

# KOMENTÁŘ K ČLÁNKU KRITICKÁ INFRASTRUKTURA A RIZIKO MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

**Karel Maier**

*Urbanisté – plánovači 19. a 20. století se učili, jak naplánovat dokonale, tedy fungující a krásné město, popřípadě region. V praxi posledních desetiletí 20. století stále více poznávali, že to nepostačuje: je třeba plánovat město či region atraktivní pro investory, kteří jedini mohou plány naplnit.*

*Ať se nám to líbí nebo ne, nové století přineslo do urbanismu a územního plánování ještě další dimenzi: vedle funkce, krásy a proveditelnosti je to robustnost systémů neboli jejich odolnost vůči různým rizikům katastrof. Již první náznaky klimatických změn ve střední Evropě nás na dvou katastrofálních povodních poučily, že riziko kolapsu je pro velké jedinečné kapacitní infrastruktury (hlavní železnice a silnice, metro) v případě katastrofy stejné jako pro ty drobnější a méně významné, ale důsledky vyřazení velkých a jedinečných systémů jsou daleko závažnější než u těch ostatních. Pak jsme zjistili (zatím naštěstí jen zprostředkovaně, z médií), že původcem rizik nemusí být jen příroda – jakkoliv i k těmto rizikům člověk zřejmě svým dilem přispěl – ale i lidé, kteří zranitelnost jedinečných infrastruktur mohou využít ke svým cílům a ke škodě měst a regionů.*

*Nezbývá tedy než akceptovat rizika katastrof jako plně legitimní součást agendy urbanismu a územního plánování pro rizikovou společnost 21. století. Vedle (a někdy možná i namísto)*

*plánování stále výkonnějších a kapacitnějších infrastruktur, které mají naplnit naši vizi krásných a atraktivních měst a regionů, které bezvadně fungují za námi modelovaných ideálních podmínek, bude plánování muset zvažovat i alternativy pro případy, kdy tyto ideální podmínky budou narušeny a výkonné a kapacitní infrastruktury náhle přestanou sloužit. Jestliže tedy byl cílem plánování v 19. a 20. století špičkový výkon v ideálním stavu, bude plánování 21. století hledat bezpečná a robustní řešení, co nejodolnější nej-různější, většinou ne zcela předvídatelným, rizikům.*

*Úlohou územního plánování rozhodně nebude expandující agendu rizikového managementu pokrýt nebo dokonce nahradit. Urbanisté – plánovači by se ale měli zabývat robustností infrastrukturálních systémů, která by zajistila funkci systémů jako celků i pro případy, kdy dojde k výpadku funkce jejich nejkapacitnějších součástí. Především by měly být identifikovány kritické infrastruktury a vyloučeny případy, kdy se některý prvek stává pro velký počet uživatelů jedinečným bez možnosti náhrady. Z tohoto hlediska lze pokládat za velmi problematická řešení například velké vodárenské soustavy založené na jediném zdroji nebo jediném vedení, teplovody zásobující bez alternativního zdroje celé aglomerace, sdružování více kapacitních dopravních modů do jediné stavby (Nu-*

*selský most v Praze) apod. Podle toho, zda se jedná o riziko přírodní, technologické nebo teroristické, lze vytipovat kritická místa stávajících „jedinečných“ infrastruktur a alespoň pro ně identifikovat požadavky na potřebné funkční náhrady. Napříště bychom se rozhodně měli vyvarovat plánování nových „jedinečných“ infrastruktur bez alternativy pro nouzový případ. Asi bychom měli také zvážit riziko některých racionalizačních opatření, jejichž důsledkem jsou jedinečné prvky infrastruktur bez možnosti náhrady (například při rušení železničních tratí nebo zdravotnických zařízení).*

*Informace obsažené v článku profesora Říhy považuji pro časopis Urbanismus a územní rozvoj za velmi potřebné, i kdyby jen proto, aby si čtenář uvědomil, že rizikový management se zřejmě stane v územním plánování přinejmenším stejně potřebnou „speciální profesí“, jako je doprava, ekologie či městské inženýrství. Byl bych rád, kdyby tímto článkem započala vážná diskuse o územním plánování jako formě předběžného („preventivního“) rizikového managementu a kdyby třeba ve spolupráci urbanistů a rizikových managerů vznikly zásady či manuál plánování a navrhování infrastruktur z pohledu rizikového managementu.*

*prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.  
Fakulta architektury ČVUT*