nejenom že se konají schůzky s veřejností ve fázi plánování tohoto projektu, ale hlavně: schůzky se konají převážně (taktéž v úterý) od sedmé či osmé hodiny večerní. Může se zdát, že jde jen o detail, ale je na něm příkladně vidět, jak se chápe a rozumí účasti veřejnosti na rozhodování o věcech veřejných.

Abych nebyl maximalista, tak připustíme, že tyto první kroky vynecháme. Čeho jsem ale velký proponent: zapojení veřejnosti do hlasování o vítězném projektu. Myšlenka je jednoduchá: situace je stejná jako doposud – vypíše se otevřená soutěž, odborníci a nominanti politické reprezentace vyberou tři nejlepší projekty. Ty, které jsou proveditelné, splňují všechny podmínky a jsou finančně reálné. Tyto tři (nejčastěji jsou vyhlášeny první tři místa, může jít ale o různý počet konkrétních návrhů) návrhy mohou dostat finanční odměnu za účast v soutěži apod. Ale v tento moment přichází velká změna – o tom, který z těchto odborníků a politickou reprezentací schválených projektů se realizuje, rozhodnou svým hlasováním občané. Participativní demokracie na lokální úrovni je, dle mého názoru, skvělou příležitostí, jak zapojit obyvatele do života svého města a jak jim dát šanci reálně se podílet na tom, jak bude vypadat okolí, v němž žijí. Participativní demokracie je také nástrojem, jak skutečně podnitit inkluzi a komunitu – ony buzzwordy, o které se „město pro všechny“ snaží. Dát jim větší pocit, že je to „jejich město“. Z toho poté plynou další pozitivní aspekty jako například větší péče o takový prostor, protože se s ním lidé více identifikují.

Můj návrh v sobě kombinuje „to nejlepší“ z dvou klasických přístupů k městskému plánování – tedy top-down způsob plánování a bottom-up způsob plánování [Klement, 2024]. Soutěž, zadání a vyhodnocení je provedeno centrálně politickou mocí a odborníky, ale o samotné realizaci pak rozhodnou sami obyvatelé. Zajímavou nuancí návrhu je, jak definu-

jeme okruh lidí, kteří by o konkrétní realizaci mohli hlasovat. Vezměme si příklad rekonstrukce brněnského Moravského náměstí. Kdo by měl mít právo rozhodovat o finální podobě? Mají to být jen obyvatelé dotčeného území (specificky definovaný okruh okolo daného místa), obyvatelé konkrétní čtvrti („Proč by měl někdo z druhého konce města hlasovat o tom, co bude někde jinde?“), obyvatelé města („Je to pořád v rámci mého města a týká se mě to.“), studenti („Sice tu nemám trvalý pobyt, ale veřejné prostranství budu využívat.“), nebo dokonce i turisté („Přece jenom přinesu vám peníze, a z nich si toto můžete dovolit.“), nebo dokonce nechat hlasovat blíže nespecifikovanou „veřejnost“ – prokázanou jen platným dokladem totožnosti? Od roku 2022 je toto předmětem jedné z anket, které dávám studujícím FA ČVUT v Praze. Pokud odpovědi omezím jen na výše zmíněné příklady, výsledek studentské ankety je v každém jednotlivém hlasování jasný – rozhodovat o výsledné realizaci by měli obyvatelé dotčené čtvrti. Ale samozřejmě nechávám tuto otázku otevřenou...

V případě Brna je k tomuto teoretickému konceptu navíc připravena solidní půda. Platforma Brno iD – plně ověřený účet dnes používá více než 438 tisíc osob, celkový počet registrovaných

uživatelů již přesáhl 657 tisíc osob.<sup>2</sup> Na této platformě lidé také hlasují v rámci participativního rozpočtu Dáme na vás a hlasování, které navrhuji, by tak nebylo něčím zcela novým.

A jak se to celé vztahuje ke konceptu „města pro všechny“? Díky aktivnímu zapojení obyvatel do rozhodování (a procesu plánování) veřejných prostranství se může ukázat, že některá konkrétní místa mají specifický genius loci, jsou oblíbená mezi konkrétní socio-ekonomickou (či zájmovou) skupinou a že jim na tomto místě záleží. Dokáží se tedy spojit a svým hlasem prohlasovat právě ten návrh, který jim vyhovuje nejvíce. Na jiném místě bude zase jiné skupině záležet na jiných atributech a prohlasují si zase ten návrh, který vyhovuje nejvíce jim. Takto dohromady do sebe jednotlivá veřejná prostranství zapadnou jako skládačka a vytvoří onu mýtickou urbánní tkaninu (*tissue urbain*), která bude ve svém globálu pro všechny.

Abych svůj text zakončil provokativní otázkou a dal čtenáři možnost si tento princip vyzkoušet, nabízím následující. Pokud by se rekonstrukce Moravského náměstí v Brně konala pod teorií, kterou navrhuji, vyhrála by v hlasování obyvatel právě ta varianta, která se nakonec

realizovala (a která vyhrála první místo v soutěži)? A pro který z návrhů<sup>3</sup> byste hlasovali vy?

### Použité zdroje:

ARISTOTELES. 2009. *Etika Nikomachova*. 3. nezměn. vyd. Praha: Rezek. S. 291. ISBN 80-86027-29-5.

BEALL, J. Building a city for all: notes after Habitat II. In: *City* 1:5–6, s. 133–141.

DE LA BARRE, J.; MOMCHEDJIKOVA, B. 2016. Introduction: Between Spectacle and Resistance: Some Thoughts on Public Space Today. In: *Streetnotes* 25(25): 1–9. Doi: 10.5070/S5251032019.

KLEMENT, V. 2022. Promarněná poetika Moravského náměstí v Brně [on-line]. In: *Deník Referendum*. Brno: Referendum.

KLEMENT, V. 2024. Budoucnost technologií dohledu: Aktéři moci versus obyvatelé měst? In: GJURICOVÁ, A.; NODL, M.; POSPÍŠIL, S. (eds.). *Město jako laboratoř změny*. Praha: Argo. S. 304. ISBN 978-80-257-4544-1.

OLDENBURG, R. 2013. The café as a third place. In: TJORA, A.; SCAMBLER, G. (eds.). *Café Society*. Str. 7–21. New York: Palgrave Macmillan. ISBN 978-1-349-44643-8. Doi: 10.1057/9781137275936\_2.

ZUKIN, S. 1995. *The Culture of Cities*. S. 336. ISBN 978-1-557-86437-6. Cambridge, MA: Blackwell.

Mgr. Vladan Klement, Ph.D.  
Ústav teorie a dějin architektury  
Fakulta architektury ČVUT v Praze

### ENGLISH ABSTRACT

#### Public Space for Everyone: Illusion, Trend, or Reality? by Vladan Klement

This text offers a critical reflection on the concept of the “city for all” and explores its possibilities and limitations within the context of contemporary urbanism. The author focuses on the key conditions necessary for achieving an inclusive urban environment through a critical analysis of the socio-economic stratification and diversification of public spaces. The article argues that the city as a whole can effectively address a broad spectrum of inhabitants only if individual public spaces are designed with consideration for the specific needs of different social groups. It also addresses issues related to current planning practices, which frequently result in the creation of exclusive spaces and the fragmentation of communities. A case study of the redevelopment of Moravské Square in Brno is used to illustrate these theoretical considerations in practice. The text advocates for a combination of top-down and bottom-up planning approaches, emphasising the importance of actively involving residents in decision-making processes concerning public spaces. Such an approach can contribute to the formation of an urban fabric that reflects the needs of all inhabitants. Finally, the article seeks to enrich the discourse on public space by demonstrating how the barriers to genuine urban inclusion might be overcome in the cities.

<sup>2</sup> <https://in.brno.cz/do-vanocni-akce-brno-id-se-letos-zapojil-rekordni-pocet-uzivatelu/>

<sup>3</sup> <https://www.cka.cz/souteze/databaze/park-na-moravskem-namesti-v-brne>

# ROZVOJ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ MĚST V KONTEXTU OBČANSKÉ PARTICIPACE

Jiří Palacký

Článek se zabývá rozvojem veřejných prostranství v městském prostředí s důrazem na participativní přístupy, ekologickou udržitelnost a inkluzivitu. Veřejná prostranství jsou nahlížena jako součást městské krajiny, která zajišťuje sociální interakci, environmentální funkce a prostorovou identitu. Text analyzuje význam vnímání a uživatelské přívětivosti těchto míst, přičemž zdůrazňuje přínosy kvalitní zeleně, bezpečnosti a přístupnosti pro různé skupiny obyvatel. Prezentovány jsou praktické příklady participativního plánování v Česku i inspirace zahraniční včetně zkušeností s taktickým urbanismem. V závěru jsou formulována doporučení pro efektivní řízení změn veřejných prostranství v souladu s potřebami uživatelů a aktuálními klimatickými výzvami.

## Úvod

Veřejná prostranství ve městech se neustále proměňují a jejich podoba není pouze náhodným výsledkem interakce mezi prostorem, jeho správou, uživateli a přírodními procesy. Města mají možnost jejich vývoj cíleně ovlivňovat tak, aby odpovídal potřebám co nejširší skupiny uživatelů, včetně osob se zdravotním znevýhodněním, a zároveň reagoval na měnící se klimatické podmínky.

Jejich základní funkcí v kontextu měst v České republice je zajištění dostupnosti území a obslužnosti lokalit zejména pro pěší a nemotorovou mobilitu [Jehlík a Plos, 2015]. Zároveň mohou být součástí městské krajiny a zajišťovat ekosystémové funkce, stabilitu a klimatickou odolnost měst. Především však slouží všem lidem bez rozdílu jako inkluzivní prostor pro sociálně pestré setkávání, spontánní aktivity, účast na kulturním a veřejném životě, stejně jako pro odpočinek, pozorování druhých při jejich volnočasových činnostech. Zajišťují rovný přístup k využívání veřejného prostoru a služeb, nejen pro nově příchozí či ekonomicky silnější vrstvy obyvatel.

Zkušenosti aktérů placemakingu, chápaného jako kreativní a dynamický přístup k rozvoji veřejných prostranství, potvrzují potřebu tato místa průběžně přizpůsobovat prostřednictvím drobných dočasných zásahů. Účinnost těchto úprav je přitom vhodné průběžně vyhodnocovat – zejména z hlediska toho, zda lépe odpovídají potřebám lidí, zda jsou uživateli přijímány, či naopak odmítány – ještě předtím, než se přistoupí k finančně náročným a trvalým zása-

hům. Tento postup se zároveň osvědčuje jako účinný nástroj pro propojování měst, komunit a kultur ve veřejném prostoru [Lindstål, 2025]. Jako další účinný nástroj se při rychlém odstraňování nedostatků prokazuje taktický urbanismus [Línová, 2021]. Rozvoj veřejného prostoru je tak ve stále větší míře zajišťován prostřednictvím koordinovaných drobných, rychlých a ekonomicky úsporných zásahů reflektujících každodenní zkušenosti a aktuální potřeby uživatelů, a to s jejich participací [Maddenová, 2018]. Díky těmto přístupům mohou obyvatelé měst žít v prostředí, které je zdravé, atraktivní, bezpečné, přístupné, smyslově podnětné a odpovídá jejich potřebám a představám.

Součástí dlouhodobé vize rozvoje městské krajiny ve vztahu ke klimatické změně, biologické rozmanitosti a veřejnému zdraví je pravidlo 3 + 30 + 300 rozvíjené v severských zemích [Konijnendijk a kol., 2025]. Vychází z předpokladu, že každý obyvatel by měl mít z domova výhled alespoň na tři stromy, městský stromový pokryv by měl činit alespoň 30 % a kvalitní veřejný park by měl být dostupný do 300 metrů. Důraz je kladen na zachování stávajících stromů zajišťujících ekosystémové funkce, podporu biodiverzity a promyšlenou výsadbu s ohledem na stínění, dlouhověkost, druhovou rozmanitost a potřeby zranitelných skupin obyvatel, zejména dětí, seniorů a zdravotně oslabených osob. V důsledku zahušťování měst, výstavby podzemních garáží pro rostoucí počet rezidentů a snahy o zajištění dostatečného počtu parkovacích stání dochází nyní v evropských městech v ulicích i ve dvorech, do nichž zasahují konstruk-

ce podzemních garáží, k úbytku stromů. Tím se kvůli omezenému proudění vzduchu snižuje účinnost ochlazování a zároveň kvůli úbytku stínění způsobenému výstavbou, kácením uliční zeleně či redukcí stromového patra ve vnitroblocích roste pocitová teplota, jak ověřila studie Erlweinové a Pauleita [2024] na příkladu obytného souboru v Mnichově. Česká republika má příležitost kultivovat pravidla zahušťování a transformace veřejných prostranství ve prospěch kvality života obyvatel, místo aby připouštěla pokračující úbytek stromů v důsledku necitlivých přeměn nábřeží, preference automobilové dopravy a nedostatečně aktivní ochrany stávající městské zeleně.

## Městská krajina

Pojmem *městská krajina* označujeme prostorové uspořádání městského prostředí, v němž se krajinné prvky – jako parky, aleje či promenády – prolínají s antropogenními strukturami, např. budovami, cestami, zdmi či mosty. Nejde o krajinu v ekologickém smyslu, ale o kulturně podmíněné vnímání přírody ve městě založené převážně na estetických konvencích [Nassauerová, 1995]. Městská krajina představuje spíše „veřejnou krajinu“ [Eatonová, 1990] naplňující kulturní očekávání malebnosti a řádu, utváří prostorovou identitu daného území, přestože její ekologická funkčnost může být omezená. Oproti vágnímu pojmu „zeleně“ umožňuje přesněji popsat prostředí každodenního života.

## Městská krajina jako součást ekologického a kulturního rámce

V evropském kontextu, jak vyplývá z Úmluvy Rady Evropy o krajině, je krajina rovněž chápána jako komplexní celek zahrnující nejen přírodní a venkovské oblasti, ale také prostředí městská a příměstská – včetně těch běžných či narušených [MŽP, 2025]. Krajina je tedy výsledkem dlouhodobého působení přírodních a lidských faktorů a tvoří funkčně provázaný ekosystém. I městská krajina, přestože je intenzivně zatížena civilizačními vlivy, je součástí širšího ekologického rámce a plní nezastupitelné stabilizační a regulační funkce. Zatímco u krajin považovaných za pozoruhodné jsou ochrana a zachování jejich hodnot samozřejmé, městské prostředí je často podceňováno, přestože je zranitelnější a vystaveno soustavnému tlaku, a obdobná péče by měla být věnována i jemu. Je-li městská krajina zanedbávána, postupně ztrácí ekologickou, sociální i kulturní funkčnost a soběstačnost a vyžaduje cílenou obnovu a podporu, jinak může docházet k jejímu úbytku. Jak stanoví zákony o ochraně přírody a životního prostředí (zákon č. 114/1992 Sb., zákon č. 17/1992 Sb.), je naší povinností chránit a šetrně využívat přírodní zdroje a pečovat o krajině struktury, a to i v prostředí, které je součástí našeho každodenního života.

## Smyslové vnímání a kvalita veřejných prostranství

Veřejná prostranství, jako jsou ulice, náměstí, parky, cesty, aleje, promenády a mosty, tvoří propojenou síť volně přístupných a otevřených prostorů, které formují denní i noční vizuální, haptické, akustické a čichové vjemy městského prostředí [Han a kol., 2025]. Právě čichové vjemy často dominují nad ostatními a městské prostředí, které odrazuje zápachem, bývá i přes vizuální atraktivitu vnímáno negativně a je méně navštěvováno. Rozmanitost, kvalita a údržba těchto prostorů na druhou stranu příznivě ovlivňují dynamiku chování i sociální interakce jejich uživatelů [Kratochvíl, 2018].

Vznik a rozvoj míst s jedinečnou atmosférou, která vytvářejí kulturní, historickou

a sociální identitu a aktivně podporují participaci obyvatel na každodenním veřejném životě, je nezbytné podporovat, jinak stagnují, ztrácejí autenticitu a přestávají být čitelná. Taková místa by ovšem měla vznikat na základě společných vizí a koncepčních návrhů, které reflektují kulturní, společenské a ekologické hodnoty, potřeby a očekávání různorodých skupin obyvatel a místních komunit. Pokud těmto aspektům není věnována dostatečná pozornost, může docházet ke zhoršování kvality veřejného prostoru, například v podobě úbytku městské krajiny, nárůstu hluku a znečištění, zvyšování teplot či dalších environmentálních zátěží. To může vést k vyšší míře vandalizmu a postupné přeměně veřejného prostoru v tranzitní zóny se znaky sociální dezintegrace namísto rozvoje živých míst pro komunitní život, jak je patrné v některých okrajových či bývalých průmyslových oblastech velkých měst.

V zemích podporujících rovnostářství a zdraví obyvatel je veřejný prostor dějištěm občanské interakce, komunitního života a tvůrčí umělecké svobody. Jeho uspořádání vyvažuje společenské nerovnosti, integruje lidi různého věku, pohlaví a vyznání, zohledňuje potřeby osob s různými schopnostmi či postiženími a celkově podporuje pestré společenství. Jen takové prostředí, které zpřístupňuje široké spektrum a variabilitu způsobů využití, je možno považovat za zdravé a vítající [Lydon, 2012].

Přítomnost kvalitní městské krajiny se stromořadími snižuje reálné i pocitové teploty, zlepšuje kvalitu ovzduší a omezuje šíření hluku. Dostatečná plocha veřejné krajiny, různorodost typů vegetace a vhodná druhová skladba podporují biodiverzitu a vytvářejí lepší podmínky pro život rostlin i živočichů [Konijnendijk a kol., 2025]. Ne vždy se však veřejná městská prostranství těší zájmu obyvatel a nezřídka představují místa, kterým se lidé raději vyhýbají. Negativní percepce veřejného prostoru podněcuje snahu porozumět těmto jevům a hledat cesty ke zlepšení jeho kvality a uživatelské přívětivosti.

## Bezpečnost, estetika a uživatelská přívětivost

Výzkum Łaszkiwiczové a Sikorské [2020] v Polsku ukázal, že zvýšená viditelnost městské krajiny, zejména podél tras do školy, významně posiluje pocit bezpečí u dětí. Podobné závěry přináší i studie z Německa [Palliwodová a Priess, 2021] a Rakouska [Taczanowská a kol., 2024], které potvrzují vliv udržované a esteticky atraktivní městské krajiny na výrazné zvýšení spokojenosti obyvatel. Přestože může být vysoce kvalitní údržba veřejných prostranství finančně náročná, jednoznačně přispívá ke zlepšení kvality života. Naopak ve čtvrtích s nižším socioekonomickým statusem, kde městská krajina chybí, se prohlubují sociální nerovnosti [Łaszkiwiczová a Sikorská, 2020] a nedostatek dostupných zelených ploch v hustě zastavěných oblastech zhoršuje i psychický stav [Wolchová a kol., 2014]. V těchto lokalitách tráví lidé méně času venku a zejména adolescenti jsou pak náchylnější k rozvoji psychických potíží [Engemannová a kol., 2019]. Jako doplňkové či neformální veřejné prostory lze přitom využívat i brownfieldy, které díky svému divokému charakteru a přirozené sukcesi vegetace rozšiřují nabídku městské krajiny, přičemž příznivé mikroklima, které přítomnost vzrostlé zeleně v území vytváří, částečně vyvažuje její neutěšený vzhled [Palliwodová a Priess, 2021].

Vnímání veřejných prostranství jako příznivých a přívětivých prostředí představuje významný faktor jejich skutečného využívání. Studie Diçiünaité-Rauktienéové a kol. [2018] z litevských měst ukazuje, že uživatelé nejvíce oceňují bezpečnost, čistotu, estetickou hodnotu, přítomnost městské krajiny (např. dostatek stromů a travnatých ploch) a příznivé mikroklima, zatímco ekonomické faktory hrají roli podružnou. Tato zjištění potvrzují, že právě volný a příjemný pohyb v prostředí s kvalitní zelení patří k nejzákladnějším a nejoblíbenějším formám městské mobility. Výzkumy z Polska a Rakouska navíc poukazují na schopnost kvalitní městské krajiny snižovat stres a posilovat emoční pohodu a odhalují rozdíly ve vnímání veřejných prostranství a způsobech jejich využívání mezi různými věkovými skupinami [Łaszkiwiczová a Sikorská, 2020; Taczanowská a kol., 2024].

Podle studie Kimicové a Polkové [2022], která zahrnuje téměř 400 respondentů v Polsku, považují starší uživatelé veřejných parků za klíčový faktor atraktivity a rekreačního využívání městské krajiny především pocit bezpečí. Autorky identifikovaly čtyři hlavní oblasti, které tento pocit posilují. Zaprvé jde o kvalitu parkových cest a funkčních doplňků (např. ramp a výtahů) v kombinaci s přiměřeně řešenou topografií, jež umožňuje pohodlný pohyb i osobám se sníženou mobilitou. Zadruhé se jedná o stav vybavení a čistotu prostředí, včetně omezení odpadu a graffiti, které odrážejí celkovou úroveň údržby daného prostoru. Třetím významným faktorem je dostatečné osvětlení (včetně umělého), které zlepšuje viditelnost a zvyšuje pocit kontroly nad okolím. Poslední oblastí jsou opatření vnější ochrany, jako jsou dohledové systémy, oplocení a noční uzavírání parků, která zvyšují subjektivní i objektivní míru bezpečí.

Studie Taczanowské a kol. [2024] z metropolitní oblasti Vídně ukazuje, že zásadní faktory ovlivňující využívání a percepce městské krajiny představují rozlehlost ploch a dostupnost rekreačních i sportovních zařízení, což bylo potvrzeno v období pandemie covidu-19. Tyto podmínky zvláště oceňuje mladší generace, neboť podporují vyšší úroveň fyzické a sociální aktivity a odpovídají jejím věkovým i životním potřebám. V souladu s těmito poznatky stanovuje Nová městská agenda UN-Habitat – NUA 67 [Aminová, 2020] jako jeden z klíčových cílů udržitelného rozvoje měst a veřejného zdraví vytváření dostatečně propojených, bezpečných a víceúčelových volných prostor s kvalitním ovzduším a dostatkem zeleně.

## Participativní plánování městských prostranství

Úspěšná a operativní úprava méně atraktivních veřejných prostor jejich přístupností a začleněním do propojené, funkčně různorodé a rovnoměrně distribuované sítě kvalitních veřejných prostranství s kulturními funkcemi vyžaduje komplexní přístup a revizi stávajícího legislativního rámce. V českém prostředí to znamená především potřebu zjednodušit předpisy a zpřehlednit praktické

postupy pro jejich uplatňování a dohled nad jejich dodržováním, zejména pro zaměstnance stavebních úřadů, na něž byla novelou stavebního zákona přenesena přímá zodpovědnost v této oblasti. V případě klíčových veřejných prostranství v historických jádrech měst se to často týká zmírnění nadměrně restriktivních regulačních požadavků vyplývajících z režimu památkové ochrany. Klíčovou roli v celém procesu sehrává městská správa, která by měla vytvářet inovativní podmínky a aktivně podporovat realizaci těchto přeměn v krátkém čase [Línová, 2021].

Lidé si více vážou míst, která spoluvytvářeli, nebo s nimiž mají osobní zkušenost. Takové prostředí lépe odrážejí jejich vlastní hodnoty, jsou oblíbená a lidé v nich přirozeně rádi tráví čas. Města mohou podporovat vznik těchto míst a pomáhat občanům je vytvářet, zpřístupňovat a upravovat podle jejich potřeb a představ prostřednictvím svých zástupců a participativních rozhodovacích procesů.

Participace však znamená umožnit zapojení širokého spektra aktérů. Takový proces vyžaduje nejen čas, ale i odpovídající finanční a lidské zdroje, odborné vedení, metodickou přípravu, vhodně zvolené nástroje, transparentní komunikaci a ochotu zabývat se návrhy veřejnosti s respektem a otevřeností. Pokud je proces správně řízen, přispívá k posilování pocitu sounáležitosti, spoluzodpovědnosti a k oživení komunitního života. Zároveň umožňuje reprezentativní zapojení všech relevantních skupin: rezidentů dané oblasti, podnikatelů, dojíždějících za prací či vzděláním, návštěvníků, zástupců místních iniciativ, spolků, samosprávy, správců infrastruktury, odborné veřejnosti i zájmových organizací. Klíčové je přitom metodické řízení dialogu, které brání jeho zneužití k prosazování partikulárních zájmů úzkých skupin. Veřejnost se tak nestává jen vnějším oponentem, ale plnohodnotným účastníkem rozhodovacího procesu [Návrat, 2016].

## Praktické příklady participace v českém prostředí

Díky rozvoji spolupráce Fakulty architektury Vysokého učení technického v Brně

s městy a jejich zástupci jsme měli se studenty možnost podpořit vznik a rozvoj několika veřejných prostranství. Například v roce 2018 jsme připravili koncepční návrhy revitalizace Mlýnské ostrova v Bílovicích nad Svitavou, jejichž součástí byly návrhy rozvoje krajinné zeleně, nových cest, hřišť a úpravy nábřeží řeky Svitavy. Vize byly veřejně představeny a napomohly městu vytvořit platformu pro mediaci záměru. Na základě této aktivity vznikla územní studie (2022) a následně prováděcí dokumentace (P. Pekár, 2023). Město následně získalo dotaci od Ministerstva pro místní rozvoj a na jaře 2024 byla zahájena realizace s plánovaným dokončením v roce 2026.

Podobným způsobem spolupracujeme například s městem Opočno na revitalizaci bývalého komplexu kapucínského kláštera (Den architektury 2023; revitalizace klášterních zahrad podpořena z Fondů EHP 2014–2021) a na rozvoji školního brownfieldu Na Olivě, kde v březnu 2025 proběhla veřejná prezentace variantních návrhů. S městem Kostelec nad Orlicí se podílíme na úpravě Palackého náměstí, kde byla ve spolupráci s městskou architektkou využita kombinace metod vědeckého výzkumu (měření barevnosti fasád, simulace chladicího účinku variant krajinného řešení úprav) a metod participace (on-line dotazníkové šetření, diskusní fórum, výstava ve veřejném prostoru a odborně vedená mediace).

Na participativních setkáních realizovaných v průběhu formulace východisek a možných řešení vzniká společně sestavená koncepce, která reflektuje zájmy rezidentů, podnikatelů, návštěvníků, správců území i odborníků [Maddenová, 2018]. Zapojení veřejnosti nejen formálně, ale i jako aktivních spoluvůrců návrhu posiluje důvěru, transparentnost a dlouhodobou podporu při realizaci a následném užívání veřejného prostranství. Přínosy tohoto přístupu dokládá v mezinárodním kontextu doporučení IAP2 (International Association for Public Participation) a v české praxi Manuál participace v plánování města [Návrat, 2016].

Pro realizaci takto otevřeného a zároveň odborně ukotveného procesu je nezbytné sestavit interdisciplinární tým, který

propojí urbanisty, architekty, sociology, krajináře, odborníky na životní prostředí, dopravu a správu majetku. Vzhledem ke komplexnosti celého procesu je klíčové ustanovit zkušeného koordinátora participace, který zajistí efektivní spolupráci, včasné zapojení všech zúčastněných stran a kontinuitu komunikace. V případě projektu Mlýnského ostrova tuto roli zastává starosta se svým týmem spolupracovníků.

Součástí kvalitního řízení participace je rovněž využívání digitálních nástrojů a on-line platform, které mohou významně usnadnit sběr podnětů, sdílení informací i prezentaci návrhů širší veřejnosti. Zároveň je však nutné reflektovat rizika, která s sebou digitální prostředí přináší. Jak upozorňuje výzkum Knuutily a kol. [2019], anonymita v on-line pro-

středí může vést k radikalizaci názorů a zastrašování veřejných činitelů. Téměř 28 % finských komunálních politiků, kteří čelili nenávisným projevům, uvedlo snížení motivace k účasti na rozhodovacích procesech.

Koordinátor participace by proto měl být na takové situace připraven, jak díky předchozím zkušenostem, tak prostřednictvím jasně stanovených cílů, pravidel komunikace, úrovně zapojení a metody participace [Návrat, 2016]. Zároveň by měl umět předcházet eskalaci konfliktů, zajistit podporu zasaženým aktérům, vytvářet podmínky pro zapojení méně reprezentovaných skupin a mít připravený krizový scénář pro ochranu otevřeného a konstruktivního dialogu [Knuutila a kol., 2019].

## Inspirace ze zahraničí a přenositelnost modelů

Zahraníční příklady, jako regenerace parků v New Yorku (Bryant Park, High Line, Brooklyn Bridge Park, Hudson River Park – obr. 1) nebo v evropském kontextu například v Lipsku (park Lene Voigtové), Berlíně (Tempelhofer Feld) či Antverpách (Park Spoor Noord), ukazují, že investice do rozvoje veřejných prostranství a městské krajiny vedou ke zvýšení bezpečí, ekonomické atraktivity a komunitní integrace. Při přebírání zahraničních vzorů je však nutné citlivě zohlednit místní kontext, aby se předešlo případným neúspěchům.

Například park Lene Voigtové v Lipsku, představující úspěšnou revitalizaci brownfieldu, poukazuje na úskalí spojená s gentrifikací. Studie Aliové a kol. [2020] a Wolchové a kol. [2014] upozorňují na to, že rozsáhlé investice a růst pracovního trhu vedly i k výraznému zvyšování cen nemovitostí, které mohou přesáhnout možnosti stávajících obyvatel a přispívat k jejich vysídlení. Studie proto zdůrazňují potřebu stanovit hranice, co lze považovat za přiměřenou úroveň ekosystémových služeb, atraktivity veřejného prostoru a cen bydlení. Adrian Benepe [Palacký, 2016] v této souvislosti kritizuje přístup „zeleň tak akorát“ a zdůrazňuje, že rozvoj by měl být doprovázen opatřeními k zajištění cenově trvale dostupného bydlení a diverzifikace ekonomických aktivit, aby se rozšířily příležitosti pro ekonomickou integraci.

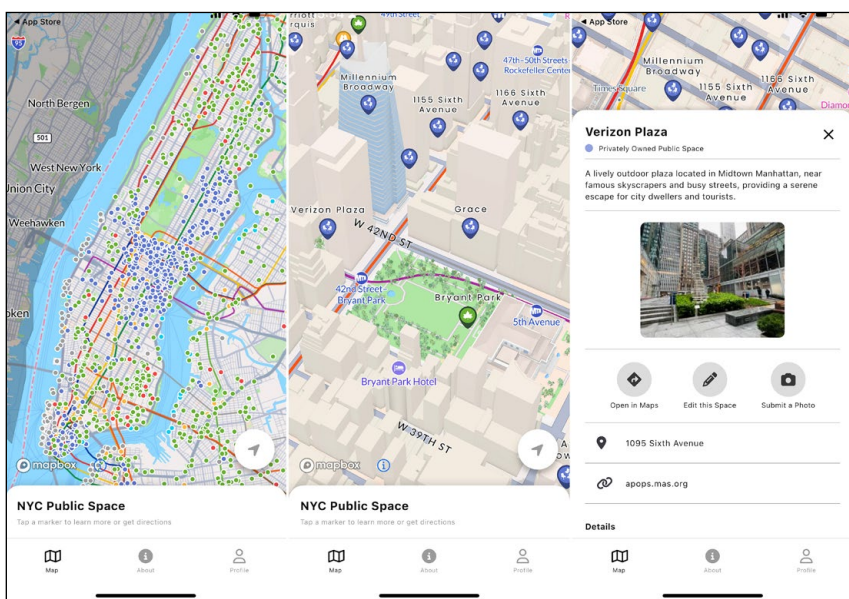
Nejvyhledávanější atraktivní veřejné parky v New Yorku jsou denně navštěvovány vysokým počtem lidí, např. Bryant Park přibližně 25 000 návštěvníky [Schipaniová, 2016] a High Line přibližně 19 200 návštěvníky [Sim a kol., 2019]. Pro obyvatele preferující klidnější nebo méně frekventovaná místa je proto obtížné najít odpovídající prostor. Oddělení městského plánování města New Yorku se proto zaměřuje na hledání alternativních způsobů rozšiřování sítě veřejných prostranství s cílem zajistit širší spektrum míst odpovídajících různorodým potřebám a preferencím uživatelů.

Na základě praxí získaných zkušeností definovalo Oddělení městského plánování

Foto © autor



Obr. 1: Hudson River Park, New York, 2015



Obr. 2: Mapa Manhattanu v aplikaci NYC Public Space na mobilním zařízení

města New Yorku čtyři normativní principy kvalitního veřejného prostoru: inkluzivní participaci, podporu kulturní identity, tvorbu živých a adaptabilních míst a implementaci lokálně zakotvených, udržitelných a sociálně spravedlivých řešení [NYC DCP, 2024]. Lze však jen obtížně předpokládat, že takto úzkostlivě spravovaná místa, postrádající přirozený kontakt s místní komunitou při každodenním využívání, skutečně zaručí deklarovaný autentický pocit příjemného prostředí. Naproti tomu méně exponovaná, intimnější zákoutí a drobné intervence mohou významně přispět k rozšíření rozmanitosti forem užívání veřejného prostoru.

Veřejná prostranství v převážně privatizovaném prostředí Manhattanu spravovaná v režimu POPS (Privately Owned Public Spaces) pod dohledem Oddělení městského plánování města New Yorku vznikla na základě zónovacích nástrojů s podmínkou veřejné přístupnosti a dodržení regulačních parametrů. Vzhledem k různorodé správě (soukromé, veřejné, poloveřejné) jsou tato prostranství výrazně fragmentovaná a často obtížně identifikovatelná. Reakcí na tuto netransparentnost se stala aplikace NYC Public Space (2024), která za přispění veřejnosti pomohla zmapovat přes 2 800 veřejných prostranství (včetně 600 přístupných prostranství v režimu POPS) představujících alternativní, často intimnější místa pro odpočinek a každodenní užívání mimo přetížené městské parky [Kimová, 2025], viz obr. 2.

Současný výzkum vzorců návštěvnosti městských parků v New Yorku zdůrazňuje z hlediska environmentální spravedlnosti potřebu podporovat maloplošná veřejná prostranství v hustě osídlených částech města prostřednictvím cíleného zónování, zajištění jejich dostupnosti pěšky či veřejnou dopravou a řešení podporujícího pocit bezpečí a uzavřenosti pro místní obyvatele. Cílem je přitom zvýšit míru sociální inkluze prostřednictvím podpory příjmové diverzity návštěvníků [Weiová a kol., 2022].

## Taktický urbanismus jako nástroj aktivace

Snaha o vytvoření univerzálního prostoru, který by vyhovoval všem, nebo

by reagoval na potřeby jedné konkrétní skupiny či tzv. průměrného uživatele, nutně vede k tomu, že jiné skupiny či jednotlivci zůstávají znevýhodněni [Kose, 1998]. Plánovací proces by proto neměl směřovat ke hledání definitivních řešení, nebo se zastavit na byrokratických či institucionálních překážkách, ale měl by usilovat o zlepšování životních podmínek lidí s různými schopnostmi současně a zůstat přitom otevřený průběžným korekcím a adaptaci na měnící se potřeby společnosti a prostředí [Lydon, 2012].

## Studentská aktivace veřejného prostoru

V rámci úsilí o oživení jednoho z dlouhodobě zanedbaných míst v centru města, odstranění jeho nedostatků a jeho zpřístupnění jsme se zaměřili na finančně nenáročnou aktivaci prostřednictvím taktického urbanismu. Uspořádání krátkodobé akce lokálního měřítka mini-Brownfields 2014 v centru Brna, v dopravně značně zatíženém území, napomohlo drobnou a rychlou změnou k otevření debaty mezi městem a jeho občany, testování reakce společnosti na změnu i k získání cenných designových zkušeností při návrhu řešení úpravy jednoho z konkrétních míst (obr. 3). Ukázalo se, že škála nositelů taktické-

ho urbanismu jako nástroje pro rozvoj městského prostoru může zahrnovat i studenty a že zdola organizované občanské aktivity mohou významně přispět k rychlejšímu zlepšení kvality městského prostoru a odstranění menších bariér. Během workshopu, uspořádaného Ústavem prostorové tvorby FA VUT v Brně, a následné výstavy ve vybudovaném dočasném pavilonu umístěném před brněnským hlavním nádražím (od 15. května do 16. června 2014) mladí architekti z Česka, Slovenska, Francie, Španělska, Portugalska a Mexika prezentovali 13 inovativních návrhů na revitalizaci zanedbaného přednádražního veřejného prostranství, v jehož středu byl dočasný pavilon umístěn. Do diskuse o významu obnovy menších brownfieldů se prostřednictvím interaktivní mapy minibrownfieldů nainstalované po dobu trvání akce přímo na místě a následně převedené do prostředí Google Maps zapojila odborná i laická veřejnost včetně zástupců města a potenciálních investorů. Akce přispěla ke zvýšení veřejného zájmu o potenciál a hodnotu těchto lokalit. Mapa s vyznačenými problematickými místy podle vstupů od občanů se následně stala jedním z podkladů pro vznik participativního rozpočtu Dáme na vás a poskytla impulz k trvalému řešení revitalizace tohoto konkrétního prostoru.



Obr. 3: Taktický urbanismus v Brně. Brněnský workshop *miniBrownfields* 2014, uspořádaný FA VUT v Brně, byl zaměřen na dočasnou aktivaci veřejného prostoru v přednádražní zóně. V rámci akce byl vybudován dočasný výstavní pavilon, ve kterém byly prezentovány návrhy na úpravu veřejného prostranství a nainstalována interaktivní mapa brněnských minibrownfieldů. Vedoucí workshopu: Pavel Střítecký a Jiří Palacký

Foto © autor

## Závěr a doporučení pro rozvoj veřejného prostoru

Komplexně pojatá přeměna veřejných prostranství zaměřená na odstraňování bariér a zpřístupnění městského prostoru, koordinovaná interdisciplinárním týmem, podpořená včasným zapojením veřejnosti a zohledňující konkrétní potřeby uživatelů může zásadním způsobem ovlivnit rozvoj komunitního života, přístupnost, udržitelnost i poskytování ekosystémových služeb ve veřejném prostoru městských sídel. Úspěch tohoto přístupu a jeho dlouhodobé udržení však závisí nejen na kvalitě veřejných prostranství a městské krajiny, ale také na otevřené výměně informací mezi všemi zapojenými aktéry – od státní správy, samosprávy a neziskových organizací přes občanskou společnost a vzdělávací instituce až po soukromé podnikatele v oblasti správy, údržby a rozvoje veřejných prostranství. Za klíčovou zásadu je přitom třeba považovat systematické odstraňování byrokratických a institucionálních překážek, které zpomalují úpravy a komplikují přístupnost veřejného prostoru. To je důležité zejména ve městech jako Praha, Brno, Olomouc, Pardubice či České Budějovice, kde již po řadu let působí pracovní týmy s praktickými zkušenostmi s čerpáním finančních prostředků z evropských i národních programů podpory. Při zohledňování různorodých potřeb napříč věkovými, sociálními a ekonomickými skupinami je nezbytné věnovat zvláštní pozornost také osobám se zdravotním znevýhodněním, které tvoří nedílnou součást městské populace a jejichž potřeby bývají ve stávající podobě veřejných prostranství často přehlíženy. Začlenění principů univerzálního designu a taktického urbanismu, schopného pružně reagovat na aktuální potřeby uživatelů, představuje ověřený přístup [Línová, 2021]. To platí zejména v případě promyšlené integrace vágních terénů, brownfieldů a plánovitě ponechaných městských divočin do rozvojových strategií a taktických zásahů [Aliová a kol., 2020].

Závěrem lze připomenout dříve uvedené principy 3 + 30 + 300, navržené profesorem Cecillem Konijnendijkem z Nature Based Solutions Institute, který se v posledních letech stal mezinárod-

ně uznávaným rámcem pro udržitelný rozvoj městské krajiny [Konijnendijk a kol., 2025]. Tento jednoduchý, avšak systémový koncept zahrnuje tři hlavní požadavky: výhled alespoň na tři stromy z místa pobytu, práce nebo studia, minimálně 30% pokrytí stromovou vegetací v každé čtvrti a dostupnost kvalitního veřejného prostranství o rozloze nejméně 0,5–1,0 ha v docházkové nebo cyklistické vzdálenosti do 300 metrů. Princip vychází z aplikovaného výzkumu v severských městech a je postupně začleňován do strategií mnoha světových metropolí. Kromě podpory zdraví, fyzické aktivity a biodiverzity rovněž zdůrazňuje potřebu zachování stávajících vzrostlých stromů, které plní klíčové ekosystémové funkce, včetně stromů již odumřelých, namísto jejich nahrazování méně funkčními výsadbami. Upozorňuje i na rizika spojená s úbytkem stromového pokryvu v hustěji zastavěných oblastech, zejména pro zranitelné skupiny obyvatel, jako jsou děti, senioři a lidé se zdravotními problémy. Ačkoliv se klimatické a prostorové podmínky v českých městech liší od severských, princip 3 + 30 + 300 může sloužit jako inspirativní vodítko i pro plánování a revitalizaci veřejných prostranství v České republice. Vzhledem k nezbytnosti reagovat na měnící se klimatické podmínky a zvyšovat odolnost měst vůči klimatickým změnám je význam kvalitních veřejných prostranství nezpochybnitelný.

### Použité zdroje:

- ALI, L.; HAASE, A.; HEILND, S. 2020. Gentrification through Green Regeneration? Analyzing the Interaction between Inner-City Green Space Development and Neighborhood Change in the Context of Regrowth: The Case of Lene-Voigt-Park in Leipzig, Eastern Germany. In: *Land* [on-line], 2020(9(1), 24), 24. Dostupné z: doi:10.3390/land9010024.
- AMIN, A. 2020. *The New Urban Agenda Illustrated Handbook* [on-line]. B.m.: UN-Habitat [vid. 2025-02-07]. ISBN 978-92-1-132869-1. Dostupné z: <https://unhabitat.org/the-new-urban-agenda-illustrated>.
- DIČIŪNAITĚ-RAUKTIENĚ, R.; GURSKIENĚ, V.; BURINSKIENĚ, M.; MALIENĚ, V. 2018. The Usage and perception of pedestrian zones in Lithuanian cities: multiple criteria and comparative analysis. In: *Sustainability (Basel)* [on-line], s. 818–818 [vid. 2024-05-18]. Dostupné z: doi:10.3390/su10030818.
- EATON, M. M. 1990. Responding to the Call for New Landscape Metaphors. In: *Landscape Journal*, 9(1), 22–27. ISSN 0277-2426.

ENGEMANNA, K.; BØCKER PEDERSEN, K.; ARGEF, L.; TSIROGIANNIS, C.; BO MORTENSEN, P.; SVENNING, J. CH. 2019. Residential green space in childhood is associated with lower risk of psychiatric disorders from adolescence into adulthood. In: *Proceedings of the National Academy of Sciences* [on-line], 116(11), 5188–5193. Dostupné z: <https://doi.org/10.1073/pnas.1807504116>.

ERLWEIN, S.; PAULEIT, S. 2021. Trade-Offs between Urban Green Space and Densification: Balancing Outdoor Thermal Comfort, Mobility, and Housing Demand. In: *Urban Planning*, 6(1), 5–19. ISSN 2183-7635.

HAN, T.; TANG, L.; LIU, J.; JIANG, S.; YAN, J. 2025. The Influence of Multi-Sensory Perception on Public Activity in Urban Street Spaces: An Empirical Study Grounded in Landsenses Ecology. In: *Land* [on-line], 14(1), 50. ISSN 2073-445X. Dostupné z: doi:10.3390/land14010050.

JEHLÍK, J.; PLOS, J. 2015. *Metodika zadávání územních plánů. B – Metodika / normativní dokument týmu hlavního řešitele* [on-line]. Praha: FA ČVUT v Praze. ISBN 978-80-01-05703-2. Dostupné z: <https://vp.fa.cvut.cz/wp-content/uploads/B.pdf>.

KIM, E. 2025. How to find New York City's hidden parks and public spaces. In: *Gothamist* [on-line]. [vid. 2025-04-13]. Dostupné z: <https://gothamist.com/news/how-to-find-new-york-citys-hidden-parks-and-public-spaces>.

KIMIC, K.; POLKO, P. 2022. The Use of Urban Parks by Older Adults in the Context of Perceived Security. In: *International Journal of Environmental Research and Public Health* [on-line], 19(7), 4184. ISSN 1660-4601. Dostupné z: doi:10.3390/ijerph19074184.

KNUUTILA, A.; KOSONEN, H.; SARESMA, T.; HAARA, P.; PÖYHTÄRI, R. 2019. *Viha vallassa: Vihapuheen vaikutukset yhteiskunnalliseen päätöksentekoon*. ISBN 978-952-287-786-4.

KONIJNENDIJK, C.; LITKE, H.; VOETS, D.; LIND, C.; OUDIN, A.; ÖSTBERG, J.; ÅGREN, K.; NÄSSLANDER, G.; ADAMSSON, G.; ENGER, P.; LARSON, A.; JOHN-SRUD, H.; SCHARIN, E.; SCHOON, P.; THORESEN, W.; VOGEL, E. 2025. *Yggdrasil – The Living Nordic City* [on-line]. Copenhagen: Nordic Council of Ministers [vid. 2025-03-05]. ISBN 978-92-893-8181-9. Dostupné z: doi:10.6027/temanord2025-520.

KOSE, S. 1998. From Barrier-Free to Universal Design: An International Perspective. In: *Assistive Technology* [on-line], 10(1), 44–50. ISSN 1040-0435. Dostupné z: doi:10.1080/10400435.1998.10131960.

KRATOCHVÍL, P. 2018. Renaissance, nebo krize městského veřejného prostoru? In: *Veřejný prostor v ohrožení? Aktuální problémy městského veřejného prostoru z pohledu společenskovedních disciplín*. Praha: Artefactum, s. 144. ISBN 978-80-88283-18-8.

ŁASZKIEWICZ, E.; SIKORSKA, D. 2020. Children's green walk to school: An evaluation of welfare-related disparities in the visibility of greenery among children. In: *Environmental Science & Policy* [on-line], 110, 1–13. ISSN 1462-9011. Dostupné z: doi:10.1016/j.envsci.2020.05.009.

LINDSTÄL, F. 2025. Cities in Placemaking: Fredrik Lindstäl interview of Robert van Asten by the Good Place – Placemaking Europe. In: *placemaking-europe* [on-line]. [vid. 2025-04-11]. Dostupné

- z: <https://placemaking-europe.eu/community/cip-agenda-fredrik-lindstal/>.
- LÍNOVÁ, J. 2021. Politiky zpřístupňování městského prostoru v České republice. In: ŠERÝ, O.; DOBOŠ, P.; SUCHÁ, L.; MARTINEK, J.; ŠKOP, J.; KAPLAN, D.; SURMAŘOVÁ, S.; KOTÝNKOVÁ, V.; LÍNOVÁ, J.; TROJAN, J.; KREJČÍ, T.; NOVÁKOVÁ, E.; PORKERTOVÁ, H.; OSMAN, R. *Geografie bariér* [on-line]. Brno: Masaryk University Press, s. 157–189 [vid. 2025-03-05]. ISBN 978-80-210-9910-4. Dostupné z: doi:10.5817/CZ.MUNI.M210-9910-2021-5.
- LYDON, M. 2012. *Tactical Urbanism 2. Short-Term Action, Long-Term Change* [on-line]. New York: The Street Plans Collaborative [vid. 2025-04-15]. Dostupné z: [https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical\\_urbanism\\_vol\\_2\\_final](https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final).
- MADDEN, K. 2018. *How To Turn a Place Around. A Placemaking Handbook*. B.m.: Project for Public Spaces, Inc. ISBN 978-0-692-13770-3.
- MŽP. 2025. *Obecná ochrana přírody a krajiny* [on-line]. B.m.: Ministerstvo životního prostředí [vid. 2025-05-30]. Dostupné z: <https://mzp.gov.cz/cz/agenda/priroda-a-krajina/obecna-ochrana-prirody-a-krajiny>.
- NASSAUER, J. I. 2002. The Appearance of Ecological Systems as a Matter of Policy. In: *Landscape Ecology* [on-line], (6), 239–250. Dostupné z: doi:10.1007/BF00129702.
- NÁVRAT, P. 2016. *Manuál participace. Jak zapojit veřejnost do plánování města* [on-line]. Praha: IPR Praha. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/85c125c0e34b126f1822832700956f62.pdf>.
- NEUGEBAUER, P.; NIEDERBERGER, M. 2024. Die Bedeutung von Stadtnatur für die Gesundheit. In: *Prävention und Gesundheitsförderung* [on-line], 19(3), 435–441. ISSN 1861-6763. Dostupné z: doi:10.1007/s11553-023-01068-x.
- NYC DCP. 2024. *Principles of Good Urban Design for New York City* [on-line]. [vid. 2025-04-30]. B.m.: New York City Department of City Planning. Dostupné z: <https://www.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/planning-level/urban-design/principles-of-good-urban-design-nyc-022024.pdf>.
- PALACKÝ, J. 2016. New York: tvorba a rozvoj veřejného městského prostoru. In: *Urbanismus a územní rozvoj*. XIX(6/2016), 11–23. ISSN 1212-0855.
- PALLIWODA, J.; PRIESS, J. 2021. What do people value in urban green? Linking characteristics of urban green spaces to users' perceptions of nature benefits, disturbances, and disservices. In: *Ecology and Society* [on-line], 26(1) [vid. 2025-03-01]. ISSN 1708-3087. Dostupné z: doi:10.5751/ES-12204-260128.
- SCHIPANI, S. 2016. Big Data Gives Bryant Park Visitors a Custom Experience. In: *American Planning Association* [on-line]. [vid. 2025-04-13]. Dostupné z: <https://www.planning.org/blog/blog-post/9110981/>.
- SIM, J.; BOHANNON, C.; MILLER, P. 2019. What Park Visitors Survey Tells Us: Comparing Three Elevated Parks—The High Line, 606, and High Bridge. In: *Sustainability* [on-line], 12, 121. Dostupné z: doi:10.3390/su12010121.
- TACZANOWSKA, K.; TANSIL, D.; WILFER, J.; JIRICKA-PÜRRER, A. 2024. The impact of age on people's use and perception of urban green spaces and their effect on personal health and wellbeing during the COVID-19 pandemic—A case study of the metropolitan area of Vienna, Austria. In: *Cities* [on-line], 147, 104798. ISSN 0264-2751. Dostupné z: doi:10.1016/j.cities.2024.104798.
- WEI, H.; HUANG, X.; WANG, S.; LU, J.; LI, Z.; ZHU, L. 2022. A data-driven investigation on park visitation and income mixing of visitors in New York City. In: *Environment and Planning B Urban Analytics and City Science* [on-line], 50. Dostupné z: doi:10.1177/23998083221130708.
- WOLCH, J. R.; BYRNE, J.; NEWELL, J. P. 2014. Urban green space, public health, and environmental justice: The challenge of making cities 'just green enough'. In: *Landscape and Urban Planning* [on-line], 125, 234–244. ISSN 0169-2046. Dostupné z: doi:10.1016/j.landurbplan.2014.01.017.

doc. Ing. arch. Jiří Palacký, Ph.D.  
Ústav prostorové tvorby  
Fakulta architektury VUT v Brně

## ENGLISH ABSTRACT

### The Development of Urban Public Spaces in the Context of Community Participation, by Jiří Palacký

This article addresses the development of public spaces in urban environments, with a focus on participatory approaches, ecological sustainability, and inclusivity. Public spaces are viewed as integral components of the urban landscape, facilitating social interaction, providing environmental functions, and contributing to spatial identity. The text analyses the importance of perception and user-friendliness of these spaces, highlighting the benefits of high-quality greenery, safety, and accessibility for diverse population groups. Practical examples of participatory planning in the Czech Republic are presented, along with international inspirations, including experiences with tactical urbanism. The article concludes with recommendations for effective management of public space transformation, in accordance with user needs and contemporary climate-related challenges.

# PRAZE CHYBÍ MĚSTSKÉ TŘÍDY SVĚTOVÉ ÚROVNĚ

Dominik Aleš

*Městské třídy, nebo obecněji řečeno hlavní ulice, jsou klíčovým prvkem veřejného prostoru města. Propojují jednotlivé čtvrti a umožňují, aby se lidé a zboží dostali, kam potřebují. Společně s náměstími také tvoří zázemí pro většinu sociálního a ekonomického života odehrávajícího se ve veřejném prostoru. A v neposlední řadě se zásadní měrou podílejí na obrazu města tím, že nám poskytují oporu pro orientaci a porozumění prostorovým vztahům, jsou nositelé identit a významů a spoluutvářejí náš celkový dojem o městě.*

## Tři základní role městských tříd

Výše uvedené aspekty lze považovat za tři základní úlohy hlavních ulic, resp. městských tříd. Městské třídy jsou:

- 1. cesty,** kudy se po městě pohybujeme;
- 2. místa,** kde se setkáváme s jinými lidmi;
- 3. fenomény,** které budují obraz města.

Zastavme se na chvíli u druhé zmíněné role. Sociální interakce odehrávající se na ulici, takzvaný „městský život“, je něco, co bývá považováno za příjemný benefit městského prostředí, ne však za nezbytně nutný. Začneme-li ovšem pátrat po podstatě města, zjistíme, že zprostředkování lidské interakce je naopak tou nejdůležitější rolí veřejného prostoru.

Když se zamyslíme nad primárními motivacemi, proč vlastně lidé zakládali města a proč je vyhledávají ke svému životu, začne se jako společný jmenovatel všech těchto motivací ukazovat právě možnost potkávat jiné lidi. Z pohledu jednotlivce a jeho základních životních potřeb bychom mohli vyjmenovat tři hlavní důvody k vyhledávání města:

- 1. bezpečnost** (historicky bylo společné zajištění obrany proti vnějšmu nepříteli nejsilnější zárukou ochrany a také v současném světě lze říci, že obecná možnost přivolání pomoci je podmíněna blízkostí jiných osob),
- 2. obživa** (získání peněz výměnou za poskytnutou práci a následná směna peněz za potřebné statky byla a je typicky doprovázena osobním kontaktem, který právě město umožňuje ve vysoké míře),
- 3. vztahy**

(navazování nových známostí, mimo jiné v souvislosti se založením rodiny, probíhá snáze v prostředí, kde se člověk přirozeně setkává s množstvím nových lidí). Nadto město nabízí další nadstavbu rozvíjející lidskou bytost, do čehož patří zejména: **4. vzdělání** (opět typicky spojené s osobním kontaktem), **5. porozumění** (kontakt s lidmi z jiných kulturních a společenských kruhů rozšiřuje náš obzor a buduje toleranci), **6. kultura** (město otevírá příležitosti účastnit se různých společenských událostí a zapojit se do kulturního dění). A pro společnost jako celek je nakupení lidí ve městech hybnou silou pokroku, protože právě v nich se odehrává: **7. budování** (velké projekty vznikají ve městech díky spolupráci mnoha lidí na jednom místě), **8. inovace** (drtivá většina technických i společenských inovací přišla na svět ve městech právě díky konfrontaci a synergii různých myšlenek<sup>1</sup>), **9. politika** (města centralizují a také reprezentují moc, poskytují prostor pro politickou diskusi, ať už tu formální mezi volenými zástupci, nebo lidovou na otevřených shromážděních). Jak vidno, nějaká forma lidské interakce skutečně stojí za všemi uvedenými motivacemi. Není snad proto příliš velkou nadsázkou tvrdit, že hlavním důvodem existence měst je právě možnost potkávat jiné lidi.<sup>2</sup>

Velká část těchto setkání jsou nerozlučně spojená s veřejným prostorem. Určité typy setkání se mohou uskutečnit pouze v něm, případně také na jeho hraně, v parteru domů, což je typická živná půda pro směnu zboží či služeb. Lidskou interakci je proto potřeba vnímat jako zcela neodkladnou funkci veřejného prostoru.

Abychom se však mohli na různých místech setkávat, musíme se na tato místa umět dopravit, a to opět realizujeme především ve veřejném prostoru. Setkávání i přeprava jsou tedy dvě základní a dosti odlišné úlohy veřejného prostoru, které musí plnit současně. To může někdy vyvolávat až protichůdné požadavky na jeho ztvárnění.

U městských tříd toto schisma platí dvojnásobně. Přesto je však nutné uspokojit oba typy požadavků. Způsoblost hlavních ulic pro přesuny napříč městem i pro zprostředkování lidské interakce jsou totiž dvě strany téže mince, které od sebe nejde oddělit. Ulice nabízející dobrou propojení bude zkrátka dobrou cestou pro všemožnou dopravu, a stejně tak do sebe bude přirozeně svádět lidi z přilehlého okolí. Ti se sem budou stahovat, protože tudy nejjednodušeji dojdou ke svým cílům, anebo protože přímo zde nacházejí, co hledají, například zastávku veřejné dopravy nebo obchod, který si tu někdo troufl otevřít právě proto, že tudy chodí tolik lidí. Nejde tedy obětovat jednu ulici dopravě a kus opodál vybudovat živé pěší korzo. Ulice se nestává hlavní třídou tím, že je označena za pěší bulvár na urbanistickém plánu. Za svoji ústřednost vděčí především vysoké míře konektivity v rámci celkové uliční sítě.<sup>3</sup> Při rozmyšlení nad ztvárněním městské třídy je proto vždy potřeba usilovat o společné naplnění všech jejích tří základních rolí – necht' je městská třída dobrou cestou, místem i fenoménem. A právě toho bývá často tak obtížné dosáhnout.

<sup>1</sup> JACOBS, J. 1970. *Ekonomie měst*. 1. vyd. v češtině. Brno: MOX NOX, 2012, s. 12–42. ISBN 978-80-905064-1-1.

<sup>2</sup> Viz také JACOBS, A. B. 1995. *Great Streets*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, s. 4. ISBN 978-0-262-60023-1.

<sup>3</sup> HILLIER, B. 2007. *Space is the Machine. A configurational theory of architecture*. London: Space Syntax, s. 111–137. ISBN 978-0-9556224-0-3.

## Kvalita pražských tříd zaostává

Při cestování po jiných zemích občas člověk narazí na třídy a bulváry, vedle kterých si uvědomí, jak moc ty pražské za nimi zaostávají. To bude ilustrováno dále v tomto článku právě na srovnání pražských a zahraničních příkladů.

Jinou formou se to ukázalo i v disertační práci autora článku z roku 2018, která představila obecnou metodiku na hodnocení kvality hlavních ulic.<sup>4</sup> V práci byl nejprve definován pojem „hlavní ulice“. Následně byla sestavena sada kritérií kvality, která vycházela z díla jiných uznávaných autorů poté, co se ukázalo, že se jejich pojetí kvality v mnohém překrývá, a tím vzájemně verifikuje.<sup>5</sup> Pro jednotlivá kritéria byly nalezeny měřitelné charakteristiky i jejich optimální hodnoty. Metodika byla následně odzkoušena na pražských a pařížských hlavních ulicích. Do hodnoceného vzorku byly zahrnuty všechny hlavní ulice v jednom celém kvadrantu města.<sup>6</sup> Aby bylo možné všechna měření zvládnout v rozumně dlouhém čase, byl na každé ulici zkoumán vždy jen určitý omezený segment. Typicky šlo o jeden až dva bloky o souhrnné délce většinou 100–200 metrů. Segment byl zvolený dle jednotné metody tak, aby co nejlépe reprezentoval ulici jako celek, případně její charakterově homogenní úsek.<sup>7</sup> Ověření metodiky ukázalo, že měření jsou proveditelná a poskytují smysluplné výstupy. Naměřené hodnoty bylo možné dobře porovnávat s hodnotami doporučenými, jednotlivé ulice bylo možné efektivně porovnávat mezi sebou, a dokonce bylo i zřejmé, že při větším vzorku ulic by šlo velmi výmluvně porovnat soubor ulic jednoho města proti souboru ulic města jiného. Tím byl cíl disertace splněn. Jako vedlejší efekt se nicméně díky velkému vzorku celkem

18 pražských ulic objevily i opakující se sdílené slabiny hlavních ulic v Praze. V několika parametrech velká část pražských příkladů viditelně zaostávala za doporučenými hodnotami plynoucími z obecné teorie i za hodnotami běžně se vyskytujícími ve druhém prověřovaném městě. Ty nejmarkantnější jsou stručně shrnuty v následujícím textu:

**1. Příliš nízká koncentrace chodců v ulici.** To zjevně nesouvisí s množstvím lidí žijících v lokalitě, neboť ulice bývají zaplněné lidmi i v lokalitách s nižší hustotou obyvatel a návštěvníků. Nízká koncentrace daleko spíše souvisí právě s nedostatečnou atraktivitou ulic jako veřejného prostoru. Nejvýmluvněji to ukazuje srovnání ulic Milady Horákové a Veletržní – obě ulice se nacházejí ve stejné lokalitě velmi blízko sebe a obě nabízejí obdobně dobrá propojení. Nicméně ul. Milady Horákové, která je na první pohled atraktivnějším místem, je chodci vyhledávána řádově více. Dopravní průzkum provedený pro účely disertace zjistil v odpolední špičce průměrnou intenzitu pěší dopravy 17 chodců za minutu v ul. Milady Horákové a pouze 3,2 chodců za minutu ve stejné chvíli v ul. Veletržní.

**2. Úzké chodníky.** V mnoha ulicích v rámci průzkumu nedosahovala šířka chodníku ani tří metrů, což je šířka potřebná k tomu, aby se mohly bez problému minout dvě proti sobě jdoucí dvojice a nemusely se přitom vzájemně vyhybat.<sup>8</sup> A pokud nepostačuje chodník ani na pohodlnou chůzi, pak samozřejmě nelze čekat jakoukoliv jeho další předanou hodnotu.

**3. Absence stromů.** Ani jedna ze zkoumaných 18 ulic v posuzovaném segmentu neměla stromořadí na obou stranách. Jednostranné stromořadí bylo ve čtyřech ulicích, přičemž v žádném z těchto

případů nedosahovalo obecně doporučené četnosti stromů. To je až překvapivě alarmující zjištění. Stromy bývají z mnoha důvodů považovány za klíčový aspekt kvality uličního prostředí. Příznivě působí tím, že vnášejí do místa příjemný detail poskytující potřebné podněty pro lidské oko a v širokých ulicích také dokáží díky kolonádě svých kmenů v podélném pohledu vyčlenit prostor chodníku ze zbytku ulice, a tím prostoru okolo chodců vrátit lidské měřítko, které jinak v široké ulici schází.<sup>9</sup> K tomu stromy zásadním způsobem zlepšují tepelný komfort chodců v letním období.<sup>10</sup> Žádoucí přítomnost stromů samozřejmě nemůže být obecným dogmatem, ovšem zrovna v posuzovaném vzorku ulic bychom pouze u ulice Hyberské, Dlouhé a Celetné mohli považovat absenci stromů za odůvodněnou s ohledem na charakter místa. Ve všech ostatních ulicích zřejmě nejde o kompoziční záměr jako spíše o technickou komplikaci.

**4. Absence míst k sezení.** Ve většině zkoumaných ulic se nevyskytovala ani jedna veřejná lavička v celé délce ulice a pouze v jediném případě se lavičky nacházely pravidelně jako standardní součást profilu. Přitom pobývajících osoby jsou typicky považovány za základní projev zabydlenosti veřejného prostoru. Toho lze ale stěží dosáhnout, když se v ulici nenachází místa k sednutí. Jako jeden z výsledků svého slavného výzkumu to identifikoval již William H. Whyte, když k motivaci lidí posedět ve veřejném prostoru trefně napsal, že „*lidé mají tendenci sedět tam, kde jsou místa k sezení.*“<sup>11</sup> Kromě veřejných laviček mohou účelu posloužit i komerční restaurační zahrádky, ale i ty se vyskytovaly jen v polovině zkoumaných vzorků.

**5. Nedostatečná transparentnost parteru domů.** Prosklené výlohy a další perforace parteru domovních fasád do-

<sup>4</sup> ALEŠ, D. 2018. *Metodika hodnocení kvality hlavních ulic. Disertační práce.* Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury, Ústav urbanismu.

<sup>5</sup> Allan B. Jacobs, Jan Gehl, William H. Whyte, Matthew Carmona.

<sup>6</sup> Zvolen byl severovýchodní kvadrant, přičemž v Paříži byl později vzorek ještě částečně zužen.

<sup>7</sup> Metoda výběru hlavních ulic a stanovení posuzovaných segmentů je podrobně popsána v citované disertační práci na str. 70–75. Práci lze dohledat v bezplatně přístupné digitální knihovně ČVUT v Praze.

<sup>8</sup> KIM, S.; CHOI, J.; KIM, Y. 2010. Determining the Sidewalk Pavement Width by Using Pedestrian Discomfort Levels and Movement Characteristics. In: *KSCÉ Journal of Civil Engineering*, 2010, 15(5), s. 883–889. ISSN 1226-7988.

<sup>9</sup> JACOBS, A. B. 1995. *Great Streets.* Cambridge, Massachusetts: MIT Press, s. 282, 294. ISBN 978-0-262-60023-1.

<sup>10</sup> POKORNÝ, J.; HESSLEROVÁ, P.; JIRKA, V.; HURYNA, H.; SEJÁK, J. 2018. Význam zeleně pro klima města a možnosti využití termálních dat v městském prostředí. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, ročník 21, číslo 1/2018, s. 26–37. ISSN 1212-0855.

<sup>11</sup> WHYTE, W. H. 2001. *The Social Life of Small Urban Spaces.* 8. vyd: Project for Public Spaces, s. 28. ISBN 978-0970632418.

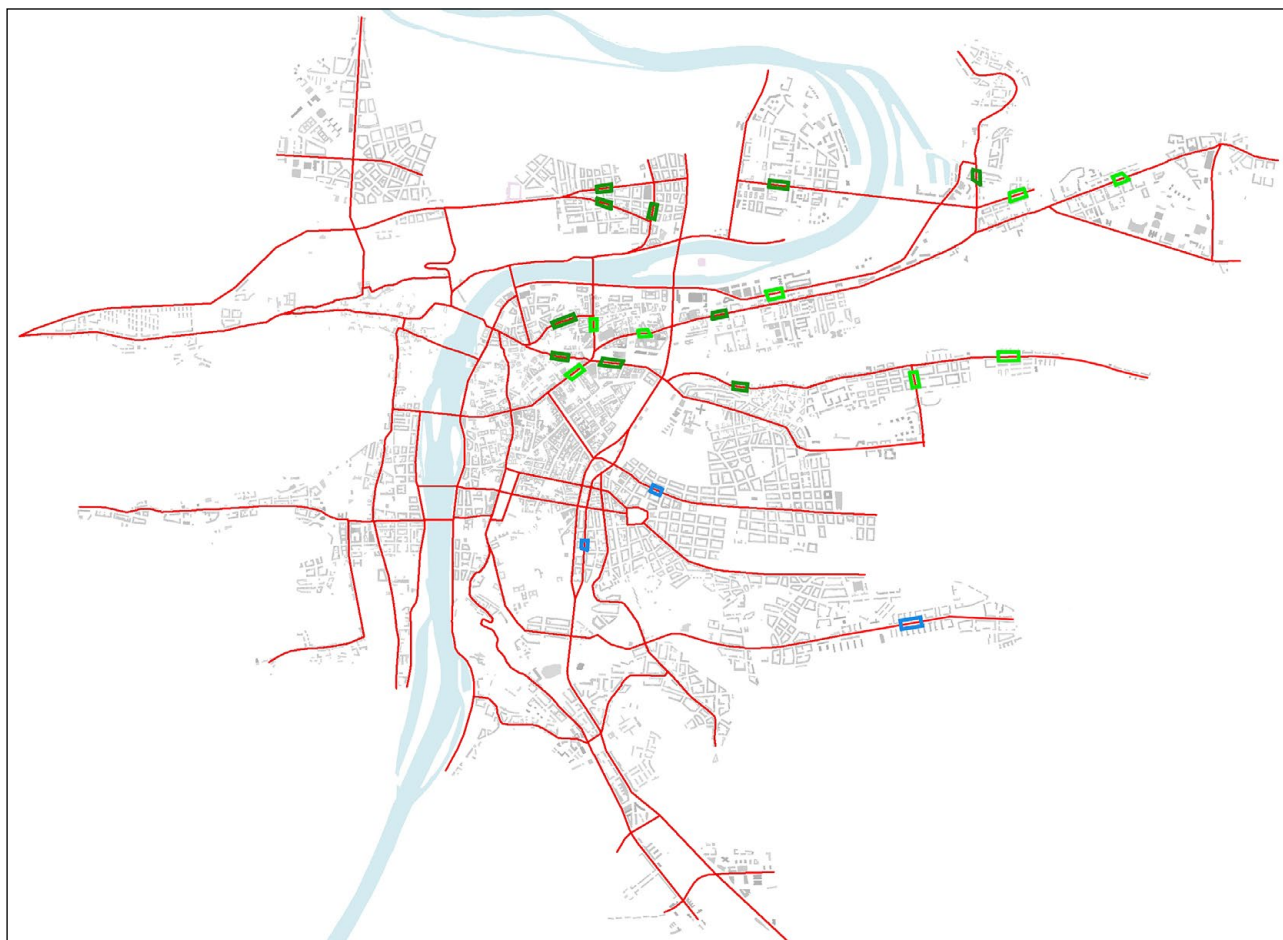
dávají přilehlému chodníku přívětivost a atraktivitu. Nejde o charakteristiku, kterou by mohla přímo zajistit městská správa, nicméně zájem majitelů budovat tuto otevřenost je jednoznačně odvislý od kvalitativního stavu ulice před domem. Tedy i toto může obec nepřímo ovlivnit. Mnoho ze zkoumaných pražských ulic se v tomto ohledu pohybovalo hluboko pod doporučenou mírou transparentnosti.

**6. Nedostatečný úklid a údržba.** Toto téma bývá v architektonických kruzích někdy přehlíženo, ale při šetření veřejného mínění bývá naopak vyzdvihováno.<sup>12</sup> V pražských ulicích byl při terénním průzkumu identifikován nedostatek zejména v množství odpadků na chodících a vysoké četnosti drobných graffiti na zdích domů.

Disertace se zabývala „hlavními ulicemi“, což jsou všechny ulice tvořící základní uliční síť města. Zde v článku bychom se chtěli dále zabírat „městskými třídami“, které tvoří jistou podmnožinu hlavních ulic. Slovník spisovné češtiny pojem *třída* definuje jako „široká hlavní ulice“.<sup>13</sup> Parametr šířky je asi opravdu tím, co třídu odlišuje od jiných hlavních ulic. Od třídy očekáváme velkorysost prostoru a pestrost dějů, a to je šířkou do značné míry podmíněno. Například desetimetrová Celetná ulice vedoucí ze Staroměstského náměstí k Prašné bráně je zcela jistě hlavní ulicí, ale nenazvali bychom ji třídou. Pokud bychom chtěli stanovit nějakou konkrétní dimenzi, od které můžeme ulici považovat za třídu, pak to v obecné rovině asi nelze. Ale pro účely článku můžeme využít definici Pražských stavebních předpisů stano-

vující minimální šířku nově zakládaných městských tříd.<sup>14</sup> V následujícím textu proto budou za městské třídy považovány hlavní ulice se šířkou 24 a více metrů. Tématu článku to poslouží dobře, protože se chceme zabývat primárně vnitřním uspořádáním ulic, a to začíná být zajímavé právě při cirka této dimenzi.

Z původních 18 hlavních ulic zkoumaných v disertaci jich tak ve výběru zůstává pouze osm. Do zkoumaného vzorku jsou proto nyní přidány další tři výrazné třídy: Vinohradská – obecně považovaná za jednu z nejlepších pražských tříd, Vršovická – široká a dlouhá třída bez silných pozitivních či negativních ohlasů, Legerova – obecně považovaná za problematickou pražskou třídu (obr. 1).



Obr. 1: Pražské hlavní ulice a zkoumané segmenty. Červeně je vymezena základní cestní síť hlavních ulic v rámci blokově zastavěné části Prahy. Zeleně jsou označeny posuzované segmenty severovýchodního kvadrantu města zkoumané v disertaci, přičemž světlezeleně jsou zvýrazněny ty s šířkou min. 24 m. Modře jsou vyznačeny segmenty tří nově doplněných ulic

<sup>12</sup> JACOBS, A. B. 1995. *Great Streets*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, s. 289. ISBN 978-0-262-60023-1.

<sup>13</sup> Ústav pro jazyk český Akademie věd České republiky / HAVRÁNEK, B. a spol. 2011. *Slovník spisovného jazyka českého* [on-line]. [cit. 22. 5. 2025]. Dostupné z: <http://ssjc.ujc.cas.cz>.

<sup>14</sup> Nařízení hlavního města Prahy č. 12/2024 o požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, § 7.

## Evropské příklady dobré praxe

V tomto článku se zaměříme na to, jak si stojí pražské třídy v porovnání se zahraničními příklady dobré praxe a jaké ponaučení si z těchto dobrých příkladů můžeme odnést. Zabývat se přitom budeme hlavně uličním profilem, tedy vnitřním uspořádáním uličního interiéru zahrnující zejména skladbu a dimenze chodníků, vozovky, stromořadí apod.

Uliční profil je klíčovým atributem ulice. Významně ovlivňuje její charakter a také spektrum dějů, které se mohou v ulici odehrávat. Na rozdíl od trasy či šířky ulice je navíc něčím, co lze v průběhu času upravovat – typicky při větší rekonstrukci ulice se vždy nabízí možnost profil revidovat a případně proměnit dle aktuálních potřeb.

I výše popsané nedostatky pražských ulic spadají z větší části do problematiky uličního profilu. **Šířka chodníků** a přítomnost **stromů** i **laviček** jsou přímo dány návrhem profilu. Také zvýšení **počtu lidí** v ulici je významně v moci uličního profilu, neboť příjemné uspořádání fyzického prostředí a zajištění komfortu chůze bezprostředně souvisí se zájmem lidí se v ulici pohybovat nebo v ní trávit čas. Uliční profil také přímo ovlivňuje výskyt **restauračních zahrádek**, a to zejména tím, že pro ně vytvoří prostor, případně jejich provozování může dále podpořit přítomností stromů či zvýšením pohybu kolemjdoucích, pokud se to podaří. Nepřímo lze dobrým profilem povzbuzovat vlastníky domů i k větší **otevřenosti parteru**. Pouze poslední jmenovaný nedostatek v oblasti úklidu a údržby již spadá mimo téma uličního profilu.

Zahraniční příklady prezentované dále v článku byly vybrány dílem na základě předešlé autorovy osobní zkušenosti a dílem na základě cíleného průzkumu. Díky poměrně široké znalosti mnoha i neevropských měst (zejména v Severní, Střední a Jižní Americe a částečně i v Asii) bylo možné spolehlivě usoudit, že referenční základnu pro stanovení vysoké „světové úrovně“ kvality uličních

profilů představuje především Evropa. Vyhledávání konkrétních podnětných ulic proto probíhalo především v hlavních městech evropských států a v několika dalších větších městech Francie, Španělska a Itálie, a to s využitím mapových a dalších on-line podkladů. Vytipované ulice byly následně všechny osobně navštíveny a zhodnoceny. Rozhodnutí o zařazení příslušné ulice do finálního výběru proběhlo víceméně intuitivně. Základním subjektivním kritériem bylo, že se v ulici člověk zkrátka cítí moc dobře. Jejich uliční profil byl zároveň vyhodnocen jako přínosná inspirace pro českou scénu. V českém prostředí je totiž patrná mimořádně chudá paleta obvykle užívaných řešení, což může souviset s malou obeznameností, jaké možnosti se vlastně nabízejí.

Celý soubor takto sesbíraných zahraničních inspirací byl prezentován v samostatné publikaci v roce 2023.<sup>15</sup> Výběr ulic pro účely tohoto článku je částečně zúžen, ale naopak je doplněn právě o ono porovnání s výše vymezenými pražskými ulicemi, na základě kterého se dále vyjevují a zpřesňují systémové nedostatky pražského prostředí. Zúžení výběru zahraničních ulic vyloučilo ulice se šířkou nad 45 metrů (protože takové se v Praze v podstatě nevyskytují), dále pěší zóny a ulice s minimální automobilovou dopravou (protože u nich nedochází k oné kolizi mezi dopravními a pobytovými aspekty, což je právě to, co se v Praze typicky nedaří skloubit) a nakonec byly vyloučeny také výrazně nestandardní ulice nemající pro porovnání zásadní váhu (např. ulice s vodním kanálem či ulice vybudovaná na mostní konstrukci nad železnicí).

Všechny zahraniční ulice použité pro srovnání jsou prezentovány v následující obrazové příloze (obr. 2). U každé z nich je zobrazena mapka objasňující její polohu v rámci města, dále řez zachycující typický profil a fotografie pro představu o atmosféře místa.

Další text článku je pak strukturován podle jednotlivých skladebných prvků uličního profilu. V rámci každého z nich vždy dochází k dílčímu srovnání s pražskou praxí, a to pokud možno na

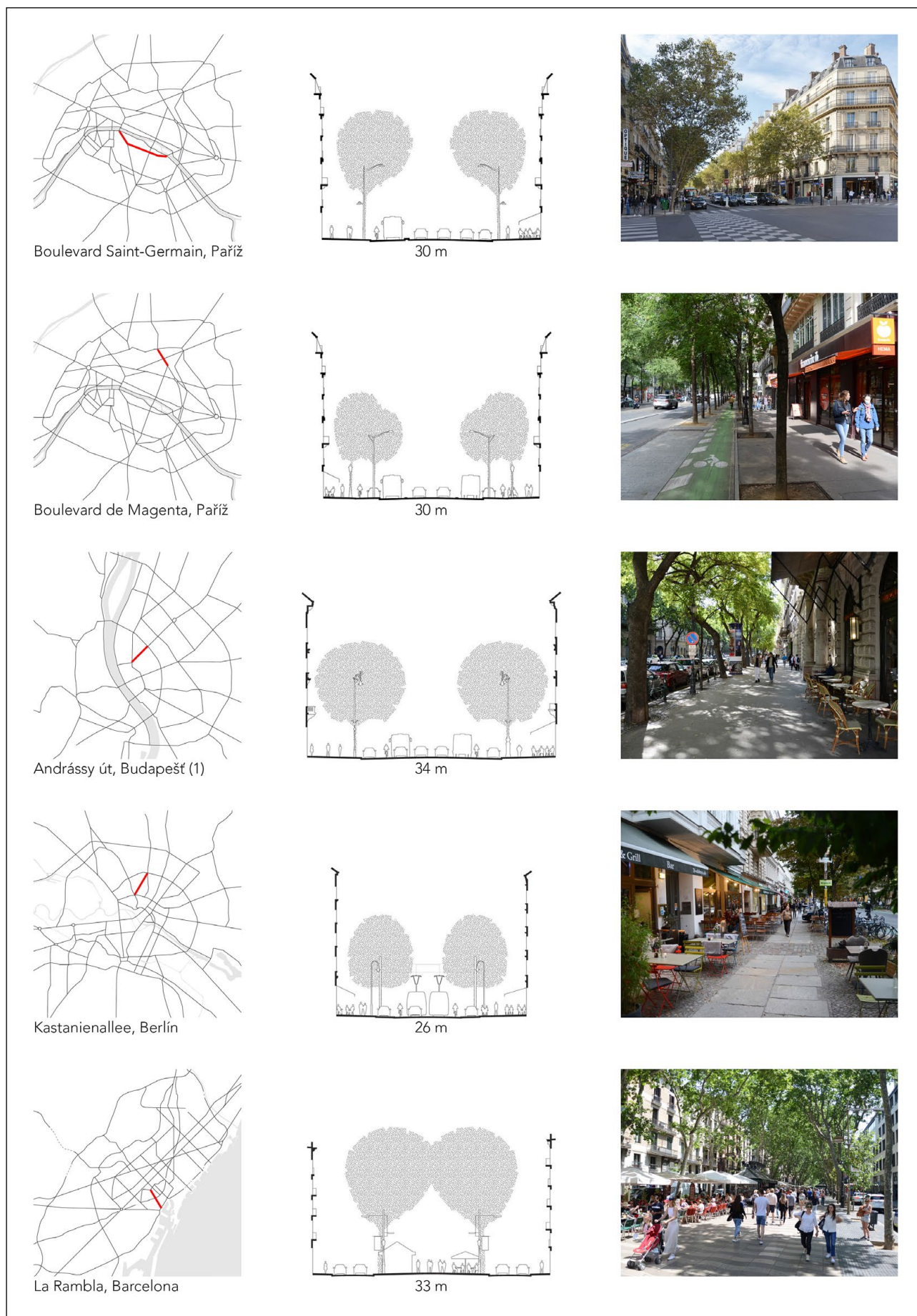
měřitelných parametrech. Výběr zahraničních ulic je tedy intuitivní, ovšem srovnání je v mnoha ohledech objektivní. Na konci článku je k dispozici souhrnná tabulka, kde jsou pohromadě uvedeny všechny níže diskutované kvantifikovatelné parametry pro všechny zahraniční i pražské ulice. Navíc jsou doplněny i údaje o pěší, cyklistické a automobilové dopravě, aby bylo možné zasadit si srovnání i do tohoto kontextu.

Kromě samotného srovnání nabízí následující kapitoly o jednotlivých prvcích profilu i jisté všeobecné ponaučení, které si lze odnést ze studia příkladů dobré praxe, a to nejen těch prezentovaných zde v článku. Některé principy uspořádání profilů se v nich očividně opakují napříč různými lokalitami. Tyto principy samozřejmě nelze považovat za dogma, ani za nějaký univerzální návod k dobremu návrhu. Vždy je nutné zohlednit konkrétní kontext dané ulice a v jejím návrhu citlivě volit mezi nabízejícími se možnostmi – podle potřeb místa, podle žádoucího charakteru a podle lokálních omezení. To je samozřejmě náročný úkol vyžadující mnoho znalostí a pokorné porozumění místu. Přesto je však užitečné poukázat na tyto obecné principy dobré praxe, aby v konkrétních případech mohly poskytnout vodítko, referenční základnu a strukturovaný rámec pro další úvahu.

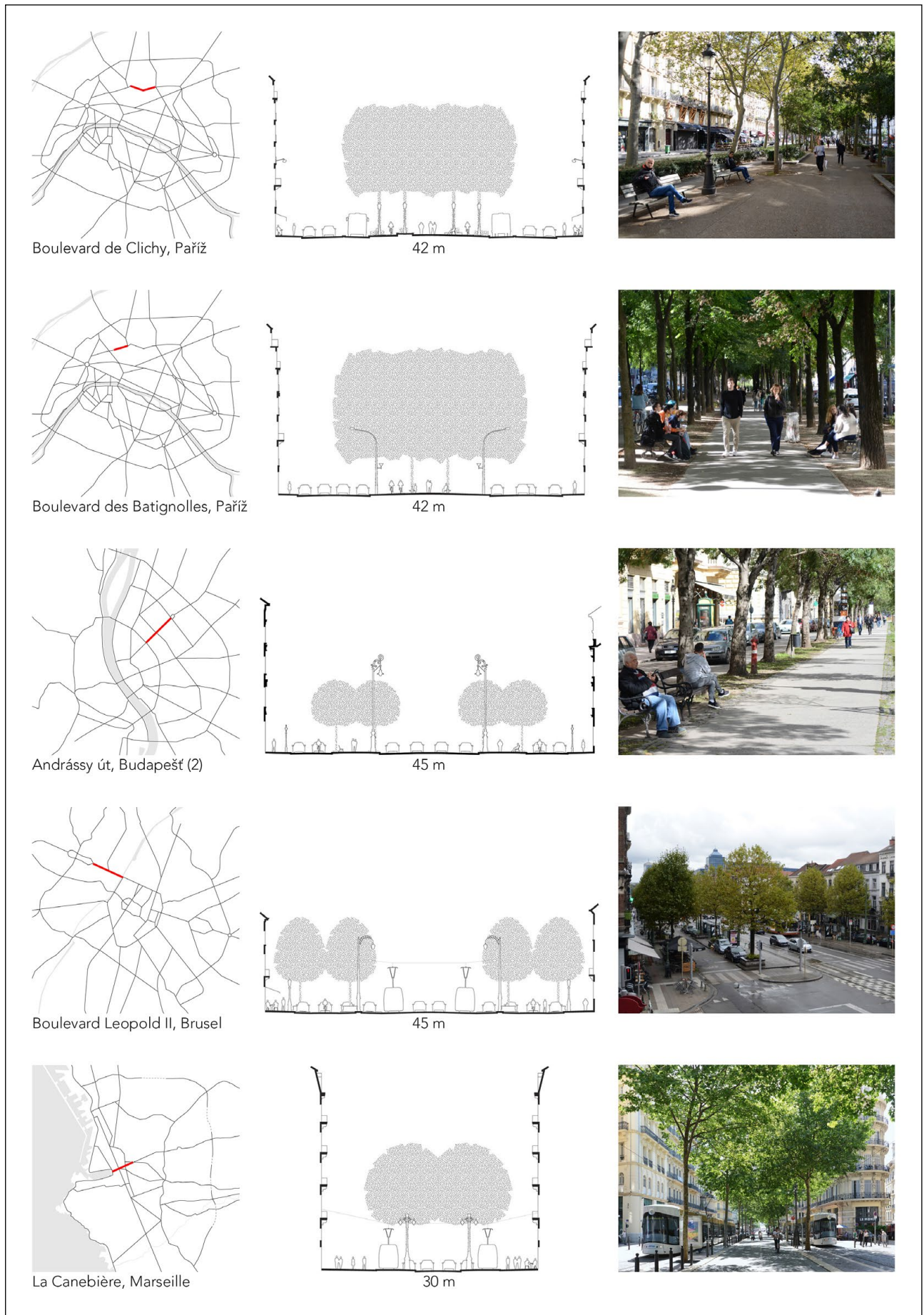
## Chodník

Prvním rozhodnutím při návrhu celého uličního profilu je rozhodnutí o poloze chodníku. Tato věta může znít zvláštně, protože na první pohled by se mohlo zdát, že poloha chodníku je přeci daná. Ale to je právě jeden z hlavních nedostatků pražského, potažmo českého prostředí – u nás nejsme běžně obeznamenáni s tím, že chodník v ulici může vést i jinde než podél uličních front. Možností je skutečně více, a právě jimi jsou pak definovány typologické kategorie profilu: **1. profil chodníkový** (klasické řešení s postranními chodníky a středovou vozovkou), **2. profil promenádový** (centrální pěší promenáda s bočními vozovkami), **3. profil mediánový** (chodníky vložené mezi středovou vozovkou a po-

<sup>15</sup> ALEŠ, D. 2023. *Ulice*. Praha: Grada. ISBN 978–80–271–2450–3.



Obr. 2: Zahraniční ulice jako příklady dobré praxe

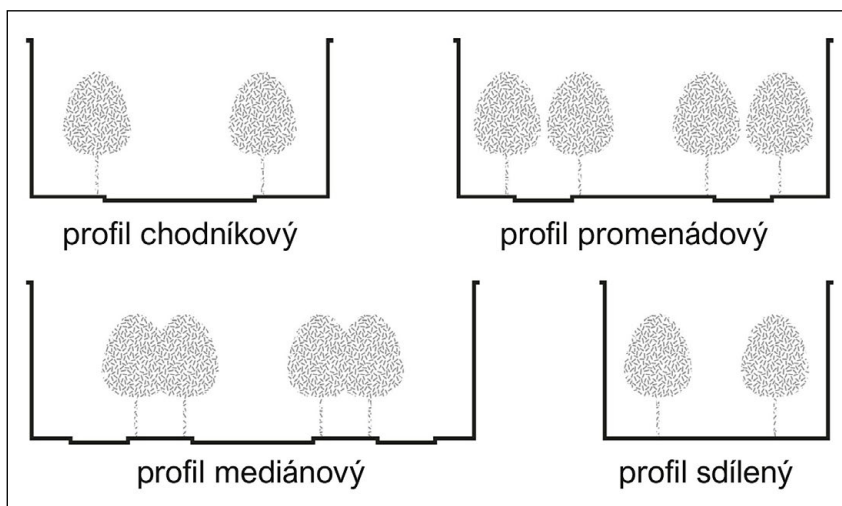


Obr. 2: Zahraniční ulice jako příklady dobré praxe

stranní obslužné vozovky), **4. profil sdílený** (pěší plocha v plné šíři ulice). Každá z těchto variant je zcela odlišná co do celkového charakteru místa a také dějů, které se v ulici mohou odehrávat (obr. 3). Volit mezi nimi musíme citlivě vždy podle konkrétní situace. Hlavním doporučením pro Prahu a Českou republiku je nicméně obecná výzva dokázat zvážit i ty u nás neobvyklé varianty a v příhodných situacích je umět použít.

Následně je základním parametrem chodníku jeho šířka. U té je třeba pamatovat na to, že chodník nemá být jen koridorem chůze, ale také zázemím pro všechny ty lidské aktivity, které chceme v ulici umožnit. Prostým součtem jednotlivých nároků můžeme dojít k následujícímu: ke komfortní chůzi, kdy se bez problému minou dvě protijdoucí dvojice, jsou zapotřebí 3 m. Tato dimenze dostačuje až do intenzity okolo 24 chodců za minutu, při které se začíná dostavovat pocit chůze v davu.<sup>16</sup> Takto vysoká intenzita však u naprosté většiny ulic nehrozí, čili tři metry pro průchod obvykle postačí. K tomu přidejme prostor pro malou restaurační zahrádku či postávání a prohlížení výloh, k čemuž potřebujeme alespoň 1,2 m. Další 2 m jsou klasickou mírou pro pás stromoradií, který je možný kombinovat s dalším uličním vybavením či s podélnými parkovacími místy. Celkových 6,2 m tedy představuje solidní víceúčelový chodník (obr. 4). Z provedeného měření však vidíme, že v Praze jde o dimenzi vyloženě výjimečnou (viz tab. 1). A nutno podotknout, že to není zapříčiněno nedostatečnou šířkou celého profilu.

Šířku chodníku však nelze posuzovat pouze optikou součtu provozních potřeb. Šestimetrový chodník bude působit jinak na dvacetimetrové ulici a jinak na čtyřicetimetrové třídě. Aby prostor vyjadřoval náklonnost k pěším, musí jim být viditelně věnována jeho poměrově výrazná část. Osvědčenou praxí v jiných metropolích je zahrnout do pěší sféry alespoň polovinu celého profilu ulice. Nejen absolutní šířka chodníku, ale právě jeho poměrová šíře vůči celé ulici bývá bolestivým problémem pražských tříd, zejména těch širokých. Ve zkoumaném vzorku bylo celkem



Obr. 3: Typy profilů podle umístění chodníků

šest pražských ulic širokých 30 a více metrů a u čtyř z nich se šířka pěší sféry pohybovala v rozmezí pouhých 8–28 % z šířky ulice (viz tab. 1). To je možná ten vůbec největší pražský neduh, od kterého se pak ty ostatní odvíjejí. Přitom zrovna u širokých ulic je možné zajistit velkorysý chodník společně s dostatkem místa pro průjezdnou dopravu, která při plánování rekonstrukce ulic často bývá nedotknutelným nárokem. Hlavní bariérou se v laických i odborných diskusích zdá být spíše zakořeněný pocit, že tolik místa pro pěší přece není třeba. Příklady dobré praxe nám však ukazují, jak se dá takovýto prostor přetavit ve skvělé místo, které pak lidé s oblibou vyhledávají.

Kromě šířky je u chodníků důležité také jejich vybavení. Teprve účelně a vkusně zařízená místnost začíná být příjemným pokojem, a totéž platí o ulici. O vytváření vhodných podmínek pro restaurační zahrádky a o umístování laviček již byla v případě pražských ulic řeč. U zahraničních příkladů vidíme, že je obvyklé nacházet v ulici na každých sto metrech alespoň jednu lavičku a jednu komerční zahrádku. V případě pražských zkoumaných ulic to však takto platí pouze u jediné třídy, a to ještě jen z hlediska počtu laviček (viz tab. 1). Za zmínku stojí také využívání nízkých chodníkových lamp, které umí dát nočnímu chodníku lidské měřítko – v jiných metropolích je s nimi proto hojně pracováno, leč v Praze tyto prvky nevidíme prakticky nikde.



Obr. 4: Boulevard Saint Germain, Paříž – sedmimetrový chodník poskytuje dostatek místa i pro další aktivity vedle obvyklé chůze. Zároveň nejde o nijak předimenzovanou plochu – chodník je příjemným místem, i když tu člověk prochází v ranních hodinách sám

<sup>16</sup> JACOBS, A. B. 1995. *Great Streets*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, s. 273. ISBN 978-0-262-60023-1.

## Vozovka

V českém prostředí existuje vžitá představa, že automobilový provoz a společenský život ve veřejném prostoru jsou dvě vzájemně se vylučující možnosti. Proto bývají shazovány ze stolu náměty na vytváření pobytových míst na rušných tepnách s odůvodněním „*Tam by si přece nikdo nesedl!*“ a případné úpravy jsou odkládány na neurčito, až jednou dojde k poklesu dopravy, až jednou bude dokončen městský okruh a podobně. Tato představa nejspíš vychází ze zažívané zkušenosti okolo nás, kde automobilové tepny skutečně příliš pohostinným dojmem nepůsobí. Tato nehostinnost ovšem není daná prostou přítomností aut, ale celkovým uspořádáním prostoru, ve kterém pocity chodce většinou vůbec nebyly brány v potaz. Přitom tomu tak být nemusí. Příklady ze zahraničí ukazují, že i dopravně velmi zatížené ulice mohou být oblíbeným místem plným kaváren. Například v článku prezentovaný boulevard Saint Germain s šířkou 30 m (šířka v Praze nikterak neobvyklá) je opěvovaná třídou s mnoha obchody a kavárnami s venkovním posezením, přitom motorová doprava zde dosahuje špičkových intenzit okolo 1 700 průjezdů za hodinu. Dobré ulice nám ukazují, že klíčem k řešení nemusí být snížení provozu aut, ale zvýšení respektu k chodcům. Pokud lidé v ulici nacházejí komfortní a vybavený chodník se stromořadím a je jim umožněno ulici přecházet v přirozených trasách, pak se jejich nesnášenlivost vůči autům rázem vytrácí.



Obr. 5: 5th Avenue, New York – díky respektu k potřebám chodců nemusí být ani masivní proud aut vnímán jako nepřátelský element

V pražských ulicích tedy není ani takový problém s velkým množstvím aut, jako spíše s nízkou kvalitou chodníků, jak bylo rozvedeno v předešlé kapitole, a také v diskriminaci chodců na křižovatkách, kde jim mnohde bývá odpíráno přejít tam, kde potřebují. Zatímco představené zahraniční příklady mají chodecky plnohodnotných křižovatek (tj. takových, kterým nechybí žádný přechod) přibližně polovinu, u pražských zkoumaných ulic se našlo několik případů, ve kterých bylo plnohodnotných křižovatek méně než čtvrtina (viz tab. 1). K tomu dodejme, že u nás bývají přechody často odsunuty z přirozené trajektorie chůze – jedná se o oddálení od křižovatky (mimo obloek obruby) a navíc jsou v případě nekolmých bočních ulic směřovány našikmo (kolmo na boční ulici), což je dokonce požadavek české technické normy.<sup>17</sup> Z tohoto důvodu pak v Česku narážíme na spoustu červenobílých zábradlí. Nic takového samozřejmě v dobrých evropských ulicích nevidíme (obr. 5).

## Veřejná doprava

Městské třídy se s veřejnou dopravou skvěle snoubí. Ta totiž úspěšně podporuje všechny základní role městských tříd, které jsme uvedli na začátku článku: 1. efektivně využívá souvislých mezičtvrtkových propojení (usnadňuje pohyb městem); 2. přivádí do ulice více lidí (facilituje lidskou interakci); 3. posiluje ulici v mentální mapě (zpevňuje obraz města). V zahraničních městech vidíme

povrchovou veřejnou dopravu na městské třídě i v případech, kdy souběžně vede přímo pod ulicí i linka metra. To je jev, který se v Praze nabízí v případě severojižní magistrály, což je ale dlouhodobě odmítáno s odůvodněním, že souběh s metrem by přeci nebyl efektivní. Zahraniční inspirace by nás mohly přesvědčit, že to smysl má – povrchová doprava nabízí častější zastávky a obsluhuje tak více území; linky mohou trasu využívat vždy jen v dílčí části a pak se větvit do navazujícího území, čímž mohou vzniknout nové žádoucí spoje bez přestupu. Navíc vedle dopravních aspektů veřejná doprava dokáže do ulice přivést kritické množství lidí, díky nimž je možné nastartovat proměnu dopravního průtahu v živou městskou třídu.

Druhou podnětnou inspirací z evropských metropolí by mohla být práce s veřejnou dopravou, respektive s tramvajovou tratí v rámci uličního profilu. V ČR vidíme obvykle jedno jediné řešení – a sice trať v ose ulice. To má několik dopravních výhod, zejména v podmínkách husté tramvajové sítě, protože jde o dopravně nejvhodnější uspořádání pro křížení tramvajových tratí z hlediska optimalizace křižovatkových pohybů. Přesto by ale bylo dobré umět používat i jiné varianty v Evropě běžné. Zejména u dlouhých pražských radiál, kde se již nevyskytují tramvajová křížení, by výhody alternativních způsobů mohly převážit nad nevýhodami. Řeč je zejména o typu uspořádání, kdy jsou koleje rozestoupeny a jsou vedeny u chodníků po stranách vozovky (obr. 6). Primární výhodou je zásadní zvýšení kvality pro cestující, kteří nastupují přímo z chodníku. Zrovna u pražských radiálních tříd, jako jsou ulice Poděbradská, Hartigova, Černokostecká, Plzeňská, Bělohorská či Evropská, by šlo o znatelný skok oproti dnešním úzkým ostrůvkům s ochranným zábradlím a přechodem často jen v jednom čele zastávky.

## Cyklostezka

Cyklistická doprava bývá na pražských třídách obvykle vedena opět jedním jediným způsobem, a sice formou cyk-

<sup>17</sup> Norma ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, ve znění změny Z1 (únor 2010), článek 10.1.3.1.7.



Obr. 6: Ringstrasse, Vídeň – známý příklad ulice s vedením tramvají podél chodníků

lopruhu ve vozovce mezi automobilovým pruhem a pásem parkování. Z Evropy bychom se mohli obohatit i o jiné možnosti a jejich kvality. Typicky se nabízejí tyto další varianty: 2. cyklostezka ve vozovce mezi parkováním a chodníkem; 3. cyklostezka na chodníku; 4. cyklostezka na sníženém chodníku (obr. 7). Každá z těchto alternativ nabízí dosti rozdílný dojem z jízdy, každá má svá specifika a úskalí, ale všechny přinášejí

oproti pražskému řešení jednu zásadní výhodu – cyklista je chráněn před jedoucimi auty, což je klíčové nejen z titulu reálné bezpečnosti, ale zejména bezpečnosti pocitované.<sup>18</sup> V pravidelně prováděných pražských průzkumech mínění je vždy jako hlavní bariéra častějšího využívání kola označován „pocit nebezpečí při jízdě v provozu“, a to s velkým odstupem od ostatních problémů.<sup>19</sup> V roce 2021 tento důvod ozna-

čilo 60 % cyklistů a 70 % potenciálních cyklistů. Zajímavé je, že cyklopruhů v průběhu let přibývá, ale pocit nebezpečí se v průzkumech nesnižuje. Tvůrci průzkumu považují za „jízdou v provozu“ pravděpodobně stav, kdy v ulici není žádné cykloopatření. Mohli bychom ale spekulovat, že veřejnost za tím možná vidí i jízdu v cyklopruhu, a proto jejich budování nemá vliv na zlepšení pocitu bezpečnosti u většiny lidí. Není se příliš čemu divit – jízda mezi zaparkovanými a jedoucimi auty skutečně není pro každého.

V Praze není dost dobře možné vypracovat šetření, v němž by respondenti mohli vyjádřit své preference k výše uvedeným alternativám. Tyto formy cyklostezek v Praze prakticky neexistují, a tak s nimi Pražané nemají osobní zkušenost. Zajímavé je však v tomto ohledu průzkum z Paříže, kde se naopak různé formy cyklostezek střídají podle specifik jednotlivých ulic a tamější obyvatelé tak možnosti dobře znají. Nejlépe tam dopadl model stezky ve vozovce mezi parkováním a chodníkem (44 % respon-



Obr. 7: Nejběžnější varianty umístění cyklostezky – 1. ve vozovce (ul. Vršovická, Praha); 2. ve vozovce mezi chodníkem a parkováním (Boulevard de Belleville, Paříž); 3. na chodníku (Pannierstrasse, Berlín); 4. na sníženém chodníku (Bilderdijkstraat, Amsterdam)

<sup>18</sup> GEHL, J. 2012. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, o. p. s., s. 185. ISBN 978-80-260-2080-6.

<sup>19</sup> GFK. 2015. *Výzkum cyklistické dopravy v Praze, závěrečná zpráva pro TSK*. / GFK. 2017. *Výzkum cyklistické dopravy v Praze, závěrečná zpráva pro TSK*. / MEDIAN. 2021. *Výzkum cyklistické dopravy 2021*, s. 40.

dentů označilo jako ideální, 12% jako nevhodný) a nejhůře naopak pražské řešení s cyklopruhem (7 % respondentů označilo za ideální, 52 % za nevhodný).<sup>20</sup> Pražské praxi zdá se chybí zapojit vedle technicko-dopravních úvah také více empatie v pocity řadových cyklistů. Ti jsou specifickou sortou účastníků provozu – jsou zranitelní a také udýchaní, a to zásadně ovlivňuje jejich emoce, které je třeba brát v potaz. Dobré evropské třídy jsou v tomto skvělým zdrojem inspirace – při osobní zkušenosti dokáží totiž odhalit jedno malé kouzlo – že cyklista nemusí být při jízdě po rušné ulici zaplaven stresem a adrenalinem, ale naopak radostí a endorfiny.

## Parkování

Na profily městských tříd bývá kladeno mnoho různých nároků, často více, než se do jednoho prostoru může vměstnat. Nevyhnutelně pak musíme volit, co dostane přednost a co musí ustoupit. Naléhavosti se této volbě dostává právě v Praze, kde mnoho hlavních ulic šířkovými metry zrovna neoplývá. Ač to bývá politicky choulostivé, praxe říká, že pokud je třeba něco obětovat, jako první má jít z kola ven právě parkování. Jeho přínos pro ulici i širší lokalitu je ze všech ostatních prvků obvykle nejnižší.

Z hlediska kapacity parkování pro rezidenty nebývá hlavní ulice v rámci širšího území významným činitelem – parkování zde může normálně být pouze podélné, často navíc přerušené v místě zastávek a řadicích pruhů, a nemůže tak konkurovat okolním vedlejším ulicím, jejichž kapacita parkování je řádově vyšší.<sup>21</sup> Umístění parkovacího pásu do hlavní ulice přináší jen malé zvýšení kapacity celé oblasti, avšak u neširokých profilů je to za cenu citelné ztráty prostoru, který je tolik potřebný pro ostatní žádoucí funkce ulice.

Z hlediska parkování krátkodobého je situace podobná. Provozovatelé obchodů se typicky obávají, že zrušení parkovacích stání sníží jejich prosperitu. Reálné zkušenosti jsou nicméně opačné. Na toto téma bylo ve světě zpracováno vícero průzkumů<sup>22</sup> a v roce 2018 i jeden v Praze, který potvrdil stejné tendence jako v jiných městech. Ukázalo se, že ačkoliv předpoklad obchodníků byl o dost vyšší, podíl zákazníků přijíždících autem se na tradičních městských třídách pohyboval jen mezi 5 a 15 %.<sup>23</sup> Průzkumy zároveň ukazují, že možnost zaparkování hraje poměrně malou roli při rozhodování nakupujících, kam vyrazit. Mnohem důležitější se jeví mix obchodů a příjemnost prostředí.<sup>24</sup>

## Stromořadí

Při úvaze o implementaci stromořadí bychom měli mít na paměti, že samotná přítomnost stromů ještě není tím stěžejním cílem. Stromy jsou elementem, který nejvýrazněji ovlivňuje prostorovou kompozici uličního interiéru. Spolu s fasádami domů definují třetí rozměr ulice. Nejde tedy jen o to stromy do profilu zahrnout, ale klíčové je také jejich rozmístění. Dnes již generacemi osvědčená jsou stromořadí při kraji chodníků (které lze u širokých ulic i zdvojit), anebo alej lemující centrální promenádu, jejíž obě řady stromů mohou být také dvojitě. Tyto principy takto formalizoval již Adolphe Alphand při Haussmannově přestavbě Paříže v publikaci z roku 1867.<sup>25</sup> I v Praze a dalších českých městech jde historicky o běžnou praxi. Je proto překvapivé, jak je v současnosti tato typologie, která nevznikla bezdůvodně, občas opomíjena. Na architektonických plánech nezřídka vidíme navrženou jednu řadu stromů v ose uličního prostoru. Zrealizováno to takto bylo na Rohanském nábřeží, navrženo je to dále například v územní stu-

dii pro Argentinskou ulici.<sup>26</sup> V této pozici stromy nejenže nijak zvlášť neposlouží svým stínem, ale navíc nepříznivě ovlivňují kompozici prostoru. Už od pradávna platí archetypální zvyklost ponechat osu prostoru volnou – v egyptských sloupových síních hypostyl, v antických chrámech, v křesťanských kostelech. Rozdělení prostoru vedví jednotlivé půlky ulice odcizuje, jako by se vzájemně nepotřebovaly. Separace vedená středem vozovky navíc podporuje směrově dopravní vnímání místa a posiluje tak roli automobilové dopravy, ačkoliv její potlačení bylo paradoxně možná tím, co toto řešení mělo sledovat.<sup>27</sup> Navrhováno to totiž bývá typicky na ulicích s vícero jízdními pruhy. Na evropských příkladech však vidíme, že ani v tomto typu ulic se stromy takto neumísťují. Pokud jsou stromy vysazeny ve středu ulice, pak vždy jako alej okolo centrální promenády (obr. 8).

Druhým důležitým aspektem stromořadí je spon stromů. Dobrá praxe ukazuje, že rozestupy nebývají větší než 7,5 m, a pokud ano, pak je stromořadí obvykle zdvojené (viz tab. 1). Historicky byl i v Česku typický rozstup okolo 5 m. Nyní se však často prosazují vzdálenosti větší, a to hlavně při kombinaci stromořadí s parkovacím pásem a snaze dostat mezi stromy alespoň dvě zaparkovaná auta. To pak znamená rozstup stromů přinejmenším 15,5 m. Jde sice stále o vyhovující rozměr z hlediska požadavků Pražských stavebních předpisů, ale stromořadí tím ztrácí mnohé ze svých kvalit. Koruny stromů se již nedokáží zapojit a řada kmenů už nevytvoří optickou kulisu, která by vydělila prostor chodníku od zbytku ulice, a tím podpořila jeho lidské měřítko.

Nejvýraznější vadou v pražském prostředí je nicméně fakt, že na většině městských tříd stromořadí vůbec není (viz tab. 1). A evidentně nejde o archi-

<sup>20</sup> MAIRIE DE PARIS. 2019. *Paris Capitale du vélo 2020*, s. 6.

<sup>21</sup> ALEŠ, D. 2023. *Ulice*. Praha: Grada, s. 49. ISBN 978-80-271-2450-3.

<sup>22</sup> SCHALLER CONSULTING. 2006. *Curbing Cars: Shopping, Parking and Pedestrian Space in SoHo*. / SZTABINSKI, F. 2009. *Bike Lanes, On-Street Parking and Business. A Study of Bloor Street in Toronto's Annex Neighbourhood*. / VON SCHNEIDEMESSER, D.; BETZIEN, J. 2021. *Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin*.

<sup>23</sup> D21. 2018. *Parter a parkování, Význam pouličního parkování pro rozvoj obchodů a služeb v parteru ulice*.

<sup>24</sup> TYLER, S.; SEMPER, G.; GUEST, P.; FIELDHOUSE, B. 2012. *The Relevance of Parking in the Success of Urban Centres*.

<sup>25</sup> ALPHAND, A. 1984. *Les Promenades de Paris*. Princeton, New Jersey: Princeton Architectural Press. ISBN 0-910413-06-1.

<sup>26</sup> Územní studie Holešovice–Bubny–Zátory, 2020.

<sup>27</sup> ALEŠ, D. 2023. *Ulice*. Praha: Grada, s. 52. ISBN 978-80-271-2450-3.



Obr. 8: Avenue de Flandre, Paříž – pokud je stromořadí uprostřed ulice, pak vždy jako alej s promenádou

tektonický záměr. Někdy může být příčinou příliš široká vozovka, respektive úzký chodník, kam se stromy již nevešly. Tím primárním systémovým problémem je ovšem česká norma prostorového uspořádání sítí.<sup>28</sup> Ta vysloveně předepisuje ukládat sdělovací kabely do pásu chodníku podél vozovky, který byl vždy tradičně doménou právě stromů. Nic naplat, že Pražské stavební předpisy požadují v ulicích vymezit výsadbový pás – tento požadavek se týká jen zakládání nových ulic, nebo celkových rekonstrukcí.<sup>29</sup> Jinak ale rok co rok přibývají v pásu pro stromy další svazky optických kabelů, které se postupně stávají obtížněji přeložitelnou sítí než velká trubní vedení. Paradoxní je, že norma před nedávnem prošla revizí, v rámci níž obec hl. m. Praha uplatňovala a na jednáních pracovních skupin obhajovala připomínky, aby norma uvažovala s ponecháním volného prostoru pro stromy.<sup>30</sup> Všechny připomínky Prahy však byly nakonec en bloc zamítnuty.

## Dělicí pás

Na širokých ulicích v Česku se nezdá setkáváme se zatravněnými dělicími pásy oddělujícími jednotlivé části vozovky. K používání tohoto prvku nás vybízí slogany jako humanizace prostoru či zvýšení estetické kvality ulice. Tato my-

šlenková konstrukce asi vyplývá z dříve komentované představy, že chodci vnímají auta jako zlo a jeho vizuální potlačení jim pomůže cítit se lépe. V kapitole o vozovce jsme už ale s odvoláním na příklady zahraničních ulic řekli, že pozitivní dojem lze daleko lépe navodit širokými chodníky a správně umístěnými přechody pro chodce. Ani čtyřpruhová vozovka plná aut pak nemusí působit jako nepřátelský element.

Dělicí pásy naopak charakteru živé městské třídy odporují. Separace jízdních



Obr. 9: Rohanské nábřeží, Praha – dělicí pásy nenechaly žádné místo pro severní chodník

směrů navozuje dojem automobilového průtahu, třebaže esteticky ozeleněného. Vždyt tento prvek byl do městského prostředí adoptován z extravilánových rychlostních silnic. Ona i samotná deklarace snahy o humanizaci prostoru bývá někdy jen zástěrkou pro skutečné, čistě dopravně-inženýrské motivace. Dělicí pásy totiž v profilu představují skvělou rezervu pro odbočovací pruhy. A s tím bohužel konzumují cenné šířkové metry profilu, kterých se pak nedostává pro jiné funkce ulice. Exemplárním příkladem je pražské Rohanské nábřeží, kde dělicí pásy bez jakéhokoli využití pro pěší zabírají v součtu 11,5 m, načež na severní straně této 45 m široké ulice nezbylo vůbec žádné místo pro chodníky (obr. 9). Chodci jsou zde odkázáni výhradně na podloubí domů.

## Závěrem

Pražské třídy mají povětšinou velmi dobré urbanistické založení čili trasu a prostorové vymezení frontami domů. Při srovnání s těmi opravdu dobrými ulicemi v evropských metropolích ovšem na první pohled vidíme, že zaostávají v kvalitě svého vnitřního uspořádání, tzv. uličním profilu, což zásadně limituje intenzitu i pestrost lidských aktivit, které se v nich odehrávají. Při bližším

<sup>28</sup> Norma ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, Příloha C.

<sup>29</sup> Nařízení hlavního města Prahy č. 12/2024 o požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, § 12.

<sup>30</sup> Vyjádření IPR Praha č. j. 1653/18 ze dne 9. 4. 2018.

zkoumání lze identifikovat některé konkrétní nedostatky, jež se vyjevují při hodnocení dle poznatků obecné teorie i při praktickém srovnání s reálnými úspěšnými ulicemi v zahraničí. Základním nedostatkem, s nímž pak kauzálně souvisejí i ty ostatní, je nedostatečná šířka chodníků, a to v absolutních hodnotách v metrech i poměrově v procentech vůči celkové šířce profilu. Následují problémy jako absence stromů a obytných míst k sezení. Nepřímo s tím pak souvisí nízké koncentrace chodců a málo aktivní parter domů. Původcem

těchto nedostatků je, zdá se, rozšířené přesvědčení v české odborné i laické veřejnosti, že ulice jsou pouhým korydorem různých druhů dopravy. Veškeré snahy o polidštění ulic většinou končí u zájmu zlepšit podmínky chůze. Na společenský rozměr ulice se již nemyslí. Souvisí to nejspíš s malou obeznamovaností s tím, jaké kvality můžeme od ulice jako uživatele vůbec poptávat. Určitě nelze přijmout argument, že Češi neumí podobné prostory využívat. Naopak – kdekoliv se podmínky pro společenský život vytvoří, okamžitě se prostor zapl-

ní lidmi. Závěrečnou výzvou článku by proto mohlo být: Přijměme fakt, že hlavní ulice jsou klíčovým prostorem nejen pro pohyb městem, ale stejně tak i pro rozvoj lidských interakcí a pro celkový obraz města. Budujme proto městské třídy, které nás dobře povedou k cílům našich cest, na kterých budeme s radostí prožívat příběhy našich dní, o kterých budeme vyprávět a na které budeme hrdí.

*Ing. arch. Dominik Aleš, Ph.D.*

## ENGLISH ABSTRACT

### Prague Is Missing World-Class Avenues, by Dominik Aleš

Avenues, or more generally main urban streets, are a key component of a city's public space. They connect individual neighbourhoods and enable the movement of people and goods to where they are needed. They also provide the setting for much of the social and economic life that takes place in public spaces, similarly to urban squares. And finally, they also play a fundamental role in shaping the image of the city as they support our spatial orientation and understanding of urban structure, they carry identity and meanings, and they contribute significantly to our overall impression of the city.

Vysvětlivky k tabulce:

V první třetině tabulky jsou šedě uvedeny měřené pražské hlavní ulice, které nedosahují šířky 24 m a nejsou proto označeny za městskou třídu. Ve druhé třetině jsou uvedeny měřené městské třídy v Praze. V závěrečné třetině jsou referenční třídy ze zahraničí.

U každé ulice je uvedeno dvojí vymezení posuzovaného úseku. První vymezení značí „zkoumaný segment“ (většinou o délce jednoho bloku), v němž se hodnotily charakteristiky profilu (šířka ulice, chodníky, veřejná doprava, cyklostezka, parkování, stromy), transparentnost parteru a intenzita dopravy. Druhé vymezení značí „celou délku“ ulice pro posouzení přechodů pro chodce a výskytu laviček a zahrádek. Pro lavičky a zahrádky mohl být úsek zkrácen (údaj v závorce) v případě potřeby vyloučit neobestavené úseky ulice.

**Chodník:** Horní údaj je šířka v metrech (zvláště pro chodníky pravý a levý, případně též centrální či na středových mediánech). Případný vegetační pás navazující na chodník je započítán. Podloubí v ul. Rohanské nábřeží započítáno není (nefiguruje ani v celkové šířce ulice). Dolní údaj vyjadřuje, jakou část z uličního profilu zabírá pěší sféra. Kromě chodníků (a vegetačních pásů) je zde započítána i případná předzahrádka domů. U ulic mediánového profilu je do hodnoty v závorce započítána navíc i obslužná vozovka, která je chodci využívána jako sdílený prostor.

**Přechody:** Podíl chodecky plnohodnotných křižovatek (takových, kterým nechybí žádný přechod) z celkového počtu všech křižovatek na ulici v celé její délce.

**MHD:** Informace, zda se v profilu nachází tramvaj nebo vyhrazený pruh pro autobusy. Značka „(bus)“ značí, že v ulici jezdí autobusové linky, ale nemají vyhrazený pruh.

**Cyklo:** Uvádí, zda a jakým způsobem je v profilu řešen pohyb cyklistů. Značka „x“ znamená, že cyklistům není vymezen žádný specifický prostor. V případě odlišné úpravy pro jednotlivé směry jsou uvedeny údaje dva.

**Parking:** Počet parkovacích míst přepočtený na 100 m délky ulice. U průběžného parkovacího pásu je počítáno 5,75 m na jedno stání. Započítána jsou všechna stání včetně vyhrazených (zásobování, taxi apod.).

**Stromy:** Uvádí typický rozestup stromů v rámci stromořadí. Každá strana ulice je uvedena zvlášť. Pokud je stromořadí na jedné straně zdvojeno, je doplněna značka „(2x)“.

**Lavičky a zahrádky:** Celkový počet laviček/zahrádek v celé délce ulice přepočtený na délku 100 m. Zahrádky byly počítány v letních měsících. Případná hnízda laviček (většinou max. 2 ks) jsou započítána jako jedna lavička. Nejsou zohledněny lavičky na zastávkách MHD ani případné neformální lavičky provozované soukromými podniky v parteru.

**Parter:** Podíl aktivní fasády v přízemí z celkové délky uličních front. Započítány jsou výlohy (nezaslepené), prosklená lobby, otevřené průjezdy.

**Chodci / cyklisté / auta+moto:** Počet průchodů/průjezdů na sčítacím profilu za hodinu v odpolední špičce.

Údaje jsou rozlišeny barevně na **velmi vyhovující, vyhovující, nevyhovující, velmi nevyhovující**.

**Sběr dat:** Zaměření šířek a dopravní průzkum proběhly v terénu (pražské ulice severovýchodního kvadrantu na podzim 2016; tři doplněné pražské ulice a evropské ulice na podzim 2021, na jaře 2022 a na podzim 2022). Zaměření délky aktivního parteru proběhlo ve stejnou dobu zákresem do technické mapy na základě odměření z fotografií a Google Streetview. Údaje o přechodech, veřejné dopravě, cyklostezkách, parkování, stromech, lavičkách a předzahrádkách byly aktualizovány v r. 2025 z ortofotomapy a Google Streetview.

	šířka [m]	chodník [m] [%]	přechody [%]	MHD	cyklo	parking [ks/100 m]	stromy [m]	lavičky [ks/100 m]	zahrádky [ks/100 m]	parter [%]	chodci [ks/hod.]	cyklisté [ks/hod.]	auta/moto [ks/hod.]
<b>Celetná</b> ŠTUPARTSKÁ – OVOČNÝ TRH STAROMĚSTSKÉ NÁM. – U PRAŠNÉ BRÁNY	10	10 100 %	60	x	x	0	x x	0	1,2	39	2 130	6	0
<b>Husitská</b> OREBITSKÁ – JERONÝMOVA SEIFERTOVA (TROCNOVSKÁ) – OHRADA	17	3,4 / 3,4 40 %	12	(bus)	x	12	x x	0,1	0,1	42	378	6	1 596
<b>Hybernská</b> SENOVÁŽNÁ – DLÁŽDĚNÁ NA PŘÍKOPĚ – U BULHARA	17	3,1 / 3,5 39 %	60	x	x	26	x x	0	0	25	780	18	546
<b>Dlouhá</b> MASNÁ – RYBNÁ STAROMĚSTSKÉ NÁM. – REVOLUČNÍ	18	2,7 / 3,9 37 %	43	x	x	40	x x	0,6	0,7	36	918	12	294
<b>Sokolovská 1</b> I. PLUKU – VÍTKOVA KE ŠTĚVANICI – KAZLOVY SADY	18	2,5 / 2,8 29 %	50	tram	x	25	x x	0,1	1,1	44	792	12	66
<b>Veletříní</b> MALÍŘSKÁ – HAŠKOVA OVENECKÁ – BUBENSKÁ	18	3,9 / 3,6 42 %	31	x	cyklopruh	5	x x	0	0,1	12	192	0	1 482
<b>Dělnická</b> OSADNÍ – KOMUNARDŮ ARGENTINSKÁ – JANKOVCOVA	19	4 / 4 42 %	83	x	x	19	x x	0	0,8	24	372	0	498
<b>Milady Horákové</b> Č. P. 818 – HAŠKOVA OVENECKÁ – DUKELSKÝCH HRDINŮ	19	3 / 3,5 34 %	67	tram	x	28	x x	0	1,0	47	1 020	6	138
<b>Dukelských hrdinů</b> MILADY HORÁKOVÉ – HERMANOVA NABŘ. KAPITÁNA JAROSE – STROJNICKÁ	23	3,8 / 4,2 35 %	44	tram	x	19	x x	0	0,7	36	738	30	510
<b>Zenklova</b> NA HRÁZI – ELSNICOVO NÁM. SOKOLOVSKÁ – BULOVA	23	3,6 / 4,4 35 %	5	tram	x	30	x x	0,3	0,2	38	456	0	78
<b>Legerova</b> KOLUBKOVÁ – TYRŠOVA BOŽENY NĚMCOVÉ – ČELAKOVSKÉHO SADY	24	5,5 / 5,5 46 %	10	x	x	20	x x	0	0	18	396	12	2 646
<b>Revoluční</b> TRUHLÁŘSKÁ – SOUKENICKÁ TRUHLÁŘSKÁ – RÁSNOVKA	24	3,6 / 2,9 27 %	50	tram	x	7	x x	0	0	52	2 340	6	672
<b>Vinohradská</b> ANNY LETENSKÉ – BLANICKÁ LEGEROVA – J. ŽELIVSKÉHO (JIČINSKÁ)	25	5,2 / 5,2 42 %	22	tram	x	22	7–11 7–11	0,1	0,8	61	576	18	894
<b>Na Příkopě</b> PANSKÁ – U PRAŠNÉ BRÁNY VÁCLAVSKÉ NÁM. – U PRAŠNÉ BRÁNY	28	11,2 / 8,6 71 %	60	x	cyklopruh x	29	13 x	5,1	0,5	52	4 482	12	168
<b>Na Poříčí</b> Č. P. 1045 – BISKUPSKÁ NÁM. REPUBLIKY – TĚŠNOV	28	4,8 / 5,2 36 %	75	tram	x	20	x x	0,2	0,5	69	3 144	24	672
<b>Jana Želivského</b> JESENIOVA – Č. P. 1686 VINOHRADSKÁ – OHRADA	30	3,7 / 3,7 25 %	38	tram	x	0	x x	0	0	29	1 182	6	2 400
<b>Vršovická</b> GRUZINSKÁ – UŽOČKÁ PERUCKÁ (U VRŠOVIC. NÁDR.) – KUBÁNSKÉ NÁM.	35	4,9 / 4,9 28 %	22	tram	cyklopruh	21	8–11 11–15	0,1	0,1	222	36	774	
<b>Sokolovská 2</b> KOVÁRSKÁ – U SKLADKY ČUPŘOVÁ – FREYOVÁ	37	5,4 / 5,8 45 %	36	tram	x	32	8 x	0,1	0,1	36	246	6	1 152
<b>Hartigova</b> ZA ŽIŽKOVSKOU VOZOVNOU – STRÁŽNÍ OHRADA – SPOJOVACÍ	40	5 / 5 50 %	35	tram	cyklopruh	22	10,5 x	0,1	0,7	18	180	6	816
<b>Na Žertvách</b> VACÍNOVA – POD HÁJKEM ZENKLOVA – POD HÁJKEM	40	2,8 / 8,5 28 %	40	tram	x	35	x x	0,6	0,4	18	384	0	390
<b>Rohanské nábřeží</b> ROHANSKÝ OSTROV – THÁMOVA I. PLUKU (KE ŠTĚVANICI) – ŠALDOVÁ (U RUSTONKY)	45	0,3 / 3,3 8 %	0	x	cyklopruh	43	8,5 x	0	0,1	43	216	18	2 226
<b>Kastanienallee</b> SCHWEDTER STR. – ODERBERGER STR. SCHWEDTER STR. – SCHÖNHAUSER ALLEE	26	8 / 9 65 %	50	tram	cyklopruh	13	8–13 8–13	0,2	4,5	36	876	474	282
<b>La Canebière</b> RUE DES RÉCOLETTES – RUE PAPERÉ C. BELSUNCE – SQ. STALINGRAD (BD DUGOMMIER)	30	7,4 / 5,1 42 % (80 %)	100	tram	vyhrazená vozovka	2	15–20 15–20	0	1,5	54	3 108	486	168
<b>Bd de Magenta</b> RUE DES VINAIGRIERS – RUE DE NANCY BD DE ROCHECHOUART – PL. DE LA RÉPUBLIQUE	30	7,8 / 7,8 52 %	56	bus	chodník	11	(2x) 7 (2x) 7	1,5	1,3	67	1 872	492	1 620
<b>Bd Saint-Germain</b> RUE DE SEINE – CARR DE L'ODÉON QUAI D'ORSAY – QUAI SAINT-BERNARD	30	6,8 / 6,8 45 %	50	bus	buspruh x	15	6 6	1,7	1,4	74	1 806	708	1 716
<b>La Rambla</b> C. DE COLOM – C. DELS ESCUDELLERS PG. DE COLOM – PL. DE CATALUNYA	33	2,8 / 16 / 2,8 65 %	83	(bus)	x	32	6,5 6,5	1,3	1,8	60	4 722	294	786
<b>Andrássy út 1</b> NAGYMEZŐ – JÓKAI TER BAJCSY-ZSILINSZKY ÚT – OKTOGON	34	7,5 / 7,5 44 %	33	bus	cyklopruh	22	6 6	0,7	1,5	48	1 446	312	1 116
<b>Bd de Clichy</b> AV. RACHEL – RUE LÉPIC RUE CAULAINCOURT – BD BARBÉS	42	3,8 / 16,7 / 3,8 58 %	47	bus	chodník	28	(2x) 10 (2x) 10	1,5	1,9	66	1 116	792	1 656
<b>Bd des Batignolles</b> RUE DE LÉVIS – RUE DE CHEROY R. DE CONSTANTINOPOLE – R. DE CLICHY	42	2,8 / 16,7 / 3,1 54 %	46	(bus)	chodník	49	(2x) 5 (2x) 5	0,6	1,5	72	1 038	444	1 680
<b>Andrássy út 2</b> EÖTVÖS U. – CSENGERY U. OKTOGON – HŐSOK TERÉ (KODÁLY KÖRÖND)	45	3,6 / 6,8 / 6,8 / 3,6 46 % (70 %)	42	(bus)	obslužná vozovka	15	(2x) 6 (2x) 6	5,3	1,5	36	1 572	252	1 146
<b>Bd Leopold II</b> R. VANDENBOOGAERDE – R. DE MEXICO AV. DU PORT – PARC ELISABETH (R. R. DOUFFET)	45	6,2 / 6,2 28 % (71 %)	64	tram	obslužná vozovka	51	(2x) 13,5 (2x) 13,5	0,4	0,6	28	480	258	672

Tab. 1: Srovnání pražských a zahraničních tříd v měřitelných parametrech

# REVITALIZACE ULICE SERGELGATAN VE STOCKHOLMU

Irena Klingorová

*Revitalizace veřejného prostoru pro mnohé může znamenat dát prostoru „nový kabát“ v podobě vyhotovení nových povrchů, osazení moderního mobiliáře nebo v lepším případě vysazení zeleně. Jak ale může vypadat revitalizace klíčového veřejného prostoru, který navíc potřebuje podpořit svou funkci? V takovémto případě nestačí nová dlažba nebo umístění lavičky do prostoru. Tyto případy vyžadují komplexní přístup, spolupráci a neustálý dialog všech zúčastněných, ať už se jedná o investory, zhotovitele či uživatele. Dobrým příkladem komplexní revitalizace je pěší ulice Sergelgatan v centru Stockholmu.*

Ulice Sergelgatan spojující náměstí Sergelstorg a Hötorget v centru Stockholmu je první čistě pěší zónou ve Švédsku. Její vznik je datován do 50. let 20. století, kdy byla založena v souvislosti s celkovou transformací centrální části města Stockholmu, která se tehdy přizpůsobovala městské hromadné dopravě za pomoci víceúrovňových řešení parteru. Ulice Sergelgatan byla od počátku považována za jeden ze základních stavebních kamenů pro nakupování a zážitky ve městě. Předurčovalo ji k tomu umístění v nejlepší komunikační lokalitě v centru města s klíčovými přílehlými budovami, jako je kulturní centrum (*Kulturhuset*) a Stockholmská koncertní síň (*Konserthuset*). Po svém otevření ji proslavila nejrozmantější nabídka zboží ve Stockholmu a živá a pulzující atmosféra podpořená místními restauracemi a bary.

Ulice Sergelgatan byla dlouhou dobu velmi slavnou nákupní promenádou, ale v průběhu let postupně ztratila část své bývalé slávy. I přes 250 000 procházejících lidí týdně spolu s dalšími tisíci lidí pracujících v přílehlých kancelářských budovách zvaných Hötorgsskraporna začal tento prostor postupně upadat.

Tato sestupná tendence atraktivity dala však impuls vedení města, které se rozhodlo na konci druhé dekády 21. století na tuto situaci reagovat celkovou revitalizací a modernizací prostoru.

Cílovou vizí bylo vytvořit nový zážitek na úrovni ulice s modernizovanými prostory přizpůsobenými pro různé koncepty, jako je jídlo, kulturní programy

a nakupování, a to vše propojit s kancelářskými prostory, kterými je toto místo obklopeno. Nejednalo se tedy jen o projekt zaměřený pouze na samotnou ulici Sergelgatan, ale o komplexní revitalizaci zahrnující i přílehlé zastavěné prostory, která vyžadovala spolupráci mnoha subjektů, a to jak na státní úrovni (město Stockholm, vlastník Trafikverket), tak na úrovni soukromé (vlastníci nemovi-



Poloha ulice Sergelgatan v rámci centra města



Fotografie zachycující ulici Sergelgatan v různých obdobích

ce se odehrála v letech 2019–2022, což se s přihlédnutím k rozsahu prací může považovat za velmi krátkou dobu.

## Přestavba zástavby přiléhající k parteru

V první fázi došlo na přestavbu původní zástavby s komplikovanou strukturou a vnitřními spojovacími chodbami. Aby k tomu ale vůbec mohlo dojít, bylo nejprve potřeba přepracovat stávající podrobný plán (obdobu regulačního plánu) v souladu se strategií, jejíž klíčovou vizí je vytváření a podpora veřejného života ve veřejných prostranstvích v jakoukoliv denní dobu.

V rámci přestavby došlo k zásahu do uliční úrovně a spodního podlaží navazujícího na kancelářské budovy Hötorgsskrapporna. Zástavba byla přestavěna tak, aby vytvořila nové veřejné uliční prostory se vstupy orientovanými na Sergelgatan. Součástí projektu byla také mimo jiné rekonstrukce obchodních a restauračních prostor a prostor pro komerční využití přiléhajících přímo k ulici, investice do nových technologií nemovitostí, renovace veřejných garáží, zhotovení nových vchodů do kanceláří, koláren a mnoho dalšího.

Povrch ulice, tedy dlažba, zůstal z velké části původní z doby před revitalizací. To může být pro mnohé paradoxem, protože u tak velké revitalizace by se mohla očekávat komplexní obnova všeho, povrchů nevyjímaje. Stavba však byla prováděna s důrazem na šetrný přístup k životnímu prostředí a stav dlažby byl vyhodnocen jako plně vyhovující. Bylo naopak žádoucí zachovat dlažbu vzhle-

Zdroj: Landarkitektur.se



Pohled do veřejného prostoru ulice Sergelgatan

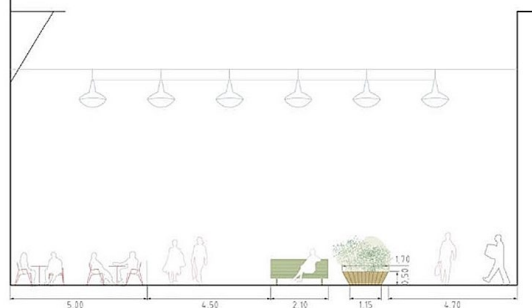
ností). Velkým aktérem v celém procesu byl vlastník přilehlých kancelářských budov Hötorgsskrapporna společnost Vasakronan, dalšími spolupracujícími byly soukromé společnosti AMF Fastigheter, Axfast, Fastighetskontoret a ostatní

vlastníci přilehlých nemovitostí. Svůj prostor zasáhnout do projektu dostala i veřejnost, se kterou bylo uskutečněno několik workshopů ve fázi návrhu a poté i několik diskusních setkání ve fázi finalizace projektu. Celá revitaliza-

Zdroj: Landarkitektur.se



Půdorys a příčný profil ulice

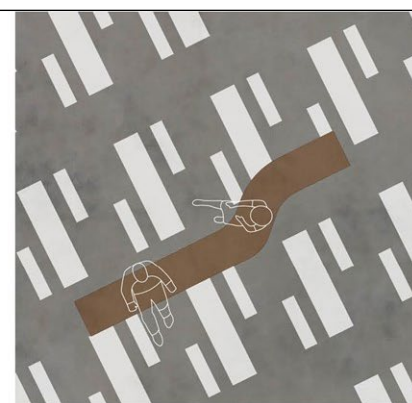
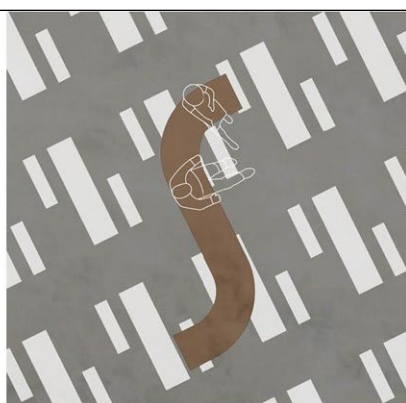
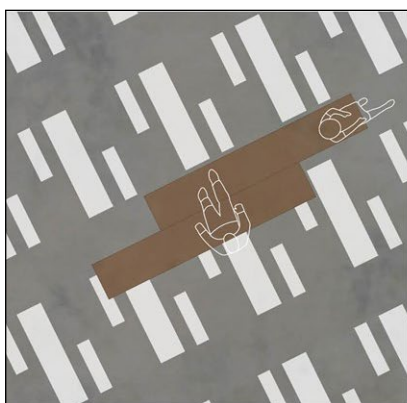




Ukázka vzoru dlažby a mobiliáře



Ukázka nově vložených květníků se zelení



Návrh unikátně zhotovených laviček

dem k historické stopě. Dodlážděny byly pouze nově vzniklé prostory ulice.

## Vybavení veřejného prostoru

Hlavním designérem mobiliáře a vybavení ulice Sergelgatan je architektonické studio Landarkitektur. Designová série vznikla ve spolupráci s vlastníky nemovitostí s cílem učinit prostor atraktivnější, funkčnější a bezpečnější jak pro uživatele v pohybu, tak pro návštěvníky využívající prostor k odpočinku.

Zásadním krokem bylo vložení zeleně v podobě uličních stromů ve speciálně navržených květnících přizpůsobených klimatu a podkladu ulice, uživatelům veřejného prostoru a pohledovým liniím. Stejný design je použit i pro menší verzi květníků, které jsou určeny pro jarní či letní květinovou výsadbu, která mívá společné téma pro celý centrální Stockholm.

V ulici přibyl také nový permanentní mobiliář v podobě laviček, a to jak s opěradlem, tak i bez něj. Ty byly stejně jako nově vložená zeď speciálně přizpů-

sobeny unikátním podmínkám lokality, jako jsou sklony terénu, hlavní trasy chodců, rozložení venkovního posezení u restaurací a podobně. Kromě pevně-



Ukázka uměleckého díla ve veřejném prostoru – bronzové sousoší Sergelminnet, autor Göran Strååt



Barevné lampiony

ho mobiliáře má ulice nově k dispozici sezónní zařízení v podobě volně loženého nábytku a květináčů.

A konečně, jako snad všechny veřejné prostory ve Stockholmu, i Sergelgatan má svou uměleckou výzdobu. Jsou jí například bronzové sochy „Limpan Lindström“ a „Sergelminnet“ od švédského umělce Görana Strååta nebo umělecká díla ve vstupních prostorech kancelářských budov „Baby“ od Hanny Hansdotterové a „Citybina flyttar in“ od Johana Paalzowa. Poslední dvě jmenovaná díla jsou vytvořena z recyklovaných materiálů pocházejících přímo z přestavby přilehlých budov.

Zajímavostí celého projektu je, že byl realizován za provozu se stávajícími nájemci ve výškových budovách. Velká péče byla proto věnována zajištění plynulého pracovního prostředí během období realizace projektu a zajištění plynulého přístupu po ulici pro tisíce lidí, kteří se po ní denně pohybují. Dů-

ležitým faktorem pro úspěch projektu byl proto neustálý dialog s nájemníky a okolními vlastníky nemovitostí. Za zmínku také stojí udržitelnost při realizaci projektu, v rámci které došlo k recyklaci a znovupoužití mnoha materiálů. Dobrým příkladem jsou již zmíněná umělecká díla.

Touto revitalizací ale práce s ulicí jako veřejným prostranstvím nekončí. Udržet prostor živý může být někdy větší výzvou než samotná revitalizace, protože vyžaduje průběžnou práci s prostorem. Toho si je vedení města vědomo, proto v roce 2023 ve spolupráci s vlastníky nemovitostí a veřejností v rámci programu „City i Samverkan“ vytvořilo pro ulici nový koncept, který se v došlém překladu nazývá „šťastnější ulice“. V rámci tohoto konceptu bylo v roce 2024 na ulici zavěšeno 120 různě barevných luceren na světelných řetězech. Celkem bylo vybráno pět různých barev, které doplňují prostor ulice. Zajímavostí je, že lucerny jsou záměrně

flexibilně uchyceny, aby mohly následovat směr větru a vytvářet tak neustále se měnící panorama. Pro vysokou odolnost a dlouhou životnost jsou světla vyrobena z hliníkových plechů.

## Závěr

Tři roky po realizaci je projekt hodnocen velmi kladně, a to jak ze strany uživatelů, tak ze strany samotného města Stockholmu. Cílů projektu bylo dosaženo, ulice Sergelgatan je nyní živým spojením mezi náměstími Hötorget a Sergelstorg a i se zbylými částmi města. Nabízí pestrý výběr restaurací, obchodů, zážitkových konceptů a několik různých typů služeb. Lidé užívají veřejný prostor v různou denní dobu, o víkendech i ve všední dny a zůstávají zde déle. Oblast je snadněji čitelná díky přehlednějším vchodům a vestibulům s recepce na schodištích, což znatelně usnadňuje orientaci a vytváří pocit bezpečí. Dá se tedy říci, že ulice Sergelgatan může být opět označena za tepající přirozené centrum města, kam se navrátil původní živý ruch.

## Použité zdroje:

Projekt Sergelgatan. In: *Vasakronan* [on-line]. Švédsko, 2025. Dostupné z: <https://vasakronan.se/projekt/sergelgatan/>. [cit. 2025-03-11].

Sergelgatan. In: *Landarkitektur* [on-line]. Švédsko, 2025. Dostupné z: <https://landarkitektur.se/projekt/sergelgatan/>. [cit. 2025-03-11].

*Ing. arch. Irena Klingorová, Ph.D.  
Veidekke Entreprenad AB, Švédsko*

## ENGLISH ABSTRACT

### The Revitalisation of Sergelgatan Street in Stockholm, by Irena Klingorová

For many people, the revitalisation of public space may simply mean giving it a “new coat” – providing new paving, placing modern street furniture, or, in better cases, adding some greenery. But how can revitalisation look like when a key public space also requires a boost in its function? In such cases, a new pavement or the placement of a bench is far from sufficient. These situations require a comprehensive approach, cooperation, and continuous dialogue among all stakeholders whether investors, contractors, or users of the space. A holistic revitalisation of the pedestrian Sergelgatan Street in the centre of Stockholm can provide an inspiring example.

# AKO BRATISLAVA TVORÍ MESTO PRE DETI? RADIKÁLNA TRANSFORMÁCIA KRIŽOVATKY V CENTRE BRATISLAVY NA PRÍJEMNÝ VEREJNÝ PRIESTOR

Miroslava Daňová, Eva Hapčová, Ján Kol, Petra Marko, Sandra Štasselová

*Základná škola na Vazovovej v Bratislave, ktorú navštevuje 624 žiakov a dve tretiny rodičov považujú okolie školy za nebezpečné, prešla výraznou zmenou okolia. Transformácia chaotickej križovatky od dočasných riešení k trvalým prebiehala rok. Medzi kľúčovými inštitúciami a školou vznikol vďaka opatreniam, okrem prehľadnejšej dopravnej situácie, aj príjemný verejný priestor, ktorý dnes využíva široká verejnosť. Išlo o premenu, ktorá je súčasťou projektu Mesto pre deti Metropolitného inštitútu Bratislavy. Mesto pre deti sa zameriava na zvyšovanie bezpečnosti v okolí škôl v Bratislave, podporu aktívnej mobility a zapájanie detí, mladých ľudí, ale aj širšej verejnosti do skvalitňovania vlastného mesta a budovania pozitívneho vzťahu k prostrediu. V tomto článku vám priblížime, ako prebiehal proces transformácie verejného priestoru od participácie, cez taktický urbanizmus až po trvalé riešenie.*

## Metropolitný inštitút Bratislavy

Metropolitný inštitút Bratislavy (MIB) vznikol v roku 2019 s cieľom pozrieť sa koncepčne na urbanistické, architektonické či územnoplánovacie výzvy v hlavnom meste Slovenska a hľadať riešenia, ktoré premenia Bratislavu na odolnejšiu, starostlivejšiu a dostupnejšiu pre všetkých. Od svojho vzniku si v metropolitnom inštitúte uvedomujeme, že verejný priestor nie sú len námestia či parky, ale aj ulice, ktoré v skutočnosti tvoria veľkú časť verejných priestranstiev v meste. Podľa Janette Sadik-Khan, bývalej komisárky mesta New York, ktorá spolupracuje aj s mestom Bratislava, je to až 80 % všetkých verejných priestranstiev v meste [Sadik-Khan, 2023].

V MIB-e sme sa zamerali nielen na postupnú transformáciu námestí či parkov, ale aj na zásahy do ulíc a chodníkov. Mesto v roku 2022 vypracovalo „manuál asfaltovania“ – technické listy, ktoré hovoria o tom, akými pravidlami by sa rekonštrukcie ulíc mali riadiť. Metropolitný inštitút stál pri zrode Bratislavskej mestskej dlažby, ktorú môžu používať mestské, ako aj súkromné inštitúcie. Zámerom vytvorenia dizajnovanej dlažby je zjednotiť a prepojiť identitu mesta v jeho rôznych častiach.

Inštitút od svojho vzniku spracúva a aktualizuje Princípy a štandardy (PaŠ) – prevádzkové dokumenty, ktoré definujú

základné pravidlá konkrétnych prvkov alebo častí verejného priestoru. Princípy a štandardy vychádzajú z Manuálu a Manifestu verejných priestorov. Sú medzi nimi napr. PaŠ starostlivosti o zeleň, PaŠ lavičiek, košov, cyklostanov, povrchov chodníkov, zastávok MHD a iné. Do dnešného dňa má MIB 20 takýchto dokumentov a v súčasnosti sa pripravujú ďalšie.

Ďalšou oblasťou, ktorej sa MIB venuje, sú školy a ich okolie. Tieto aktivity zastrešuje projekt Mesto pre deti, do ktorého sa od roku 2022 zapojilo 12 škôl, a tento rok pribudlo ďalších 20 bratislavských škôl, s ktorými budeme v nasledujúcich rokoch spolupracovať. Cez optiku detí, ktoré patria medzi najzraniteľnejšie skupiny obyvateľov v meste, sa pozeráme na to, čo je pri pohybe mestom bezpečné a príjemné.

Naším zámerom v prípade transformácie okolia ZŠ Vazovova bolo definovať bezpečnostné výzvy dopravnej situácie a nájsť komplexné riešenie pre zvýšenie bezpečnosti, ako aj estetiky tohto verejného priestranstva. Okrem hlavného cieľa sme si určili aj parciálne ciele: *zlepšiť pešiu infraštruktúru pre všetkých zraniteľných užívateľov\*ky ulice, zvýšiť podiel aktívnej mobility u žiačok\*kov školy, zvýšiť citlivosť detí voči iným užívateľom\*kám verejného priestoru a zlepšiť celkovú kvalitu životného prostredia v okolí školy.*

Súčasťou našej metodiky okrem kvantitatívneho a kvalitatívneho zberu dát prostredníctvom procesu participácie boli aj metódy socio-priestorovej analýzy, mapovania dopravnej situácie aj s využitím dronov, zber komplexných dát o účastníkoch dopravnej premávky, žiakoch a personáli školy a využitie taktického urbanizmu.

Vzhľadom na exponovanú lokalitu neďaleko centra mesta bola situácia v okolí Základnej školy na Vazovovej vyhodnotená ako jedna z najnebezpečnejších – až 59 % opýtaných rodičov označilo situáciu v okolí školy za nebezpečnú. V budove ZŠ Vazovova sídlia dve školy – základná škola s počtom žiakov 624 a Gymnázium J. Papánka s počtom žiakov 680. Lokalita preto najmä v ranných a poobedných hodinách zažívala veľký ruch a vznikali tu chaoticke a nebezpečné situácie. V okolí školy sídlia aj ďalšie dôležité inštitúcie – poliklinika, banka či hotel.

Množstvo problémov v lokalite bolo viditeľných už počas prvých socio-priestorových analýz a dopravných mapovaní. Budova školy sa nachádza v blízkosti veľkej križovatky, ktorej geometria dovoľovala, aby sa tu autá pohybovali veľkou rýchlosťou. Chýbali bezpečné priechody pre chodcov či príjemný priestor, kde by deti mohli tráviť čas počas čakania na rodiča. Veľkú časť plochy tvoril dopravný tieň – rozsiahly priestor vymedzený len vodorovným dopravným značením bez



Participácia detí v projekte ZŠ Vazovova

pevného vymedzenia. Veľká nevyužitá asfaltová plocha, ktorá navyše lokalitu v lete výrazne prehrieva.

V prípravnej fáze projektu sme veľký priestor venovali participácii so samotnými užívateľmi – deťmi, rodičmi, personálom, susedmi či okoloúčiacimi – prebiehali diskusie, zber dotazníkov či vnímavé vychádzky, ktoré dokážu sprostredkovať zážitok z pohybu na ulici v koži človeka s obmedzeniami (na barliach, na vozíku, s kočíkom, v pozícii 3-ročného dieťaťa). Keďže participácia je dôležitá súčasť mnohých našich projektov na metropolitnom inštitúte a s ňou súvisí aj snaha zapojiť tých, ktorých sa transformácia týka, aktívnou súčasťou tejto fázy boli samotné deti. V diskusiách poukazova-

li na nebezpečné miesta a prichádzali s nápadmi, ako túto situáciu zlepšiť. Mohli kresliť do máp, ako by chceli, aby priestor v okolí ich školy vyzeral. Mohli si vyskúšať aj pohyb a hru na vozovke v čase konania festivalu Ulica na hranie, počas ktorého sa uzavrela premávka na časti ulice a návštevníci mohli tráviť čas priamo na ceste. Mnohí rodičia sa vrátili do čias, keď bola hra na ulici úplne bežnou súčasťou ich detstva.

Spolu sa na tomto projekte počas jeho trvania podieľalo približne 500 účastníkov, priamo či nepriamo. Z rozhovorov a všetkých zozbieraných dát vzišli prvé predstavy, ktoré sa transformovali do konkrétnych dopravných riešení.

## Taktický urbanizmus je stále novinka

Na jar 2023 sme na základe podnetov a vstupných dát v spolupráci s dopravným expertom vypracovali projekt pre zmenu dopravnej organizácie v lokalite. Dopravné simulovanie je pri projektoch v takejto mierke problematické a nemusí zohľadňovať reálnu zmenu správania po zásahu. To bol dôvod, prečo sme sa rozhodli najprv ich otestovať fyzicky v priestore taktickým urbanizmom.

Taktický urbanizmus s využitím dočasných zásahov v priestore, ako je umeenie na asfalte (asphalt art), osadenie stĺpikov či zelene, má za úlohu modelovať zmenu v priestore v nenákladnom dočasnom režime, zbierať dáta a spätnú väzbu na úpravu, a v neposlednom rade podporiť zmenu pohybu v lokalite v prospech využitia pešieho pohybu, či cyklo dopravy. Naše dáta ukázali, že až dve tretiny detí bývajú menej ako 5 minút chôdze od spádovej základnej školy a napriek tomu viac ako tretinu detí rodičia vozia do školy autom.

Škálovaním programu Mesto pre deti nás sprevádzal tím Bloomberg Associates s Janette Sadik-Khan, bývalou komisárkou pre dopravu mesta New York, ktorej ultimátnou „zbraňou“ v transformácii newyorských ulíc bol práve taktický urbanizmus.

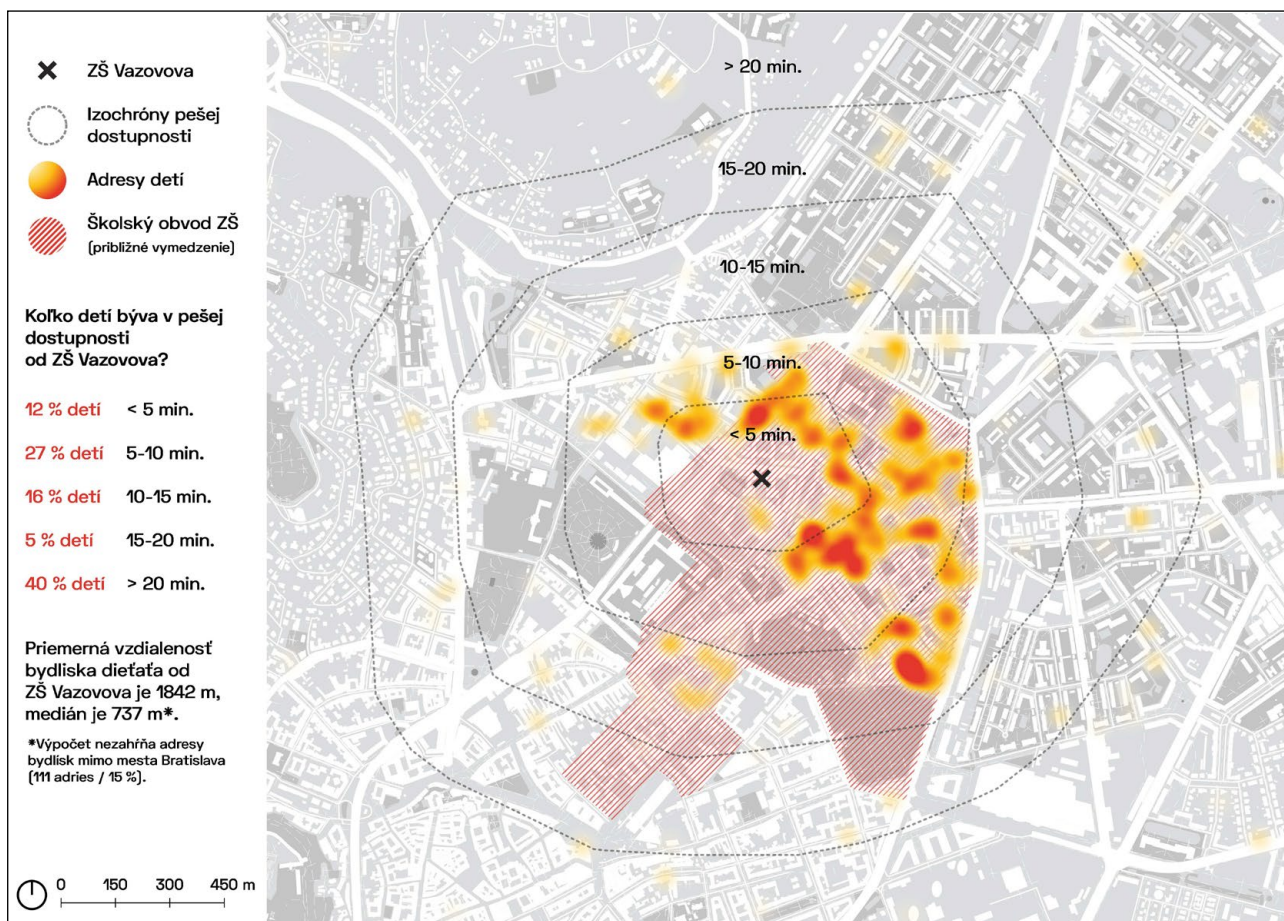
Cieľom našich dočasných zásahov bolo vizuálne atraktívne zvýrazniť zmenu v dopravnej organizácii – kam už auto podľa nových opatrení nebude môcť vojsť. Výsledkom bola zúžená križovatka a zrušených bolo deväť nelegálnych parkovacích miest – polovica plochy, ktorá slúžila vozidlám, sa zmenila na chodníky a výsadbové plochy.

S ľuďmi zo susedstva aj zainteresovanými skupinami sme hovorili pred opatreniami, aj po ich zavedení. Organizovali sme okrúhle stoly aj diskusie s verejnosťou, aby sme videli, ako verejnosť reaguje na zmeny.

Zmeny prostredníctvom taktického urbanizmu boli napriek komunikácii mesta a inštitútu prijaté rozpačito – verejnosť dostatočne nepochopila ich účel. Na základe reakcií užívateľov sme absolvovali



Ukážka taktického urbanizmu (Vazovova ul.)



Zdroj: MIB

Pešia dostupnosť školy pre žiakov a žiačky podľa adresných bodov trvalých pobytov

ďalšie kolo participácie a komunikačnú kampaň, kde sme projekt lepšie vysvetlili a prešli k spracovaniu trvalého riešenia, ktoré bolo následne veľmi pozitívne prijaté.

## Od dočasných k trvalým riešeniam

Trvalé riešenie sme pripravili v koordinácii s dopravnými inžiniermi a Krajským dopravným inšpektorátom Bratislava. Križovatku tvoria tri ulice, na ktoré sme pridali niekoľko prvkov pre zvýšenie bezpečnosti peších, pre spomalenie či upokojenie dopravy – nové priechody pre chodcov, vyvýšená plocha na vjazde do zóny s obmedzením rýchlosti (priebežný chodník), zelené ostrovčeky, drop-off zóna na krátke zastavenie a vloženie detí, niekoľko parkovacích miest pre dlhšie zastavenie v prípade odprevádzania detí.

Realizovala sa úprava geometrie križovatky vysunutím chodníkov v nároží a doplnením vegetačných plôch, čím



Zdroj: MIB

Schéma dopravného riešenia križovatky

vzniklo tzv. slonie ucho. Osadili sme zvislé dopravné značenie predpisujúce zákaz státia či parkovanie s časovým obmedzením. Pridali sme dva ohybné stĺpiky – balisety.

Takmer 500 m<sup>2</sup> plochy, ktorú sme získali zúžením križovatky, sa mohlo transformovať na príjemný verejný priestor so zeleňou.

Naším cieľom bolo vysadiť zeleň, ktorá časom prekryje plochu križovatky, vďaka čomu bude v lete plniť ochladzovaciu funkciu a celoročne vodozadržnú.

Priestor pred školou pri vozovke bol výnimočný tým, že sa v ňom nenachádzali podzemné inžinierske siete, čo nie je v mestskom prostredí obvyklé. Vďaka tomu sa nám podarilo v lokalite integrovať šesť nových vzrastlých stromov, vybrali sme druhy odolné voči suchu a zasoľovaniu a druhy, ktoré už v lokalite rástli a darilo sa im. Dreviny boli doplnené trvalkovými záhonmi.

Okrem zelene pribudol aj mobiliár – lavičky, koše a cyklostojany. Predtým 79 % rodičov uviedlo, že by privítali bezpečné parkovanie bicyklov. Pribudlo

osvetlenie a pri jednom z priechodov aj svetelná signalizácia, ktorá zvýšila bezpečnosť.

Pôvodný asfalt bol na viacerých miestach vymenený za Bratislavskú mestskú dlažbu s originálnym mestským dizajnom, boli realizované kamenné prídlažby a debarierizácia priechodov pre chodcov. Škola a jej okolie získalo doteraz neexistujúci verejný pobytový priestor. Zmena správania obyvateľov bola okamžitá a mobiliár bol využívaný od prvej chvíle.

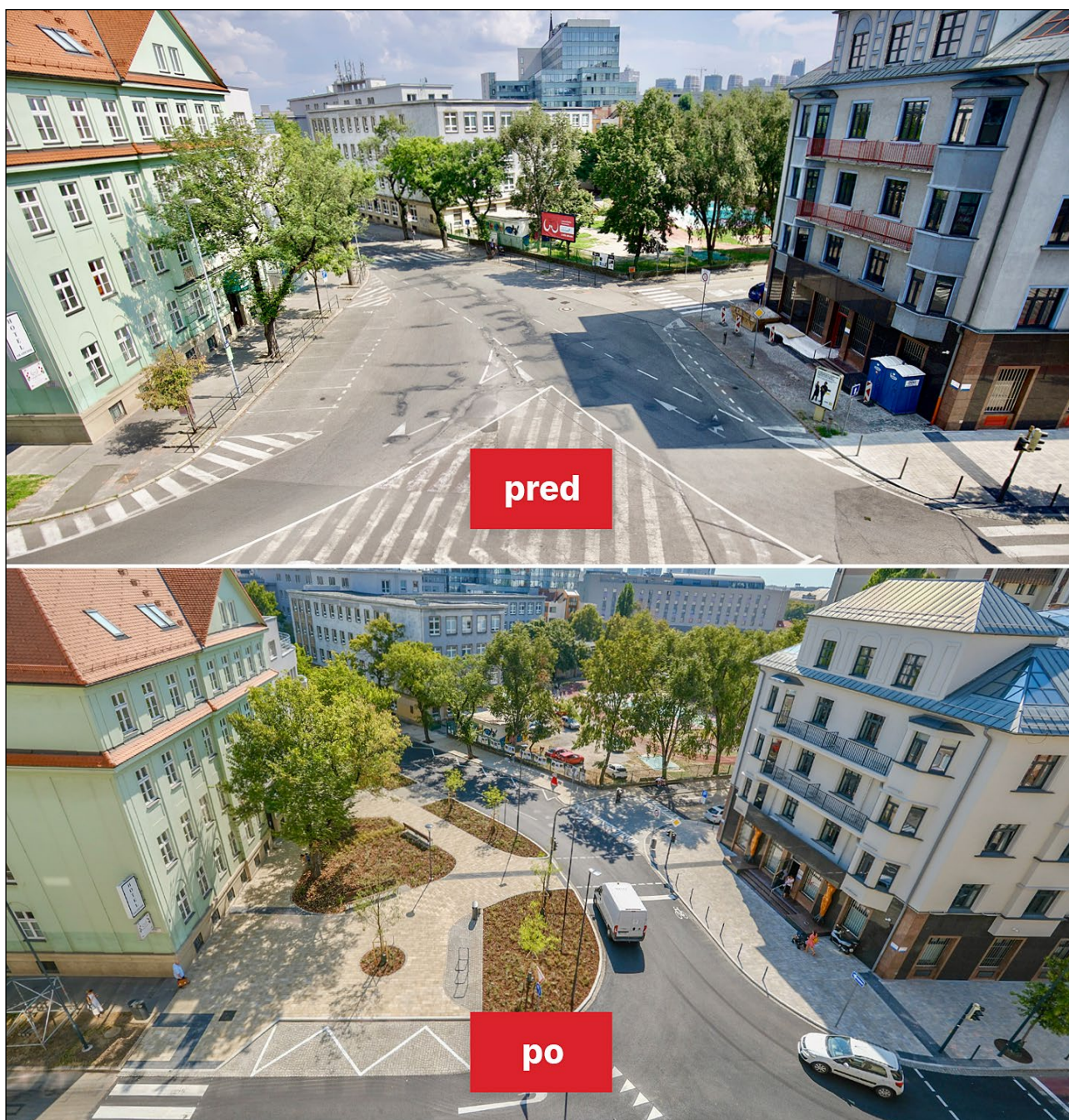


Foto © Marek Veľček

Križovatka pred a po

## Záver

Projekt Mesto pre deti nie je len o fyzickej transformácii ulíc a verejných priestorov, ale aj o zapojení najmladšej generácie do spoluvytvárania mesta. Spolu s reorganizáciou dopravy a ulíc v okolí škôl, deti, ale aj rodičia a zástupcovia školy cez program dostanú pomocnú ruku a stávajú sa tak aktívnou súčasťou zmeny, ktorá je v našom prostredí nielen potrebná, ale aj nevyhnutná.

V lokalite Vazovova bolo naším cieľom zvýšiť bezpečnosť, kvalitu a estetiku priestoru. Z meraní, ktoré sme vykonali v priestore pri škole po ukončení revitalizácie, vyplýva, že počet áut vchádzajúcich do jednej z ulíc počas rannej dopravnej špičky sa znížil o 35 % a do ďalšej o 61 % oproti obdobiu pred zásahmi. Počet áut, ilegálne zastavujúcich v jazdnom pruhu priamo pred školou počas rannej dopravnej špičky, sa po stavebných úpravách znížil z 11 na 3.

Zvýšil sa aj subjektívny pocit bezpečia – kým pred zmenou považovalo situáciu v okolí školy za skôr bezpečnú a úplne bezpečnú 34 % rodičov, dnes je to 74 % opýtaných rodičov. Teraz 69 % ľudí zo susedstva vníma, že sa dopravná bezpečnosť zvýšila. Respondenti potvrdzujú, že chodia cez krajšie a zelenšie prostredie. Žiaci, ktorí dochádzajú autom, vnímajú spomalenie dopravy a sprehľadnenie situácie. Tí, čo chodia pešo, popisujú, že sa cítia bezpečnejšie, všimli si, že autá chodia pomalšie a tvrdia o sebe, že viac využívajú priechody. Časť žiakov a rodičov zmeny nevníma a navrhujú ďalšie zlepšenia.

Ďalšími cieľmi projektu bolo zlepšiť pešiu infraštruktúru pre všetkých zraniteľných užívateľov\*ky ulice, čo sa podarilo – debarierizáciou, vybudovaním zelených ostrovčekov na vozovke či priebežných chodníkov a zlepšením povrchov chodníkov. Zvýšenie citlivosti detí voči iným užívateľom\*kám verejného priestoru a ich aktívne zapojenie do procesu prebiehalo cez spoločné aktivity ako Ulice na hranie, počas ktorých si vyskúšali okamžitú zmenu v okolí školy cez hravé workshopy alebo pešibus a vnímavé vychádzky, v rámci ktorých deti spoznávali svoje susedstvo a získali viac voľnosti v pohybe na ceste do školy.



Križovatka sa zmenila na pobytovú plochu

Foto © Marek Veľček



Pribudla nová zeleň, lavičky aj cyklostojany

Foto © Marek Veľček



Ulica na hranie Vazovova

Foto © Veronika Gežík

Transformácia križovatky Vazovova je prvou fázou širšej transformácie tejto lokality – začali sme komunikáciu s políciou a ďalšími orgánmi a chceme v hľadani riešení pokračovať.

Projekt Mesto pre deti na ZŠ Vazovova zhŕňa Školský plán mobility – dokument, ktorý popisuje celý proces od koncepcie až po evaluáciu a navrhuje ďalšie opatrenia na zvýšenie debarierizácie, bezpečnosti, ďalšiu podporu aktívnej mobility či pomenúva rôzne režimové opatrenia. Je to súbor odporúčaní pre konkrétnu lokalitu, z ktorých škola, mes-

to či mestská časť môžu čerpať v nasledujúcom období. Takýto Školský plán mobility bol vypracovaný pre všetkých 12 škôl, ktoré boli doteraz zapojené do projektu.

Mesto pre deti v tomto roku pokračuje a Metropolitný inštitút Bratislavy spolu s magistrátom budú spolupracovať s ďalšími dvadsiatimi školami – tentokrát vrátane materských a stredných. O bezpečí, kvalite života a plánovaní mesta očami detí sme v máji hovorili so svetovými odborníkmi aj na dru-

hom ročníku medzinárodnej konferencii v Bratislave – Start with Children.

#### Použité zdroje:

SADIK-KHAN, J.; SOLOMONOW, S. 2023. *Boj o ulicu. Príručka mestskej revolúcie*. S. 368. Bratislava: 82 Book & Design Shôp. ISBN 978-80-973741-9-8.

*Ing. arch. Miroslava Daňová  
Mgr. Eva Hapčová  
Ing. Ján Kol'  
Petra Marko, MA Arch ARB  
Ing. arch. Sandra Štasselová  
Metropolitný inštitút Bratislavy*

#### ENGLISH ABSTRACT

**How has Bratislava Been Creating a Children-friendly City? A Radical Transformation of a Junction in the Bratislava City Centre into a Pleasant Public Space**, by Miroslava Daňová, Eva Hapčová, Ján Kol', Petra Marko, Sandra Štasselová

Vazovova Primary School in Bratislava, attended by 624 pupils, was surrounded by an area that two-thirds of parents considered unsafe. The surroundings have undergone a significant transformation. The change of a chaotic junction took a year from temporary solutions to a permanent final design. A clearer and safer traffic situation was established between the key institutions and the school thanks to the measures implemented, along with a pleasant public space now enjoyed by the wider community. This transformation forms part of the "Children-Friendly City" project led by the Metropolitan Institute of Bratislava. The Children-Friendly City initiative focuses on increasing safety around schools in Bratislava, promoting active mobility, and engaging children, young people, and the wider public in improving their city and fostering a positive relationship with their environment. This article outlines the process of transforming the public space, from participation through tactical urbanism to a permanent final solution.

# NOVÝ PROJEKT APLIKOVANÉHO VÝZKUMU CESMOD: BUDUJEME ODBORNÉ A INOVAČNÍ ZÁZEMÍ PRO SMART A UDRŽITELNÝ ROZVOJ MĚST, OBCÍ A REGIONŮ

V posledních letech lze v evropském i českém kontextu sledovat postupný odklon od sektorového přístupu k rozvoji území směrem ke komplexnějším, systémovějším a strategicky řízeným modelům plánování, které kladou důraz na využívání dat, participaci veřejnosti a aplikaci inovací. Tento vývoj je motivován rostoucími nároky na veřejnou správu v kontextu klimatických změn, digitální transformace, demografických posunů a narůstajících regionálních disparit [ESPON, 2020; OECD, 2019]. Zároveň sílí tlak na efektivní, transparentní a odpovědné řízení území.

Jako jeden z nástrojů k dosažení těchto cílů se v odborné i strategické rovině prosazuje koncept tzv. chytré (SMART) společnosti, jejímž základem je integrace technologických, institucionálních a sociálních inovací do správy měst, obcí a regionů. Tento přístup, původně spojovaný především s velkoměstským prostředím a digitálními technologiemi, je dnes interpretován širěji – jako rámec podporující udržitelnost, odolnost a kvalitu života v různých typech sídel [Angelidou, 2015; Mora et al., 2017; Hlaváček et al., 2019].

V českém prostředí poskytuje základní rámec pro tuto oblast vládou schválená Koncepce Smart Cities – odolnost prostřednictvím SMART řešení pro obce, města a regiony [MMR, 2021]. Dokument vymezuje 16 základních komponent konceptu SMART a zdůrazňuje potřebu mezioborového přístupu a spolupráce napříč úrovněmi veřejné správy. Přestože koncepce představuje důležitý krok k podpoře modernizace řízení území, její implementace naráží v praxi na celou řadu bariér – od nedostatku odborných kapacit až po fragmentaci podpůrných nástrojů, zejména na úrovni menších obcí a regionů [OECD, 2023].

## Interdisciplinární centrum jako základ pro rozvoj SMART společnosti

V reakci na uvedené výzvy vznikl projekt aplikovaného výzkumu CESMOD (Centrum výzkumu pro odolnou, SMART, inovativní a udržitelnou společnost) podpořený Technologickou agenturou ČR v rámci programu SIGMA (5. veřejná soutěž, dílčí cíl 5: Dlouhodobé záměry s prvky SHUV). Projekt byl zahájen v říjnu 2024 a jeho realizace potrvá do roku 2029. Cílem projektu je posílit odborné, datové a metodické kapacity pro plánování a implementaci inovací ve veřejné správě na všech úrovních – místní, regionální i národní. Vychází z potřeb praxe i strategických dokumentů včetně Koncepce Smart Cities [MMR, 2021], jejíž realizaci projekt přímo podporuje.

Cílem projektu je vybudování interdisciplinárního centra, které poskytne veřejné správě dlouhodobou odbornou, metodickou a analytickou podporu pro plánování, rozhodování a realizaci inovací v území. CESMOD je koncipován jako výzkumné a aplikační zázemí, jež má pomoci překlenout propast mezi vědeckým poznáním a každodenní praxí veřejné správy. Pozornost je věnována především výzkumu sociálních, ekonomických, environmentálních a institucionálních aspektů SMART transformace, a to s důrazem na kontextuálně citlivý přístup respektující specifika jednotlivých typů sídel a potřeb jejich obyvatel. Výstupy projektu budou zahrnovat například:

- návrhy na úpravy legislativního a strategického rámce v oblasti podpory inovací,
- metodiky pro zavádění SMART přístupů v malých obcích a mikroregionech,
- vymezení role krajských samospráv v rozvoji inovační infrastruktury,

- mapování tzv. „bílých míst“ s nízkou mírou inovační aktivity a návrh opatření pro jejich aktivizaci.

## Z výzkumu do terénu: konkrétní opatření a platformy

Vedle výzkumné komponenty se projekt CESMOD zaměřuje také na vývoj konkrétních nástrojů a podpůrných struktur pro praktickou podporu veřejné správy. Mezi klíčové aktivity patří:

- vývoj datové a informační platformy a dalších softwarových nástrojů pro rozhodování založené na datech (evidence-based policy),
- budování sítě SMARTNET.cz, která propojí krajská inovační centra a inovační brokery s územní samosprávou a výzkumnou a aplikační sférou,
- zřízení SMART akademie a realizace vzdělávacích programů cílených na různé skupiny aktérů veřejné správy,
- tvorba databáze dobré praxe a podpora sdílení zkušeností mezi městy, obcemi, regiony a dalšími institucemi,
- formulace legislativních a strategických doporučení podporujících institucionální připravenost pro zavádění inovací.

Výstupy projektu jsou navrhovány tak, aby byly prakticky využitelné v různých typech sídel a odpovídaly rozdrobené sídelní struktuře České republiky.

## Regionálně ukotvený a odborně silný řešitelský tým

Řešitelský tým projektu CESMOD má ambici pokrýt celé území ČR a být odborným partnerem při naplňování Koncepce Smart Cities a jejich implementačních kroků. V konsorciu projektu jsou zastoupeny instituce z krajů s vysokou

inovační kapacitou (např. Jihomoravský či Středočeský kraj a hl. m. Praha), stejně jako regiony čelící strukturálním výzvám (Ústecký a Moravskoslezský kraj). Zvláštní pozornost je věnována podpoře menších měst a obcí, které často nemají kapacity pro vlastní inovační činnost.

Na projektu spolupracuje pět univerzit – Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem (koordinátor), Masarykova univerzita, ČVUT v Praze, VŠB-TUO a VŠE v Praze – dále dvě odborné agentury (STEM/MARK a Obce v datech), dvě krajské inovační agentury (JINAG a ICUK) a Národní síť Zdravých měst a klíčové aplikační partnery včetně Sdružení místních samospráv ČR a Národní sítě MAS. Projekt řídí Rada projektu, v níž převažují zástupci aplikačních institucí včetně resortů státní správy.

Odborně tým pokrývá všech 16 komponent Konceptce Smart Cities a kombinuje zkušenosti odborníků z oblasti společenských věd, IT, strategického plánování i práce s územními daty.

## Spolupráce napříč úrovněmi veřejné správy

Projekt je koncipován tak, aby systematicky podporoval veřejnou správu na národní, regionální i místní úrovni. Na centrální úrovni přispívá k řízení implementace Konceptce Smart Cities a poskytuje podklady pro strategické rozhodování relevantním resortům.

V regionech spolupracuje s krajskými inovačními centry a krajskými úřady, kterým pomáhá integrovat inovace do strategických dokumentů a programů. Na úrovni měst, obcí a mikroregionů projekt zajišťuje přímou metodickou a odbornou podporu – včetně školení, konzultací a vývoje pilotních řešení. Zapojení partnerů z komunální sféry zajišťuje obousměrný přenos informací a zpětné vazby z praxe.

## Závěrem

Projekt CESMOD vytváří komplexní výzkumné a aplikační zázemí, které posiluje schopnost veřejné správy plánovat, rozhodovat a realizovat inovace s důrazem na kvalitu života, odolnost a udržitelnost. Nejde pouze o zavádění technologií, ale o podporu systémové změny založené na datech, výzkumu a mezioborové spolupráci.

Těšíme se na spolupráci se všemi aktéry, kteří sdílejí ambici posilovat inovativní rozvoj českých měst, obcí a regionů. Vítejte zájemce z řad odborné i široké veřejnosti, zástupce institucí i územních samospráv. Informace o projektu včetně výstupů, kontaktů a možnosti přihlášení k odběru čtvrtletního newsletteru naleznete na webových stránkách projektu [www.cesmod.cz](http://www.cesmod.cz).

*Tento článek je jedním z výstupů projektu TQ12000017 s názvem „Centrum výzkumu pro odolnou, SMART, inova-*

*ktivní a udržitelnou společnost“ spolufinancovaného se státní podporou Technologické agentury ČR v rámci Programu Sigma.*

## Použité zdroje:

ANGELIDOU, M. 2015. Smart cities: A conjuncture of four forces. In: *Cities*, 47, 95–106. DOI: 10.1016/j.cities.2015.05.004.

ESPON. 2020. *Territorial and urban dimensions of digital transition in Europe*. Working paper ESPON. Dostupné z: <https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/ESPON%20working%20paper%20on%20Digital%20Transition.pdf>.

HLAVÁČEK, P.; HRUŠKA, V. a kol. 2019. *Metodika chytrého venkova*. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně; Inovační centrum Ústeckého kraje. 58 s.

MMR. 2021. *Koncepce Smart Cities – odolnost prostřednictvím SMART řešení pro obce, města a regiony*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj. Usnesení vlády č. 441.

MORA, L.; DEAKIN, M.; BOLICI, R. 2017. The First Two Decades of Smart-City Research: A Bibliometric Analysis. In: *Journal of Urban Technology*, 26(2), 3–27.

OECD. 2019. *Smart Cities and Inclusive Growth*. Paris: OECD Publishing. Dostupné z: [https://www.oecd.org/en/publications/smart-cities-and-inclusive-growth\\_8a4ce475-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/smart-cities-and-inclusive-growth_8a4ce475-en.html).

OECD. 2023. *Přehled o stavu veřejné správy: Česká republika: Česká republika na cestě k modernější a efektivnější veřejné správě*. Paris: OECD Publishing. Dostupné z: <https://doi.org/10.1787/2651546f-cs>.

*Ing. Mgr. Hana Brůhová Foltýnová, Ph.D.  
hlavní řešitelka projektu  
Institut pro ekonomickou  
a ekologickou politiku  
Fakulta sociálně ekonomická UJEP*

# KONFERENCE PĚŠKY MĚSTEM 2025 UKÁZALA, JAK PROMĚNIT VIZE ZDRAVÝCH MĚST V REALITU

Mezinárodní konference Pěšky městem 2025, která se uskutečnila 19. května v Centru architektury a městského plánování v Praze, se letos nesla v duchu hesla „odvaha vykročit“. Pod touto větou se ale neskrývá jen výzva k akci, nýbrž i zkušenost – odvaha je totiž společným jmenovatelem všech, kteří dokázali měnit podmínky pro život ve svých městech k lepšímu. Akci uspořádala nezisková organizace Pěšky městem pod záštitou prezidenta České republiky a přinesla množství konkrétních inspirací ze zahraničí i Česka.

## Politická vůle jako klíč k udržitelnému městu

Na konferenci vystoupili mimo jiné politici z Helsinek, Bruselu, Bologni, Trnavy, Tábora nebo města Planá. Všichni sdíleli konkrétní příklady proměn veřejného prostoru a dopravního režimu, které vedly ke zdravějším, bezpečnějším a přívětivějším městům. A přestože každé město má jiné výchozí podmínky, ukázalo se, že základem je vždy politické rozhodnutí, odborné zázemí a schopnost efektivně komunikovat s veřejností.

## Odvážná Bologna: Město, kde 30 km/h zachraňuje životy

Valentina Orioli, architektka, urbanistka a bývalá radní pro mobilitu v italské Bologni, představila koncept Città 30, který v červenci 2023 zavedl rychlostní limit 30 km/h na většině městských ulic. Bologna tím vyslala jasný signál: veřejný prostor patří všem, nejen automobilům. Výsledky? Žádné úmrtí chodce při dopravní nehodě během prvního roku fungování zavedených opatření, pokles emisí, nárůst cyklistiky a širší využití městské železnice. Vedle regulace

rychlosti investovalo město i do rozvoje infrastruktury – cyklostezek, tramvajových linek a zklidnění ulic v obytných čtvrtích.

## Helsinky: Systematická práce a odvážná strategie

Náměstkyně primátora města Helsinky, odpovědná za oblast městského životního prostředí, Anni Sinnemäki popsala cestu finské metropole k uhlíkové neutralitě do roku 2030 v rámci strategie Carbon Neutral Helsinki 2030. Helsinky už nyní zavádějí důsledné rychlostní limity (většinou pod 30 km/h), podporují aktivní mobilitu dětí do škol a systematicky pracují na vytváření veřejných prostranství, která svou podobou podporují aktivní mobilitu. Jen 5 % dětí zde dnes dojíždí do školy autem. Sinnemäki zároveň upozornila, že důležitou roli hraje odolnost vůči politickým neúspěchům a dlouhodobá vize.

## Brusel: Změna na úrovni celého regionu

Bruselský plán Good Move, který představil Kristof De Mesmaeker, ředitel úseku plánování a strategie města Bruselu v instituci Brussel Mobiliteit, ukázal, jak lze měnit mobilitu na úrovni celého regionu. Jeho cílem je redukce automobilové dopravy, zvýšení bezpečnosti a zkvalitnění života v obytných čtvrtích. Plán Good Move je komplexní a jeho výsledky jsou vidět již nyní: roste podíl aktivní dopravy a klesá intenzita provozu v obytných oblastech. Důraz je kladen také na participaci – zapojení veřejnosti je od počátku integrální součástí plánování.

## Česká města: Hledání odvahy i podpory

Ve druhé části konference vystoupili zástupci měst Tábor, Planá, Úvaly a pražských městských částí. Popsali vlastní zkušenosti s realizací opatření, jako jsou školní ulice, omezení tranzitní dopravy nebo úpravy prostranství před školami. Mezi nejčastěji zmiňované překážky patřil nedostatek financí, časová náročnost projektů, složitá administrativa nebo obavy z reakcí veřejnosti.

A co se osvědčilo? Sdílení zkušeností, důvěra mezi vedením města a odborníky a především otevřená a včasná komunikace s veřejností. Participativní přístup se ukázal jako nezbytný jak pro úspěšnou realizaci změn, tak pro jejich dlouhodobé přijetí.

## Odvaha vykročit – od vize k realitě

*„Proměna veřejného prostoru, podpora pěší a cyklistické dopravy nebo zavádění školních ulic nejsou jednoduché kroky. Vyžadují mít jasnou vizi, politickou vůli, odborné zázemí i schopnost citlivé komunikace s veřejností. Především ale předpokládají odhodlání nevzdat to při prvním odporu,“* říká Petra Syrová, ředitelka organizace Pěšky městem, která akci uspořádala. Konference potvrdila, že „odvaha vykročit“ není jen heslem – je předpokladem skutečné změny. A že právě města, která tuto odvahu našla, se dnes stávají vzory pro ostatní. Jejich zkušenosti a výsledky ukazují, že zdravé, bezpečné a udržitelné město není utopií, ale dosažitelným cílem – pokud k němu vedou konkrétní kroky, nikoli jen slova.

*Mgr. Eliška Vidomus  
Pěšky městem, z. s.*

# MEZINÁRODNÍ KONFERENCE KRAJINA SÍDLA PAMÁTKY 2025: VODA

Milovníci architektury a přírody se letos již potřetí setkali na mezinárodní konferenci Krajina Sídla Památky, která se konala 23. dubna na Fakultě stavební VUT v Brně. Tématem letošního ročníku byla voda ve všech jejích podobách, kvalitách a místech výskytu. Voda je neoddělitelnou součástí našeho života a prostředí. Ve formě vodních toků je dynamická, zatímco ve formě vodních ploch je klidná a statická. Může být pitná, nepitná, dešťová, pramenitá, zásaditá, kyselá, sladká nebo slaná – vlastností vody je mnoho.

Konference Krajina Sídla Památky 2025 se zaměřila na živel, který formuje naši krajinu, ovlivňuje vývoj sídel i charakter památek. Jak tento prvek vnímáme dnes a jaký vztah k němu měli naši předci, bylo hlavním tématem třetího ročníku. Vodu nalezneme všude kolem nás – stačí se jen pozorně dívat. Přednášející z různých oborů sdíleli své poznatky a zprostředkovali účastníkům hlubší pochopení vody v současné společnosti. Společně otevřeli otázky identity, proměnlivosti a paměti, které jsou s vodou nerozlučně spjaty. Sdíleli příběhy, které v krajině vypráví právě voda – často tiše, ale vytrvale.

Ústav architektury, který konferenci pořádá, letos slaví dvacetileté výročí svého založení. Úvodní slovo měl zástupce vedoucího ústavu Tomáš Pavlovský, který představil vybrané studentské práce spojené s tématem vody.

Následovaly prezentace v kategoriích krajina, sídla a památky, z nichž po třech z každé kategorie byly vybrány do hlavního programu. Profesor Jiří Kupka z ČVUT v Praze se věnoval roli vody jako klíčového prvku v historické i současné zahradní architektuře. Voda v zahradách nese bohatou symboliku a zároveň utváří mikroklima i kompozici prostoru. Od rajských dvorů až po moderní adaptační strategie na klimatické změny slouží vodní prvky jako prostředek řádu, obnovy a smyslového prožitku. Archi-

tekt Mario Barra, také z pražského ČVUT, se zaměřil na vývoj vodního režimu v oblasti dnešního velkolomu ČSA pod zámekem Jezeří, kde do 20. století dominovalo Komořanské jezero a síť vodních toků včetně řeky Bíliny. Industrializace a těžba dramaticky proměnily krajinu – tok Bíliny byl zatrubněn, vodní plochy zanikly a potoky byly přeloženy. Prezentace nabídla historický přehled a nastínila možnosti obnovy vodního režimu po útlumu těžby. Vladislava Říhová z Univerzity Pardubice a Jakub Ivánek z Ostravské univerzity se věnovali uměleckým dílům spojeným s vodními a vodohospodářskými stavbami v období socialistického Československa. Od roku 2016 jsou tato díla systematicky zaznamenávána v databázi Sochy a města. Umělecké výzdoby přehrad, úpraven vody či administrativních budov často nesly konzervativní ikonografii spojenou s vodou, ale vyskytly se i progresivní realizace – například „Umělá krajina“ u vodní elektrárny Dalešice. Monika Stará z Univerzity J. E. Purkyně v Ústí nad Labem prezentovala jiný pohled na proměny vodních toků a ploch v důsledku těžby v oblasti Severočeské hnědohelné pánve. Těžba hnědého uhlí zásadně ovlivnila hydrologii krajiny – tok řeky Bíliny byl přeložen do potrubí, menší toky byly upraveny, či zanikly. Voda se však zároveň stala nástrojem obnovy – hydrické rekultivace představovaly důležitý prostředek regenerace posttěžební krajiny. Příspěvek sledoval příklady těchto proměn a otevřel otázku, jak historické zkušenosti mohou ovlivnit budoucí vývoj území. Karel Hamberger a Lubomír Zeman z loketského pracoviště Národního památkového ústavu popsali proměny vodního prostředí Karlových Varů a jeho vliv na urbanismus města. Minerální prameny a krajina utvářely specifickou strukturu lázeňského území



včetně kolonád, nábřežních promenád a vřídlovodů. Po zkušenostech s povodněmi byly břehy zpevňovány, vznikaly sklápěcí lávky i kamenné zdi. Postupně se měnila podoba říčního prostoru – od romantických projížděk po degradace ve 20. století. Anna Magni z Mendelovy univerzity v Brně se zaměřila na roli vody v krajinářském řešení obytných souborů z 60.–80. let 20. století. Tyto sídlištní celky se vyznačovaly štedrým podílem volných ploch, jejichž uspořádání reagovalo na hygienické a sociální potřeby doby. Voda zde figurovala jako tvůrčí i funkční prvek – ve formě vodních prvků, přirozených toků i odvodnění. Představila příklady, kde voda spoluutvářela charakter zástavby, a porovnávala tehdejší přístupy s dnešními výzvami spojenými s klimatickou změnou a udržitelností. Jiří Riezner, také z UJEP, se věnoval bystřinám v širším okolí Ústí nad Labem, které byly ovlivněny jak přirozenými, tak antropogenními procesy. Vzhledem k členitému reliéfu se zde vyskytovaly četné vodní toky s malým povodím, vysokým sklonem a dynamickým režimem. Erozní a transportní činnost vedla k nutnosti hrzení bystřin. To bylo systematicky prováděno od konce 19. století. Zásahy sloužily jak ochraně proti povodním, tak stabilizaci svahů a zlepšení splavnosti Labe. Mnohé z těchto historických staveb se zachovaly v dobrém stavu dodnes. Lucie Hronová Šafářová z MENDELU vysvětlila, jak voda významně formovala historické zahrady, parky a krajinu kolem Olomouce. Ve středověku město obtékaly větvené vodní toky,

kteřé byly součástí renesančních a barokních zahrad s fontánami a bazény. Zřízení bastionové pevnosti v 18. století většinu zahrad zničilo, ale v okolí zůstaly vodní plochy a mokřiny využívané k rekreaci. Ty spolu s upravenými vodotečemi tvořily důležitý prvek biodiverzity a estetiky. Od 19. století se staly součástí městských parků a jejich hodnoty by měly být využity při dalším plánování města. Lenka Gebauerová z VUT v Brně se zaměřila na vodu jako klíčový prvek pro venkovská sídla, kdy sloužila k zásobování, setkávání i posilování identity. Ve 20. století je industrializace a meliorace výrazně omezily. Studie zkoumala proměny a obnovu vodních prvků v pohraničí Česka a Rakouska. Výzkum

ukázal rozdíly v přístupu k ochraně a nabídl doporučení pro jejich zachování a využití v adaptaci sídel na klimatické změny.

Tyto hlavní prezentace byly doplněny o kratší ukázky témat, které se věnovaly environmentálnímu vzdělávání, léčebným metodám, městským nábřežím nebo třeba i kresebným způsobům, jak vodu ztvárnit.

Veškeré, i výše neprezentované příspěvky, budou k dispozici v konferenčním sborníku, který bude vydán v průběhu léta a bude volně ke stažení na webových stránkách [www.krajinasidlapamatky.cz](http://www.krajinasidlapamatky.cz).

Konference nabídla širokou škálu zajímavých témat a opět ukázala, jak úzce jsou propojeny krajina, sídla a památky. Prezentace zdůraznily důležitost péče o krajinu a historické památky a jejich ochranu před negativními vlivy moderní doby. Už nyní je však připravován další ročník konference, který se bude konat 22. dubna 2026 opět na stejném místě – v historické aule Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně.

*Ing. arch. Adam Guzdek, Ph.D.  
Ústav architektury  
Fakulta stavební  
Vysoké učení technické v Brně*

## VÝDEJNÍ BOXY: PRVNÍ KOMPLEXNÍ STRATEGIE PRO 18 MĚST

Výdejní boxy jsou oblíbenou součástí moderního nakupování. V současnosti však nepodléhají žádnému povolovacímu procesu ze strany radnic, a firmy je proto často instalují ve veřejném prostoru podle vlastního uvážení. To naráží nejen na problémy s dopravou, ale i na nedostatek respektu k okolnímu prostředí a jeho obyvatelům.

Ve chvíli, kdy se výdejní boxy začaly objevovat na schodech, u soch, pomníků, nebo dokonce v křižovatkách – bez jakéhokoli ohledu na kontext – bylo jasné, že je potřeba jednat. Ne zákazem, ale nastavením rámce, který pomůže najít rovnováhu mezi službou, jež má ve městě své místo, a veřejným prostorem, který slouží všem.

Veronika Rút proto spolu s neziskovou Naše kultivovaná města založila nezávislou odbornou iniciativu, vyhlásila otevřenou výzvu pro města a propojila profesionály z různých oborů. Výsledkem pěti měsíců intenzivní spolupráce je první komplexní strategie pro práci s výdejními boxy v Česku. Dokument

vznikl díky mezioborové spolupráci architektů, designérů, právníků a zástupců z 18 měst napříč republikou – včetně Olomouce, České Třebové, Hradce Králové, Karlových Varů, Liberce, Pardubic, Jablonce nad Nisou, Ústí nad Labem nebo Českých Budějovic. Projekt staví na zahraniční inspiraci, jasně formulovaných principech a důrazu na dialog mezi veřejným a soukromým sektorem.

### **Proč bylo potřeba něco změnit?**

Boxy se staly symbolem moderního nakupování – jsou rychlé, dostupné a oblíbené. S nárůstem necitlivých instalací ale přišly i první stížnosti: na zhoršení dopravy, hluk, překážky v pohybu, bezpečnostní rizika nebo vizuální znečištění. Chyběla pravidla, firmy nevěděly, co která radnice očekává, a města postrádala oporu pro rozhodování.

Cíl byl jednoduchý – vytvořit srozumitelný, odborně podložený rámec, který městům umožní rozhodovat férově

a předvídatelně. Dokument, který nebude direktivní, ale praktický – a pomůže oběma stranám: městům i doručovatelům.

### **Co strategie přináší?**

Strategie vznikla v otevřeném dialogu s městy a experty, s ohledem na praxi doručovatelů. Jejím cílem není výdejní boxy z měst vytlačit, ale podpořit přemýšlení o jejich umístění v kontextu okolí.

Doporučuje mimo jiné upřednostnit interiérová řešení, spolupráci s developery a lepší napojení na stávající infrastrukturu. Inspirací se stal například Utrecht nebo Oslo, kde už podobný strategický přístup úspěšně funguje.

Strategie má formu odborného doporučení – pokud ji město schválí, může se stát závazným rámcem pro rozhodování o využití městských pozemků. Současně slouží jako argumentační opora při jednání s firmami a nastavování pravidel.

## Jak projekt probíhal?

Na projektu se podílel mezioborový tým 16 odborníků a 26 zástupců z měst. Proběhly desítky konzultací – on-line i osobně, včetně terénních šetření a právních konzultací s kanceláří Urban legal. Ta vytvořila i metodiku pro práci s tržními řády, která je neveřejná a přístupná pouze proškoleným zástupcům měst, aby se předešlo chybným interpretacím.

V rámci iniciativy se Veronika Rút sešla s šesti klíčovými hráči z řad doručovatelů a e-shopů (Alza, Zásilkovna, Allegro, PPL, DPD, OX point a další). Jan Kadlas inicioval hromadnou schůzku nad odbornými principy, které strategie zohledňuje, a následně dostal od firem připomínky ke konkrétním detailům. Některým požadavkům nebylo možné vyhovět a strategie si neklade za cíl „za-

vděčit se všem“, ale hledá realizovatelné průniky mezi provozní realitou firem a odpovědností měst za kvalitu veřejného prostoru. Klade důraz na kompromis, přechodná období a praktickou použitelnost doporučení.

## Kdo za tím stojí?

Hlavními autory jsou designérka Veronika Rút a architekt Jan Kadlas. Veronika k tvorbě strategie přizvala architektky Toma Kozelského (KOGAA), Petra Štefka, Petra Veličku, designéry Jaroslava Juřicu (CHYBIK+KRISTOF), Davida Karáska (mmcité) a architektku Hanu Chalupskou (A8000). Grafické zpracování a ilustrace připravila Karolína Petrů.

Interní metodiku práce s tržními řády zajišťovali právníci Urban legal: Jan Sedláček, Maroš Sovák, Kateřina Tvrdoňová

a Aneta Jemelíková. Projekt je v souladu s postoji odborníků z Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy nebo Metropolitního inštitutu Bratislavy (díky Romanovi Žitňanskému).

Publikaci plánují neformálně šířit různé instituce – klíčová však bude ochota měst a doručovatelů. Čím více samospráv se připojí, tím snáze vznikne předvídatelný systém, a tím vyšší bude kvalita městského prostoru, kde se výdejní boxy stávají novým standardem.

Více informací naleznete na [www.kultivovanamesta.cz/project/vydejni-boxy-strategie-pro-18-mest](http://www.kultivovanamesta.cz/project/vydejni-boxy-strategie-pro-18-mest).

*Mgr. Ivana Svojtková  
Odbor regionální politiky  
Ministerstvo pro místní rozvoj*

# PROGRAM ESPON

# ESPON



Co-funded by  
the European Union  
Interreg

## Polské předsednictví v Radě EU a program ESPON



V první polovině tohoto roku předsedá Radě EU Polsko, jehož jednou z priorit je odolnost příhraničních regionů a budoucnost kohezní politiky EU. Aktuální vydání časopisu Territorial, nesoucí

podtitul „Odolnost v příhraničních regionech“, obsahuje řadu příspěvků týkajících se odolnosti evropských regionů a jejich schopnosti reagovat na stávající krize různého charakteru. Pozornost je věnována regionům na východní hranici Evropy i souvisejícím tématům, jako je nulový čistý zábor půdy nebo inovativní plánování ve venkovských oblastech.

V souvislosti s polským předsednictvím také proběhla v termínu 25.–26. 6. 2025 ve městě Gdaňsk konference ESPON s názvem „Exaptivní odolnost v příhraničních regionech“, kde byl poprvé řešen koncept exaptivní odolnosti regionů, tedy schopnosti regionů přizpůsobit se vnějším výzvám díky kreativnímu využití svých stávajících zdrojů a schopností.

## Výzva k předkládání návrhů cílených analýz ESPON

Na oficiálních stránkách programu ESPON byla zveřejněna 5. výzva k před-

kládání návrhů cílených analýz ESPON s uzávěrkou 24. 11. 2025. Je zde podrobně popsán záměr cílených analýz, postup při předkládání a vyhodnocování návrhů a vložena veškerá související dokumentace.

Návrhy mohou předkládat zainteresované subjekty (stakeholderi), tj. zástupci státní/regionální/místní správy, řídicího orgánu nebo orgánu územní spolupráce ESPON, kteří poptávají zpracování projektu.

V návrzích předkládaných prostřednictvím elektronického formuláře je třeba:

- důkladně popsat specifický územní kontext a politické otázky, které by měly být v následném projektu řešeny;
- reflektovat širší evropskou perspektivu;
- zohlednit požadavek na následně využití výstupů z projektu v procesech tvorby politiky a na přidanou hodnotu projektu pro další zainteresované subjekty z jiných zemí/regionů/měst;
- vysvětlit proveditelnost analýzy z hlediska metodologie, indikátorů a do-

stupnosti dat a také zajistit aktivní zapojení stakeholderů během celého procesu implementace;

- zohlednit vazbu na některý z osmi tematických akčních plánů ESPON (tzv. TAP).

Řádně vyplněné formuláře s návrhy cílených analýz procházejí dvoufázovým hodnocením. Pokud je návrh v prvním kole úspěšný, je ještě před závěrečným

hodnocením vedoucí stakeholder pozván k on-line diskusi s Evropským seščením pro územní spolupráci (ESÚS) ESPON.

Návrhy mohou být podány ze strany skupiny zainteresovaných subjektů (stakeholderů) sdílejících společné potřeby, stejně jako pouze od jednoho stakeholdera. Pomoc s hledáním partnerů může poskytnout národní kontaktní místo

programu ESPON, tedy Ústav územního rozvoje v Brně, které je součástí sítě kontaktních míst ostatních členských států programu.

Veškeré bližší informace jsou uvedeny na oficiálních stránkách programu a na webových stránkách Ústavu územního rozvoje v sekci Mezinárodní spolupráce.



## SVĚT PLÁNOVÁNÍ

### Výzvy při správě veřejného prostoru: poznatky z praxe správy veřejných prostranství

*Veřejných prostorů města se samozřejmě dotýkají aktuální problémy měst, k nimž mj. patří energetická transformace či klimatická adaptace, které vyžadují různé úpravy stávajících veřejných prostranství. Článek, který byl publikován v periodiku *Journal of Environmental Planning and Management* (č. 3/2025) zkoumá, jak nizozemské obce zvládají krátkodobé i dlouhodobé výzvy, které ovlivňují efektivitu správy veřejného prostoru. V článku, který poskytuje vhled do zákulisí organizace práce obce, jsou představeny výsledky studie založené na rozhovorech se správci veřejných prostorů.*

Veřejná prostranství vyžadují pravidelnou údržbu fyzických prvků, tj. majetku obce, a koordinovanou správu. Kromě toho vyžadují i dlouhodobé strategické plánování včetně investic do obnovy a modernizace veřejných prostranství s cílem zajistit jejich kvalitu a funkčnost tvář v tvář nepředvídatelným změnám.

Úspěšně koordinovaná správa veřejného prostoru by tedy měla vycházet z dlouhodobé strategie podpořené spolehlivými zdroji financování a pravidelným hodnotícím procesem. Jaká je ovšem praxe?

Hlavní výzkumná otázka studie proto zněla: „*Jak obec řeší krátkodobé a dlouhodobé výzvy ovlivňující kvalitu a funkčnost veřejných prostranství?*“

Správa veřejného prostoru neřeší pouze zachování stávajících míst, ale i regulaci a koordinaci změn v jejich využívání poté, co projektant opustí scénu. Například energetická transformace může vést k dodatečné instalaci nabíjecích stanic pro elektromobily, nebo požadavky na klimatickou adaptabilitu vyvolávají potřebu změny koncepce modrozelené infrastruktury.

Praxe neřídka ukazuje, že jakmile je projekt veřejného prostranství dokončen, zájem veřejné správy i občanů o jeho užívání často klesá, což může vést k podcenění péče o něj.

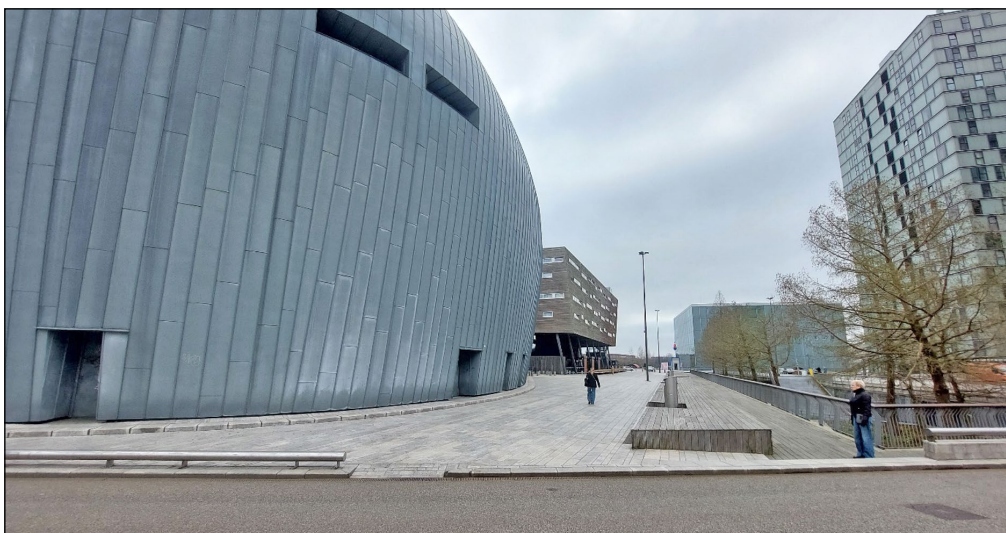
Aby autoři studie správně pochopili, jak správci veřejného prostoru zvládají krátkodobé a dlouhodobé výzvy ovlivňující jeho kvalitu a funkčnost, vedli s nimi řízené rozhovory. Pro zkoumání osobních vnímání, zkušeností a názorů i odborných znalostí byly použity otevřené a polostrukturované otázky.

Rozhovory se zaměřily na:

- (a) zapojení respondentů do správy veřejných prostranství,
- (b) popis procesu správy podle názoru respondenta,
- (c) překážky, se kterými se správci potýkají při zajištění funkčnosti a kvality,
- (d) způsob, jak tyto překážky řeší.

Na základě odpovědí byly kladeny doplňující otázky, které umožnily získat hlubší vhled do dílčích problémů. Přestože se v otázkách výslovně nerozlišovaly krátkodobé a dlouhodobé cíle péče o veřejná prostranství, respondenti o obou hovořili. Správci zodpovědní za každodenní údržbu sdíleli především zkušenosti s krátkodobými úkoly, zatímco strategičtí manažeři se zaměřovali na dlouhodobé výzvy.

Tematická analýza dat pak umožnila identifikovat vznikající a překrývající se problémy v oblasti správy veřejného prostoru. Odhalila tři hierarchicky propojené úrovně správy, ve kterých lze danou problematiku řešit: struktura správy (systém řízení), organizační úroveň a taktická úroveň. Autoři se následně pokusili vytvořit pragmatické propojení mezi těmito interpretacemi a obecnými koncepty z praxe i teorie.



Vyhoví veřejné prostranství požadavkům na adaptaci na klimatickou změnu?

Foto © Vít Řezáč, 2025 – Almere, Nizozemsko

**Úroveň struktury správy, resp. použitý systém řízení,** se týká toho, jak obec řídí péči o veřejná prostranství. Městská správa je definována jako procesy kontroly, koordinace a regulace městských záležitostí. Směřování města ke společně definovaným cílům úzce souvisí se strukturou moci v politickém systému a odráží všeobecně platné hodnoty a vztahy ve společnosti. Tradičně je vlastnictví veřejného prostoru svěřeno obci. Vývoj a údržba veřejného prostoru je tedy spojována s veřejným sektorem a místními samosprávami.

**Organizační úroveň** označuje cílenou kombinaci znalostí, dovedností a pravomocí skupiny lidí, kteří společně sledují určitý cíl. Ve vztahu k cílům městské správy lze organizaci správy veřejného prostoru chápat jak z hlediska sociologie, tak managementu. V sociologii je „organizace“ chápána jako plánovaná, koordinovaná a cílevědomá činnost lidí směřující k vytvoření nebo zajištění společného hmotného či nehmotného produktu či služby. Tato činnost se obvykle řídí institucionálními pravidly.

**Taktická úroveň** zahrnuje plány a kroky, které umožňují organizaci dosáhnout dlouhodobých cílů pomocí výběru možných cest a zdrojů. Jde o odbornou schopnost plánovačů, kteří dokážou převést strategická rozhodnutí na realizovatelné cíle na provozní úrovni. Aktivita na taktické úrovni zahrnují řízení rizik, pravidelná setkání, řešení konfliktů a problémů.

### Výsledky studie

Studie nizozemských urbanistů ukazuje, že vztahy a interakce mezi jednotlivými výše zmíněnými úrovněmi mohou ovlivnit efektivitu správy veřejného prostoru. Na jedné straně systém správy ovlivňuje organizační a taktickou úroveň. Na straně druhé je pro úspěšné řízení veřejného prostoru a zajištění jeho kvality a funkčnosti klíčová právě taktická úroveň.

Níže uvedené členění ukazuje, jak pochopení vzájemných vztahů mezi těmito úrovněmi poskytuje vhled do dynamiky překážek, kterým správci čelí. Na základě analýzy dat lze běžné charakteristiky současné praxe správy veřejného prostoru rozdělit do těchto kategorií:

1) **Sektorové rozdělení řízení mezi návrh a správu** – tento pohled vysvětluje tradiční pojetí řízení jako důsledek politického rozhodnutí, tj. že společného cíle je možné dosáhnout prostřednictvím řízení, kontroly a dohledu nad organizací. Respondenti se domnívají, že sektorové rozdělení funguje efektivně, pokud veřejná prostranství nevyžadují významné úpravy, změny prostředí. Jak uvedl jeden respondent: „Rozdělení mezi rozvoj města a správu města možná dávalo smysl před 20 lety. Ale v dnešní situaci stojí vedle sebe mnoho úkolů – například biodiverzita, energetická transformace a udržitelnost, které v souhrnu přesahují hranice jednotlivých odborů správy obce.“

Z odpovědí vyplynulo, že rozdělené financování a odpovědnost vytvořily ve veřejném prostoru dva oddělené světy: svět projektanta a svět správce veřejného prostoru, což vedlo k sektorově orientované struktuře, která ve většině případů postrádá potřebnou koordinaci. Jednotlivé sektory nesledují cíle jako celek.

2) **Přístup založený na konfliktu a akci** – politicky orientovaná koordinace činností na organizační úrovni zaměřená na řešení problémů, odpovědnost a správný formální postup. Většina respondentů popisuje současnou organizaci správy veřejných prostranství jako „řešení konfliktu a akce“. „Konflikt“ je označení pro narušení funkčnosti majetku, ať už kvůli problému v systému nebo vnějším vlivům (např. klima), které vedou k narušení funkce veřejného prostoru. „Říkáme, že správa veřejného prostoru je záležitost dlouhodobá, ale většina správců dlouhodobě neuvažuje. Jsou zodpovědní za řešení každodenních problémů – a to je to, co se od nich očekává jako první.“ Dále respondenti upozorňují, že přístup založený na „konfliktu a akci“ omezuje působnost správce pouze na operativní úkoly. Výsledkem je, že správci často postrádají znalosti a nemají k dispozici potřebný čas na dořešení úkolu, např. kvůli krátkému volebnímu období, aby mohli přistupovat k péči o veřejná prostranství dlouhodobě a analyticky na takticko-strategické úrovni.

3) **Zaměření na majetek** – strategie a pokyny na taktické úrovni zdůrazňující dílčí odpovědnost pověřených odborů obce.

Respondenti vnímají jako nejdůležitější pro plánování a realizaci projektů taktickou úroveň. Rozhovory ukázaly, že většina organizačních struktur správy veřejného prostoru má k dispozici plány a vize, které slouží jako důležitý výchozí bod pro dosažení cílů. Podle dotazovaných je v nizozemské praxi správa veřejného prostoru organizována na základě znalostí a odbornosti v oblasti konkrétních prvků (majetku), což vede k vytvoření různých odborných útvarů, jako jsou odbory dopravy (silnice), životního prostředí (parks, zeleň) nebo majetku (voda a kanalizace). Podle účastníků pohled založený na majetku vedl ke zúženému pohledu správců na širší hodnoty veřejného prostoru. Například se jednotlivé odbory správy města cítí zodpovědně za funkčnost infrastruktury (např. propustků a mostů), nikoliv za roli celého vodního hospodářství v obyvatelém prostředí.

4) **Lineární přístup** – schopnost nebo omezení volby nevhodnějších taktik nebo metod pro vzniklé situace. Respondenti tvrdí, že zařazení správy veřejného prostoru jako oddělené „závěrečné fáze“ lineárního procesu způsobilo, že správa je ve většině případů omezena pouze na zachování existujícího majetku. To znamená, že není možné přehodnotit rozhodnutí, která byla učiněna v zadání projektu. Když se pak v uživatelské fázi objeví

problémy, často jsou používána improvizovaná, málo efektivní řešení. To vedlo k tomu, že správci jednoduše plní dané pokyny, přecházejí rovnou k realizaci a například ani nevyhodnocují finanční důsledky projektů. V mnoha případech to znamená dodatečné náklady na naplnění cílů, které nebyly zahrnuty nebo předpokládány v původním plánu, na jehož základě byl vytvořen rozpočet na správu.

### Závěr

Výše zmíněné čtyři charakteristiky současné praxe správy veřejného prostoru lze přiřadit ke třem různým úrovním stylu práce ve správě obce: (1) strukturální úroveň správy, (2) organizační úroveň, (3 a 4) taktická úroveň správy.

Lineární proces (4) a sektorové rozdělení mezi návrhem a správou (1) neumožní provést analýzu proveditelnosti a dopadů před samotnou realizací projektu. Přitom právě zohlednění dlouhodobé údržby už ve fázi návrhu je klíčové pro to, aby bylo možné projekt v průběhu času upravit nebo doplnit.

Přístup založený na konfliktu a akci (2) a zaměření na majetek (3) znamenají, že správa veřejného prostoru se primárně soustředí na předcházení poruchám a minimalizaci konfliktů. Ačkoliv je zajištěna transparentnost v oblasti odpovědnosti a kontroly, zároveň se v krátkodobém pohledu omezuje role správců na řešení každodenních problémů prostřednictvím údržby, regulace a koordinace fyzických prvků veřejného prostoru.

Respondenti uvedli, že současný sektorový model správy nebude schopen zajistit funkčnost a kvalitu veřejného prostoru s ohledem na krátkodobé a dlouhodobé proměny městského prostředí. Nicméně i bez celkové reorganizace na úrovni městské správy by bylo možné formulovat úpravy v rámci stávajícího sektorového modelu, které by pomohly čelit problémům popsaným respondenty. Přestože tato zjištění nenabízejí jednoznačná řešení, poukazují na potřebu přístupu, který:

- 1) podporuje spolupráci mezi projektanty, plánovači a správci,
- 2) umožňuje strategické rozhodování,
- 3) podporuje komplexnější porozumění tomu, co je třeba řídit,
- 4) zohledňuje aspekty správy už od začátku návrhového procesu a zároveň umožňuje adaptaci v jeho průběhu.

Výsledky studie naznačují, že efektivní a odolný veřejný prostor pro budoucí města by zajistilo zavedení **holistického stylu řízení**, který směřuje k interakci a koordinaci mezi „sektorem návrhu“ a „sektorem správy“. Přijetí takového modelu by mělo vést ke změnám jak ve správním modelu, tak i v procesním přístupu k tvorbě a správě veřejných prostranství.

[MOZAFAR, S.; TEMPELS, B. 2022. Challenges in managing public space: insights from public space management practice. In: *Journal of Environmental Planning and Management*, 68(3): 519–38. ISSN 0964-0568. Dostupné z: [doi.org/10.1080/09640568.2023.2263635](https://doi.org/10.1080/09640568.2023.2263635).]

Výběr tématu a překlad: Vít Řezáč

## Vídeňská čtvrť budoucnosti je z půlky hotová

Na předměstí Vídně od roku 2010 postupně vzniká nová čtvrť Aspern Seestadt pro 25 tisíc obyvatel. Rakouská metropole zde společně s výzkumníky a firmami testuje a zavádí nejmodernější městské technologie.

Stavba čtvrti se nyní přehoupne do druhé poloviny a Vídeň proto zanalyzovala stávající stav a stanovila si klíčové ukazatele. Ty určují například počet pracovních míst či kvalitu architektury a veřejných prostor, aby Aspern zůstal atraktivní ukázkovou čtvrtí. Kdo se před patnácti lety vydal vlakem z Vídně do Bratislavy, mohl po cestě na východě rakouské metropole spatřit takřka půl století nepoužívané letiště. Kdo se na cestu vydá dnes, toho na stejném místě čeká výhled na jeden z největších městských rozvojových projektů v Evropě.

Výstavba na zelené louce začala po letech příprav a pečlivého plánování v roce 2010 výstavbou metra, po jeho dokončení následovaly první obytné a komerční prostory. Čtvrť Seestadt Aspern má do konce příštího desetiletí nabídnout bydlení pro více než 25 000 lidí a pracovní místa pro dalších 20 000. Aktuálně v rozvíjející se oblasti bydlí 12 000 obyvatel a již se zde usídlilo 550 firem s 5 000 pracovníky, velkolepý vídeňský projekt tedy pozvolna přechází do druhé poloviny výstavby.



Zdroj: Mezinárodní kancelář města Vídně

Vídeňská čtvrť budoucnosti Aspern Seestadt

Při té příležitosti si Vídeň stanovila osm tematických oblastí a definovala pro ně klíčové ukazatele výkonnosti (KPI). Podle vídeňské radnice představuje Aspern i ve světovém srovnání jednu z prvních městských rozvojových oblastí, která zavedla komplexní soubor KPI. Mezi sledované okruhy patří:

- Městská struktura a veřejný prostor,
- Kvalita života a sociální otázky,
- Udržitelnost a klima,
- Architektura a bydlení,
- Produktivní město a inovace,
- Mobilita,
- Smíšené využití a regionální rámec,
- Identita a viditelnost.

Například kvalitu veřejného prostoru Vídeň měří mimo jiné podílem nezepevněných ploch, mírou zastínění vzrostlými stromy a podobnými ukazateli, ale také dotazováním obyvatel. V dalším z okruhů, v mobilitě, sleduje 12 ukazatelů, mezi něž se řadí třeba i stupeň motorizace. Na 1 000 obyvatel v Aspernu připadá 242 osobních automobilů a Vídeň chce tento – v mezinárodním srovnání poměrně nízký – stupeň i nadále snižovat. Celý koncept je od začátku navržen tak, aby lidé při cestách neměli důvod sedat do automobilů.



Zdroj: Mezinárodní kancelář města Vídně

Vídeňská čtvrť budoucnosti Aspern Seestadt

Už od zahájení plánovací fáze měla Vídeň jasno, že chce vytvořit mnohem více než jen noclehnárnu na kraji města. Cílem je multifunkční čtvrť s mixem bydlení, hospodářského využití, vzdělávání, volnočasových a kulturních nabídek, a to vše v kombinaci veřejných a soukromých institucí. Aktuální hloubková analýza, do níž se zapojilo 116 externích specialistů a zúčastněných subjektů, potvrdila, že i podle místních se jedná o správnou cestu. S životem v Aspernu je spokojeno 93 procent obyvatel. Místní podniky udělily průměrnou známku 2,3. Na základě získaných poznatků se právě na zlepšení podmínek pro firmy chce Vídeň zaměřit ještě výrazněji než doposud, aby se život ve čtvrti stal ještě pestřejší.

Speciální význam Aspernu spočívá v tom, že Vídeň zde na základě předem promyšlené strategie úzce spolupracuje nejen s velkými technologickými firmami, ale i řadou inovativních startupů. Společně zde cíleně testují technologie, které se v budoucích letech mohou – ale také nemusí – stát standardem i v ostatních čtvrtích Vídně či dalších světových městech. Chytré technologie přitom nejsou vystavovány na obdiv, ale spíše pracují v pozadí. Typickým příkladem jsou domy, které samy sledují předpověď počasí, a pokud například po teplých dnech má přijít ochlazení, v dostatečném předstihu nakumulují do zásobníků teplo, které poté využívají k ohřívání. Jednou z mála viditelných technologických novinek byl testovací provoz autonomních autobusů.

[StavbaWEB, 7. 5. 2025]

### Největší změna územního plánu v historii Prahy. Výstavba na brownfieldu Nákladové nádraží Žižkov má zelenou

Už nic nebrání proměně území Nákladového nádraží Žižkov (NNŽ) na moderní městskou čtvrť. Po přibližně 20 letech od ukončení původní funkce areálu se po řadě jednání podařilo dosáhnout dohody s investory a následně změnit územní plán této lokality. Na místě

vznikne čtvrť pro až 20 tisíc obyvatel, přičemž většina území bude využita pro bydlení. Zvýšené nároky na občanskou vybavenost zajistily plánovací smlouvy o spoluúčasti investorů Sekyra Group, Central Group, FINEP, Penta a MY Park.

Zastupitelstvo hlavního města Prahy na svém zasedání 24. dubna 2025 schválilo největší změnu územního plánu v historii hl. m. Prahy, díky které bude možné zahájit výstavbu v souladu s urbanistickou studií schválenou v roce 2022. „Schválení této změny územního plánu je historickým milníkem pro Prahu. Nákladové nádraží Žižkov dlouhá léta symbolizovalo nevyužitý potenciál v srdci města. Dnes dáváme tomuto území novou budoucnost – vznikne tu moderní čtvrť, která nabídne bydlení, školky, školy, parky i kulturní centrum. Je to příklad odpovědného a promyšleného rozvoje, kde město jasně nastavilo pravidla a investoři se na něm férově podílí. Tento model chceme aplikovat i na dalších pražských brownfieldech. Praha se musí rozvíjet, ale zároveň musí myslet na kvalitu života svých obyvatel – a právě zde se to podařilo skloubit,“ říká primátor hlavního města Prahy Bohuslav Svoboda.

„Jedná se o dokončení první komplexní dohody v podobě plánovacích smluv s více investory zároveň. Město tak schvaluje výstavbu největší čtvrti za desítky let a pro novou čtvrť zajistilo tramvaj, dále také pět školek, parky, prostor pro dvě základní školy a koupí budovy i centrální společensko-kulturní centrum. Tím ale naše práce nekončí, obdobně pokračujeme na dalších klíčových brownfieldech, například v Letňanech, ale především v lokalitě Bubny-Zátory,“ říká náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast územního a strategického rozvoje Petr Hlaváček.

Transformace tohoto území je zároveň významným krokem k modernímu a udržitelnému městskému rozvoji, který přinese kvalitní bydlení, infrastrukturu i občanskou vybavenost pro budoucí generace a především i rozvoj městské části Praha 3. Celková hodnota spoluúčasti investorů na veřejné vybavenosti, která z těchto čtyř smluv vyplývá, je bezmála 1,2 miliardy korun. Výrazná část těchto prostředků půjde na rozvoj školství v lokalitě.

Plánovací smlouvy o spoluúčasti investorů přinesly nový model rozvoje transformačních území. Od 1. července 2024 jsou plánovací smlouvy součástí stavebního zákona. Na tvorbě a vývoji smluv v Praze se podílela kancelář Frank Bold Advokáti. „*Výslovné zakotvení plánovacích smluv v zákoně dává jednání mezi developery a územními samosprávami jednoznačný právní základ. Při přípravě plánovacích smluv přistupujeme k samosprávě a investorům ne jako k soupeřícím stranám, ale především jako k partnerům, kteří mohou při naplňování svých obchodních a rozvojových záměrů zároveň pomoci rozvíjet lokalitu i komunitu. To se v případě oblasti Nákladového nádraží Žižkov podle mého názoru povedlo a díky významnému úsilí všech aktérů se opuštěná lokalita může proměnit v kvalitní živou čtvrť,*“ věří Tomasz Heczko, vedoucí advokát Frank Bold Advokáti.

[StavbaWEB, Ministerstvo dopravy, 21. 2. 2025; kráceno redakcí U&ÚR]

### Nejen góly, ale i kilowatty: vídeňský stadion vyrobí elektrinu pro tisíc domácností

Více než 9 000 nových solárních panelů na památkově chráněné střeše největšího rakouského stadionu je připraveno vyrábět čistou energii. Fotovoltaický systém dosahuje roční produkce 3 880 MWh, což odpovídá spotřebě přibližně 1 100 domácností. Stadion dokonce vyprodukuje více energie, než sám spotřebuje.

„Ještě nedávno byl stadion s nulovými emisemi pouze vizí. Dnes jsme blízko její realizace. Při modernizaci městských sportovišť je pro nás klíčová udržitelnost a inovativní řešení,“ vysvětluje vídeňský radní pro sport Peter Hacker.

Vedle fotovoltaického systému hraje v plánech na vybudování bezemisního stadionu zásadní roli také geotermální energie. Pod zmodernizovanými tréninkovými hřišti se nachází 270 vrtů hlubokých 150 metrů a zemní kolektory o objemu 25 000 m<sup>3</sup>. Systém doplní síť s tepelnými čerpadly a akumulacími jednotkami, která bude propojena se sousedním bazénem, což umožní

efektivně využívat přebytečnou energii. Město počítá s tím, že veškeré práce budou hotové ještě letos.

Instalace je součástí ambiciózní vídeňské solární strategie, která už teď předčila původní cíle. Za posledních pět let město objem vyrobené solární energie více než zpětinasobilo a plánovanou hranici 250 MWp dosáhlo s předstihem. Aktuální kapacita by dokázala zásobovat čistou elektřinou zhruba 72 000 domácností. Takové množství energie by zároveň umožnilo, aby vídeňské metro objelo Zemi více než 600krát, a to bez zátěže pro klima.

[City of Vienna, 14. 4. 2025]

### Začíná výstavba první české tratě pro rychlovlaky

Česká železnice začala psát novou kapitolu své historie. V Nezamyslicích začala modernizace spojení, které se stane součástí české vysokorychlostní sítě. Z Brna do Přerova se bude jezdit dvoustovkou.

Dosud jednokolejná trať s maximální rychlostí 100 km/h získá druhou kolej a zabezpečovač ETCS, vlaky zrychlí na dvojnásobek. Přestavba desetikilometrového úseku z Nezamyslic do Kojetína skončí v závěru roku 2028. Zvýšení rychlosti na 200 km/h umožní výstavba několika přeložek trati. Na jedné z nich, pod kopcem Kozlov, stavbaři vybudují 744 metrů dlouhý Němčický tunel. Vznikne také osm nových mostů, z nichž nejdlejší překoná údolí potoka Žlebůvky a bude měřit 122 metrů.

*„Jsme svědky historické chvíle, kdy prakticky začínáme stavět první část vysokorychlostního spojení. Zmodernizovaná trať mezi Brnem a Přerovem se totiž na obou koncích napojí na plánované VRT, které přinesou bezkonkurenční dobu cestování napříč celou republikou,“* říká ministr dopravy Martin Kupka. Přejíždění vlaků z jedné koleje na druhou bude možné díky nové odbočce v polovině modernizovaného úseku. Stanici v Němčicích nad Hanou nahradí stejnojmenná zastávka, která se bude nacházet blíž k městu. Stejně jako v Měrovicích nad Hanou zde cestující získají pohodlný ná-



Začíná výstavba první české tratě pro rychlovlaky (vizualizace)

Zdroj: Správa železnic

stup do vlaků i bezbariérový přístup na nástupiště. Součástí obou zastávek budou také stání pro auta a cyklostojaňy.

U obcí podél trati se postaví protihlukové stěny v délce téměř 2 300 metrů. V rámci stavby dále dojde k posunu styku střídavé a stejnosměrné napájecí soustavy od Nezamyslic před Přerov. Celkové investiční náklady dosahují přesahují 7 mld. Kč. Stavbaři už zahájili přípravné práce. Probíhá archeologický průzkum, v místě plánovaných přeložek se provádí kácení dřevin.

Modernizace důležité spojnice jižní a střední Moravy je rozdělena na pět samostatných částí. Ještě letos zahájí Správa železnic také přestavbu úseku z Kojetína do Přerova, která bude ho-

tová v závěru roku 2028. V tu dobu už budou probíhat i tři stavby mezi Brnem a Nezamyslicemi, k jejich financování se v rámci projektu PPP využije soukromý kapitál.

[StavbaWEB, 26. 5. 2025]

### Zelená pro přehradu v Nových Heřminovech: Soud definitivně zamítl žalobu, přípravy mohou pokračovat

Krajský soud v Ostravě pravomocně zamítl žalobu spolku Děti Země, který napadl územní rozhodnutí ke stavbě vodního díla v Nových Heřminovech. Rozhodnutí umožňuje zahájit závěrečné



Vodní nádrž Nové Heřminovy (vizualizace)

Zdroj: Ministerstvo zemědělství

kroky směřující k podání žádosti o vydání stavebního povolení, jehož vydání se očekává v roce 2026.

*„Dnešní soudní verdikt je klíčovým momentem. Znamená to, že nejpozději v září může být podána žádost o stavební povolení. Vodní dílo Nové Heřminovy je zásadním prvkem protipovodňové ochrany v povodí řeky Opavy. Po svém dokončení výrazně zvýší bezpečnost obcí Zátor, Brantice, Krnov a dalších,“* uvedl ministr zemědělství Marek Výborný.

Přehrada v Nových Heřminovech je součástí dlouhodobé strategie zadržování vody v krajině a ochrany před extrémními výkyvy počasí. Po jejím dokončení bude významně posílena ochrana majetku a obyvatel žijících podél toku řeky Opavy.

Ze sedmnácti původně nevypořádaných majetkových vztahů v oblasti budoucí nádrže je aktuálně dohodnuto čtrnáct, Povodí Odry se s vlastníky domluvilo na vypořádání. Vzhledem k tomu, že zbývající tři případy se nepodařilo uzavřít dohodou, dal ministr Výborný pokyn k zahájení procesu vyvlastnění.

*„Stále platí, že pokud budou vlastníci ochotni se v rámci odkupu dohodnout, bude jim to umožněno. Proces vyvlastnění nemá vliv na průběh stavebního řízení, které může mezitím běžet dál,“* upřesnil ministr.

### **Obec změnila postoj, kompenzace půjdou nad rámec projektu**

Ministr Výborný zároveň ocenil změnu postoje obce Nové Heřminovy. V nedáv-

ném referendu většina obyvatel výstavbu přehrady podpořila. Vedení Povodí Odry se zároveň s obcí dohodlo na kompenzačních opatřeních přesahujících rámec stavby. Obec bude nově chráněna i v horní části díky samostatným protipovodňovým úpravám.

### **Další harmonogram**

Proti rozsudku je sice možné podat kasační stížnost, ta však nemá odkladný účinek. Stavební povolení by mělo být vydáno v roce 2026, samotná stavba by měla být zahájena v roce 2027 a uvedení přehrady do zkušebního provozu je plánováno na rok 2032.

[Ministerstvo zemědělství, 6. 5. 2025]

## **TISKOVÉ ZPRÁVY**



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR

### **Ministerstvo pro místní rozvoj představilo principy reformy územního plánování**

Zástupci Ministerstva pro místní rozvoj (MMR) na jednání pracovní skupiny představili návrh reformy územního plánování v Česku. Cílem komplexní rekodifikace je vybudovat moderní, flexibilní a strategicky řízený systém plánování rozvoje a využití území, který reaguje na aktuální společenské, ekonomické a environmentální výzvy.

Kromě odborníků MMR se pracovní skupiny zúčastnili také zástupci dalších resortů, krajů, obcí a odborné veřejnosti. *„Naše současné územní plánování trpí řadou chronických problémů, které nelze řešit pouhými dílčími úpravami. Proto přicházíme s návrhem komplexní změny, která propojuje plánování s veřejnými investicemi, strategií rozvoje i ochranou krajiny. Chceme dát obcím skutečnou odpověd-*

*nost a nástroje pro rozhodování o svém rozvoji, zatímco stát garantuje zákonnost a poskytuje odbornou podporu,“* uvedl ministr pro místní rozvoj Petr Kulhánek.

Nový návrh zavádí víceúrovňový subsidiární model plánování – obecní a aglomerační, krajský a státní – s jasným rozdělením rolí a odpovědností. Plánování bude vycházet z kvalitních dat, strategických dokumentů a ekonomického hodnocení dopadů výstavby. Posílí se ochrana krajiny, podpora dostupného bydlení i motivace obcí k udržitelnému rozvoji. *„Nechceme obce zatěžovat dalšími regulacemi, naopak jim dáme do rukou ekonomické nástroje, díky kterým budou moci efektivně zajistit služby občanům. Zároveň plánujeme poradenskou síť, která jim poskytne v oblasti územního plánování komplexní podporu. Vytváříme systém dobře srozumitelný i pro nové starostky a starosty a posilující jejich rozhodovací roli. Posílit chceme také roli státu v plánování svých strategických záležitostí v území, a to zejména v koordinaci s kraji,“* prohlásil vrchní ředitel sekce výstavby a veřejného investování Tomáš Hudeček.

Mezi některé z klíčových bodů návrhu patří:

- Jasné věcné cíle plánování zaměřené na kvalitu života, ochranu přírodních hodnot a konkurenceschopnost regionů.
- Zavedení závazných zástavbových plánů pro rozhodování o konkrétní výstavbě.
- Flexibilní nástroje financování rozvoje, jako jsou odvody za zhodnocení pozemků nebo plánovací smlouvy.
- Podpora meziobecní spolupráce v plánování rozvoje a možnost tvorby plánů na úrovni metropolitních oblastí.
- Ochrana krajiny a zamezení neefektivní expanze zástavby, např. zrušením neaktivních rozvojových ploch starších 10 let.
- Zavedení akceleračních zón pro výstavbu dostupného bydlení v exponovaných lokalitách.

Návrh reformy čeká další rozpracování a proces hodnocení dopadů regulace (RIA), kdy se bude posuzovat přínos různých variant návrhů oproti dnešnímu stavu. MMR plánuje další kola jednání s odbornou veřejností, kraji a obcemi.

Věcný záměr reformy resort předloží do konce tohoto roku.

[18. 6. 2025]

### **Jak se nám daří plnit cíle udržitelného rozvoje? To ukázal dobrovolný národní přezkum, jehož výsledky bude ČR prezentovat v OSN**

Jak si jako stát vedeme v naplňování Cílů udržitelného rozvoje (SDGs)? Na tuto otázku se snaží odpovědět už Třetí národní dobrovolný přezkum implementace Agendy 2030 v České republice – Voluntary National Reviews 2025 (VNR). Připravilo jej Oddělení udržitelného rozvoje Ministerstva životního prostředí ve spolupráci s partnery z ministerstev zahraničních věcí a místního rozvoje, Úřadu vlády a Českého statistického úřadu. Možnost prvního nahlédnutí do zprávy dostali zástupci zahraničních ambasad sídlících v Praze na akci pořádané Ministerstvem zahraničních věcí ve čtvrtek 12. června v Černínském paláci.

*„Třetí dobrovolný národní přezkum České republiky je více než jen monitoringem našeho naplňování Agendy 2030 a technickým cvičením. Umožňuje nám sledovat, kde se na poli udržitelnosti nacházíme, identifikovat, kam musíme směřovat, a sladit naše politiky s ambicemi, které jsme se sami zavázali prosazovat. Důležité je, že tento přezkum také odráží hlasy mladých lidí, jejichž zapojení a perspektiva jsou klíčové pro formování naší budoucnosti uprostřed stárnoucí společnosti. Jejich aktivní účast nám připomíná, že Agenda 2030 se netýká jen dneška, ale i zítřka. Mladí lidé v Česku označili za jeden z nejdůležitějších cílů SDG 16: prosazování míru, spravedlnosti a silných institucí, a zdůraznili tak svůj hluboký zájem o demokratické hodnoty, inkluzi a transparentní správu věcí veřejných,“* uvedl během svého projevu k velvyslancům ministr pro místní rozvoj Petr Kulhánek.

Na základě globálních indikátorů sledujících pokrok v rámci jednotlivých Cílů udržitelného rozvoje období 2021–2024 Česká republika zaznamenala významný pokrok u deseti cílů SDGs a šest cílů zůstalo stagnujících. „*Positivního pokroku*

*dosahujeme u opatření zaměřujících se na kvalitu hospodaření s vodou a její zachování v krajině, zalesňování či zlepšování kvality ovzduší. Dále se nám podařilo díky pokračující dekarbonizaci české ekonomiky a klesajícím emisím CO<sub>2</sub> dosáhnout zlepšení u cíle v oblasti klimatických opatření (SDG 13) a u dostupné a čisté energie (SDG 7). Důležité pokroky jsou zřejmé také v sociální oblasti, kde zlepšujeme přístup ke zdravotní péči a kvalitnímu vzdělání (SDG 3 a 4) a rozvíjíme ekologické zemědělství. Mimo to jsme zaznamenali pokrok i u cíle 11, tzv. udržitelná města a obce, což odráží dlouhodobou vizi resortu životního prostředí,“* vysvětlil ministr životního prostředí Petr Hladík.

Zpráva hodnotí nejen pokrok v naplňování jednotlivých SDGs za poslední čtyři roky od posledního hodnocení, ale věnuje se také nejvýznamnějším průřezovým výzvám, které zasahují do ekonomické, sociální i environmentální oblasti. „*Jedním ze závažných celospolečenských problémů, kterým čelíme, je šíření dezinformací. Průzkumy ukazují, že 70 % populace se s nimi setkává a polovina z nich má problém je rozlišit od pravdivých zpráv. Je zásadní si uvědomit, že dezinformace často nemají za cíl přesvědčit lidi o konkrétní lži, ale spíše podkopat důvěru veřejnosti a vyvolat zmatek. V kontextu klimatických změn je to obzvláště nebezpečné, protože narušují podporu nezbytných opatření. Pozitivní zprávou ovšem je, že pouze šest procent populace věří, že ke změně klimatu nedochází a ani k ní v budoucnu nedojde,“* zdůraznil náměstek ministra životního prostředí Eduard Levý s tím, že dezinformace ohrožují nejen vědecky podložená fakta a politické kroky, ale také důvěru v instituce a v samotnou myšlenku solidarity.

Náměstek ministra zahraničí Jan Marian zdůraznil úzké propojení zahraniční politiky s udržitelným rozvojem. „*Od ruské agrese proti Ukrajině je toto propojení patrné více než dříve. Válka ovlivnila energetickou bezpečnost a ceny potravin v našem regionu i po celém světě. I v časech nejistoty však zůstává Česko spolehlivým a globálně angažovaným partnerem,“* uvedl.

Velvyslancům byly vedle hlavních sdělení VNR 2025 k dispozici také úplně první záběry prezentačního videa doprováze-

jícího report, které shrnuje jeho hlavní výstupy a ukazuje příklady vybraných projektů z hlavních oblastí udržitelného rozvoje v ČR. Celá zpráva včetně videa bude následně prezentována 21. července v OSN v New Yorku v rámci Politického fóra na vysoké úrovni (HLPF) 2025. Více informací o cílech udržitelného rozvoje naleznete na [www.cr2030.cz](http://www.cr2030.cz).

[16. 6. 2025]

### **Výbor pro regionální politiku stanovil plán pro zlepšení situace v ohrožených územích a strukturálně postižených regionech**

Dne 12. června se uskutečnilo 6. zasedání Výboru pro regionální politiku. Jedním z hlavních témat bylo představení plánu pro zlepšení života v hospodářsky a sociálně ohrožených územích a strukturálně postižených regionech. Ten vzešel z celkem 234 bodů, které Výbor obdržel od aktérů z území a dalších stakeholderů. Ministerstvo počítá s jeho zveřejněním na svém webu.

Jak znovu nastartovat hospodářsky a sociálně ohrožené regiony (HSOU) a strukturálně postižené regiony? Touto otázkou se dlouhodobě zabývá Výbor pro regionální politiku. Jinak tomu nebylo ani na jeho 6. jednání, které se za účasti ministra pro místní rozvoj Petra Kulhánka uskutečnilo ve čtvrtek 12. června.

Program systematické podpory právě těchto území se nazývá Plán pro Regiony příležitosti. „*Myslím si, že když chceme zlepšit situaci v těchto regionech, je na místě začít na ně nahlížet jinak. Pokud budeme donekonečna říkat, jak jsou problematické, problematickými zůstanou. My v nich vidíme velké příležitosti, jak jejich současný stav vylepšit, využít jejich potenciálu a nastartovat tam ekonomický růst. Proto Regiony příležitosti,“* uvedl Petr Kulhánek.

Na březnovém jednání Výboru zazněla výzva všem členům, aby zasílali konkrétní návrhy, jak situaci v lokalitách řešit. Do konce května se jich sešlo celkem 234. Z nich následně vznikl tzv. TO DO list, tedy seznam úkolů, které je třeba

uskutečnit. Jeho první verze byla právě na včerejším jednání. „*Tento seznam představuje živý, dynamický a pravidelně aktualizovaný dokument obsahující konkrétní opatření včetně stavu jejich rozpracovanosti. Počítáme s tím, že v dohledné době ho umístíme na web ministerstva, aby byl kdykoliv k nahlédnutí,*“ doplnil ministr.

TO DO list bude rozdělený do pěti oblastí, kterými jsou (1) práce pro lidi, silnější ekonomika, (2) lepší zdravotní péče a školy pro silnější regiony, (3) stát jako tahoun změny, (4) spravedlivé financování a řešení sociálních problémů a (5) oživení turismu a spolupráce přes hranice.

Jednotlivá opatření pak obsahují i návrhy prioritizace určující, jak rychle a s jakou důležitostí se budou odbavovat. V TO DO listu nebudou chybět témata jako investice do dopravní infrastruktury pro zajištění lepší dostupnosti, podpora návratu kvalifikovaných osob a absolventů vysokých škol do Regionů příležitostí nebo podpora stabilního a dostupného bydlení nedostatkových profesí ve veřejném sektoru. Se zveřejněním plánu ministerstvo počítá do konce června. Všichni aktéři pak budou mít čas na připomínky do poloviny srpna.

Mezi další témata, kterými se Výbor na svém čtvrtčním jednání zabýval, bylo financování místních samospráv a hledání způsobů jejich motivace k větší otevřenosti vůči velkým investicím, spending review v oblasti regionální politiky, začlenění hodnocení územních dopadů

do metodiky RIA nebo poskytnutí aktuálních informací k fungování Transformační komise.

[13. 6. 2025]

### **MMR podpoří architektonické a urbanistické soutěže třemi miliony korun**

Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) vyhlásilo výsledky dotační výzvy na podporu architektonických a urbanistických soutěží obcí. Z devíti přijatých žádostí jich uspělo osm. Úspěšní se podělí o celkovou částku 3 050 000 Kč, která pomůže uhradit soutěžní náklady na návrhy například plaveckého bazénu, bytového a parkovacího domu nebo nového městského předměstí.

*„Přínos architektonické nebo urbanistické soutěže spočívá v možnosti porovnat mezi sebou větší množství návrhů, zapojit do rozhodování místní obyvatele a ve výsledku najít takové řešení, které nejvíce vyhovuje dané obci a jejím potřebám. Starostky a starostové se do těchto soutěží moc nehrnou kvůli obavám z vysokých nákladů na ceny a odměny. Proto náš program polovinu těchto nákladů dotuje,*“ uvedl ředitel Odboru správy programů MMR Richard Nikischer.

Díky letošní výzvě tak mohlo vzniknout několik zdařilých návrhů staveb pro občanské vybavení, veřejná prostranství nebo bydlení. V neposlední řadě dotace pomůže i k vytvoření rozsáhlé územní

studie. V soutěži uspěly například projekty na přestavbu bývalé pošty na moderní městský úřad v Táboře, vybudování bytového domu v obci Louka na Hodonínsku, plaveckého bazénu v Havlíčkově Brodě nebo bytového a parkovacího domu v Jablonci nad Nisou. Výzva dále podpoří dostavbu základní školy v obci Poříčany nebo novostavbu střední školy a 2. stupně základní školy v Kampusu Cihelna v Roztokách u Prahy. Podpořenou územní studií je návrh Zbuzany – nové předměstí Jindřichova Hradce. *„Zájem o dotaci na soutěže letos za předchozími výzvami mírně zaostal. V návaznosti na růst cen proto pro příští výzvy zvažujeme navýšení maximální výše dotace. Nižší zájem pravděpodobně souvisí i s tím, že obce a města zasazená loňskými povodněmi musela dát přednost zajištění svých základních funkcí. Následky povodní řeší Ministerstvo pro místní rozvoj v programech Živel,*“ dodal Nikischer.

Na architektonickou a urbanistickou soutěž mohou obce čerpat až 50% dotaci, maximální výše podpory je pak 400 000 Kč na jeden projekt. Soutěžní podmínky musí být v souladu se Soutěžním řádem České komory architektů. Žadatel také musí na základě soutěže uzavřít smlouvu na zpracování plánu nebo projektu. Výsledky výzvy a další informace jsou dostupné na <https://mmr.gov.cz/cs/narodni-dotace/podpora-uzemniho-planovani-a-architektonickych-u/architektonicke-a-urbanisticke-souteze/architektonicke-a-urbanisticke-souteze-obci-2025>.

[13. 6. 2025]

## 25. CELOSTÁTNÍ KONFERENCE O ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍ A STAVEBNÍM ŘÁDU

Ministerstvo pro místní rozvoj pořádá v **Karlových Varech** ve dnech **22.–23. září 2025** již 25. celostátní konferenci o územním plánování a stavebním řádu.

Tématem letošní konference je **Energetická budoucnost ČR**.

Bližší informace o konferenci budou zveřejněny v průběhu července na internetových stránkách Ministerstva pro místní rozvoj ([www.mmr.gov.cz](http://www.mmr.gov.cz)) a Ústavu územního rozvoje ([www.uur.cz](http://www.uur.cz)).

### VÝZVA

Redakce časopisu Urbanismus a územní rozvoj vyzývá k zasílání článků pro č. 1 a 2/2026 k tématům

#### MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ PLÁNOVÁNÍ KRAJINY

V případě zájmu o publikaci článku k danému tématu zašlete příspěvek na adresu [redakce@uur.cz](mailto:redakce@uur.cz).

Termín pro odevzdání recenzovaných příspěvků do recenzního řízení k tématu **Město krátkých vzdáleností** je **13. října 2025** (pro nerecenzované příspěvky **27. října 2025**). Termín pro odevzdání recenzovaných příspěvků do recenzního řízení k tématu **Plánování krajiny** je **24. listopadu 2025** (pro nerecenzované příspěvky **8. prosince 2025**). Číslo 1/2026 bude vydáno v únoru, č. 2/2026 v dubnu 2026.

Redakce přijímá recenzované/nerecenzované články i k jiným tématům souvisejícím se zaměřením časopisu. Pro informační rubriku redakce uvítá zaslání relevantních zpráv, recenzí publikací nebo záznamů z odborných akcí.

Pokyny pro publikování naleznete zde: <https://www.uur.cz/casopis-uaur/pro-autory-for-authors/>.



UUR

ÚSTAV  
ÚZEMNÍHO  
ROZVOJE



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR