

# URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ

6  
2016



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR



ÚSTAV  
ÚZEMNÍHO  
ROZVOJE



## **POKYNY PRO AUTORY**

### **NABÍDKA RUKOPIŠŮ**

REDAKCE PŘIJÍMÁ POŽADAVKY SPOLU SE ZASLANÝMI ČLÁNKY NA E-MAILOVÉ ADRESE [redakce@uur.cz](mailto:redakce@uur.cz). GRAFICKÉ PŘÍLOHY VĚTŠÍHO ROZSAHU JE MOŽNO ZASLAT PROSTŘEDNICTVÍM SERVERU [USCHOVNA.CZ](http://USCHOVNA.CZ). ZASLANÝ PRŮVODNÍ DOPIS MUSÍ OBSAHOVAT PLNÉ JMÉNO, ADRESU PRACOVISTĚ A KONTAKTNÍ ÚDAJE (E-MAILOVÁ ADRESA, TELEFONNÍ ČÍSLO). PŘI ŽÁDOSTI O ZAŘAZENÍ ČLÁNKU DO RECENZNÍHO ŘÍZENÍ JE TŘEBA TUTO SKUTEČNOST V PRŮVODNÍM DOPISE VÝSLOVNĚ UVÉST. PODROBNĚJŠÍ INFORMACE NALEZNETE NA [www.uur.cz](http://www.uur.cz) V SEKCI PUBLIKAČNÍ ČINNOST, KNIHOVNA – ČASOPIS URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ – RECENZNÍ ŘÍZENÍ.

### **FORMÁLNÍ POŽADAVKY**

ROZSAH TEXTU BY MĚL ČINIT CCA 3–10 NORMOSTRAN (1 NORMOSTRANA = 60 ÚHOZŮ NA 30 ŘÁDKŮ), NEDOHODNETE-LI SE S REDAKCÍ JINAK. ZA KAŽDÝM TEXTEM PŘÍSPĚVKU MUSÍ BÝT UVEDENO JMÉNO AUTORA. PŘÍSPĚVKU BY MĚL PŘEDCHÁZET ZHRUBA DESETIŘÁDKOVÝ SOUHRN (ABSTRAKT), KTERÝ BUDE MOŽNO POUŽÍT TAKÉ PRO ANGLICKÉ SHRNUTÍ V HLAVNÍCH RUBRIKÁCH (NETÝKÁ SE INFORMACÍ).

ZA NEDÍLNOU SOUČÁST PŘÍSPĚVKU JE POVAŽOVÁN SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A JEJICH DOSTUPNOST. BIBLIOGRAFICKÉ CITACE MUSEJÍ BÝT ZPRACOVÁNY PODLE NORMY ČSN ISO 690. TEXTOVÁ ČÁST JE VYŽADOVÁNA V TEXTOVÉM EDITORU WORD. GRAFICKÁ ČÁST SE ZÁSADNĚ POSÍLÁ SAMOSTATNĚ JAKO PŘÍLOHA S UVEDENÍM ZDROJŮ. OBRÁZKY KE SKENOVÁNÍ LZE PŘILOŽIT NA DIAPOZITIVĚCH NEBO FOTOGRAFIÍCH S LESKLÝM POVRCHEM. POČÍTAČOVĚ ZPRACOVANÉ OBRÁZKY SE DODÁVAJÍ VE FORMÁTU TIFF (PŘÍP. JPG) V ROZLIŠENÍ MIN. 300 DPI; VEKTOROVÁ GRAFIKA VE FORMÁTU CDR, EPS, WMF A1. REDAKCE SI VYHRÁŽUJE PRÁVO VÝBĚRU GRAFICKÉHO DOPROVODU TEXTU. ZA PŮVODNOST PŘÍSPĚVKU ODPOVÍDÁ AUTOR (VIZ PROHLÁŠENÍ AUTORA). RUKOPISY A GRAFIKU REDAKCE VRACÍ POUZE NA ŽÁDOST AUTORA.

### **AUTORIZACE**

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.

**RELEVANTNÍ PŘÍSPĚVKY JSOU RECENZOVÁNY** ([www.uuur.cz](http://www.uuur.cz) – ČASOPIS – RECENZNÍ ŘÍZENÍ).

### **ŽADATELŮM O RECENZNÍ ŘÍZENÍ:**

PŘEDKLÁDÁTE-LI ČLÁNEK K RECENZNÍMU ŘÍZENÍ, INFORMUJTE, PROSÍM, REDAKCI O JEHO PŘÍPADNÉM PUBLIKOVÁNÍ V JINÝCH ODBORNÝCH PERIODIKÁCH. RECENZOVANÉ PŘÍSPĚVKY NEJSOU HONOROVÁNY.

VYDÁVÁ ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, ORGANIZAČNÍ SLOŽKA STÁTU,  
ZŘÍZENÁ MINISTERSTVEM PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR.



Urbanismus a územní rozvoj  
číslo 6/2016  
ročník XIX.  
Vychází 6× ročně.  
ISSN 1212-0855, MK ČR E 7021

**Vydává:**

Ústav územního rozvoje  
Jakubské nám. 3  
602 00 Brno  
tel. (ústředna): 542 423 111  
www.uur.cz

**Redakce:**

redakce@uur.cz  
Ing. arch. Lubor Fridrich (šéfredaktor)  
tel. 542 423 121  
Bc. Tamara Blatová, DiS.  
tel. 542 423 116

**Redakční rada:**

Ing. arch. Hana Bártová  
Ing. arch. Milan Bušina, Sydney, Austrálie  
prof. Ing. arch. Maroš Finka, Ph.D.  
prof. Anna Geppert, Ph.D., Paříž, Francie  
Ing. arch. Jana Janíková  
prof. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.  
Ing. arch. Milan Körner, CSc.  
Ing. Zdeňka Kučerová (místopředsedkyně)  
prof. Ing. Vítězslav Kuta, CSc.  
Ing. Iveta Laštůvková  
doc. Dr. Otakar Máčel, Delft, Nizozemí  
prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.  
Ing. arch. Vladimír Matuš, Toronto, Kanada  
Mgr. Ondřej Muliček, Ph.D.  
Ing. Alena Navrátilová (předsedkyně)  
Ing. arch. Jaroslav Sedlecký  
Ing. Tomáš Sklenář (místopředseda)  
Mgr. Petr Tonev, Ph.D.  
RNDr. Václav Tremel  
Ing. arch. Martin Tunka, CSc.  
Ing. arch. Jakub Vorel

**Objednávky předplatného:**

e-mail: redakce@uur.cz

**Roční předplatné:**

480,- Kč

**Bankovní spojení:**

ČNB 19-27321621/0710

**Sazba:**

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

**Tisk:**

Grafex, spol. s r.o.  
Kolonie 304, 679 04 Adamov

Názory publikované v článcích nemusejí  
vždy vyjadřovat stanovisko redakce a ústavu.  
Redakce si vyhrazuje právo zkrácení textu  
a výběru grafiky k jednotlivým příspěvkům.

**Foto na titulní straně obálky:**

Bryant Park, New York © Jiří Palacký

## OBSAH

**PŘÍJEMCI DOTACÍ NA ÚZEMNÍ STUDIE KRAJINY MOHOU POŽÁDAT  
O DESETIPROCENTNÍ KOFINANCOVÁNÍ Z NÁRODNÍHO  
PROGRAMU ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ** / Eva Fialová, Ilona Kunešová

3

**Recenzovaný článek**

**UPLATNÍ SE PRINCIP KODAŇSKÉHO FINGER-PLÁNU  
I V ČESKÉ REPUBLICE?** / Jindřich Felcman, Martin Šilha

4

**NEW YORK – HIGH LINE & BRYANT PARK  
INSPIRUJÍCÍ VEŘEJNÉ PROSTORY**

11

**Recenzovaný článek**

**NEW YORK: TVORBA A ROZVOJ  
VEŘEJNÉHO MĚSTSKÉHO PROSTORU** / Jiří Palacký

12

**URBANISMUS V PRAZE:**

**ARCHITEKTURA A/NEBO PLÁNOVÁNÍ?** / Karel Maier

24

**STAVEBNÍ REGULACE KRÁLOVSKÝCH MĚST  
V ČECHÁCH A NA MORAVĚ** / Dana Novotná

29

**CELOSTÁTNÍ SEMINÁŘ K PROBLEMATICE  
LIDOVÉHO STAVITELSTVÍ** / Marie Tomášková

35

**KONFERENCE MĚ100**

**NA FAKULTĚ ARCHITEKTURY ČVUT V PRAZE** / Vít Řezáč

40

**CO PÍŠÍ JINDE & TISKOVÉ ZPRÁVY MMR ČR**

41

**Stavebně správní praxe**

**Poživatelská praxe**

**Rejstřík 2016**



# SLOVO ÚVODEM

Toto číslo časopisu Urbanismus a územní rozvoj uzavírá jeho ročník 2016.

V hlavní rubrice najdete stručný návod, jak žádat o dotace z Národního programu Živorní prostředí v souvislosti se zpracováním územních studií krajiny.

Rubriku Názory a diskuse otevírají dva recenzované články. První z nich je věnován možnostem aplikace kodaňského Finger-plánu v českém prostředí. Druhý je, jak lze poznat z úvodu, úvodním ze série tří příspěvků – rozhovorů s tvůrci významných veřejných prostorů současného New Yorku, které postupně v našem časopisu vyjdou. Další článek se zabývá aktuální problematikou pražského Metropolitního plánu a rubriku uzavírá zpětný pohled do historie stavební regulace na příkladu českých a moravských měst.

V poslední rubrice informujeme o dvou událostech souvisejících s územně plánovací problematikou a přinášíme (jako vždy) pohled do jiných periodik a tiskové informace Ministerstva pro místní rozvoj.

Vedle standardních příloh tentokrát najdete také kompletní rejstřík příspěvků uveřejněných v našem časopise v roce 2016.

Úspěšné vykročení do roku 2017 přeje

*redakce U&ÚR*



# PŘÍJEMCI DOTACÍ NA ÚZEMNÍ STUDIE KRAJINY MOHOU POŽÁDAT O DESETIPROCENTNÍ KOFINANCOVÁNÍ Z NÁRODNÍHO PROGRAMU ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

**Eva Fialová, Ilona Kunešová**

*Úspěšní příjemci dotace ze SC 3.3 Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) na projekty územních studií krajiny mohou zároveň čerpat desetiprocentní dotaci z Národního programu Životní prostředí a díky tomu pokrýt celkové náklady na zpracování územní studie krajiny z dotací.*

Ministerstvo životního prostředí vyhlásilo prostřednictvím Státního fondu životního prostředí ČR (SFŽP) výzvu č. 14/2016 k předkládání žádostí o poskytnutí podpory v rámci Národního programu Životní prostředí. Cílem této výzvy je podpora zpracování územních studií krajiny, které budou sloužit jako odborné komplexní dokumenty umožňující koncepční víceoborový přístup k řešení krajiny s využitím koordinační úlohy územního plánování.

Předmětem podpory je poskytnutí prostředků na kofinancování projektů podpořených ze SC 3.3 IROP (výzva č. 9 Územní studie, příjem žádostí do 31. 3. 2017). Obce s rozšířenou působností, které dostanou z IROP dotaci na 90 % způsobilých výdajů projektu na zpracování územních studií, tak mohou díky 10 % kofinancování z Národního programu Životní prostředí uhradit náklady na zpracování územní studie krajiny ze 100 % z dotačních titulů.

O dotaci na kofinancování z Národního programu Životní prostředí mohou žádat obce s rozšířenou působností od 1. prosince 2016 do 31. prosince 2019 nebo do vyčerpání

alokace, která činí 35 milionů korun. Žádosti budou přijímány průběžně. Výzva je vyhlášena jako jednokolová nesoutěžní. Podpořené projekty musí být realizovány nejpozději do 31. prosince 2020.

Podmínkou získání dotace z Národního programu Životní prostředí je mj. vydané Rozhodnutí o poskytnutí dotace ze SC 3.3 IROP, které je přikládáno k žádosti. Územní studie krajiny musí být pořízena v souladu se společným metodickým pokynem Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva životního prostředí z února 2016 „Zadání územní studie krajiny pro správní obvod obce s rozšířenou působností“, který naleznete na [www.mmr.cz](http://www.mmr.cz) (Územní a bytová politika / Územní plánování a stavební řád / Stanoviska a metodiky / Územní plánování / Územně plánovací podklady a jejich aktualizace).

Více informací k výzvě č. 14/2016 z Národního programu životní prostředí naleznete na stránkách SFŽP: <https://www.sfzp.cz/sekce/859/k-vyzve-14-2016/>. Informace k výzvě č. 9 Územní studie ze SC 3.3 IROP naleznete na <http://www.dota-ceeu.cz/cs/Microsites/IROP/Vyzvy/Vyzva-c-9-Uzemni-studie>.

Ing. Eva Fialová  
Ing. Ilona Kunešová  
Odbor územního plánování  
Ministerstvo pro místní rozvoj

## ENGLISH ABSTRACT

**Recipients of subsidies for landscape planning studies can apply for 10% co-financing from the National Environment Programme,** by Eva Fialová & Ilona Kunešová

Successful recipients of subsidies from the SC 3.3 Integrated Regional Operational Programme for projects of landscape planning studies can use a 10% subsidy from the National Environment Programme to cover the overall costs of the elaboration of these studies.

# UPLATNÍ SE PRINCIP KODAŇSKÉHO FINGER-PLÁNU I V ČESKÉ REPUBLICE?

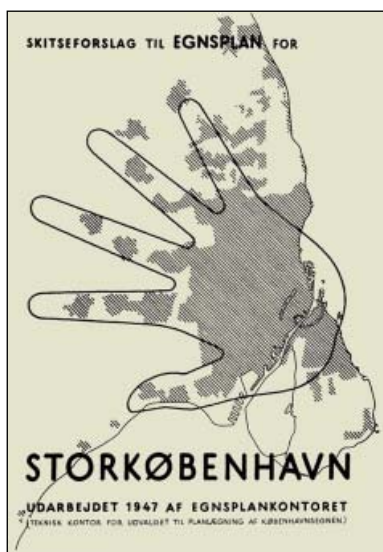
Jindřich Felcman, Martin Šilha

*Rozšiřování zastavěného území města je jedním ze základních témat při plánování rozvoje měst. Obecně známé principy udržitelného rozvoje inklinují spíše k zahuštění měst, proti tomu však stojí tlak ze strany obyvatel spojený s touhou po rozvolněnější zástavbě s dostatkem ploch pro rekreaci. Na kodaňský Finger-plán lze u tohoto dialektického střetu nahlížet jako na syntézu – rozvoj města plánuje podél zahuštěných radiál obslužených kapacitní veřejnou dopravou a tak chrání volnou krajinu mezi jednotlivými „prsty“ města. V tomto článku nejprve představujeme výsledky série našich předchozích výzkumů, které principy tohoto rozvoje testovaly v prostředí středně velkých měst v ČR. V hlavní části článku se dostáváme k poslednímu výzkumu, kde jsme zkoumali vztah urbánního prostředí města vůči využití městské hromadné dopravy. Výsledky naznačují, že principy radiálního rozvoje jsou také u středně velkých měst v ČR použitelné.*

## Finger-plán jako předchůdce konceptu „transit oriented development“

Zdaleka nejrozšířenější urbanistický export z Dánska představuje známá a mohutně propagovaná práce architekta Jana Gehla [2003], která se zabývá oživováním veřejných prostorů ve městě. Už ne tak často se ovšem diskutuje o tom, že jeho koncepce by sotva mohla být úspěšná, pokud by Kodaň nebyla schopná na svém území podstatně snížit podíl osobní automobilové dopravy. V Kodani se toto podařilo mimo jiné proto, že již od roku 1947 se rozvoj její metropolitní oblasti řídí dokumentem zvaným „Finger plan“ (obr. 1). Rozvoj sídla koncentrovaný do 5 prstů vybíhajících radiálně od jádra města byl navázán na pět příměstských železničních linek. Kolem železničních stanic byla umístěna zástavba s vyšší rezidenční hustotou a základní komerční vybaveností. V místě spojení prstů a jádrového města byly rezervovány pozemky pro průmysl. Jelikož bylo v době zavádění Finger-plánu vlastnictví automobilů ještě poměrně nízké (cca 30 vozidel na 1000 obyvatel), podařilo se tento plán naplňovat. Suburbie napojené na železniční trať totiž představovaly skutečně ty nejpřístupnější lokality pro dynamicky se rozvíjející metropolitní oblast. Finger-plán se tak prosadil na území nejen samotného města Kodaň, ale i přilehlých 28 samostatných obcí, přestože nešlo o závazný dokument. Vedle toho, že Finger-plán zajistil v metropolitní oblasti kvalitní dopravní spojení, ochránil také mezi jednotlivými rozvojovými

prsty zelené klíny pro zemědělství a rekreaci. Regionální plán z roku 1989 dále principy Finger-plánu rozvedl, když dovolil umísťovat průmysl a služby pouze v okruhu do 1 km od železničních stanic na koridoru. Od 90. let se začala v podobě šestého prstu rozvíjet oblast Ørestadu [Knowles, 2012].



Obr. 1: Kodaňský Finger-plán, jehož historie se píše již od roku 1947

Kodaňský Finger-plán a jemu podobné koncepce lze vnímat jako předchůdce současné teorie „transit oriented development“ (TOD), která se od 90. let rozvíjí především v USA. Autorství tohoto termínu je připisováno Peteru Calthorpevi, který v roce 1993 publikoval knihu „The New American Metropolis“. Obecnou definici konceptu TOD formuloval jako „smíšenou zástavbu, která podporuje bydlení v blízkosti stanic veřejné dopravy a zároveň

tak snižuje závislost lidí na osobním automobilu“ [Carlton, 2009]. V prostředí rozlézajících se amerických měst totálně závislých na automobilové dopravě šlo o teorii, která měla zásadně redefinovat americký sen o ideálním bydlení [Calthorpe, 1993]. V rámci širšího pohledu na vývoj urbanismu lze TOD řadit mezi jeden z principů hnutí New Urbanism, které vychází z kritiky urbanismu moderny, nejhlasitěji vyslovené ústy Jane Jacobs [1993].

Koncept TOD je nyní rámcem pro výzkum urbánního prostředí po celém světě. Ve většině výzkumných projektů se sledují základní parametry prostředí města, které mají vliv na využití systému veřejné dopravy. Autoři je nazývají 5 D's: Density, distance to transit, destination accessibility, diversity, design (hustota, vzdálenost na zastávku veřejné dopravy, dosažitelnost cíle dojížděky, mix funkcí a kvalita urbánního prostředí) [Cervero, Ewing, 2010]. Analýzy se v drtivé většině věnují větším městům či metropolitním oblastem, nicméně v rámci našeho výzkumu testujeme možnosti využití TOD analýz v prostředí krajských měst v ČR.

## Předchozí výzkum

V první fázi výzkumu jsme se zaměřili na to, jakým způsobem ovlivňuje rozrůstání měst dostupnost volné krajiny pro obyvatele města. Od počátku jsme se soustředili na města v ČR s cca 100 000 obyvateli. Bylo zjištěno, že nejen velikost, ale i geografický tvar zastavěného území ovlivňuje, jak da-

Zdroj: <http://urbanick.blogspot.cz/2011/03/think-big-copenhagen.html>

leko to mají obyvatelé města do volné krajiny, přičemž tvary s vybihačímí radiálními zastavěným územím přirozeně vykazovaly lepší výsledky [Felcman, Franke 2013]. Stejně tak bylo zjištěno, že rozdíl v kontrolovaném parametru mezi jednotlivými krajskými městy, přestože mají obdobný počet obyvatel, může být velmi podstatný. Důvodem je rozdílná populační hustota jejich zastavěného území, ale také různé přístupy k rozvoji města především v okolí největších sídlišť. Dostupnost volné krajiny pro obyvatele města se podstatně snížila tam, kde byla významná sídliště dále obklopována novou výstavbou [Felcman 2014]. Tyto závěry odpovídaly i hlavním myšlenkám kodaňského Finger-plánu zmíněným výše, mezi kterými byla také snaha chránit přírodní plochy v blízkosti města pro bezprostřední rekreaci.

V druhé fázi výzkumu jsme se zaměřili na uspořádání udržitelné veřejné dopravy. Roztřepené tvary zastavěného území přirozeně vyvolávají otázku, nakolik je takové území vhodné pro efektivní dopravní obsluhu. Z toho důvodu bylo přistoupeno k analýze vyžití veřejné dopravy ve vztahu k jednotlivým parametrům konceptu TOD. Nejprve bylo vyhodnoceno, nakolik je ovlivněno využití městské hromadné dopravy (MHD) populační hustotou. Závěry této studie prokázaly vliv hustoty na míru využití MHD pouze v oblastech s nižší obytnou hustotou. Mezi čtvrtěmi s hustotou nad

cca 70 obyv./ha (šlo především o panelová sídliště) už byl rozdíl v počtu cestujících v relativních hodnotách statisticky nevýznamný (obr. 2) [Felcman, Šilha 2015].

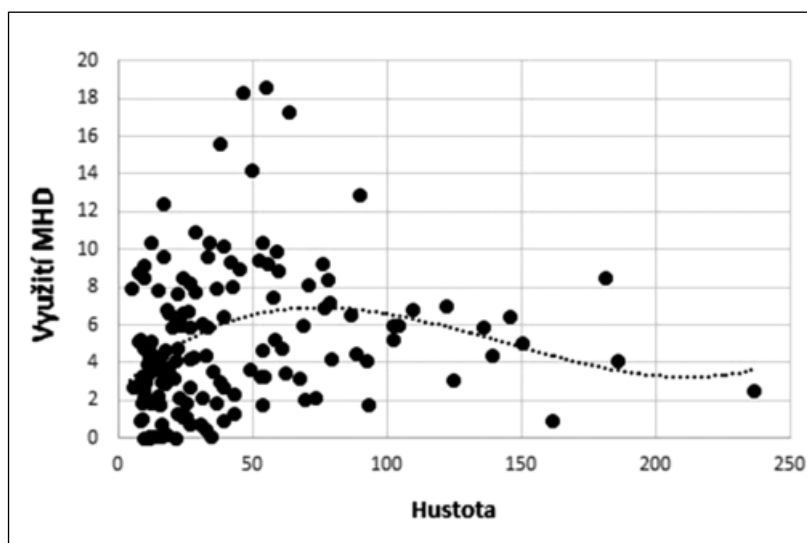
Závěr, že samotné zvýšení hustoty zástavby nevede automaticky k vyššímu využívání veřejné dopravy, lze velmi často najít i v odborné literatuře. Např. jedni z nejvýznamnějších autorů zabývajících se konceptem TOD, R. Cervero a R. Ewing [2010, s. 276], konstatují následující: „Často lze slyšet, že hromadná doprava vyžaduje velké množství obyvatel; tyto předpoklady ovšem nejsou podpořeny výsledky výzkumů, které ukazují nízkou elasticitu vztahu mezi využitím hromadné dopravy a hustotou obyvatel či pracovních míst.“ V zásadní knize zabývající se konceptem zahuštěného města (The Compact City: A Sustainable Urban Form?) se lze na několika místech dočíst, že samotné zvýšení hustoty by v dnešní vysoce automobilizované společnosti vedlo spíše k dopravním zácpám. Redukce individuální automobilové dopravy může být dle autorů knihy dosaženo pouze komplexními opatřeními, ve kterých je přeměna urbánní struktury jen jednou z mnoha možností [M. Jenks a kol. 2003].

V rámci našeho výzkumu je navíc třeba zohlednit zásadní odlišnosti středně velkých měst oproti velkým metropolitním oblastem. Jones, Mock and Cearley [2013] ve své studii definují

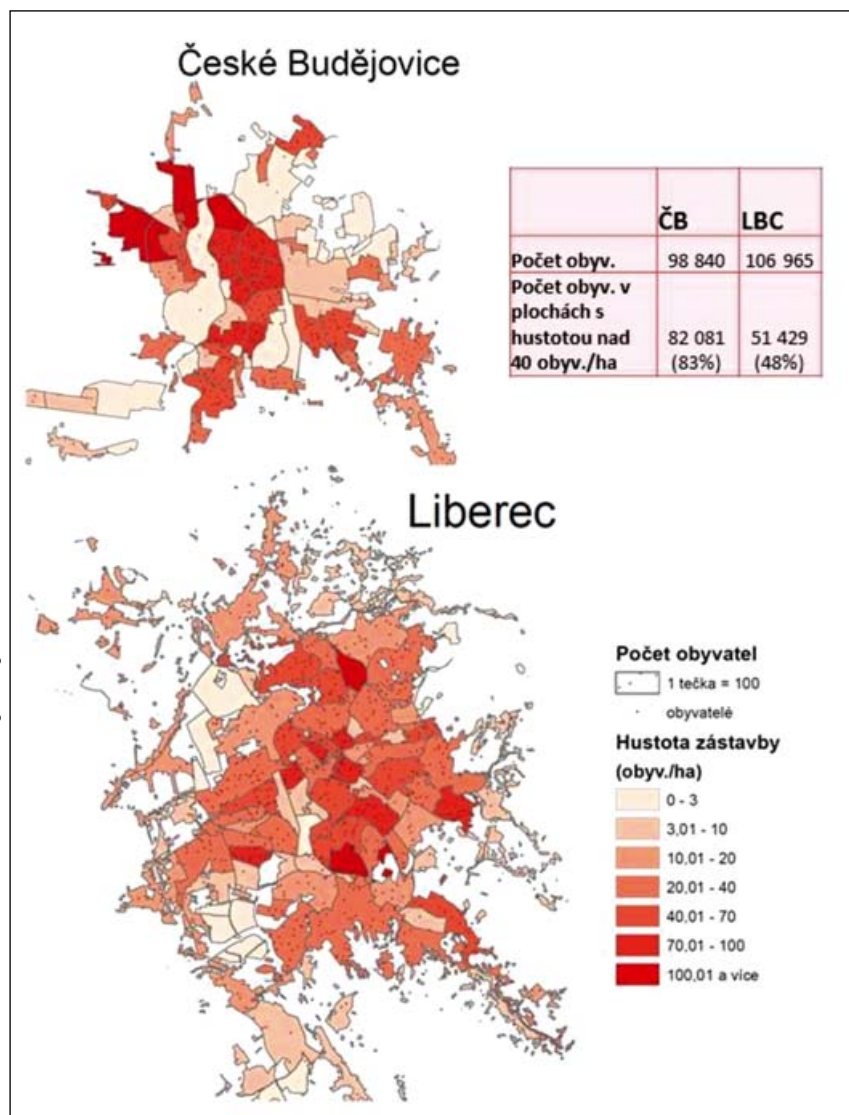
rozdíly mezi dopravním chováním obyvatel velkých a středně velkých měst. Především zdůrazňují, že zatímco ve velkých městech využívají MHD lidé z různých sociálních tříd, ve městech menších už je skupina uživatelů MHD více sociálně homogenní – jde převážně o chudší obyvatele obývací jádrové město, nikoliv suburbie. A významné je i další specifikum týkající se konkrétně středně velkých měst v ČR – městské čtvrtě s nejvyšší hustotou se ve velké míře nevyskytují v centru města, ale jde převážně o sídliště umístěná na okrajích měst. Rozmístění sídlišť se navíc mezi městy může výrazně lišit – např. v případě Českých Budějovic jde o větší urbanistické celky na okrajích města, v případě Liberce se vedle větších sídlišť na okraji nachází mnoho menších lokalit panelových domů rozestých různě po městě (obr. 3). Každopádně ve středně velkých městech v ČR rozhodně neplatí jednoduchý model rozmístění obyvatel s klesající hustotou směrem od centra.

## Vztah urbánního prostředí a využití veřejné dopravy

V rámci aktuálního výzkumu jsme se zaměřili na další dva důležité parametry urbánního prostředí, jejichž vliv na využití MHD je ve výzkumu TOD testován. Jsou jimi dosažitelnost cíle dojížděky a vzdálenost na zastávku MHD. Dosažitelnost cíle dojížděky (destination accessibility) je obvykle měřena jako vzdálenost do středu města (central business district). Převážně v prostředí rozsáhlých aglomerací lze využít jinou metodu, a to měřit počet pracovních míst či jiných cílů dojížděky dosažitelný v určitém cestovním čase. Meta-analýzy výsledků existujících studií provedené R. Cerverem a R. Ewingem [2001, 2010] opakovaně prokázaly, že vyšší vzdálenost do finální destinace zvyšuje proměnnou zachycující vzdálenost naježděnou osobním automobilem (a s tím přirozeně související nižší podíl využití MHD). Obecně tato proměnná vycházela jako jedna z těch, které nejsilněji ovlivňovaly zmíněný parametr vzdálenosti ujeté osobním automobi-



Obr. 2: Vztah mezi využitím MHD a hustotou v jednotlivých čtvrtích tří krajských měst (Liberec, České Budějovice, Olomouc)



**Obr. 3: Rozdíl v urbánní struktuře Liberce a Českých Budějovic. Zatímco v ČB se nacházejí kompaktní celky zahuštěné zástavby, v Liberci je struktura více neuspořádaná.**

lem. Její význam se bezmála rovnal souhrnnému významu ostatních tří měřených proměnných, tedy hustoty zástavby, mixu funkcí a designu.

Jiný výzkum R. Ewinga [1995] obsahoval závěr, že dostupnost cílů s nadmístním významem má mnohem větší efekt na cestovní zvyklosti domácností, než mix funkcí lokálního významu v blízkosti jejich bydliště. Kockelmanovi [1997] výsledky ukázaly, že dostupnost cílů dojížděky je v mnoha případech mnohem důležitější než ostatní sociální charakteristiky domácností, které často formují jejich dopravní chování.

Proměnná vzdálenosti na zastávku (distance to transit) je obvykle měřena jako průměrná nejkratší vzdálenost

z místa bydliště či pracoviště na nejbližší zastávku. Alternativně může být využito měření pokrytí území zastávkami. Holtzclaw [1994] ve své zprávě zmínil několik výsledků amerických výzkumů k tomuto parametru: 10,3 % lidí, kteří žijí do ¼ míle (cca 400 m) od zastávky, jí používají k cestě do práce, zatímco z lidí žijících ve vzdálenosti od ¼ do 2 míl je to pouze 3,8 % a méně než 1 % těch, kteří žijí ještě dál. Jiný výzkum odhalil, že 30–40 % lidí žijících do ½ míle od zastávky kapacitní veřejné dopravy v aglomeraci San Franciska tuto dopravu používali při cestě do práce, dalších 25 % používali jiné v oblasti dostupné mody veřejné dopravy, a to ve srovnání s průměrnou hodnotou regionu 13 % lidí cestujících veřejnou dopravou. R. Ewing [1999]

ve svém manuálu prezentuje jako maximální přijatelnou vzdálenost na zastávku okolo 2000 stop (cca 600 m).

Právě limity docházky a obecná vůle lidí chodit pěšky jsou velmi intenzivně řešeným tématem, ať už se týkají docházky na zastávku MHD nebo přímo do cíle dojížděky. Ve své přehledové studii zmiňuje B. Canepa [2007] mnoho výjimek a proměnných, které tyto limity ovlivňují, nicméně uzavírá, že obvykle je v případě cesty na zastávku MHD aplikován limit 0,5 míle (cca 800 m), nebo časový limit 10 minut chůze. Pro účely této studie je na místě zdůraznit, že tyto limity jsou relevantní obecně, tedy i pro docházku přímo k finálnímu cíli. Např. britská studie týkající se dojížděky do školy odhalila nárůst podílu cestujících osobním automobilem z 20 % na 50 % při nárůstu vzdálenosti z 0,5 míle na 1,25 míle [Black, Collins, Snell 2004].

## Metoda výzkumu

### A. Zpracování dat o veřejné dopravě

V tomto dílčím výzkumu jsme pracovali již pouze s daty o využití MHD ve městě Liberec. Tato data byla strukturována jako počet cestujících (vystupujících a nastupujících) na jednotlivých zastávkách. U Liberce byla data navíc strukturována dle průběhu dne, takže jsme mohli pracovat pouze s daty o nastupujících pasažérech v dopoledních hodinách pracovního dne. Eliminoval se tak vliv návštěvníků či dojíždějících do lokality a předmětem analýzy tak byla maximálně „očistěná“ motivace obyvatel lokality využívat MHD na pravidelnou dojížděku (typicky do práce, školy či za vybaveností). Data o cestujících jsme propojili s demografickými daty z posledního sčítání lidí, domů a bytů, vztažené na jednotlivé základní sídelní jednotky – díly (ZSJD). Podle populační hustoty ZSJD a velikosti překryvů 500m obalových zón kolem zastávek se zastavěným územím ZSJD jsme rozdělili přepravní výkon zastávek mezi jednotlivá ZSJD. To jsme provedli pomocí GIS operace, kterou lze popsat následujícím vzorcem:

$$jVD = \left( \sum \frac{zOJ}{zOC} \times zC \right) \div jO$$

- $jVD$ : Využití MHD v jedné ZSJD.
- $zOJ$ : Počet obyvatel v dosahu zastávky v jedné ZSJD (průnik zastavěného území ZSJD a 500m obalové zóny kolem zastávky vynásoben populační hustotou ZSJD).
- $zOC$ : Počet všech obyvatel žijících v dosahu zastávky (průnik zastavěného území všech ZSJD v dosahu 500m obalové zóny kolem zastávky vynásobený jednotlivými populačními hustotami dle ZSJD).
- $zC$ : Počet cestujících na jedné zastávce.
- $jO$ : Počet obyvatel jedné ZSJD.<sup>1)</sup>

Pro analýzu dosažitelnosti cíle dojížděky jsme použili dva dílčí parametry. Těmi byla frekvence spojů dosažitelných z jednotlivých ZSJD a průměrná doba dojížděky do cíle. Analýza byla provedena pouze v Liberci především kvůli jednodušší identifikaci cíle dojížděky. Tím byla určena centrální autobusová stanice Fügnerova, která se nachází ve středu města, představuje základní přestupní stanici a skutečně se na ní přepravní výkon řádově převyšující ostatní zastávky MHD ve městě. Počet nastupujících v dopoledních hodinách je na zastávce Fügnerova 11 414, na druhém místě je nedaleké Šaldovo náměstí s 3333 nastupujícími, na třetím místě stanice Nádraží s 1911 nastupujícími. Ostatní stanice již měli počet nastupujících pod 1000. Z toho důvodu bylo možné stanovit stanici Fügnerova jako základní cíl dojížděky, obdobně jako se při analýzách TOD měří dostupnost do středu města (central business district).

Při výpočtu průměrné doby dojížděky bylo nutné zohlednit relevanci jednotlivých zastávek a linek pro danou

ZSJD. Byla vypočítána průměrná doba dojížděky na stanici Fügnerova z jedné zastávky. Nerelevantní spoje (vysoce přesahující čas nejrychlejšího spoje) byly z analýzy vyloučeny. Následně byl vypočítán vážený průměr doby dojížděky z jedné ZSJD zohledňující průměrné časy všech zastávek v dosahu ZSJD, počty spojů na jednotlivých zastávkách a velikost zastavěného území, které 500m obalové zóny jednotlivých zastávek u ZSJD pokrývají:

$$jT = \left( \sum \frac{zF}{jF} \times \frac{zP}{jP} \times zT \right) \div \left( \sum \frac{zF}{jF} \times \frac{zP}{jP} \right)$$

- $jT$ : Průměrná doba dojížděky do konečného cíle z jedné ZSJD.
- $zF$ : Počet spojů z jedné zastávky.
- $jF$ : Celkový počet všech spojů v dosahu jedné ZSJD.
- $zP$ : Průnik zastavěného území jedné ZSJD a 500 m obalové zóny jedné zastávky.
- $jP$ : Celková plocha průniku zastavěného území jedné ZSJD a 500 m obalových zón všech zastávek pokrývajících ZSJD.
- $zT$ : Průměrný čas dojížděky z jedné zastávky.<sup>2)</sup>

Při výpočtu proměnné počtu spojů bylo nutné vzít v úvahu, jak dosažitelné jsou jednotlivé zastávky z území ZSJD. To bylo odvozeno z poměru toho, jaký podíl zastavěného území je pokryto 500 m obalovou zónou zastávky:

$$jS = \sum \frac{zP}{jA} \times zS$$

- $jS$ : Počet spojů z jedné ZSJD.
- $zP$ : Průnik zastavěného území a 500 m obalové zóny jedné zastávky.
- $jA$ : Zastavěné území jedné ZSJD.
- $zS$ : Počet spojů z jedné zastávky.<sup>3)</sup>

Při výpočtu proměnné vzdálenosti na zastávku jsme využili metodu měření pokrytí území zastávkami MHD. Tato metoda se v území souvislé městské zástavby s hustou sítí MHD zdá adekvátní. Vycházeli jsme z obalové zóny 500m euklidovské vzdálenosti. Ta odpovídá v reálném území zhruba 800 m, tedy limitní vzdálenosti pro pěší chůzi po městě (viz výše). Pokrytí území ZSJD jsme tak získali touto jednoduchou GIS operací:

$$jVZ = \left( \sum zP \right) \div jA$$

- $jVZ$ : Vzdálenost na zastávku (pokrytí území zastávkami) jedné ZSJD.
- $zP$ : Průnik zastavěného území jedné ZSJD a 500m obalové zóny jedné zastávky.
- $jA$ : Zastavěné území jedné ZSJD.

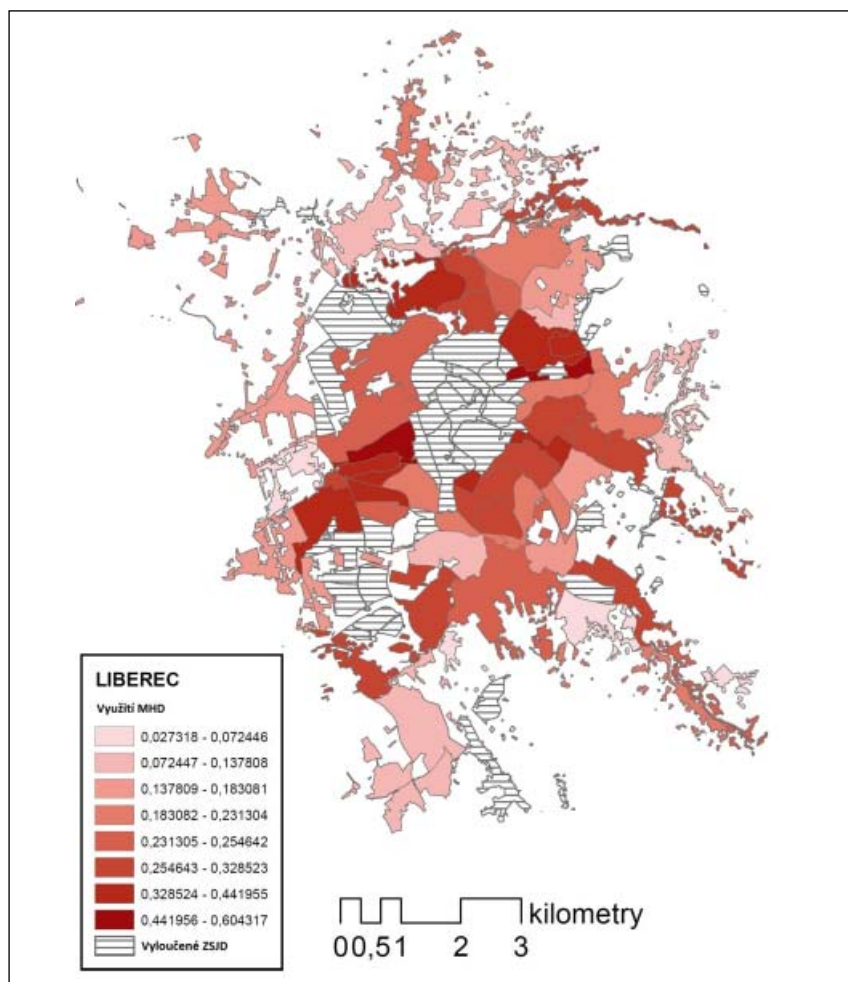
## B. Výběr analyzovaného území

Při výběru zkoumaného území jsme vyšli z centrálních polygonů zastavěného území, bez odloučených sídel, tak jak byly vytvořeny v předešlé fázi výzkumu [Felcman, Franke 2013]. Vzhledem k tomu, že náš výzkum byl zaměřen pouze na čtvrti s převážně obytným charakterem, vyloučili jsme všechny ZSJD s méně než 100 obyvateli. Dále jsme vyloučili všechny ZSJD, jejichž území mělo převážně neobytný charakter. Dle územního plánu se v nich nacházely především plochy výrobní či rekreační. Nakonec jsme vyloučili centrální části města. Data o počtu cestujících jsou v centru měst zkrácená vysokým počtem přestupujících pasažérů, velkým mixem funkcí a lze předpokládat, že velká část cest se zde odehrává pěšky. Popsaným výběrem jsme do analýzy dostali 64 ZSJD v Liberci (obr. 4).

1) Modelový příklad: ZSJD má počet obyvatel 1000 a zastavěné území 50 ha (tj. hustota 20 obyv./ha). Její zastavěné území překrývají pouze dvě zastávky, obě územím o rozloze 15 ha. Tyto zastávky mají počet nastupujících obě 500. Zároveň obalové zóny obou zastávek zasahují i do sousedních ZSJD, a to územím o rozloze 30 ha. Všechny sousední ZSJD mají hustotu 40 obyv./ha. Počet cestujících z jedné zastávky spadajících do řešené ZSJD tak je vypočteno následovně:  $\{(20 \cdot 15) / [(20 \cdot 15) + (40 \cdot 30)]\} \cdot 500 = 100$ . Sečteme cestující z obou zastávek, obě mají shodné parametry, tzn. celkem je cestujících z jedné ZSJD 200. Výsledek je podíl cestujících celkovým počtem obyvatel ZSJD = 0,2.

2) Modelový příklad: Zastavěné území ZSJD překrývají pouze dvě zastávky, první územím o rozloze 15 ha, druhá územím o rozloze 30 ha. Z první zastávky odjíždí 20 spojů, z druhé 50 spojů. Z první zastávky je doba dojížděky 15 min. a z druhé 10 min. Vážený průměr doby dojížděky ze ZSJD se vypočte následovně:  $\{[(20 / 70) \cdot (15 / 45) \cdot 15] + [(50 / 70) \cdot (30 / 45) \cdot 10]\} / \{[(20 / 70) \cdot (15 / 45)] + [(50 / 70) \cdot (30 / 45)]\} = 10,834$  min. Větší pokrytí druhou zastávkou i její vyšší počet spojů srazilo průměrnou dobu dojížděky blíže k jejímu průměrnému času dojížděky.

3) Modelový příklad: Zastavěné území ZSJD má rozlohu 50 ha a překrývají ho pouze dvě zastávky, první územím o rozloze 15 ha, druhá územím o rozloze 30 ha. Z první zastávky odjíždí 20 spojů, z druhé 50 spojů. Vážený součet všech spojů dostupných ze ZSJD se vypočte následovně:  $\{(15 / 50) \cdot 20\} + \{(30 / 50) \cdot 50\} = 36$ .



**Obr. 4:** Výběr řešeného území v Liberci s vyznačením míry využití MHD v jednotlivých ZSJID. Z analýzy byly vyloučeny lokality centrální a neobytné.

### C. Statistické zpracování dat

Pro vyhodnocení vztahu mezi změřenými proměnnými byly vypočítány korelační koeficienty. Byl použit Pearsonův korelační koeficient  $r_p$ , který popisuje linearitu vztahu, tzn., zohledňuje, jak jsou jednotlivé body rozptýlené od křivky vztahu. Vztahy mezi proměnnými byly porovnány v párech a následně byla vypočítána závislost proměnných v každém páru. Síla vztahu byla vyhodnocena dle standardně využívaných měřítek [Hendl 2004; Pett 1997]:  $|r_p| = 0,3 - 0,5$  znamená slabou závislost,  $|r_p| = 0,5 - 0,7$  střední závislost a  $|r_p| = 0,7 - 1$  závislost silnou.

Při analýze jsme využili Pearsonův korelační koeficient navzdory tomu, že data nevykazovala normální rozložení. Z toho důvodu jsme ještě prověřili výsledky pomocí regresní analýzy. Její pomocí jsme se snažili určit, jakou měrou je ovlivněno využití MHD jednotlivými

proměnnými, kterými byly v této analýze průměrná doba dojížděky do konečného cíle (doba jízdy), frekvence spojů a pokrytí území zastávkami MHD. Pro vytvoření regresního modelu podle uvedeného zadání byl použit program MS Excel rozšířený o statistický doplněk xlstat 2014. Z možných modelů byl na základě automatické volby proměnných zvolen za nejvhodnější ten, který vykazoval nejvyšší hodnotu indexu determinace –  $R^2$ . Tato hodnota určuje, jak přesná může být predikce hodnot podle vytvořené regresní rovnice.

### Výsledky

Naše výsledky zobrazujeme v následujících grafech. V rámci kompletní analýzy Liberce byl nejsilnější vztah identifikován mezi využitím MHD a počtem spojů, těsně za ním byl vztah využití MHD a pokrytí území zastávkami. Dle standardní klasifikace (viz kap. 3.C) lze

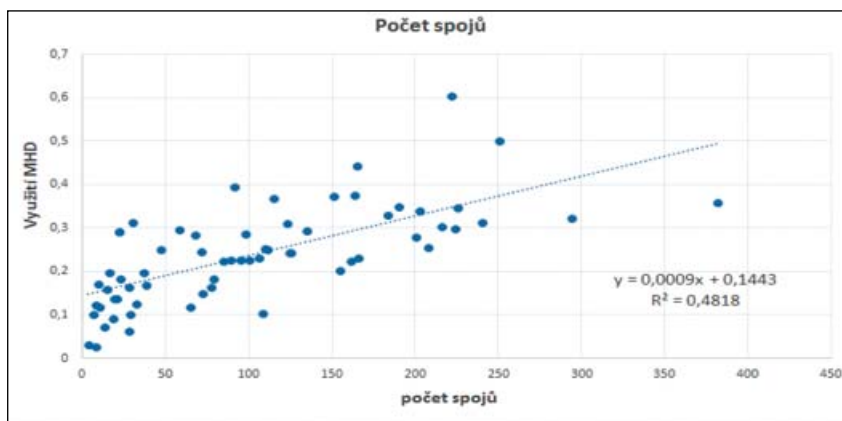
hodnotit tyto vztahy jako střední závislost na hranici se závislostí silnou. Efekt vzdálenosti do cíle dojížděky byl o dost slabší a hodnocený jako slabá závislost.

Abychom zjistili celkový vliv jednotlivých proměnných na využití MHD, použili jsme regresní analýzu. Výsledný regresní model s parametrem  $R^2 = 0,48$  je popsán rovnicí „využití MHD“ =  $0,12891 + 0,01356 * „pokrytí zastávkami MHD“ + 0,00071 * „počet spojů“$ . Třetí proměnná – doba jízdy – se ukázala být pro model méně přínosná, než aby jí bylo vhodné do modelu zařadit. Index determinace  $R^2$  s hodnotou 0,48 udává, že ze 48 % je využití MHD determinováno působením vlivů počtu spojů a pokrytí zastávkami. Můžeme tedy uvést, že téměř z poloviny je využití MHD vysvětleno výsledným modelem, který dále udává, že pokrytí zastávkami má větší vliv než počet spojů, přičemž obě působí na využití MHD pozitivně. Z druhé poloviny (52%) je však model ovlivněn nezachycenými vlivy.

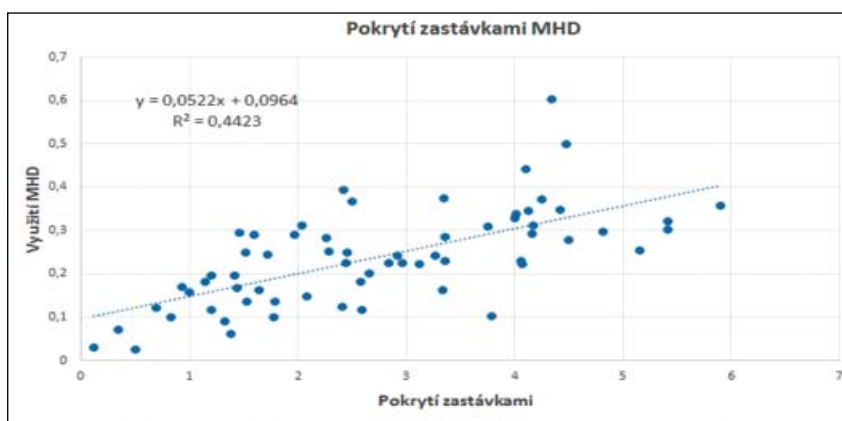
### Diskuse k výsledkům

Hned na začátku diskuse je nutné zmínit několik okolností, které limitují možnosti interpretace našich výsledků. Především testovaný vzorek byl relativně malý. Podrobné sčítání cestujících není ani zdaleka zpracované ve všech větších městech, navíc pro zvolenou metodu byla důležitá monocentrická struktura města. Zatímco v Českých Budějovicích neměla data využití MHD použitelnou strukturu, u Olomouce bylo identifikováno více centrálních bodů, od sebe vzdálený střed města a hlavní nádraží, takže analýza dostupnosti cíle dojížděky nemohla být zvolenou metodou provedena. Pouze v Liberci zajistilo dominantní postavení centrální stanice Fügnerova dostatečnou přesnost při provedení analýzy a interpretaci dat.

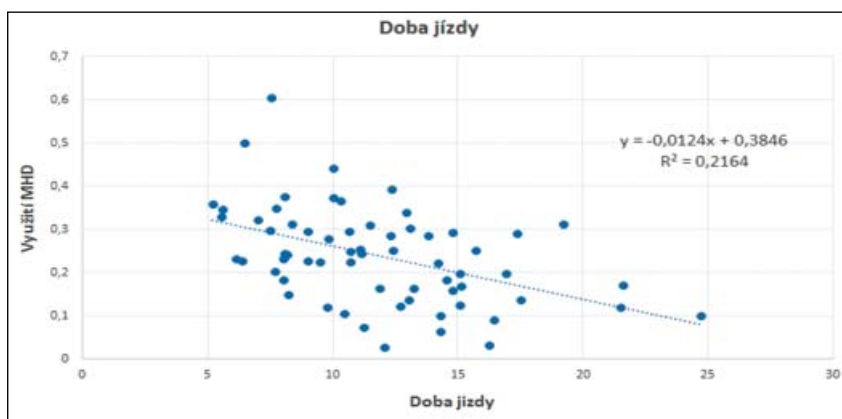
Menší množství dat navíc nevykazovalo normální rozložení, takže použití Pearsonova korelačního koeficientu vede k závěrům spíše indikativním. Na druhou stranu regresní analýza potvrdila poměrně silnou výpovědní hodnotu našeho modelu vůči výsledkům ( $R^2 = 48\%$ ), lze tedy usuzovat, že při rozsáhlejší výzkumu by byly výsledky potvrzeny.



**Graf 1: Vztah využití MHD a počtu spojů v Liberci,  $rp = 0,69411$**



**Graf 2: Vztah využití MHD a vzdálenosti na zastávku v Liberci,  $rp = 0,665065$**



**Graf 3: Vztah využití MHD a vzdálenosti do cílové destinace v Liberci,  $rp = -0,465225$**

Dalším úskalím při interpretaci výsledků je známý problém „slepice nebo vejce“. V rámci Pearsonova testu jsme hodnotili pouze korelace mezi jednotlivými proměnnými. Tudiž nelze jednoduše tvrdit, že nejsilnější vliv na míru využití MHD má frekvence dostupných spojů. Je přirozené, že počet spojů zároveň odráží i poptávku po MHD, vliv může být tudiž obousměrný. Zde je ovšem na místě interpretovat naše výsledky v souvislosti s výsledky předchozího výzkumu, který se zabýval vztahem po-

pulační hustoty a mírou využití MHD. Vztah hustoty na využití MHD byl poměrně slabý a lámal se kolem hodnot 70 obyv./ha [Felcman, Šilha 2015]. Samotná skutečnost, že v okolí zastávky bydlí více lidí, tedy i více potenciálních uživatelů MHD, nevykázala tak silný vliv na její skutečné využití, jako frekvence spojů MHD. To by značilo, že zvýšením frekvence spojů, popř. zahuštěním sítě zastávek lze obyvatele lokality stimulovat k vyššímu využití MHD.

Je zřejmé, že taková stimulace by byla z ekonomického pohledu výhodnější tam, kde žije více lidí, tedy v lokalitách s vyšší rezidenční hustotou. Byť by se poměr cestujících vlivem vyšší hustoty neměnil, i tak by jich bylo v absolutních číslech více. Zde ovšem narážíme na problém tzv. paradoxu kompaktního města – třeba že je v mnoha ohledech ekologicky a ekonomicky více udržitelné, velká část lidí v něm nechce žít (podrobně např. Howley [2009] nebo Neuman [2005]). Při plánování města a jeho dopravní obslužnosti je tak třeba vyvažovat ekologickou a ekonomickou udržitelnost reprezentovanou spíše zahuštěnou zástavbou vůči atraktivitě prostředí města. A ta je v očích velké části obyvatel reprezentovaná spíše větším množstvím volných a zelených ploch vhodných pro rekreaci. V kontextu našeho výzkumu je navíc třeba zohlednit specifika středně velkých měst oproti velkým metropolím. Ve středně velkých městech nejsou takové kariérní možnosti, nižší jsou průměrné výdělků, omezenější je kulturní vyžití apod. (komplexně např. v Glaeser [2012]). Na druhou stranu jsou tato negativa vyvážena vyšším standardem životního prostředí a snáz dostupné zeleně pro rekreaci. Exaktní postupy vyhodnocování dostupnosti volné krajiny a vyhodnocování využití MHD vůči parametrům zástavby mohou napomoci právě při vyvažování kladů a záporů rozšiřování zastavěného území města.

V tomto kontextu lze rozhodně jako nejzajímavější výstup výzkumu označit efekt proměnné vzdálenosti do cíle dojížděky (doba jízdy). Ta totiž vykázala o dost slabší vztah vůči využití MHD, což je překvapivý výsledek při srovnání s výše citovanými zahraničními výzkumy. Meta-analýzy R. Cervera a R. Ewinga [2001; 2010] vykazovaly u této proměnné naopak efekt nejsilnější. Při podrobnějším pohledu na výzkumy, které byly předmětem jejich meta-analýz ovšem zjistíme, že jejich struktura byla od našeho výzkumu velmi často odlišná. Nedocházelo v nich k eliminaci centrálních částí města, autoři velmi často měřili parametr „destination accessibility“ jako množství cílů dojížděky v dosahu bydliště namísto doby jízdy do centra, závislou proměnnou byla častěji vzdálenost ujetá osobním automobilem, nikoliv množství cestujících ve veřejné dopravě. Jejich výsledky tak odrazily přiroze-

nou skutečnost, že v centrálních částech aglomerací lidé používají auto mnohem méně. Většina zahraničních výzkumů se navíc zabývá rozlehlými aglomeracemi v USA, je tedy třeba reflektovat podstatný rozdíl oproti stále mimořádně kompaktní struktuře mnohem menších krajských měst v ČR. V případě Liberce jde navíc o jednoznačně monocentrické město a náš výzkum tak mohl zacílit s poměrně vysokou přesností pouze na dojíždějící z periferních oblastí do tohoto jediného centra.

## Závěr

Výsledky našeho výzkumu obsahují do určité míry optimistické sdělení, že i ve vzdálenějších předměstích středně velkých měst v ČR lze úspěšně motivovat k využívání MHD. Cestovní časy jsou prozatím dostatečně krátké, aby definitivně neodrazovaly své potenciální cestující. Základní výzkumná otázka uvozená v názvu tohoto příspěvku zní, zda lze uplatnit princip Finger-plánu i u rozvoje středně velkých měst v ČR. Naše odpověď na tuto otázku je kladná.

Výsledky našeho výzkumu naznačují, že větší vzdálenost od centra není tak nezdolnou překážkou pro používání MHD. Pro její vyšší využití je především vhodné zvyšovat frekvenci spojů a dostupnost zastávek. K vyšší provozní a ekonomické efektivitě těchto opatření lze směřovat usměrňováním rozvojové aktivity podél radiálních linek veřejné dopravy. Tím se zajistí i ochrana centrální části města před jejím odřezáváním od okolní volné krajiny. Přesně na těchto principech je založen i kodaňský Finger-plán.

## Poděkování:

Tato práce byla podpořena grantem Studentské grantové soutěže ČVUT č. SGS15/168/OHK1/2T/15.

## Použité zdroje:

- BLACK, C. – COLLINS, A. – SNELL, M. Encouraging Walking: The Case of Journey-to-School Trips in Compact Urban Areas. *Urban Studies* 38/7: 1121–1141, 2004.
- CALTHORPE, P. The Next American metropolis: Ecology, community, and the American Dream. New York: Princeton Architectural Press, 1993.
- CANEPA, B. Bursting the Bubble. Determining the Transit-Oriented Development's Walkable Limits. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1992: 28–34, 2007.
- CARLTON, I. Histories of Transit-Oriented Development: Perspectives on the Development of the TOD Concept. Berkeley: University of California, 2009. Online: <http://iurd.berkeley.edu/wp/2009-02.pdf>.
- CERVERO, R. – EWING, R. Travel and the Built Environment. *Journal of the American Planning Association* 76/3: 265–294, 2010.
- EWING, R. – CERVERO, R. Travel and the built environment. A Synthesis. *Transportation Research Record* 1780: 87–114, 2001.
- EWING, R. Beyond Density, Mode Choice, and Single-Purpose Trips. *Transportation Quarterly* 49: 15–24, 1995.
- EWING, R. Pedestrian- and Transit-Friendly Design: A Primer for Smart Growth. Washington, D.C.: Smart Growth Network, 1999.
- FELCMAN, J. – FRANKÉ, D. Geografický tvar města a dostupnost volné krajiny. *Urbanismus a územní rozvoj* 6, 2013: 15–22.
- FELCMAN, J. Dostupnost volné krajiny pro obyvatele krajských měst ČR – rozdíly mohou být zásadní. In: FIALOVÁ, I. (eds). *Urbanismus a architektura ve střeoevropském prostoru* 2014: 73–76, 2014.
- FELCMAN, J. – ŠILHA, M. Limits of Population Density for Efficient Public Transport in Mid-Size Cities. In: AESOP Prague Annual Congress 2015. *Book of proceedings*. Online: <http://aesop2015.guarant.eu/aesop-2015-proceedings-2015-07-09.pdf>

GEHL, J. *Život mezi budovami. Užívání veřejných prostor*. Brno: Nadace partnerství, 2002.

GLAESER, E. *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. The Penguin Press, 2012.

HENDL, J. *Přehled statistických metod zpracování dat*. Praha: Portál, 2004.

HOLTZCLAW, J. *Using Residential Patterns and Transit To Decrease Auto Dependence and Costs*. San Francisco: Natural Resources Defense Council, 1994.

HOWLEY, P. Attitudes towards compact city living: Towards a greater understanding of residential behaviour. *Land Use Policy* 26: 792–798, 2009.

JACOBS, J. *Smrt a život amerických velkoměst*. Dolní Kounice: MOX NOX, 2013.

JENCKS, M. a kol. (eds). *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* London: Routledge, 2003.

JONES, K. A. – MOCK, R. C. Jr. – CEARLEY, S. T. Report from an Interdisciplinary Case Study on a Public Transit System in Crisis. *Journal of Public Transportation* 9/4: 23–33, 2013.

KNOWLES, R. D. Transit Oriented Development in Copenhagen, Denmark: from the Finger Plan to Ørestad. *Journal of Transport Geography* 22: 251–261, 2012.

KOCKELMAN, K. M. Travel Behavior as a Function of Accessibility, Land Use Mixing, and Land Use Balance: Evidence from San Francisco Bay Area. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1607: 116–125, 1997.

NEUMAN, M. The compact city fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, vol. 25: 11–26, 2005.

PETT, M. A. Nonparametric statistics for health care research: Statistics for small samples and unusual distributions. Thousand Oaks, CA: Sage, 1997.

Mgr. Bc. Jindřich Felcman  
Ing. Martin Šilha  
Ústav prostorového plánování  
Fakulta architektury ČVUT v Praze

## ENGLISH ABSTRACT

### Will the principle of the Copenhagen Finger Plan apply for the Czech Republic? by Jindřich Felcman & Martin Šilha

The spread of built-up areas is a basic issue for current urban planning. Principles of sustainable development generally known today incline to condensation, but there is opposing pressure from inhabitants for more sparse development, with enough areas for relaxation. In this dialectic conflict, the Copenhagen Finger Plan can be regarded as a synthesis: urban planning requires busy radials with urban transportation that protect the open landscape between the fingers of a city. This article presents the results of a series of earlier studies testing the principles of this development in the setting of middle-sized Czech cities. The main part of the article deals with the latest study in which the relation between the urban setting and the use of urban transportation is explored. The results indicate that application of the principles of radial development in middle-sized Czech cities is feasible.

# NEW YORK – HIGH LINE & BRYANT PARK INSPIRUJÍCÍ VEŘEJNÉ PROSTORY

*High Line a Bryant Park představují významné soudobé veřejné prostory, jejichž ohlas překročil hranice New Yorku i Spojených států amerických. Oba parky se staly vlivnou inspirací pro obnovu veřejného prostoru. Parky, které se do značné míry staly součástí image New Yorku, dnes představují symboly urbanistického rozvoje města. Na jedné straně jsou oba prostory vyzdvihovány pro svoji bezpečnost, přitažlivost a specifická ekosystémová řešení, na druhé straně jsou kritizovány za některé sociální jevy nebo za vysoké výdaje spojené s jejich provozem. Ukazuje se, že High Line a Bryant Park mnohostranně ovlivňují kvalitu životního prostředí i kvalitu života obyvatel.*

*Již byly publikovány více či méně podrobné analýzy obou parků z pohledu jejich udržitelnosti a možné budoucnosti. Nabízí se otázka, jaký názor na realizaci, provoz i budoucnost obou parků dnes mají samotní jejich autoři či správci. Byly naplněny představy, plány a ambice zainteresovaných tvůrců a plánovačů? Díky rozhovorům, které takoví experti v listopadu 2015 poskytli trojici výzkumných pracovníků z Fakulty architektury VUT v Brně, je možné získat cenný, unikátní pohled na celou problematiku. Autorizované rozhovory, které se staly součástí tří po sobě následujících článků, jsou zaměřené na tvorbu a rozvoj veřejného prostoru v New Yorku, na tzv. chytrý design High Line a na realizační principy High Line. Rozhovory poskytl Adrian Benepe, americký národní expert na obnovu a rozvoj volného městského prostoru a parků, autoři obnovy a architektonického řešení parku High Line Ricardo Scofidio a Matthew Johnson (DSRNY) a zahradní architekt a autor krajinářského řešení High Line James Corner.*

*Rozhovory s experty vedli Jiří Palacký, Šárka Kubínová a Michal Křištof.*

*Rozhovory k uveřejnění připravil Jiří Palacký. Budou postupně uvedeny v časově následujících číslech časopisu – v tomto přinášíme první z nich.*

## NEW YORK'S HIGH LINE AND BRYANT PARK AN INSPIRING PUBLIC SPACE

*The High Line and Bryant Park are important contemporary public areas famous beyond New York and the United States. Both parks have provided inspiration for the restoration of public zones. As symbols of urban development they are part of the current image of New York. On one hand, both are commended for their safety, attractiveness and specific ecosystem solutions, but they are also criticized for certain social phenomena and high costs of operation. Evidently, the High Line and Bryant Park have a multilateral impact on the quality of the environment and the life of the inhabitants.*

*Various analyses of the sustainability of both parks have been published; the opinions of the creators and administrators of both parks on their arrangement, operation and future is another topic, however. Have the ideas, plans and ambitions of participating creators and planners been fulfilled? Interviews given by these experts in November 2015 to three researchers at the Faculty of Architecture of Brno University of Technology provide us with valuable and unique insight into the matter. The authorized interviews in three succeeding articles focus on the creation and development of public space in New York, the so-called smart design of the High Line and the principles of its implementation. The interviews were given by Adrian Benepe, an American expert on restoration and development of open urban space and parks, Ricardo Scofidio and Matthew Johnson, who produced the reconstruction and architectural design of the High Line park, and James Corner, landscape designer and architect of the landscape design of the High Line.*

*The interviews were conducted by Jiří Palacký, Šárka Kubínová and Michal Křištof.*

*Edited by Jiří Palacký, the interviews will be published in this and the next two issues of this journal.*

# NEW YORK: TVORBA A ROZVOJ VEŘEJNÉHO MĚSTSKÉHO PROSTORU<sup>1)</sup>

Jiří Palacký

*Veřejný prostor měst prožívá v současné době svoji renesanci. Finanční investice do jeho rozvoje a managementu předchozích desetiletí dnes umožňují veřejnosti vstup do příjemného prostředí městských parků, jejichž kvalita byla do nedávna nemyslitelná. Mluvíme o Bryant Parku, Brooklyn Bridge Parku, Central Parku, o High Line a o dalších newyorských parcích, kvalitních nejen z hlediska umístění v rámci hustě osídlené městské struktury, ale i z hlediska konzistence a kvality celkového designu a inovativního řešení individuálního sezení. Dále mluvíme o možnostech konání skupinových akcí nejrůznějšího druhu, flexibilitě prostorového a funkčního uspořádání, provozní a prostorové variabilitě, systémovém managementu, atraktivitě přírodně koncipovaného přirozeného vzhledu zahradních úprav reflektujících střídání ročních období, otevřenosti různorodému životnímu spektru a konečně také o proměnlivosti a rozmanitosti využití těchto parků.*

Aktivní přístup města při zavádění mechanismů podporujících jeho udržitelný rozvoj vede také k potřebné regeneraci zanedbaných městských území, k proměně těchto území ze závazků na aktiva a k přesunu zájmu od designu městských budov k designu volných městských územních rezerv v kontextu současných sociopolitických a environmentálních změn. Výsledky tohoto přístupu můžeme sledovat již dnes například právě v rapidně se rozvíjejících demokratických městských aglomeracích typu New Yorku.

## Vliv volných městských prostorů na udržitelný rozvoj měst

Z hlediska posouzení vlivu volných městských prostorů na udržitelný rozvoj měst jsme se vydali do New Yorku, do High Line, do Bryant Parku, Brooklyn Bridge Parku, Paley Parku a dalších sledovat, měřit, popsat a zjistit názory uživatelů, manažerů, odborníků i autorů těchto parků. Tyto vybrané veřejné městské parky považujeme na základě studia literatury a množství ohlasů ve vědeckých i populárních článcích za pozitivní modelové příklady obnovy zájmu veřejnosti o jejich využití pro relaxaci, sport a odpočinek a za příklady uplatnění inovativních, zpočátku experimentálních a alternativních metod jejich řízení, které po letech zkušeností vyústily v jejich stabilní a udržitelný rozvoj, v podmínky charakteristické pro místo, dobu a okolnosti jejich vzniku.

Ve veřejném městském prostoru se střetáváme s programovým řízením nebo kurátorovaným uměním, s privátním managementem v partnerství s veřejným a občanským sektorem, udržitelnou a místně specifickou krajinou (ekosystémem) s nízkými nároky na údržbu, se sezonní obměnou květin, skládacími přenosnými židličkami, s možnostmi volného připojení k internetu nebo k volnému odběru elektřiny prostřednictvím Wi-Fi sítě a napájecích stojanů.

Park High Line prochází mezi 17. a 30. západní ulicí čtvrtí Chelsea s nejvyšší koncentrací uměleckých galerií v New Yorku i na světě. O to, aby se návštěvníci s uměním střetávali i v prostoru vlastního parku se od roku 2009 stará kurátorka umění parku High Line – Cecilia Alemani. Umění a především sochy se stává součástí dialogu architektury a historie místa a sousední urbánní krajiny. Kurátorka má rovněž na starosti, aby se umění nestalo turistickým prodejním artiklem, ale podporovalo jedinečnou atmosféru místa.

V případě Bryant Parku se o přípravu celoročního programu a veřejných i komerčních akcí stará tým dohlížející na organizaci, záležitosti turistů a branding (budování obchodní značky) parku pod vedením ředitele Ethana Lerchera.

Otázkou, na kterou hledáme odpovědi, je, zda přínos těchto prostorů pro zlepšení kvality městského života vyváží výdaje spojené s jejich rozvojem, údrž-

bou a managementem a jaký má tento vzájemný vztah v konečném důsledku vliv na jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje měst. Všímáme si proto vlivu volných prostorů na sociálně spravedlivý a ekonomicky životaschopný rozvoj, ekologických a ekosystémových řešení vedoucích ke snížení efektu městských tepelných ostrovů, managementu dešťových vod, snižování množství vzduchem šířených nečistot, rozvoje veřejného zdraví prostřednictvím podpory chůze obyvatel nebo outdoorových sportů ve zdravém prostředí města.

## Rozvoj volných městských prostorů a parků z pohledu amerického národního experta Adriana Benepého

Následující text je autorizovaným zápisem rozhovoru s Adrianem Benepem na téma vlivu volných městských prostorů na udržitelný rozvoj měst (Palacký et al., 2015) a je současně prvním ze série tří rozhovorů uspořádaných v roce 2015 s předními newyorskými architekty a odborníky na tuto problematiku. Rozhovor se uskutečnil ve středu 4. listopadu 2015 v kontaktním centru neziskové organizace Trust for Public Land, sídlící v budově na Broadwayi 666 v New Yorku (ve čtvrti zvané „NoHo“).

Adrian Benepe vystudoval žurnalistiku na Kolumbijské univerzitě v New Yorku. Řadu let působil na newyorském městském oddělení pro rozvoj parků

1) Příspěvek je součástí výzkumného projektu „Význam volných prostorů pro udržitelný urbánní rozvoj“, GA ČR 15-05237S.

a rekreace. Za úřadu starosty Michaela Bloomberg (2002–2013) působil na pozici komisaře pro oblast městského a krajinného plánování a rozvoj městských parků. Podílel se na obnově historických parků Central Park a Battery Park a přispěl k založení nových parků, mezi které patří Hudson River Park, Brooklyn Bridge Park a také High Line. Je rovněž jedním z národních expertů na propojení veřejného, soukromého a neziskového sektoru při rozvoji a managementu veřejného prostoru. Podílel se na vzniku a podpoře několika newyorských organizací typu „business improvement district“ (BID, městské oblasti částečně spravované a financované místními podniky) a „urban park conservancy“ (soukromé organizace spravující městské parky), např. Madison Square Conservancy a newyorského Historic House Trust. V současné době působí na pozici ředitele pro rozvoj městských parků v neziskové organizaci Trust for Public Land v New Yorku.

**Jiří Palacký:** Zajímá nás především Váš názor na to, jakým způsobem a za jakých podmínek mohou volné prostory a parky přispívat k rozvoji svého okolí, k jeho sociální a demografické stabilitě, k bezpečnosti pohybu a ke stabilizaci ekonomického rozvoje města a jeho čtvrtí. Je podle Vás možné investice do rozvoje volných městských prostorů průběžně sledovat a získat celistvý přehled o jejich vlivu na kvalitu života lidí na urbanizovaných územích? Jaký význam má propojení

veřejného, soukromého a neziskového sektoru při rozvoji a managementu veřejných prostorů ve Spojených státech amerických? V New Yorku jsme se zaměřili na dva případy odlišných přístupů k rozvoji městských parků – v obou případech se jedná o původně zanedbané volné prostory. Jedním z nich je nedávno dokončený lineární park High Line (Corner et al., 2015) a druhým je již řadu let prosperující Bryant Park (Thompson, 2006). Jaké jsou podle Vás výhody a omezení těchto dvou přístupů k financování rozvoje a managementu veřejných prostorů? Jaký model byste doporučil plánovačům se zájmem o rozvoj volných prostorů v evropských městech?

## Celkový obraz

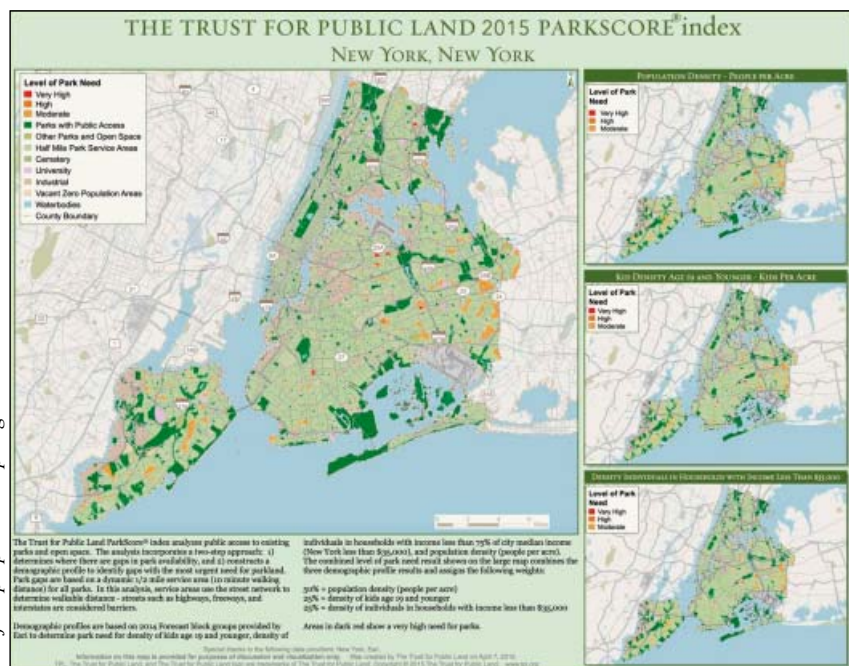
**Adrian Benepe:** Jedenáct let jsem pracoval jako newyorský komisař pro rozvoj parků. Z posledních 35 let jsem dvacet sedm strávil na newyorském městském oddělení pro rozvoj parků, kde jsem vystřídal mnohé další pozice. Před třemi lety jsem přešel do organizace Trust for Public Land. V nynější práci pomáhám prosazovat a zakládat městské parky po celých Spojených státech. Jsme středně velká nevládní nezisková organizace s přibližně 340 zaměstnanci, kteří pracují ve třiceti kancelářích po celé zemi. V některých kancelářích je jen jeden pracovník, takže jsme relativně malá, ale přesto celkem silná organizace.

Myslím, že především ve městech je na parcích a volných prostorech nejdůležitější, že mohou plnit různé úlohy. Při své práci jsem zjistil, že je zásadní parky nepovažovat pouze za příjemná místa, kam si jdete hrát nebo posedět. Parky zajišťují úroveň služeb. Někdy tomu říkáme kumulovaná hodnota nebo znásobené hodnoty parků. Parky mají ekonomickou hodnotu a zajišťují určitou soudržnost komunity. Ve Spojených státech hlavně od zastánců parků často uslyšíte, že bez kvalitního systému parků neexistuje kvalitní město. A my opravdu americká města podle jejich parků hodnotíme. Máme systém ParkScore, který hodnotí určitá základní kritéria a hledá odpověď na otázku, nakolik města tato kritéria splňují. Podle toho sestavujeme žebříček měst.

Hodnotíme pět kritérií. Prvním je procentní podíl městské plochy vyčleněný pro parky. Jako další zohledňujeme medián velikostí parků, čímž v podstatě vyjadřujeme, že čím je park větší, tím lepší, protože může nabídnout například více služeb nebo sportovišť. Nejdůležitějším kritériem je dosažitelnost parku do deseti minut. Tady nás zajímá počet obyvatel, kteří bydlí dostatečně blízko parku, hřiště nebo přírodního areálu, aby do nich došli pěšky za deset minut, nebo kteří od nich bydlí do osmi set metrů. Poté posuzujeme investice, tedy kolik činí celkové výdaje města, státu nebo federální vlády na parky, včetně investičních nákladů a nákladů na provoz a údržbu, na všech úrovních na jednoho obyvatele. Nezapočítáváme ale soukromé investice, takže například nemůžeme zohlednit finanční prostředky, které získají organizace Friends of the High Line nebo Central Park Conservancy. To závěry trochu zkresluje, protože New York do parků ve skutečnosti díky soukromým investicím investuje mnohem víc peněz než jiná města. My je ale nezahrnujeme, zajímají nás pouze investice veřejného sektoru. Posledním kritériem je zařízení parků, kterému říkáme „vybavenost“. Cílem je postihnout celou šíři demografické struktury, a proto se soustředíme na hřiště, basketbalové koše, vybavenost pro trávení volného času, krytá sportoviště, vybavenost pro seniory i na psí hřiště nebo parky pro psy. Zařízení pro psy jsou fenomenem, v New Yorku jich je asi sto.



*Pohled do Central Parku z vyhlídkové terasy Rockefellerova Centra*



**Karta s informacemi o vybraném městě a jeho kvalitě pro život obyvatel z hlediska posouzení kvality jeho parků. Informace jsou zpřístupněny prostřednictvím systému ParkScore, provozovaného organizací Trust for Public Land. ParkScore hodnotí 75 nejlidnatějších měst v USA podle parků, které nabízejí, z hlediska procentního podílu městské plochy vyčleněné pro parky, mediánu velikostí parků, dosažitelnosti parku do deseti minut a celkových výdajů na parky na jednoho obyvatele. Červené plochy na mapě upozorňují na oblasti, kde se vyskytují problémy na poli sociální spravedlnosti (TPL, 2015).**

Všem městům podle vybavenosti udělíme body, přičemž lze v každé kategorii získat maximálně dvacet bodů.

Dosažitelnost za deset minut chůze odpovídá čtyřiceti bodům. New York má v této kategorii velice vysoké hodnocení, nejlépe se v USA umístilo San Francisco. Snažíme se hodnocení určitým způsobem vyvažovat tím, že například město s malými parky dostane málo bodů za jejich plochu, ale může získat plný počet za dosažitelnost do deseti minut. Jde o to, že i v malém parku se můžete projít, číst si nebo si zacvičit, jen se do něj musíte dostat.

Naším hlavním záměrem je docílit toho, aby do nejbližšího parku byli za deset minut pěšky schopni dojít všichni obyvatelé amerických měst. Jediným cílem však není dosáhnout konkrétního parku za pouhých deset minut, ale také dosáhnout ekonomických hodnot, hodnot v oblasti životního prostředí, ekosystémových služeb, soudržné komunity, hodnotných nemovitostí a lepších výsledků v oblasti veřejného zdraví.

Žebříček sestavujeme vždy na jaře a poté vytváříme mapy s barevně odlišenými oblastmi a vyznačenými místy, kde parky chybí. Světle zelenou barvou jsou zakresleny oblasti, v nichž všichni dojdou pěšky do parku za deset minut. Oranžově jsou označeny oblasti, kde obyvatelé park v dosahu deseti minut chůze nemají. Světle červená barva symbolizuje, že se do parku za deset minut nedostanou a současně je v oblasti vysoká míra chudoby a velké množství malých dětí. Červená nás upozorňuje na oblasti, kde se vyskytují problémy na poli sociální spravedlnosti, a proto se na tato místa musíme zaměřit. Máme velmi pokročilé nástroje, které jsou součástí programu s názvem „Climate-Smart Cities“ a fungují na principu stovky různých vrstev v GIS. Díky nim můžeme řešit problémy v oblasti klimatu (městské tepelné ostrovy nebo záplavy), veřejného zdraví a chudoby. Mapa dále zobrazuje nevyužitý pozemky v majetku města. Někdy lze umístěním parku na nevyužitý pozemky vyřešit všechny tyto problémy. Všechny tyto údaje se snažíme zanást do mapy GIS ve spolupráci s městy.

Parky představují základní řešení základních problémů. Zástupci mnohých měst by vám řekli, že na parky nemají peníze kvůli vysokému počtu chudých obyvatel a špatným výsledkům v oblasti veřejného zdraví. Nejprve chtějí vyřešit tyto problémy. My tvrdíme, že jich mnoho vyřeší tím, že založí park. To byla i část argumentace, kterou jsem přednesl starostovi Bloombergoví, když schvaloval program Million Tree. Správa lesů Spojených států provedla studii nazvanou STRATUM, ve které se v zásadě uvádí, že návratnost každého dolaru, který město investuje do „pouličních“ stromů (stromů vysazených na chodnicích nebo podél nich), bude pět dolarů a padesát centů ve výhodách plynoucích z ekosystémových služeb (snížení účinku městských tepelných ostrovů a absorpci znečištění a dešťových vod) a v hodnotě nemovitostí. Našeho starostu tehdy velmi zajímalo finanční vyjádření celé věci a já jsem mu řekl: „Vypadá to na návratnost pět set procent, tak pojďme investovat spoustu peněz a vysadit milion stromů.“ A skutečně se vysadil milion nových stromků. Důležité je, že teď města na našich datech (našem hodnocení a metodologii) staví městské plánování, a za to jsme velmi rádi.

Ve spodní třetině žebříčku ParkScore najdete spoustu novějších a modernějších měst na jihu a jihozápadě USA, kterým v 19. století chyběli urbanisté, jako byl Frederick Law Olmsted, odborník s vizí parkového systému. Minneapolis, který se s městem St. Paul dělí o první příčku, měl v 19. století urbanistu-vizionáře, který navrhl celý parkový systém, jehož součástí byly i parky Chain of Lakes a Grand Rounds a silnice, která sled parků v samostatné parkové čtvrti propojovala. Nic takového nikdy nevzniklo například v Los Angeles. V Minneapolisu jsou parky všude. Nejsou sice tak snadno přístupné jako v New Yorku nebo v San Franciscu, ale vede v nich spousta pěkných cyklostezek a cest pro koňské kočáry, které parky propojují. Můžete sednout na kolo a jet dvě stě mil, aniž byste museli sjet z cesty, což je ohromné. Žije se tam skvěle.

Tak vypadá obecný rámec naší práce.

Ukázkou části naší práce je základní rámec nebo strategie, kterou jsme pojmenovali Parks for People. V jejím rámci probíhá skutečná tvorba parků, tady parky navrhujeme a budujeme. Tato činnost se ale dotkne jen malého počtu lidí.

Skutečně velkých změn můžeme dosáhnout, když lidem pomůžeme dosáhnout toho, že budou mít park v okruhu do deseti minut chůze, což zase inspiruje další. Máme v plánu uspořádat vzdělávací kampaň zaměřenou na „přístup shora dolů“. Chceme oslovit starosty, předsedy občanských sdružení, regionální politiky a přednést jim: „Z tohoto důvodu je třeba zajistit, aby parky byly dosažitelné pěšky za deset minut, a lze toho dosáhnout pomocí těchto finančních nástrojů, nástrojů managementu a partnerství veřejného a soukromého sektoru.“ Víme, že mnohem více můžeme dosáhnout tím, že budeme ovlivňovat a inspirovat ostatní, než tím, že vše budeme dělat sami. Ani kdybychom zčtyřnásobili svoji činnost na místě při zřizování konkrétních parků vlastními silami, na celostátní úrovni bychom moc nedosáhli. Musíme mít na paměti obecný rámec.

## Historie obnovy a rozvoje parků High Line a Bryant Park

Ptali jste se mě na to, co si myslím o parcích High Line a Bryant Park. Řekl bych, že se jedná o dva obrovské úspěchy, zvláště když se podíváte na to, jak Bryant Park vypadal před 30 lety. Pamatuji se na to, protože jsem tam chodil. Před třiceti lety lidé do Bryant Parku nechodili, protože to bylo nebezpečné. Chodili tam pouze ti, co si chtěli koupit drogy. Totéž se dalo říct o většině našich parků. Parky v newyorské ústřední obchodní čtvrti s nejdražšími nemovitostmi v zemi byly v podstatě opuštěné a ovládané zločinci a každý, kdo do nich vkročil, se mohl stát obětí zločinu. A to mluvím o těch nejhezčích parcích, takže si dovedete představit, jak vypadaly parky v chudších čtvrtích.

V 70. a 80. letech 20. století byla v zásadě kvalita parků v celém New Yorku velice nízká. Na samém konci 70. let se však poměry začaly měnit. Město se právě dostávalo z velmi vážné finanční krize a byl zvolen nový starosta. Jmenoval se Ed Koch a v úřadu zůstal dvanáct let. Jako absolvent místních státních vysokých škol byl kreativní,

zapálený a velmi inteligentní. Kvalita newyorských parků se začala zlepšovat právě za působení starosty Kocha a jejich obnova neustále pokračuje i po skoro čtyřiceti letech.

Jako první starosta Koch zaměstnal velmi inteligentního, dynamicky uvažujícího mladíka jménem Gordon Davis a dal mu na starost oddělení pro rozvoj parků, a to i přesto, že se Davis nikdy předtím parky ani v nejmenším nezabýval. Davis se nijak neprosлавil, ale podle mého názoru byl nejlepším novodobým komisařem pro rozvoj parků. Kromě spousty dalších věcí zavedl program Park Ranger, jehož cílem bylo do parků opět přilákat návštěvníky. Několika mladým idealistům nasadil klobouky strážců parku a vyslal je do parků. Byl jsem jedním z nich. Bylo to na jaře roku 1979 a já jsem měl zrovna po vysoké. Hlídkoval jsem pěšky nebo v autě, připravoval programy a učil jsem děti poznávat přírodu. Jako strážci jsme v parku museli mít určité vystupování. Chovali jsme se přátelsky, nosili jsme uniformy, ale také jsme dohlíželi na to, aby nikdo neporušoval zákon. Tehdy přišel zlomový okamžik.

Davis také poprvé pověřil jednotlivce vedením jednotlivých parků, Central Parku a Prospect Parku. Před samostatnými odděleními, která by měla na starost navrhování a výstavbu, provoz a bezpečnost celého parkového systému, dal přednost správcům podle hesla: „Vy budete správcem tohoto parku a budete v něm dohlížet na vše.“ Prvním správcem Central Parku jmenoval Elizabeth (Betsy) Barlow Rogersovou a ta poté založila partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem v podobě organizace Central Park Conservancy (Donahue a Zeckhauser, 2012).

V Americe je většina kulturních institucí (muzeí, divadel, tanečních skupin a vysokých škol) podporována ze soukromých zdrojů. Finanční prostředky pro ně získávají soukromé rady sestávající z řadových občanů. Z velké části jsou ze soukromých darů financovány a provozovány radou soukromých osob Lincolnovo centrum, Americké přírodovědné muzeum, Metropolitní muzeum umění, Guggenheimovo muzeum a muzeum Whitney. Některé tyto instituce leží



Foto © Jiří Palacký

*Pohled do Bryant Parku z okna organizace Bryant Park Corporation, sídlící v budově na šesté Avenue*



**Pohled z Bryant Parku do ústí 41. západní ulice. Ledové kluziště je jako ústřední součást zimního programu Winter Village otevřeno veřejnosti od konce října do začátku března.**

v New Yorku na městských pozemcích, říká se jim kulturní instituce a dostávají určité finanční prostředky od města. Metropolitní muzeum a Americké přírodovědné muzeum získávají prostředky z veřejného i soukromého sektoru.

Elizabeth Rogersová převzala koncept rad soukromých osob, které mohou zajistit finanční prostředky a zviditelnění, a jako první tento model použila u parků. Bohatí, vlivní Newyorčané, kterým na parcích záleželo, se tedy začali zapojovat do jejich obnovy. U Bryant Parku se v té době používal jiný model: „business improvement district“. Tento model vznikl proto, že skupina vlastníků nemovitostí se bála, že Bryant Park snižuje hodnotu jejich majetku. Myš-

lenka byla taková, že revitalizací parku by se mohla zvýšit hodnota majetku. Za vytvořením mechanismu pro revitalizaci Bryant Parku stál tedy do značné míry komerční zájem. Jedna z vůdčích postav této iniciativy byla spojena s novinami New York Times. Proč by ale noviny měly mít zájem o Bryant Park? Přímou vedle parku totiž měly kancelář a vlastnily i celou budovu. Takže autoři tohoto modelu jednali v určitém osvětleném společenském (vlastním) zájmu.

Co si na základě těchto příkladů musíme uvědomit, je to, že městské vedení soukromému sektoru, ale především soukromým osobám, umožnilo podílet se na rozhodování o osudu těchto parků. To je klíčové.

V tom je Bryant Park blízky parku High Line. Vedení města mělo v úmyslu železniční trať High Line strhnout. Vlastníci nemovitostí v této oblasti viděli jen starou, rezavějící konstrukci, která znehodnocovala jejich nemovitosti a ohrožovala další rozvoj. Situaci poté změnila následující dvě věci.

První z nich byla společnost Friends of the High Line. Robert Hammond, Joshua David a další si řekli: „Vždyť ta železnice je krásná. Měli bychom ji zachránit. Zároveň v téhle čtvrti nejsou žádné parky, tak co kdybychom ji přeměnili na nějaký nadzemní park, něco velmi inovativního?“ Město nejprve neprojevovalo žádný zájem. Pak se o věc začal zajímat Michael Bloomberg, který tehdy kandidoval na starostu, a Gifford Miller, předseda městské rady (částečně i proto, že na univerzitě bydlel s Robertem Hammondem), a město New York v tom uvidělo zajímavou příležitost. Dříve téměř výhradně průmyslová čtvrť se začala měnit na čtvrť rezidenční. Rušily se zde průmyslové podniky a rostly obchodní zájmy. Ve čtvrti se začalo bydlet a stávala se módní. Město se domnívalo, že by mohlo tuto transformaci hodnot urychlit změnou zónování v územním plánu, a zavedlo program West Chelsea Rezoning, který v podstatě umožnil developerům uplatňovat práva na výstavbu na bulvárech mimo High Line a stavět tam větší budovy. Friends of the High Line a West Chelsea Rezoning spolu nemusely nutně souviset, ale objevily se zároveň.

Abych to shrnul, kvůli jistým starým vlastnickým právům mělo právo stavět za tratí High Line jen několik developerů, ale program West Chelsea Rezoning a zřízení parku High Line vedly v této oblasti k enormnímu rozvoji výstavby. Při výši investic zhruba dvě až čtyři miliardy dolarů bylo postaveno čtyřicet dva nových budov, které městu přinášejí hodnoty, protože jejich obyvatelé platí daně a při každém prodeji družstevního bytu nebo bytu v soukromém vlastnictví se musí uhradit daň z převodu nemovitosti. Město tedy díky tomuto ekonomickému rozvoji dosahuje příjmů a – neviděl jsem to černé na bílém, ale co vím z doslechu – přesáhly už nové čisté příjmy z daní výši nákladů města na zřízení parku High Line.



**Průhled z prostoru amfiteátru umístěného v parku High Line skrze prosklenou stěnu směrem do náměstí na desáté Avenue**

Do High Line se investoval velký objem veřejných finančních prostředků – 160 milionů dolarů. Objevují se názory, že vše bylo zrealizováno z prostředků soukromých, ale tak tomu není. Obrovské investice šly z veřejných peněz a zbývající podíl byl kombinací soukromých sbírek a poplatků od developerů, kteří při výstavbě nových budov v blízkosti High Line přispívají do zvláštního fondu. Celkové náklady na High Line při sedmi akrech, což jsou zhruba tři hektary, dosáhly 240 milionů dolarů. Takže si vezměte: náklady na výstavbu tříhektarového parku byly 240 milionů dolarů. Je to zdaleka nejdražší park, který se kdy vybuďoval (ačkoli to se mezitím mohlo změnit). Jeden z nejdražších parků na světě z něj dělají i náklady na výstavbu jednoho akru.

Tak to jistě nebude fungovat všude, ale návratnost této investice již byla amortizována novými příjmy města. Podobné obrovské navýšení hodnoty nemovitostí můžete vidět i přes ulici od Bryant Parku.

### **Modely obchodního zlepšování – BID a pozemkové spolky typu „conservancy“**

Rád bych vám ve třiceti vteřinách vysvětlil pojem BID (business improvement district). Business improvement district je v podstatě dobrovolné sebezdanění. Z následujících důvodů

může skutečně fungovat jen v komerčních oblastech, alespoň v New Yorku. Všechny budovy okolo Bryant Parku jsou komerčními nemovitostmi. To znamená, že v jejich horních patrech jsou kanceláře a pod nimi obchody a maloobchodní provozovny. Aby bylo možné business improvement district vytvořit, k čemuž se využívá určitý právní mechanismus, musí ho schválit město. Bryant Park byl úplně první BID, jehož ústředním bodem byl park a u něhož většina výhod BID směřovala do tohoto parku. Byla vytvořena mapa okolní oblasti a její autoři přišli s touto myšlenkou: „Navrhujeme, aby všechny budovy v této zóně byly součástí BID a platily dodatečnou částku ve smyslu mimořádné daně, kterou bude vybírat město, ale bude se převádět business improvement districtu – neziskovému výboru složenému z majitelů nemovitostí, volených úředníků a dalších. Peníze, které se díky této dodatečné dani vyberou, půjdou na zlepšování prostorů uvnitř BID.“ Cílem většiny BID je pouze zlepšit okolí například pokládáním hezčích chodníků, dalším zvyšováním bezpečnosti, vysazováním stromů nebo instalací veřejného osvětlení, ale v tomto případě se peněžní zdroje soustřeďovaly do parku.

Pokud si 51 % majitelů nemovitostí odhlasuje zřízení BID, musí přispívat i ostatní majitelé. Tato daň se odvíjí od velikosti budovy. Poplatek business improvement districtu se v průběhu let fakticky nezvýšil. V případě

Bryant Parku se zjistilo, že lze větší prostředky získávat prostřednictvím jiných forem příjmu, jako například z restaurací, kaváren a společenských akcí, a město tak nevynakládá žádné peníze. V současnosti se do Bryant Parku z veřejných prostředků neinvestuje ani dolar. Je zcela soběstačný díky poplatkům BID v roční výši přes milion dolarů, přičemž výnosy ročně dosahují mnohem vyšších částek, řádově minimálně 7 milionů dolarů. Oddělení pro rozvoj parků uzavřelo s BID dohodu, která BID umožňuje si výnosy ponechat, ale jen za podmínky, že park bude veřejný. Město vykonává dohled, ale všechny peníze z provozu restaurací a kaváren, ze společenských akcí, zimních zahrad, trhů a kluzišť zůstávají Bryant Parku. V New Yorku se jinak obvykle prostředky z podnikání v parku, např. z provozu restaurací či kaváren, odvádějí městu do všeobecného fondu.

BID si přálo zřídit i sdružení Friends of the High Line při rozvoji parku High Line. To představovalo problém, protože u mnohých budov v této oblasti se nejedná o budovy komerční, ale obytné a nájemné je v mnoha běžných nájemních domech v New Yorku regulováno státem. Říká se tomu stabilizace nájemného. Pokud tedy chcete uvalit zvláštní daň, vlastník budovy s regulovaným nájemným nemá možnost toto břemeno převést. Nemůže zvýšit nájemné, aby tuto mimořádnou daň uhradil. Proto je těžké zavést BID v oblastech s většinou rezidenčních budov. Majitelé nemovitostí by si toto zdanění museli sami odhlasovat a v případě High Line bylo zapojeno příliš mnoho vlastníků, nastal příliš velký odpor a lidé říkali: „Už mají dost peněz. Nepotřebují další.“ Z tohoto důvodu se BID pro High Line nepodařilo prosadit.

Poté se „přátelé parku High Line“ rozhodli, že by chtěli park provozovat na podobném principu, jako je koncept Central Park Conservancy. Založili proto sdružení Friends of the High Line a vytvořili mechanismus pro provoz parku. Město s nimi uzavřelo dohodu stanovící, že se budou o park starat a získávat pro něj finanční prostředky, ale v případě, že výnosy pře-



**Závěrečná třetí část parku High Line byla veřejnosti otevřena v září roku 2014. Pohled směřuje k řece Hudson. Park se svažuje směrem vpravo kolem lokomotivního depa Western Rail Yards.**

kročí určitou hranici, část z nich připadne městu, které se tak v budoucnu také dočká svého podílu.

Teoreticky i podle písemných dokumentů, by město mělo v parku High Line zajišťovat bezpečnost, ale každý rok o trochu omezuje výdaje. Myslím, že ji zajišťuje jen v minimální míře. Během několika posledních návštěv parku jsem žádnou ostrahu neviděl. Město také musí provádět kontroly celé konstrukce, a pokud zjistí nějaký zásadní stavební problém, musí zaplatit opravu. Nemá nicméně žádnou povinnost zajišťovat údržbu, úklid, provoz nebo zahradnické služby. To je zcela na společnosti Friends of the High Line, která získává finanční prostředky tradiční formou darů od mece-

nů a putují k ní výnosy, dary a poplatky z okolních budov. Financování se zajišťuje téměř výhradně ze soukromých zdrojů.

Ve městě existují i jiné modely, organizace nazývané „conservancy“. Conservancy, tedy neziskový spolek, který park provozuje, má třeba Central Park. Conservancy nespravuje finance parku – ty jdou zpět do městské pokladny –, ale město této organizaci platí poplatek za správu parku.

Samozřejmě že tato partnerství veřejného a soukromého sektoru vyvolávají obavy z toho, že bohatí by si mohli najít způsob, jak vyloučit chudé. Tyto obavy jsou oprávněné a já bych jako řešení navrhoval, aby město jako ve-

řejný vlastník pozemků vždy mělo poslední slovo. Tak lze zajistit, aby bohatí lidé, kteří zajišťují finanční prostředky a s parkem pomáhají, nemohli rozhodovat o jeho budoucnosti. Nemohou vytvářet pravidla. Nemohou rozhodovat o tom, jaké akce se v parku uskuteční a jaké ne. Tak to ve skutečnosti funguje v případě parků Bryant Park a High Line. Jednání rady, jejímiž členy mohou být členové místní samosprávy stejně jako starosta místní části nebo kontrolor, se účastní Komisař pro rozvoj parků. Je to způsob, jak moc dané soukromé skupiny regulovat.

Obecně bych řekl, že je důležité do života parku zapojit občany, protože zájmy města a jeho schopnost pečovat o parky se mění spolu s prioritami nového starosty i s ekonomickými změnami. Zapojením veřejnosti je možné zajistit, aby se udržoval stále stejný zájem a údržba. Central Park má spolek conservancy od roku 1982 a každým rokem se park vylepšuje. V minulosti zde probíhaly cykly investic a odprodejů, ale přítomnost neziskové skupiny zajišťující soukromé prostředky tyto situace vyrovnává.

Dál se prostřednictvím těchto partnerství do života parku zapojují vlivní občané. Možná že se zaměřují především na „svůj park“, v jehož radě sedí, ale zároveň o parcích přemýšlejí v obecné rovině. Všem přátelům vyprávějí o tom, jak je ten daný park důležitý, a když uspořádají velký večírek na jeho podporu, pomáhá to získávat pozornost.

Spolky conservancy fungují i ve velmi chudých čtvrtích. Jeden byl založen pro řeku Bronx, která protéká nejchudším okresem v celém státě. Povedlo se zde založit neziskovou skupinu, partnerství se spolky na ochranu životního prostředí a místními obyvateli, jež se zaměřuje na parky podél řeky Bronx. Daří se jí mimořádně úspěšně z veřejných financí obnovovat řeku a zakládat parky na jejích březích. Zpočátku se spolek Bronx River Alliance hodně soustředil na prosazování vlastních zájmů a byl poněkud nepřátelský, ale brzy se lidé v něm naučili se svým vlivem zacházet, být o něco méně svárliví a nakonec město přišlo s ná-

vrhem. Nabídlo, že jmenuje správce parku, který by tuto alianci vedl. Jednalo se o neobvyklé sdružení městské samosprávy a několika velmi politicky angažovaných, téměř radikálních místních ekologických skupin. Když se však sešli, zjistili, že mají velmi podobnou vizi. Odstranili znečištění, vytvořili několik nádherných parků podél řeky a zafungovalo to. Přineslo to nesmírný úspěch.

Takový nečekaný úspěch má samozřejmě i druhou stranu mince, a zde vstupuje do hry pojetí „zeleně tak akorát“ nebo „hezkého tak akorát“ (Wolch et al., 2014). Tato filozofie je tak trochu protireakcí k soukromým investicím do veřejných parků. Pokud totiž park zrevitalizujete moc, zvýší se tlak ze strany developerů a jsou vytlačeni chudí obyvatelé. Vzniká potom zajímavá situace, téměř ironická, kdy lidé prosí: „Nevylepšujte prosím náš park.“ Bojí se, že to přiláká developery a dojde k přestavbě levného bydlení na bydlení pro bohaté klienty.

Tento strach považuji za oprávněný, ale myslím si, že bychom neměli nechávat parky v hrozném stavu jen proto, aby tam nikdo nechtěl znovu bydlet. To nedává smysl. Nevěřím na „zeleně tak akorát.“ Podle mého názoru by se měly zajistit další formy ochrany: například trvale cenově dostupné bydlení. Neměli bychom lidi trestat a odpírat jim kvalitní park jen proto, že se pár lidé bojí ztráty bydlení. Měli bychom budovat trvale cenově dostupné bydlení a usilovat o vytváření čtvrtí s rozmanitými ekonomickými aktivitami.

V Americe existuje nadace Knight Foundation, která má velký zájem o řešení hlavních příčin a snaží se vymýcovat chudobu. Podle ní v chudých čtvrtích nestačí jen rekultivovat parky a investovat do těchto čtvrtí nesmyslně vysoké částky. Místo toho je v nich třeba vytvářet příležitosti k tomu, aby se zde sešly rozmanitější ekonomické aktivity, které pomohou motivovat chudé lidi. Zástupci nadace věří, že rasová a ekonomická integrace je velmi důležitá. Nevím, jestli je to pravda, ale je to zajímavá myšlenka. Je pravda, že pouhé rozdávání peněz vše nevyřeší.

### **Obnova nábrežních parků Brooklyn Bridge Park a Hudson River Park**

New York se proměnil v laboratoř pro experimenty v oblasti alternativních forem budování parků, revitalizace parků, údržby parků a partnerství veřejného a soukromého sektoru. Nejnovější model financování parků se používá ve dvou rozsáhlých parcích, které byly v New Yorku vybudovány v minulých deseti letech: v Brooklyn Bridge Parku a Hudson River Parku.

Abyste těmto dvěma případům porozuměli, musíte trochu znát dějiny New Yorku, jehož původní název zněl New Amsterdam. Nizozemci, kteří sem přijeli za obchodem, nevybudovali nábreží bezúčelně, ale právě kvůli obchodu. Do vody umístili tolik mol, doků, lodí, přístavišť, skladů a dopravních sítí, že byste se do ní nedostali ani ji nezahledli. Tak New York vypadal prvních 350 let.

Existovalo však několik výjimek. Robert Moses na nábreží zrealizoval několik pěkných parků, do nichž byly začleněny i dopravní komunikace West Side Highway a Riverside Park. Tehdy poprvé měli Newyorčané parky na nábreží (Meyer a Saunders, 2013). Dále vytvořil úzký systém nábrežních parků v Brooklynu.

Poté se mnoho let nic nedělo. K cíleným pokusům o zpřístupnění nábreží dochází vlastně až v posledních dvaceti letech. Tyto změny nevycházejí jen z přístupu, který se snaží otevřít nábreží pro účely rekreace, ale pramení také z toho, že vymizela odvětví, která nábreží využívala. Veškerá nákladní lodní doprava se přesunula do hlubokovodních přístavů, začala využívat kontejnery a zde již nebylo potřeba tolika doků. Také se vytratila odvětví, která byla závislá na lodní dopravě. Na Dolním Manhattanu už nebyl zastoupen zpracovatelský průmysl, takže nebylo využití pro železniční trať High Line ani pro zdejší nebo brooklynská mola a přístaviště. Tehdy nastal rozhodující okamžik, kdy se město zamyslelo nad tím, jak se všemi těmito opuštěnými místy naloží. Bylo jasné, že lodní doprava už se neobnoví. Podle původního záměru měla na všech těchto plochách vzniknout bytová zástavba. V rámci jednoho plánu se dokonce měla na západním břehu řeky vybudovat široká podzemní dálnice s názvem West Way. Materiál se měl zavážet do řeky a nad podzemní dálnici měla být umístěna bytová zástavba a parky. Poté, co tento projekt narazil na soudní spory, jejichž cílem bylo ochránit životní prostředí, se město namísto toho rozhodlo zřídit zde park. Několik přístavních hrází bylo zachováno pro účely lodní dopravy a na několika vyrostly výnosné budovy, krytá sportoviště a restaurace, ale zbývající hráze se proměnily v pásovité parčíky vybíhající do vody.

Aby byl projekt ekonomický, potřebovalo město, aby tyto parky byly finančně nezávislé. Město si uvědomilo, že přijde o všechny dřívější příjmy z nájmu, ale přistoupilo k tomu takto: „V pořádku. Do každého parku můžeme investovat 400 milionů dolarů z městského rozpočtu a státních



*Noční atmosféra Brooklyn Bridge Parku, části zvané Pier 2. Výhled přes řeku East River směrem na Manhattan.*

prostředků, ale potom bude muset být soběstačný.“ Údržba nábrežních parků je velmi nákladná, a proto byly uvnitř parku vyčleněny plochy pro ekonomické aktivity, aby si park mohl na údržbu vydělat.

Pokud jde o vybavenost, i nadále zde v menší míře funguje vodní doprava – severní část je využívána výletními loděmi. V části zvané Chelsea Piers se nachází velký soukromý krytý sportovní areál s vybavením pro gymnastiku, basketbal, lední hokej a plavání. Jsou zde k dispozici luxusní fitness centra, televizní a filmová studia, restaurace, stravovací zařízení a dokonce i golfové odpaliště. Ze všech těchto zařízení plynou zisky soukromým vlastníkům hrází, kteří zase musí platit nájem parku. Výstavba měla proběhnout ještě na jedné hrázi, ale namísto toho bylo rozhodnuto, že se místo toho prodají práva na výstavbu (práva na využití nezastavěného svislého prostoru – „air rights“) na druhé straně řeky a bude povolena stavba rozsáhlé budovy v ulici naproti parku. Z této výstavby se poté parku vrátí hodnota práv na výstavbu. To je velmi neotřelé řešení.

Výsledky u Brooklyn Bridge Parku byly ještě lepší. Původně mělo být na zajišťování příjmů vyčleněno dvacet procent zdejších pozemků (na nichž dříve stávala mola a sklady, ale v té době už byly prázdné), na kterých by za tímto účelem vznikly restaurace, kavárny, divadla a další zařízení. Lidé z vedení parku si však potom uvědomili, že výnosy spolehlivě produkují pouze bytová výstavba a hotely. Park leží v pěkné lokalitě a bylo tedy jisté, že budou schopni najít investory. Z propočtů jim vyšlo, že z pronájmu pozemků pro bytovou výstavbu na okraji nového parku by ročně mohli získat 15 milionů dolarů. Navíc se jim povedlo zmenšit zastavěné území z dvaceti procent na pouhých deset. Přesně takhle to v současnosti v Brooklyn Bridge Parku funguje. Je kompletně financován z výnosů získaných z výstavby obytných budov a hotelů, a nikoliv mecenáši nebo z darů. Je zde jen šest malých obytných komplexů, které zabírají deset procent z celkových osmdesáti akrů a pokrývají náklady parku.



Foto © Jiri Palacky

*Atmosféra Brooklyn Bridge Parku, části zvané Pier 1. Pohled přes řeku East River směrem na Manhattan. V pozadí při ústí řeky se tyčí do mlhy oděná socha Svobody.*

Někteří lidé žijící v sousedství poté, co na tento obchod přistoupili, nyní samozřejmě říkají, že ve svém parku vysoké budovy nechtějí (přestože je před deseti lety odsouhlasili). Ačkoli tam předtím park nikdy nebyl a tyto budovy jsou součástí rozvoje území, nyní se vyvíjejí snahy, aby se v Brooklyn výstavba těchto budov zastavila. Někteří velmi bohatí obyvatelé čtvrti sousedící s parkem mají strach, že jim nové budovy budou bránit ve výhledu.

Nejzajímavější na celé záležitosti je, že v nových budovách měly být byty s takzvaným tržním nájemným. To znamená s jakkoli vysokým nájemným, které si nájemci mohou dovolit. Z těchto budov je ničím nerušený výhled na Manhattan, zátoku a sochu Svobody, takže by si zde bydlení mohli dovolit pouze velmi bohatí lidé. Tento projekt byl ale tak úspěšný a realizoval se za působení nového starosty, který hodně podporuje cenově dostupné bydlení, že se někdo rozhodl prosadit zde trvale cenově dostupné bydlení pro střední třídu a chudé. Následně se od obyvatel této čtvrti začalo ozývat: „Počkat! Vy měníte dohodu. Nechceme tu žádné dostupné bydlení.

Pokud jste schopni vydělat dostatek peněz a mít cenově dostupné bydlení, snižte ty budovy a na cenově dostupné bydlení zapomeňte.“ V současnosti se tedy na nábreží Brooklyn Bridge Parku odehrává velká drama.

Tento park je skvěle navržen. Nebyla zde žádná příroda, ale podařilo se vytvořit romantickou krajinu s kopci, údolími, trávníky a stromy, lokalitu využívající ve velké míře obnovitelných zdrojů. Všechna dešťová voda se zachycuje a znovu využívá. Byly zde vytvořeny umělé mokřady, použil se kámen ze starého mostu i dřevo ze starého skladiště. Vše v parku je produktem nějaké formy recyklace. Park navrhl velmi dobrý ateliér krajinářské architektury Michael Van Valkenburgh Associates (MVVA). Toto studio provádí krásné krajinné úpravy za použití moderních materiálů. Jejich estetika je moderní, ale zároveň otevřeně romantická. Právě v jižní části parku zvané Pier 6 otevřeli úsek s úžasnými loukami plnými zlatobýlu a aster. Zdá se, jako by tam byl odjakživa, přitom byl ale otevřen teprve letos. Tito krajinářští architekti jsou mimořádně talentovaní.

## Přenositelnost amerických modelů do evropského prostředí

Ptali jste se, který z těchto modelů by se dal využít v Evropě, především v menších městech s menšími možnostmi investic. V Evropě, a především v zemích, které přešly z komunismu na kapitalismus, stále probíhá silný ekonomický rozvoj. Developeři vydělávají velké peníze, které však bohužel někdy končí v něčí kapse. Naprosto férové veřejné procesy se hledají jen těžko. Nicméně nejdůležitější zásadou (a určitým druhem prospěchářského, kapitalistického přístupu) je, že vaše výstavba bude mít větší hodnotu, pokud vedle ní bude ležet park. Podobně cena vaší výstavby stoupne, pokud se zrevitalizuje stávající park. Můžete vytvořit systém získávání hodnot založený na tomto přístupu: „Necháme vás postavit budovu, a dokonce o trochu vyšší, než by jinak bylo povoleno, ale musíte investovat do nějakého parku (nebo nějaký stávající revitalizovat).“ Dám vám další příklad z New Yorku. Řekněme, že na brooklynském nábřeží je řada starých skladišť a tato oblast je v územním plánu označena jako výrobní areály. Pokud by si majitelé přáli územní plán změnit tak, aby tyto plochy mohli využít pro bydlení, a budou zde chtít postavit třicetipatrové bytové domy namísto dvou- nebo třípatrových výrobních budov, mohlo by město říct: „Změnu územního plánu zvážíme, ale museli byste na nábřeží před vaší budovou zřídit veřejný park. Ponesete náklady na jeho vybudování a údržbu. Máte dvě možnosti: buď ho budete udržovat sami, nebo budete hradit náklady a budeme ho udržovat my. Podmínkou však je, že park musí být veřejný. A abychom nezapomněli, tady máte prostorové regulativy (protože my je pro tento případ máme vypracované).“ Nové parky, které jsou kompletně financovány a udržovány ze soukromých zdrojů, ale jsou otevřené pro veřejnost, v současnosti vznikají na brooklynském nábřeží ve čtvrtích Greenpoint a Williamsburg.

To je jeden systém, který by podle mého názoru mohl v evropských městech fungovat. Pokud se v nich realizují soukromé komerční stavební projekty a na straně developerů je



Foto © Jiri Palacký

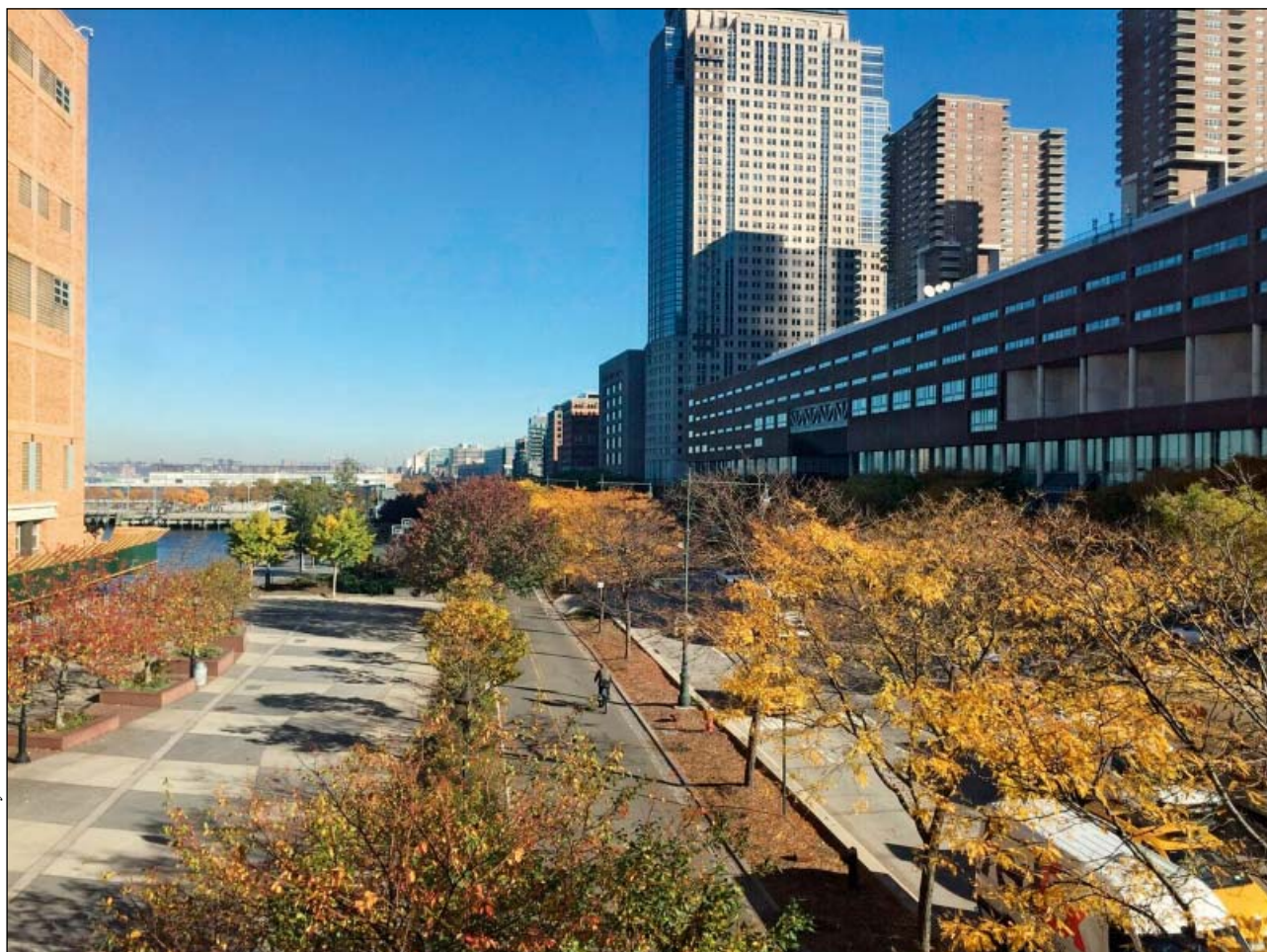
*Průhled Kent Avenue z městské čtvrti Williamsburg v Brooklynu směrem na Manhattan a řeku East River. Nalevo je památkově chráněná šestipodlažní budova bývalého skladu potravin firmy Austin, Nicholas & Co., navržená na počátku 20. století architektem Cass Gilbertem. Dnes je v renovované historické budově bytový dům s moderními loftovými byty, vybavený fitness centrem, privátní dvoranou a vlastním parkováním. Napravo je rezidenční výšková budova sousedící s Edge Parkem.*

o ně patrný enormní zájem stejně jako vědomí slušných zisků, potom můžete výstavbu veřejných parků začlenit do předpisů týkajících se územního plánování. Toho ale nemáte šanci dosáhnout, pokud si developeři koupili starostu a ovládají ho.

Je potřeba mít odvážné politiky a politický proces, který tyto změny umožní. Víím, že se o něco podobného pokoušeli v Praze. Než však dosáhli cíle, tato sna-

ha byla náhle přerušena. Tady mohou být užitečné nástroje územního plánování a dokonce lze nasadit kapitalistický imperativ: „Ano, můžete tu vydělávat. A když vytvoříte pěkný park a otevřete jej pro veřejnost, můžete vydělat ještě víc.“ Pak jste přistoupili na jejich hru.

Spojené státy se od zbytku světa liší svou tradicí mecenášů, kteří podporují veřejné instituce, jako jsou muzea, divadla, univerzity, nemocnice nebo školy.



**Hudson River Park je součástí nábrežní promenády Manhattan Waterfront Greenway, táhnoucí se v délce 50km podél Manhattanu. Park je nejvíce využíván pro cyklistiku a vycházkovou chůzi.**

Všem těmto organizacím dávají peníze soukromí dárci tak, jak je v Americe zvykem, když zbohatnete. V Evropě lidé platí vyšší daně a zajišťování těchto služeb nechávají na vládě, ale všechno má samozřejmě své meze. Dokonce i v zemích s velmi vysokým zdaněním, jako je Švédsko nebo Norsko, zjišťují, že jim stále chybí peníze na výstavbu a údržbu parků, a tak jsou parky pořád na posledním místě. Všechny finanční prostředky investují do bezplatného zdravotnictví a univerzitního vzdělání. Vše je zdarma, ale samozřejmě to není zadarmo.

V Evropě je téměř nemožné vytvořit kulturu mecenášství podporujícího parky, protože tady ta tradice zkrátka neexistuje. Začíná se rozvíjet v severní Evropě: v Kodani zrealizovali celou řadu projektů, v jejichž rámci na výstavbu parků poskytli finanční prostředky průmyslníci. Pokud přesvědčíte alespoň jednoho vlivného průmyslníka nebo developera o vý-

znamu parků a přimějete ho investovat do nového parku, ostatní ho budou následovat. Uvědomuji si ale, že se to snadno řekne, ale hůře dělá.

Další možnou cestou je zavádění směrnic, jaké máme v New Yorku. Jedna směrnice (nikoli zákon) stanoví, že máme mít jeden hektar parků na tisíc obyvatel. To je však velké množství lidí a v mnohých čtvrtích se nenajde ani ten jeden hektar. Na tisíc obyvatel pak připadá méně než desetina akru parkové plochy. Když chce ale někdo zrealizovat novou výstavbu, musí si obstarat hodnocení dopadů na životní prostředí, aby zdůvodnil, proč bude na více lidí připadat ještě menší plocha. To dostává politiky pod tlak, protože se to stává veřejnou záležitostí a lidé se začínají ptát: „Tak kde bude ten nový park? Kam se poděly ty investice?“ Proto musí v Americe a v Kanadě developři v mnohých městech platit poplatek na zřizování nových parků nebo revi-

talizaci parků stávajících. Tento systém popravdě moc dobře nefunguje například v hustě zastavěném centru Toronta, kde už prostě žádná volná plocha na výstavbu nových parků nezbývá. Přinejmenším zde však chápou, že to, že se množství obyvatel na jeden parčík neustále zvyšuje, představuje problém. Když se jim naskytne příležitost přestavět průmyslovou zónu, jako je Sugar Beach, na nový park neváhají ji využít.

Připadá mi, že ve vaší zemi by mohlo pomoci, kdyby se změnily předpisy a územní plánování a začlenila se do nich povinnost vyčleňovat na parky určité minimální podíly veřejných ploch. To by mohl být jeden způsob, jak získat více parků. Pokud všichni musí dodržovat všechny ostatní plány, ať už pro umístění silnic a chodníků nebo na dodržování požadavků v oblasti životního prostředí, musí být možné vynutit si výsadbu stromů po pěti metrech. Nedělejte to jen pro-

to, že je to záslužné. Udělejte to proto, že každá investice do parku se vám vrátí. Vlády vydávají hromady peněz na veřejné zdraví kvůli znečištěnému ovzduší, přílišnému horku a nedostatku pohybu obyvatel. Pokud vláda investuje do parků, nejenže získá lepší životní prostředí, ale vybere více na daních. Celkem vzato lidé na stavbu budovy v blízkosti hezkého parku vynaloží více peněz.

Při zřizování Hudson River Parku byla zadána studie o dopadu parku na hodnotu nemovitostí. Park posloužil jako dobrá laboratoř, protože zde předtím žádný park nebyl a poté zde byl založen park nový. Studie prokázala okamžité zvýšení hodnoty nemovitostí o dvacet procent. Jeden blok od parku stoupl o patnáct procent. Dva bloky od něj o deset procent. Studie naznačuje přímou korelaci mezi blízkostí parku a hodnotou nemovitostí.

Tato čísla jsou zajímavá pro dvě skupiny lidí: developery, kteří se snaží mít větší zisky, a vládu, která chce vybrat více na daních. Nevím, jak to funguje v České republice, ale ve většině měst po celém světě, kde probíhá soukromá výstavba, se na daních vybere více. Pro navrhování parků tedy existují významné finanční motivy.

Doufám, že pro vás tyto informace budou užitečné. Důležité je pochopit, že neexistuje jeden model, který by fungoval v každé situaci. Ve skutečnosti jich existuje mnoho. Jen musíte být kreativní a snažit se najít ekonomicky rozhodující faktor, na který by politici mohli slyšet.

#### Použité zdroje:

CORNER, James – DILLER, Elizabeth – SCOFIDIO, Ricardo – RENFRO, Charles. *The High Line*: Foreseen-Unforeseen. London: Phaidon Press Limited. ISBN 9780714871004, 2015.

DONAHUE, John D – ZECKHAUSER, Richard J. *Collaborative Governance: Private Roles for Public Goals in Turbulent Times*. Princeton, Oxford: Princeton University Press. ISBN 140083810X, 2012

MEYER, Peter B – SAUNDERS, Melissa Julie. Regenerating the core – or is it periphery? In: Michael E LEARY a John MCCARTHY, ed. *The Routledge Companion to Urban Regeneration*. London, New York: Routledge, s. 179–188. ISBN 978-0-415-53904-3, 2013.

THOMPSON, William J. *The Rebirth of New York City's Bryant Park*. 1. vyd. New York, NY: HarperCollins Publishers Inc. ISBN 978-1888931051, 2006.

TPL, 2015. *New York, ParkScore 2015 Index* [online] [vid. 21. březen 2016]. Dostupné z: [http://parkscore.tpl.org/ReportImages/New\\_York\\_NY.pdf](http://parkscore.tpl.org/ReportImages/New_York_NY.pdf)

WOLCH, Jennifer R., – BYRNE, Jason – NEWELL, Joshua P. Urban green space, public health, and environmental justice: The challenge of making cities 'just green enough'. *Landscape and Urban Planning* [online]. 5., roč. 125, s. 234–244 [vid. 10. červenec 2014]. ISSN 01692046. Dostupné z: doi:10.1016/j.landurbplan.2014.01.017, 2014.

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

#### ENGLISH ABSTRACT

#### New York: Creation and development of public urban space, by Jiří Palacký

Public space in cities is experiencing a renaissance. In recent decades, financial investment in its development and management has made it possible for the public to enter the pleasant environment of urban parks for a quality of experience that was unthinkable not so long ago. Bryant Park, Brooklyn Bridge Park, Central Park, High Line and other parks in New York are located in densely populated urban structures and characterized by highly consistent design, innovative solutions of individual seating and flexible spatial and functional arrangement. The quality of these parks is based on various factors, such as the operational and spatial variability that enables them to host various events, efficient systems management, the attractiveness of a natural garden layout appearance reflecting the rotation of the seasons, openness to various life spectra and changeability and variability of use.

# URBANISMUS V PRAZE: ARCHITEKTURA A/NEBO PLÁNOVÁNÍ?

Karel Maier

*Nedávno zveřejněný pracovní návrh pražského Metropolitního plánu vzbudil vášnivé diskuse mezi odborníky – urbanisty, mezi představiteli pražských městských částí, ale i v široké veřejnosti. Umožní dokument Praze vstoupit do „nové éry“ plánování metropolí?*

Témata diskusí o Metropolitním plánu se poněkud liší podle toho, ve které z oněch tří skupin se odehrávají. Část architektů – urbanistů vítá plán jako „inovativní dokument [který] přichází se změnou paradigmatu“ (vyjádření ředitele Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy ing. arch. Petra Hlaváčka). Jiní urbanisté – profesionálové ale kritizují plán jako „hrubě porušující zákon, nepřehledný, nesrozumitelný, nezpůsobitelný k praktickému využití“ [AUÚP 2016]. Zastupitele pražských městských částí plán také rozdělil. Atraktivní vnitroměstské části a érou primátora Béma hýčkaná Praha 6, tedy Praha z turistických prospektů a nabídek luxusního bydlení, jsou v zásadě spokojeny. Tyto městské části ale tvoří jen menšinu; většina jich v plánu vidí krok do nejistoty, kde složitá a nejednoznačná regulace umožní developerům prosadit téměř cokoliv kdekoliv. Výrazem nedůvěry městských částí sdružených ve Svazu městských částí hlavního města Prahy bylo to, že si nechaly pořídit nezávislou expertizu plánu, kterou hodlají využívat, aby do plánu prosadily změny, které míru nejistot sníží [Klápště et al 2016]. Konečně veřejnost, alespoň ona část, které se podařilo propracovat se spleťmi plánu, začíná protestovat proti tomu, že plán umožňuje obestavět vstup do Divoké Šárky, okolí Rokytky ve Vysočanech nebo plochy určené pro nikdy nerealizované centrum Jižního Města u stanice metra na Opatově stometrovými kancelářskými mrakodrapy.

Nad takto se rozevírajícím kolbištěm mezi obdivovateli a odpůrci toho, co po několik let vznikalo v uzavřených kostkách pražského Institutu plánování a rozvoje, blíží datum konce roku 2020, do kdy Praha stejně jako všechna naše ostatní města musí mít územní

plán odpovídající zákonu z roku 2006. Pokud by se do té doby plán vydat nepodařilo, budou stavební úřady rozhodovat jen podle obecných předpisů a výstavbě v Praze začnou divoké časy s nedozírnými možnostmi i riziky.

Cílem tohoto textu ale není ponořit se do tekutých písků pražského územního plánování. Namísto toho by chtěl poukázat na konceptuální rozměr problému, který účastníci sporu povětšinou opomíjejí. Ten je dán rozporným samotným pojetím urbanismu jako disciplíny a urbanisty jako odborníka zabývajícího se územním plánováním; článek si klade za úkol zjistit, ke kterému pojetí se plán spíše přiklání. Pokusíme se také analýzou dostupného návrhu Metropolitního plánu zjistit, zda opravdu přináší „změnu paradigmatu“ a zda opravdu znamená návrat k „předsocialistickému způsobu územního plánování“, jak slibuje úvodní preambule k plánu zveřejněná na [plan.iprpraha.cz/cs/metropolitni-plan/](http://plan.iprpraha.cz/cs/metropolitni-plan/); zda Praze umožní „vstoupit do nové éry“ [IPR 2016: 2] a zda se jím plánování Prahy přiblíží k tomu, jak se plánují jiné středoevropské metropole.

## Urbanista jako tvůrce a autor města

V obecné rovině lze nahlížet na urbanismus jako profesi a územní plánování jako činnost dvěma způsoby. Buď je urbanismus chápán jako pokračování a rozšíření architektury. Urbanista je tvůrcem krásného města jako scény a skulptury: veřejných prostranství, objemů budov a vizuální kvality prostředí v nejširším smyslu. Je umělcem, který město formuje; je jeho tvůrcem a téměř by se chtělo říci autorem. Jeho tvorba / autorství se vztahuje k městu jako artefaktu a výsledkem jeho úsilí

je ideální uspořádání města nakreslené v plánu – obrazu, který město obdrží a jehož realizaci zajistí. Popsané pojetí „autorského“ urbanismu jako architektury – stavby měst („Städtebau“) má u nás hlubokou tradici ještě z doby monarchie, kdy bylo spojeno s osobností Camilla Sitteho, autora knihy *Stavba měst podle uměleckých zásad*, a z něhož vycházel například Josef Gočár nebo Max Urban. V širším pohledu lze „autorské“ pojetí architektury – stavby měst vysledovat i dříve a jinde: v Burnhamově a Olmstedově americkém hnutí *City Beautiful* spojovaného se světovou Kolumbovskou výstavou 1893 v Chicagu a ovlivňujícím výstavbu amerických metropolí konce 19. století či Alphandově a Haussmannově přestavbě Paříže z dob druhého císařství 1852–1870, či ještě dříve v teoretických pracích o ideálních městech počínaje italskou renesancí.

## Urbanista jako jeden z účastníků nekonečného procesu vzniku města

Druhý způsob pojmání urbanismu a územního plánování hledá ukotvení v širším základě společenských, přírodních a technických věd. Namísto plánu jako autorském artefaktu uvažuje o plánování především jako o činnosti a procesu, jehož se účastní řada aktérů a jenž tudíž vlastně nemá unikátního tvůrce. Plánování města jako proces nemá počátek ani konec, tím méně pak jednou provždy fixované autorství. Územní plán je zdokumentovaným výsledkem střetů mezi dílčími zájmy aktérů a vyúsťuje do širěji přijatelné formulace toho, co je v daném místě a podmínkách veřejným zájmem, regulace obsažená v plánu je interpretací takto vyhodnocovaného

veřejného zájmu do fyzického prostředí; zajištění estetické urbanity je pak (jen?) jedním z legitimních cílů plánu. Teoretické základy tomuto směru položil skotský přírodovědec Patrick Geddes. Ve středoevropském či snad dokonce kontinentálně evropském prostředí je toto pojetí urbanismu novější nežli urbanismus jako pokračování architektury ve stavbě měst. Jeho nástup na evropském kontinentu souvisí se změnou mocenského poměru mezi vládami a soukromými investory v poslední třetině 20. století, nověji pak s nárůstem významu tzv. třetího sektoru občanských a nevládních organizací – tedy se zmnožováním subjektů, které do arény územního rozvoje aktivně vstupují a které v této aréně prosazují své zájmy. Pozice urbanisty v tomto „ne-autorském“ plánování měst může být vlastně dvojitá. Buď si podrží svoji centrální profesionální roli v celém procesu, pak ale musí rezignovat na svoje výlučné postavení autora – architekta a stavitele města. Namísto toho spíše celý složitý proces koordinuje a zprostředkovává komunikaci mezi jeho navzájem se střetávajícími účastníky. K tomu ale musí profesně zvládat řadu společenských, přírodních a technických vědních disciplín, a navíc musí mít řadu komunikativních dovedností: umět naslouchat, komunikovat a vyjednávat s profesními partnery, politiky a veřejností. Alternativou postavení urbanisty v „ne-autorském“ plánování města je specialista v týmu plánovačů, který sleduje fyzickou kvalitu prostředí, zvláště pak estetickou.

### **Dvojakost pojetí urbanismu má v českém prostředí svá historická specifika**

Jak už bylo zmíněno, české plánování měst moderní doby se vyvíjelo v kontextu středoevropské stavby měst, tedy na základě architektury. Přinejmenším od čtyřicátých let 20. století se estetizující náhled urbanistů na město rozšiřoval o (zprvu především estetizující) pohledy krajinářské a ochrany historického dědictví [Doštalík 2015:76ff]. Socialismus nejprve dále zdůraznil výlučnost urbanismu

jeho odtržením od ekonomické reality, takže plány měst z padesátých let 20. století spíše zobrazují ideální přání autora. Teprve když bylo někdy koncem padesátých let nutno začít opravdu ve městech stavět, vznikl systém indikátorů a normativů, které měly zajistit proveditelnost plánů v netržní ekonomice. Nějakou dobu se urbanisté snažili o stavbu „krásných měst“, ale ve střetu s realitou reprezentovanou byrokratickým centrálním řízením se nakonec zcela podřídili požadavkům nejrůznějších tabulek, přizpůsobených chabé ekonomice a primitivní stavební technologii. V izolaci od světového dění a při neexistenci skutečného trhu reprezentujícího různé zájmy účastníků se ale také urbanisté nemohli naučit naslouchat a respektovat různým a často protichůdným zájmům jednotlivých aktérů a skupin uživatelů.

Po roce 1989 se urbanisté zprvu octli mimo kontrolu státní byrokracie. Návyk sloužit moci si ale rychle našel nového pána. Na místo úředníků a jejich ukazatelů nastoupili developéři a s nimi propojení politici. Urbanismus stavby krásných měst v této situaci nemohl mít větší šanci.

V posledních letech jsme ale svědky obnoveného zájmu o estetickou kvalitu prostředí měst, tentokrát především na straně poptávky veřejnosti. Dochází k renesanci zájmu o veřejný prostor [Kratochvíl 2013]. Klienti developérů už nejsou ochotni platit za cokoliv kdekoli a všímají si toho, co územní plánovači v minulém období prostě přenechali trhu – jak bude vypadat ulice, ve které budu bydlet a jak daleko to budou mít moje děti do školy.

Zdá se tedy, že nadešel čas vrátit se k prověřenému „autorskému“ urbanismu stavby krásných měst, nejspíše rozšířeného o krásnou a rekreačně přitažlivou krajinu. Jenomže už nejsme v minulém století, kdy státní peníze a úřady měly hlavní slovo v tom, co se má postavit a kde. Rozvojové plochy v našich městech nejsou pod kontrolou měst, jež by mohla spoléhat na osobnost architekta – urbanisty jako záruku plánu krásného města, ale developérů. Ekonomická moc developementu je to-

tiž v souhrnu daleko větší, nežli možnosti měst a státu s jejich věčně zadluženými rozpočty. A moc peněz si vždy hledá nějakou cestu, jak dosáhnout svého: dosud to bylo zpravidla změnou územního plánu ve prospěch větší „výtežnosti“ předmětného pozemku.

### **Na včasné formulování strategických cílů se u nás zapomíná**

Jak tedy překlenout rozevírající se propast mezi ideami krásného města obklopeného lahodnou krajinou na jedné straně a kolonkou „zisk“ v propočtech ekonomické návratnosti developerských projektů? Plánování v zemích na západ a sever od nás v tom má – přinejmenším v teoretické rovině – už řadu let jasno: plánování musí být založené na jasně formulovaných a všeobecně respektovaných strategických cílech, o nichž proběhla a permanentně probíhá diskuse mezi městskou správou, státními orgány, občanskou veřejností a potenciálními investory / developéry – pořadí jmenovaných přitom nevyjadřuje jejich postavení. Teprve pak nastoupí urbanisté – plánovači a tyto strategické cíle prověřené úporným dohadováním formalizují do podoby věcně jednoznačných a právně prosaditelných politik – koncepcí a z nich vycházejících pravidel – regulativů, jimiž se všichni aktéři budou muset řídit. Pro rozvoj jednotlivých lokalit kde má dojít ke změnám se plán města doplní buď detailním regulačním plánem nebo například v Británii „plánovacím zadáním“ (planning brief).

České plánování může v současné platných právních rámcích tento model uplatnit – předpisy mu nikterak nebrání. Ukazuje se ale, že naše odlišná „plánovací kultura“ způsobuje, že i tehdy, když se formálně postupuje od strategie přes koncepci k regulaci, je reálný efekt ve smyslu harmonického a obecně přijímaného rozvoje malý. Daleko častěji postupujeme „výběrově“ a „selektivně“, bez provázanosti mezi jednotlivými fázemi a úrovněmi plánování: rozvojová politika města se zaměřuje s volebními sliby, o strategických cílech se začne uvažovat, až když je územní plán roz-

pracovaný, koncepce plánu je snůškou mlhavých frází a detailní regulace rozvojových ploch a lokalit chybí.

## **Příprava Metropolitního plánu vznikala bez zásadní účasti veřejnosti**

Plánování Prahy bylo a je tímto vším samozřejmě poznamenáno a střety mezi tradicí stavby krásných měst a plánováním ve službách moci a peněz jsou v Praze patrně snad nejlépe ze všech českých měst. Přes to všechno se na konci turbulentních devadesátých let podařilo schválit nový územní plán a v těsném závěsu za ním i první strategický plán. Další období ale bylo ve znamení postupné eroze obou dokumentů v režii developerských a politických podnikatelů. Opuštění porevoluční praxe pořizovat urbanistické studie na rozvojová území bylo pomyslným posledním hřebíkem zatlučeným do rakve urbanismu – stavby měst. Zastavení prací na konceptu územního plánu po třech letech projednávání v roce 2012 legitimizovalo praxi nekončící řady dílčích změn a úprav prováděných za zavřenými dveřmi. Další vývoj a hlavně komunální volby v roce 2014 ale ukázaly, že téma plánování a urbanistického rozvoje Prahy je předmětem zájmu veřejnosti a že tato veřejnost k dosavadní koalici peněz a moci, které plánování posluhuje, hodlá říci své.

Metropolitní plán se za těchto okolností měl stát zlomem k lepšímu v pražském plánování. Přislíbem návratu k „autorské“ stavbě krásného města měla být výrazná osobnost autora a vznik Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Teze plánu slibovaly „cestu z marasmu územního plánování v Čechách posledních desetiletí“ a „možnost pro návrat Prahy mezi důležitá evropská města“ [URM 2013: 5]. Očekávání politiků i veřejnosti byla zejména na počátku prací velká snad právě díky zdůrazňování rozchodu plánu s předchozí praxí. Tým zpracovatele podnikal řadu propagačních akcí, jimiž usiloval o předběžnou podporu připravovaného plánu. Podobný cíl měly zřejmě také konzultace s městskými částmi, které také byly jen jednostran-

nou komunikací: účastníci konzultací nedostávali žádné podklady k prostudování a o osudu svých připomínek se nikdy nic nedověděli. Na slavném „žebříku participace“ [Arnstein 1969], by se tedy příprava pražského Metropolitního plánu umístila na docela spodní úroveň „manipulace“ a „pacifikace“. V odborné veřejnosti i to málo, co se od zpracovatelského Institutu plánování a rozvoje dovídala, už od počátku vyvolávalo pochybnosti [například Kohout 2013, Sýkora 2013].

Teprve poté, co Institut plánování a rozvoje na pokyn města zveřejnil návrh plánu na internetu, začalo být zřejmé, jak se ideje obsažené v tezích plánu a propagované na různých prezentacích v plánu naplnily a do jaké míry je Metropolitní plán inovativním rozhodem s plánováním dob „socialismu“ a zda je startem do jeho nové éry.

## **Metropolitní plán opomíjí analytické vstupy nearchitektonických profesí i kritiku**

Jaké je tedy celkové pojetí, z něhož návrh Metropolitního plánu vychází? Na první pohled se zdá, že usiluje o syntézu či alespoň soužití obou protikladných pojetí současného urbanismu, naznačených v úvodu, tedy „autorské“ stavby měst jako umělecké disciplíny a „generalistního“ urbanismu a plánování měst založeného na širokém spektru věd a participaci, jako druhé, mladší větve urbanismu na evropském kontinentu. Ambice architekta stavět město jako autorské dílo se prosazuje v koncepci monumentálních os a mrakodrapových shluků, v zájmu o veřejná prostranství a výškové uspořádání zástavby. Na zpracování plánu se podílí řada různých profesí a prezentace plánu oslovuje odbornou i širokou veřejnost. Z množství konzultací a prezentací by se zdálo, že pražské plánování sleduje soudobé tendence evropského plánování jako procesu založeného na participaci, komunikaci a hledání únosných kompromisů mezi zájmy aktérů.

Síla architektonického přístupu ale zcela převládá nad pohledy ostatních disciplín. Opomíjejí se analytické vstu-

py například sociálněvědných profesí, které by pro návrh mohly být oporou a které má Praha k dispozici. Ignoranci analytických informačních zdrojů již rozhodně nelze odůvodnit snahou po restartu, který by měl být oním „vstupem do nové éry“. Plán tedy odkazuje do „předsocialistických“ časů také tím, že staví především na zkušenostech a osobnosti autora bez objektivizace využívající širšího zázemí dat a informací zejména z oblasti společenských věd. Anachronismus plánu je ještě zdůrazněn uzavřeností týmu plánovačů vůči názorům a kritice „zevně“.

## **K obsahu Metropolitního plánu**

Otázku, ke kterému ze dvou pojetí současného českého urbanismu se zpracovatelé Metropolitního plánu přikládají lze tedy jednoznačně zodpovědět. Plán je koncipován jako autorské dílo architekta. Úlohou týmu zpracovatelů je pro toto dílo opatřit podporu a zajistit jeho realizaci regulací.

Věnujme se teď podrobněji obsahu zveřejněného návrhu plánu, jeho koncepcím a regulaci:

- Proklamovaná snaha po restartu se projevuje až ostentativní radikalitou změn v obsahu i formě plánu. Plán radikálně mění především dlouhodobou koncepci prostorového uspořádání města. Odklání se totiž od hierarchizovaného polycentrického uspořádání, jak je koncipovaly pražské plány počínaje již plánem Státní regulační komise z roku 1929. Namísto toho zná návrh Metropolitního plánu centrum jediné, k němuž vztahuje princip „dostřednosti“ [IPR 2016: textová část, článek 23].
- Velký význam koncepce plánu přikládá fyzickému (nikoliv tedy funkčnímu) členění Prahy na město, předměstí a periferii. Pojem město používá pouze pro to, čemu jsme si zvykli říkat kompaktní město, předměstí jsou čtvrtě rodinných domů a periferie zahrnuje především pražská sídliště, tedy obytné lokality, kde žije cca 40 % obyvatel města [IPR 2016: Příloha číslo c2, obrázek 3-09 odůvodnění plánu]. Nejedná se přitom

o popis charakterizující jednotlivé části Prahy, ale o jejich cílovou charakteristiku.

- Velmi radikálně plán řeší také regulaci funkčního využití. Namísto devíti základních druhů ploch s rozdílným způsobem využití v zastavěném území vymezených obecnou legislativou [vyhláška číslo 501/2006 Sb.] nebo místo bezmála padesáti druhů funkčních ploch, které obsahoval pražský územní plán z roku 1999, Metropolitní plán rozlišuje jen tři typy využití zastavitelného území: produkční, obytné a rekreační. Tato inovace je paralelou tří základních funkcí podle Prohlášení ze Sarraz z roku 1928, v němž byly poprvé formulovány principy funkcionalistického urbanismu později převedené do známé Athénské charty [Hrůza J. 2002: 36-38]. Zjednodušení regulace do tří funkcionalistických typů má svá úzká místa: do obytného území spadá také Pražský hrad, nemocnice na Bulovce, v Krči a v Motole, areál Břevnovského kláštera a věznice na Pankráci i v Ruzyni. Letiště a tržnice Sapa jsou produkční, ale tržnice v Holešovicích je obytná. Nákupní areály Černý Most a Zličín jsou produkční, ale nákupní centrum Chodov včetně přilehlého kancelářského komplexu The Park je obytná lokalita.
- Velkou pozornost věnuje Metropolitní plán regulaci výšek budov: jak jsme již zmínili výše, tím se hlásí k tradici urbanismu – stavby měst. Jako referenční výšku a pro období nejbližších desetiletí limitní stanovuje sto metrů [IPR 2016: textová část, článek 50], aniž by upřesnil, co tyto pojmy znamenají, což může být pro implementaci regulativů plánu v rozhodování o území problém. Nade všemi zastavitelnými lokalitami se rozprostírá síť výškových bodů a tou se vytváří jakási zborcená plocha omezující výšku budov. Vychází se tak z představy homogenní a kontinuální výškové hladiny zástavby, jež byla ideálem stavby měst konce 19. a první třetiny 20. století. Stavba měst poválečného funkcionalismu ale preferovala princip odstupňovaných hladin s místními výškovými dominantami, jak jej známe hlavně z velkých pražských sídlišť. Ozna-

čování sídlišť za periferie je tedy vyjádřením i pro míru zájmu, který jim plán hodlá věnovat.

- Odkaz urbanismu – stavby měst je zvláště patrný na důrazu, který plán klade na vymezení veřejných prostranství, zejména městských tříd. Rozlišuje třídy metropolitní, čtvrtkové a lokální úrovně. Metropolitní třídy tvoří v podstatě kříž severojižní magistrály a západovýchodního propojení od okraje Divoké Šárky v Dolní Liboci přes Holešovice na Černý Most, čímž vyvolávají reminiscence na koncepci Prahy prosazovanou za protektorátu architektem Reinholdem Niemayerem [Hořejš 2013: 218]. O úroveň nižší čtvrtkové třídy převážně sledují trasy tramvajových tratí a velmi důsledně se vyhýbají „periferním“ sídlištím. Petrifikují tak charakter prvorepublikové Velké Prahy, jak o něj usilovala Státní regulační komise, v kontrastu oproti modernistickým „periferiím“.
- Podíváme-li se vcelku na to, jak plán reguluje rozvoj území, zjišťujeme, že regulace je postavena na neo-liberálním, permisivním „everything goes“, která pod hesly flexibility a otevřenosti ponechává trhu a jeho subjektům volný prostor k čemukoliv, co umožní větší výnos z území a jeho větší produktivitu, bez ohledu na sociální dopady. Inspirace asi pochází z britského plánování v době vlády Margaret Thatcherové, která v souvislosti s deregulací odmítala strategickou úroveň plánování měst a regionů [Thornley 1991]. Neoliberální plány té doby přirovnává Healey [1997] k nákupnímu centru, kde se v jednotlivých regálech nabízejí rozvojové plochy k výběru developerům.

### **Neoliberální pozadí regulace dává prostor developerům**

Ke koncepci Metropolitního plánu a regulaci v něm lze tedy shrnout, že jeho inovativnost spočívá především v eklektickém využívání různých inspiračních zdrojů z různých historických období a různých prostředí (či jejich znovunalezení). To by zajisté nebylo vadou, protože regulace stavby

měst je činnost velmi starodávná a znovuvyužívání toho, co se již osvědčilo, nás přinejmenším zbavuje rizik a obav z neznámého. Problémem je, že jednotlivé inspirační zdroje jsou mechanicky aplikovány bez ohledu na institucionální a sociální kontext prostředí.

Jakkoliv radikální jsou změny ve formě i obsahu plánu, plán sám neinicuje změnu paradigmatu plánování jako činnosti. Naopak vágnost koncepcí a neoliberální pozadí regulace v plánu přitakává dosavadní praxi, kdy se rozhodování v území odehrává pod taktovkou developerů mimo vliv veřejnosti. Plán tak zakonzervuje stav, který lze při použití terminologie zpracovatelů označit za „post-socialistický“.

Namísto restartu se tedy dá hovořit spíše o retro směsi různých stylů a konceptů z posledního století. Zřejmě největší vliv na to, jak se bude plán implementovat, bude mít neoliberální deregulovaná regulace thatcherovské Británie a post-socialistický developerský urbanismus Česka přelomu století.

### **Územní plánování Prahy je téměř nedotčeno evropskými trendy**

Zbývá ještě zodpovědět otázku, zda pražský Metropolitní plán lze zařadit do kontextu plánování středoevropských metropolí. Zde je třeba všimnout si nejen samotného plánu, ale také institucionálního prostředí a procesu, v němž probíhají jeho přípravy a projednávání.

Plánování Prahy je v porovnání s plánováním dalších středoevropských metropolí silně centralizováno. Veškeré plánovací pravomoci jsou soustředěny na celoměstské úrovni, na rozdíl například od Budapešti, kde je plánování věcí jednotlivých městských okresů, či od Berlína, kde se o dílčích změnách v území rozhoduje na lokální úrovni a jejich financování je předmětem participativního rozhodování. Praha se tradičně řídí jediným územně plánovacím dokumentem, čímž se zásadně odlišuje zejména od německých a rakouských měst, která rozvojová území zásadně vybavují podrobnými zastavovacími / regulačními plány.

Míra účasti veřejnosti na plánování a rozhodování v území je v Praze srovnatelná nanejvýše s ostatními post-komunistickými zeměmi, všude jinde je veřejnost aktivním účastníkem při plánování i v měřítku lokality. Ve Švýcarsku vydá příslušný úřad rozhodnutí teprve po veřejné diskusi o vystaveném schematickém modelu objemu plánované zástavby. Ve srovnání se všemi těmito ohledy Metropolitní plán setrvává v podobě plánování z posledních cca šedesáti let.

Pořizování plánu je prakticky nedotčeno trendy, které zaznamenává plánování evropských měst v posledních desetiletích, směřující k otevřenosti, spolupráci mezi úrovněmi správy, aktéry rozvoje a veřejností. Metropolitní plán není propojen s ostatními nástroji managementu rozvoje města ani s ostatními nástroji územního plánování, komunikace s městskými částmi ani s občanskou veřejností neměla až doposud na plán žádný větší vliv, komunikace Metropolitního plánu s metropolitním regionem je nulová. V porovnání se svými předchůdci průběh pořizování Metropolitního plánu neznamena žádnou změnu, pomineme-li pokusy o informační kampaně orientované na jednotlivé „cílové skupiny“.

## Praha to přežije

Metropolitní plán má ambici stát se svým významem pro Prahu přelomovým dokumentem. Nabízí se tudíž

srovnání s plánem architekta Alphanda a prefekta Haussmanna pro Paříž v 19. století za Napoleona III. Radikální urbanistická přestavba tehdy vytvořila podmínky pro to, aby se Paříž stala kulturně společenskou metropolí Evropy, symbolem velkokapitalismu industriální éry. K přestavbě Paříže používal stát a prefekt masivní a násilné vyvlastňování [Rossi 1966: 142] a detailní až puntičkářskou regulaci. Plánování bylo těsně propojeno s financováním pomocí dluhové služby v režii města propojeného s bankou; finanční model ve stylu „letadlo“ nakonec smetl i Haussmanna.

Možnosti českého hlavního města 21. století rozhodně nelze srovnávat s francouzskou metropolí předminulého století, a to jak z hlediska ekonomických či právních možností, tak s ohledem na fyzické prostředí. Praha nikdy nebyla a ani dnes není Paříž. Naši předkové sice postavili na Petříně malou pražskou Eifelovku; na bulvár Pařížské třídy jim ale muselo postačit pár bloků v asanačním obvodu. A co se velkých projektů týče, stále platí slova zesnulého urbanisty Jiřího Hruzy, který popisoval naši stověžatou matičku jako „hřbitov velkých projektů“.

Ať už to tedy s Metropolitním plánem dopadne jakkoliv, Praha to přežije a namísto zamýšlených malých českých Manhattanů podél Evropské třídy a ve Vysočanech se nejspíš dočkáme sem tam nějaké věže, jako je tomu na vykotlaném návrší Pankráče.

## Použité zdroje:

- ARNSTEIN S. 1969: A Ladder of Citizen Participation. In *Classic Readings in Urban Planning*. McGraw Hill 1995: 358-374
- AUÚP 2016: Posouzení návrhu Metropolitního plánu hl. m. Prahy z věcného, obsahového a metodického hlediska. URL [www.urbanismus.cz](http://www.urbanismus.cz), staženo 21/7/2016
- DOSTALÍK J. 2015: Organická modernita: Ekologicky šetrné tendence v československém urbanismu a územním plánování 1918-1968. MUNI Brno
- HEALEY P. 1997: Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies, UBC Press
- HOŘEJŠ M. 2013: Protektorátní Praha jako německé město. Mladá fronta + NTM Praha
- HRŮZA J. 2002: Charty moderního urbanismu. Agora Praha
- IPR 2016: Metropolitní plán hlavního města Prahy. URL <<http://plan.iprpaha.cz/cs/metropolitni-plan-ke-stazeni>>, staženo 22/8/2016
- KLÁPŠTĚ P. et al 2016: Požadavky na kvalitu Územního plánu hl. m. Prahy URL <[http://www.smchmp.cz/VismoOnline\\_ActionScripts/File.ashx?id\\_org=200226&id\\_dokumenty=1121](http://www.smchmp.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=200226&id_dokumenty=1121)>, staženo 11/8/2016
- KOHOUT M.: Nejen duchem živo je město. In: Bulletin ČKA 3/13
- KRATOCHVÍL P. 2013: Veřejný prostor současného města – Nové formy, aktuální problémy
- ROSSI A. 1966: L'architettura della città / 1984: The Architecture and the City. MIT Press Cambridge Mass., London
- SÝKORA L. 2013: Most přes rozbourané vody? In: Bulletin ČKA 3/13
- THORNLEY A. 1991: Urban Planning under Thatcherism. Routledge London & New York
- URM 2013: Územní plán hlavního města Prahy – Metropolitní plán: Duch plánu. URL <[http://www.iprpaha.cz/uploads/assets/dokumenty/mup/teze\\_mp.pdf](http://www.iprpaha.cz/uploads/assets/dokumenty/mup/teze_mp.pdf)>, staženo 11/8/2016

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

## ENGLISH ABSTRACT

### Urban planning in Prague: Architecture and/or planning? by Karel Maier

A recently published draft of the Prague Metropolitan Plan has excited heated discussion among professionals, urban planners, representatives of Prague's municipal districts and the public. Will this document make it possible for Prague to enter the 'new era' of metropolis planning?

# STAVEBNÍ REGULACE KRÁLOVSKÝCH MĚST V ČECHÁCH A NA MORAVĚ

Dana Novotná

*Ve třetí třetině 19. století se bouraly hradby větších měst a vznikla potřeba regulace nové výstavby. Článek srovnává stavební řád pro Prahu a její předměstí z roku 1886 se stavebním zákonem pro Brno, Olomouc, Jihlavu a Znojmo z roku 1894.*

Před 150 lety byl v Mnichově podepsán stavební řád pro hlavní město Prahu, který nahradil starší stavební řád pro Prahu<sup>1)</sup> a její okolí z 11. května 1864. Výčet lokalit, pro něž řád platil, zahrnuje Karlín, který byl nejstarším pražským předměstím; byl založen roku 1817 na pozemcích v předbraní v době, kdy byla Praha obehnaná mohutnými hradbami a byl proto zatížen vojenským demoličním reversem, což znamenalo, že v případě vojenské potřeby mohly být budovy i stavby bez náhrady zbořeny. Druhý ve výčtu, Smíchov, byl povýšen na samostatné pražské předměstí roku 1838 a vznikl z předměstských vil a zahrad. Vinohrady byly na začátku 20. století v Ottově slovníku naučném popisovány jako třetí největší město v Čechách, vznikly však až roku

1867 na území vinic před pražskými hradbami a už za 12 let byly povýšeny na město, což svědčí o velmi rychlém rozvoji. Posledním z předměstí povýšeným roku 1881 na město byl Žižkov.<sup>2)</sup> Vydání stavebního řádu pro Prahu s širokým okolím předcházelo úsilí o sjednocení města. Obecní řád města Prahy daný dne 27. dubna 1850<sup>3)</sup> v úvodu vypočítává 7 spojených měst pražských, což bylo Staré Město, Nové Město, Malá Strana, Hradčany, Josefov (bývalé Židovské město), Vyšehrad a Holešovice – Bubny. Praha v té době byla vojenskou pevností, po prohrané rakousko-pruské válce, kdy se prokázala zastaralost ještě pozdně barokního opevnění, které měl Hradec Králové, Josefov, ale i Praha, císař v říjnu 1866 osobně rozhodl o zrušení pražských

hradeb; tímto rozhodnutím bylo zrušeno i výše zmíněné demoliční pásmo. Hradby se začaly bourat od bran (1873 Poříčská brána) a poté následovala plošná asanace.<sup>4)</sup>

Stavební řád měl 11 částek a 131 paragrafů a byl koncipován způsobem, jakým jsou sestavovány zákony dodnes, v úvodu se zabývá regulací a povinnou plánovou dokumentací, dále stavebními komisí (přezkoušení tzv. rozdělovacího plánu, který vymezoval stavební parcely). Další část popisovala proceduru územního a stavebního řízení, třetí část byla věnována stavebnímu povolení, čtvrtá pak vlastní regulaci staveb s podrobným popisem povolených tlouštěk zdí nosných i protipožárních. Kromě zásad pro obytné budovy zákon obsahuje i zásady pro stáje komory na píci, kolny, dřevníky, zahradní domky a dvory, schody, chodby, střechy, stoky a žumpy, topeniště a motory. V páté části jsou zmíněny úlevy, šestá se zabývá budovami průmyslovými, sedmá veřejnými budovami, bazary, sklady a podobně. V osmé části jde o režim dohledu nad stavbami a úkony před kolaudací a devátá je věnována trestům.

Nejdůležitější zásady stavebního řádu jsou zmíněny hned v počátečních kapitolách:

## *Ustanovení o plánech polohy. § 1*

*Pro budovy nynější a stavby budoucí řád v královském hlavním městě Praze a v městech Karlíně, Smíchově, králov-*



*První podrobný plán Prahy vyhotovený dělostřeleckým nadporučíkem Josefem Jüttnerem v letech 1811–1815 zachycuje všechny tehdejší domy a ještě stojící hradby, výřez s pozdějším Václavským a Karlovým náměstím a plochou, na níž vyrostly Královské Vinohrady.*

1) Zákon č. 40/1866 měl plný název: Zákon, daný dne 10. dubna 1866, jímžto se vydává stavební řád pro královské hlavní město Prahu a pro města Karlín, Smíchov, král. Vinohrady, Žižkov, pak pro místní část Košíře, Třešovice s Třešovičkami, Břevnov s Týnkou, Dejvice, Bubeneč, Libeň, Troju, Vršovice, Nusle a Pankrác, Michle a Podolí a byl podepsán v Mnichově císařem Františkem Josefem a tehdejšími předsedou vlády Předlitavska, Eduardem hrabětem Taaffe

2) Pešek, Jiří: Od aglomerace k velkoměstu, Praha a středoevropské metropole 1850–1920, kapitola 2.2, Praha 1999

3) Obecní řád města Prahy daný dne 27. dubna 1850 po doplnění novějšími zákony zemskými, vydáno v Praze 1888

4) Pešek, Jiří: Od aglomerace k velkoměstu, Praha a středoevropské metropole 1850–1920, kapitola 3.9.1., Praha 1999

ských Vinohradech, Žižkově, pak v místních obcích Košířích, Třebešovicích s Třebešovicíčkami, Břevnově s Týnkou, Dejvicích, Bubenci, Libni, Tróji, Nuslicích a Pankráci, Michli a Podolí bud'še shotoveny plány polohy, v něž pojmut se mají všechny náměstí, třídy a ulice, stoky a potrubí i jejich niveau, pak veškeré parcely pozemkové a stavební i s budovami na nich vystavenými.

## § 2

Do těchto plánů budiž vkresleno veškeré regulování, které se právě provádí aneb které provést v době nejbližší se zamýšlí.

Při tom jakož i při všem regulování pozdějším budiž vždy k poměrům místním hleděno a dokonale vyhověno potřebám zdravotnictví, bezpečné a snadné chůze a vozby, též požadavkům v příčině okrášlování a stavebního rozvoje města Prahy i předměstí její a hleděno budiž k vzájemnému vhodnému spojení jich.

Upravují-li se třídy a ulice již stávající, budiž jim zpravidla určena šířka 16 metrů, kratším ulicím postranním neb příčným alespoň šířka 12 metrů.

Zakládá-li se nová část města, budiž hlavním třídám určena šířka nejméně 20 metrů, živějším ulicím pobočným 17 metrů a krátkým ulicím postranním a příčným 14 metrů.

Zákon počítal samozřejmě i s technickými parametry, jako byly profily území a inundační obvod, do profilů se vkreslovala výška vody, jakou dosáhla Vltava při záplavách roku 1845. Text zákona určoval základní regulační omezení, jakým byla především stavební čára a výška budov, detailní rozhodování ponechával stavebnímu úřadu či různým komisím, takže v jednotlivých paragrafech najdeme zásady, které by usměrňovaly architektu a stavitele, poměrně vzácně:

## § 17

Úřadem ustanovenou čáru stavební a niveau dlužno zachovati. V úzkých, toliko 12–15 m širokých třídách nebo ulicích risality nebo jiné výstupky čáru stavební nepřesahujte o více než 15 cm, pokud se týče, o 30 cm; v třídách neb ulicích ještě užších zřizovati risality aneb výstupky naprosto se zakazuje. V širokých třídách a na prostranstvích může se vzhledem k uměleckému provedení fasády se svolením vlastníka pozemku dovoliti větší vystoupení z čáry stavební, jde-li o zřízení soklů, risalitů, výstupků na sloupech nebo pilířích a schodů zevnějších.

Výška domů byla dána povoleným počtem podlaží a zákonodárci šlo při formulaci ustanovení hlavně o celkový dojem urbanistického díla:

## § 73

Domy obytné nesmějí mimo přízemek míti více než čtyry patra, při čemž polopatro počítá se za celé patro.

Dělení přízemku může dovoliti stavební úřad s tou podmínkou, aby i dolení i hoření oddělení, tím povstávší, mělo ve světlosti nejméně 3 m výšky.

Výška domů obytných má se srovnávati se šířkou třídy neb ulice, nesmí z pravidla činiti více než šest čtvrtin šířky třídy neb ulice, a od chodníku až po hranu římsy měřeno, nikdy přesahovati 25 m. Rovněž nesmí podlaha nejvyššího patra nikdy ležeti výše než 20 m nad povrchem ulice.

Tam, kde půda má svah, měří se výšky tyto od středu budovy.

Výška nárožních domů, které se nalézají jednak v úzké, jednak v široké třídě neb ulici, posuzuje se podle širší třídy neb ulice.

Zdroj: Archiv hlavního města Prahy, sbírka map a plánů PII/333, reprofoto Dana Novotná



**Regulační plán Josefova a Starého Města Pražského z roku 1882, detail regulace okolo Rudolfiny**

Zdroj: Archiv hlavního města Prahy, sbírka map a plánů PII 1/358; reprofoto Dana Novotná



**Regulace nábřeží (pozdější Riegrovo, dnes Masarykovo)**

*Výšky budov stojících ve dvoře určují se obdobným způsobem podle velikosti dvora.*

*Byty musejí býti světlé a míti dobrou ventilaci; veškeré místnosti obytné a pracovní mají míti, jsou-li stropy rovné, ve světlosti výšku nejméně 3,0 m.*

Čtyři patra nad přízemím byla v té době obvyklá výška v hlavních městech, stejná regulace byla schválena i pro Vídeň a další evropské metropole. O tom, že tato regulace byla všeobecně známá, svědčí například i počáteční repliky ve hře Žebravé dopisy Marie von Ebner – Eschenbach, která se ve Vídni odehrává.<sup>5)</sup>

Baron: „Vaši chudí mají tu mánii, že bydlí ve čtvrtých a pátých poschodích.“  
Hraběnka: „Není žádná páté poschodí.“  
Baron: „Ale několik čtvrtých s mezanimem a vchodem na půdu.“

Ustanovení platilo pro obytné domy, stavby veřejné se jím tak striktně řídit nemusely, dále platily jisté výjimky a úlevy pro domy rodinné, dělnické a letohrádky. Tyto stavby ale nesměly být vyšší než dvě patra nad přízemím, úlevy byly poskytovány pro stavivo a ohnivzdornost stavby, zvláště jestli se jednalo o stavbu stojící samostatně (letohrádky mohly být i hrázdné nebo dřevěné). Přísnější opatření bylo vydáno pro stavby průmyslové; stejně jako u ostatních staveb měl hlavní a poslední slovo stavební úřad.

Jisté podrobnosti o regulaci vzhledu staveb jsou vloženy do kapitoly o výjimkách a porušení stavební čáry:

#### *Výstupky § 84*

*Výstupky přes čáru stavební, jaké jsou na př. risality, sloupové portály, jednotlivé sloupky neb pilíře, leseny, zábradlí zevnější, stupně před prahem, zevnější schody atd., pokud je vůbec dle § 17 lze připustiti, zřizovati se mohou jenom tehdy, dá-li k tomu stavební úřad zvláštní povolení a svolí-li k tomu majetník pozemku.*



**Regulace staveb na Václavském náměstí s určením uliční čáry, výšky římsy a výšky hřebene z roku 1828, detail plánu**

*Otevřené balkony neb galerie na konsolách mohou se stavěti, nevystupují-li od základu zdi až k zevnější základní čáře parapetu více než na 1,3 m, jsou-li opatřeny zábradlím a zřízeny ze staviva ohnivzdorného.*

*Zavřené balkony a arkýře dovoleno zřizovati jenom v ulicích, které jsou nejméně 16 m široké. Z průčelní zdi vystupovati mohou toliko 1,25 m, a mají dále alespoň 3 m od sousedního domu vzdáleny a ze staviva ohnivzdorného zřízeny býti. Odchyly od těchto pravidel může stavební úřad pro jednotlivé případy povolit.*

*Přístřešky, balkony a arkýře dovoleno jest zřizovati jen v takové výši, aby nevadily pasáží na ulici a na chodníku, dlužno je opatřiti žlaby, z nichž voda odváděti se má odkapními rourami podél průčelí domu až na chodník.*

*Sokly (schodice), po případě i s okrasami, pak portály při místnostech přízemních mohou vystupovati na 20 cm přes čáru stavební.*

*Má-li se vystoupiti nad tuto míru, jest k tomu zvláštního povolení vlastníka stavebního úřadu a přivolení vlastníka pozemku.*

*Obmítky ozdobné mohou vystupovati 10 cm přes základ zdi (čáru stavební).*

Stavební řád byl plně uplatněn při výstavbě Královských Vinohrad, byly vytvořeny hlavní třídy a mnoho důležitých

veřejných staveb, mezi něž patřil především novogotický kostel sv. Ludmily, Národní dům s množstvím sálů pro kulturní a spolkové využití a později i divadlo, které se stalo konkurentem Národnímu divadlu. Pozornost byla věnována i plochám pro sadovou a parkovou úpravu a bylo samozřejmé, že čtvrt' měla vytyčenu moderní kanalizační a vodovodní síť. Podle litery stavebního řádu se nebudovaly jen nové čtvrti, ale přestavovaly starší struktury podle regulačních plánů; často musely ustupovat části domů, aby mohly být rozšířeny ulice na požadovanou šíři.<sup>6)</sup> Nejznámější z těchto úprav byla regulace Starého Města a Josefova, která se řídila regulačním plánem z roku 1882 vypracovaným hospodářským úřadem královského hlavního města Prahy.<sup>7)</sup> Proražena byla hlavní třída (dnešní Pařížská) o šířce 18 m, což bylo uprostřed mezi oněmi 16 metry doporučenými pro úpravu starých částí a 20 metry určenými stavebním zákonem pro nově budované části města, dle průvodní zprávy byly šířky nových regulačních čar určovány s ohledem na minimalizování demolice a výkupů pozemků, stejně tak se respektovaly i stávající trasy ulic. Určujícími prvky pro navrhované úpravy urbanistických prostorů byly veřejné budovy a kostely, a to staré i nové. Typické jsou úryvky z průvodní zprávy<sup>8)</sup> k regulačnímu plánu Josefova a Starého Města z roku 1882:

5) Bettelbriefe, publikováno v souboru tří novel roku 1893

6) Karel Antonín Fiedler se zavazuje odstranit část budovy č.p. 380 na Starém Městě podle regulačního plánu – Archiv hlavního města Prahy fond B1 – sign. PPLI/1047, příklad dopadu stavebního řádu na běžné majitele

7) Archiv hlavního města Prahy B1 sbírka map a plánů – sign. PI 1/333 plán a B2 sbírka listin – sign. PPLII/ 1024/2 textová část

8) Archiv hl. m. Prahy B2 sbírka listin – sign. PPLII/ 1024/2



**Praha – Riegrovo (dnes Masarykovo) nábreží, na dobové pohlednici nově postavená řada nájemních domů plně využila možnosti stavby 4 podlaží nad přízemím a zvýšeným suterénem**

„Nádherná budova Rudolfinum a vkusné rozdělení ostatních budov kolem něho jest nyní pravou perlou Prahy a může opravdu býti vzorem pro další upravení a rozdělení pobřežních pozemků.“ V kapitole Úpravy Velkého náměstí<sup>9)</sup> jsou dvě doporučení.

Týnský chrám měl být „konečně jednou zbaven té nedůstojné záclony, která spodní jeho část dosud zakrývá a hyzdí – aby co možno brzy odstraněny byly ony domy, které jej proti náměstí a na straně do ulice Celetné obklopují a znešvařují.“ Doporučeným hladkým liniím uličních čar zase neodpovídal palác Kinských: „Palác knížete Kinského stojící na náměstí Velkém jest stavba sice velmi pěkná a důkladná, má však tu jedinou vadu, že hlavní rysalit či vlastně celá prostřední část paláce nad míru mnoho do náměstí vyčnívá, čímž jsou po obou stranách vytvořeny šeredné kouty, takže forma náměstí tímto příliš velkým výstupkem poněkud trpí. Až by se jednou přikročilo ku přestavování téhož paláce, musel by se z ohledů estetických tento výstupek značně zmenšiti, aby se tvar náměstí stal pravidelnějším.“

K razantnějším úpravám Starého Města Pražského došlo v židovské čtvrti (Josefově) a pak především na nábreží, upra-

veny byly i větší třídy, které dále navazovaly na nově se budující předměstí.

Jak ve srovnání s Prahou probíhala výstavba v dalších důležitých městech státu?

Stavební předpisy rozeznávaly v důležitosti královská města a města a vesnice ostatní, z královských měst, která se po zbourání hradeb nově přestavovala, byla v Čechách například Plzeň. Plzeň a České Budějovice dosáhly toho, že i pro ně platil pražský stavební řád, o totéž, ale neúspěšně usilovaly i Karlovy Vary. Stavební řády pro Plzeň a České Budějovice jsou jen jednostránkové listiny s jednoduchým sdělením, že stavební řád pro obě města platí stejný jako pro Prahu s výjimkou částek 10 a 11, kde platila ustanovení jako pro pražská předměstí.

Na Moravě byl vydán po pražském vzoru stavební zákon pro čtyři královská města, a to Brno, Olomouc, Jihlavu a Znojmo v roce 1894.<sup>10)</sup>

Zákon měl podobnou strukturu i ustanovení jako pražský; o tom, že ona čtyři královská města jsou ve významu o stupeň níže, svědčí jen pár odchylek: šířka upravovaných ulic byla oproti pražským 16 metrům stanovena na 15

metrů, u nově vymezovaných nových hlavních tříd byla určena stejná šíře jako v Praze, tj. 20 metrů, boční ulice měly být o metr užší a příčné o dva metry užší než v Praze. Regulační plány měly mít menší měřítko a inundační území byla stanovena obecněji. Výška zástavby byla stejná jako v Praze a ve Vídni, tj. čtyři patra nad přízemím. Vzhledem k tomu, že moravská města neměla tolik stavebních odborníků<sup>11)</sup> na úřadech a v komisích, byly zásady pro vnější vzhled budov, které v Praze regulovali úředníci, vtěleny přímo do textu zákona; je však možné, že v mladší normě již přistoupili k tomuto opatření po zkušenostech:

## § 78

### Zevnější výzdoba

*Voliti sobě stavební sloh pro budovu, která se má stavěti, jest pánu stavby po vůli dáno.*

*Průčelí a zevnější stěny, viditelné z ulice neb ze sousedních domů, jednoduše na bílo nebo křiklavou barvou olíčiti je zakázáno.*

*Obyčejné hrubé zdivo nesmí se nechati bez omítky, jestliže jest viditelné z veřejných ulic neb prostranství.*



**Regulační plán Znojma pořízený okolo roku 1870, detail**

Zdroj: Státní okresní archiv Znojmo, AMZ – M/75; reprofoto Dana Novotná

9) dnes Staroměstské náměstí

10) Plným názvem: Stavební zákon pro zemské hlavní město Brno, pro královské hlavní město Olomouc, pro královská města Jihlavu a Znojmo a pro jejich místa předměstská, daný zákonem ze dne 16. června 1894, čís. 63 z.z., a změněný a doplněný zákonem ze dne 16. června 1914, čís. 39 z.z.

11) Praha si v rámci administrativního sjednocení vyřešila i jednotný systém úklidu města, což měl na starosti stavební úřad; šlo o odvoz popela, kroupení ulic, odvoz automobilů po haváriích, úklid ulic apod., více v Kniha o Praze kapitola Čistota – problém staletí, Praha 1998

Tvoří-li několik budov dohromady dle zevnějšku svého architektonický celek (stavby skupinové), jsou všichni jich majetníci povinni, v případě, že by tyto budovy byly opravovány neb obnoveny, spolu působiti k tomu, aby jednotnost průčelí nebyla porušena.

#### § 79

*Výstupky, balkony, přístřešky, římsy apod.*

Výstupky přes čáru stavební, jakož jsou: risality, výstupky se sloupy nebo pilíři, zábradlí, stupně před prahem neb schody zevnější atd. mohou se zřizovati jen s povolením úřadu a se svolením vlastníka pozemku.

Otevřené balkony neb galerie na konsolách mohou se stavěti, nesmějí však vystoupiti více než 1,25 m od stavební čáry až k zevnější základní čáře mříže, zábradlí nebo parapetu.

Zavřené balkony a arkýře smějí se z pravidla zřizovati jen v takové délce, která se rovná vzdálenosti jedné osy okenní od druhé, a v ulicích alespoň 16 m širokých; ony mají alespoň 3 m od sousedního domu býti vzdáleny a nesmějí před stavební čáru vystoupiti dále než 1,25 m, počítaje až k zevnější základní čáře stěny balkonové nebo arkýřové.

Mohou-li se zavřené balkony neb arkýře zřídit v ulicích, které nemají šířku 16 m, pak zavřené balkony a arkýře ve větší délce, nežli obnáší vzdálenost jedné osy okenní od druhé, o tom rozhodne stavební úřad v každém případě zvláště.

Přístřešky, galerie, balkony arkýře a jinaké výstupky římsové zřizovati dlužno jen z ohnivzdorného materiálu a ony smějí se umístiti jen ve výši alespoň 3 m nad dlážděným chodníkem. Tyto vystupující částky budov, jakož i římsy střešové musí opatřiti se žlaby, z nichž voda pomocí odkapních rour podél průčelí domu se odvádí do strouhy, potažmo do veřejné stoky.

Výkladní skříně, výklady krámské neb jinaké úpravy při místnostech přízemních, které slouží ku vykládání neb prodeji zboží, smějí právě tak jako sokly (schodnice) před základní čáru zdi vystoupiti až do 15 cm, jest-li ulice užší než 12 m, a až do 25 cm, jest-li třída neb ulice širší; má-li se vystoupiti nad tuto míru, jest k tomu potřebí zvláštního povolení úředního.



Foto © Dana Novotná

**Brno – bloky domů postavených na místě zbouraných hradeb za divadlem využily také možnosti výstavby čtyř podlaží nad přízemím**



Foto © Dana Novotná

**Brno – domy v blízkosti středu města za zbouranou městskou branou (ulice Pekařská) nepatřily do královského města, mají o patro méně**

Omítky ozdobné mohou vystupovati 15 cm přes základ zdi (čáru stavební). Zřídí-li se při výkladních skříních, výkladech krámských atd. svinovací závěry, musí tyto zdělaný býti tak, aby při spouštění a svinování nerachotily. Svinovací závěry, které nyní již jsou zřízeny, avšak při spouštění a svinování rachot působí, buďtež do jednoho roku, počítaného ode dne působnosti tohoto zákona, přiměřeně přeměněny.

Stavební úřad může v naskytujícím se

případě na to naléhati, aby již zřízené balkony, arkýře a jinaké výstupky, které spočívají na dřevěné konstrukci, v přiměřené lhůtě buďtež nadobro odstraněny anebo podle hořejších podmínek upraveny byly.

V moravských královských městech nebyla nová zástavba v předměstích tak masivní jako v Praze, ale všechna města si musela nově upravit prostor po zbouraných hradbách okolo středověkého

jádra a na něj navázat jak nově přestavovaná či dostavovaná předměstí tak i vlastní jádro. Úpravy hlavní okružní třídy Brna a Olomouce po vzoru vídeňské Ringstrasse jsou obecně známými urbanistickými počiny, méně známý je plán regulace jihozápadní části Znojma, který má společné rysy s Paříží (sady na bývalém hradebním pásu a monumentálně založená čtvrť nájemních domů směrem k vlakovému nádraží s kruhovým náměstím a rozbiehající se sítí ulic); Jihlava v té době spíše stagnovala a velkorysý založení nových předměstí zde nenajdeme. Všechna čtyři

města však reagovala na stavební zákon zakreslením regulačních čar do plánů středověké městské zástavby. Jen některá města však tyto regulace důsledně dodržovala. Jedním z měst byla Jihlava, kde stavební úředníci nutili při přestavbách domů ubourávat uliční části, které přesahovaly přes nově vymezenou regulační čáru. Ve Znojmě regulační čáry nakreslili i do stavebních plánů, ale k ubourávání domů a posouvání uliční fronty ani v jednom z případů nedošlo. Cestou úplné demolice a přestavby středověkého jádra s uplatněním zásah nového stavebního zákona se vydalo Brno,

zatímco Olomouc se soustředila spíše na zaplnění ploch po hradebním okruhu a budování výstavných předměstí.

Závěrem lze konstatovat, že stavební řády pro Prahu, Brno, Olomouc, České Budějovice, Plzeň, Jihlavu a Znojmo byly dosti podobné nejen mezi sebou, ale i ve srovnání se stavebními zásadami, kterými se řídila přestavba velkých evropských měst, například Vídně<sup>12)</sup> a Budapešti,<sup>13)</sup> což bylo logické, neboť šlo o říšská města hlavní, ale podobnými stavebními principy se řídili i v Mnichově, Krakově či Varšavě.

*Ing. arch. Dana Novotná, Ph. D.  
Národní památkový ústav  
Územní odborné pracoviště v Brně*

## ENGLISH ABSTRACT

### **Building regulation in royal towns in Bohemia and Moravia, by Dana Novotná**

In the last third of the 19th century, by which time most town walls had been demolished, there was a new demand for the regulation of construction. This article compares the order of building for Prague and its suburbs dated 1886 with the building legislation for Brno, Olomouc, Jihlava and Znojmo of 1894.

12) Vídeň si připojila 34 předměstských obcí v roce 1850, vzniklo z nich 6 nových okresů, vojenské pásmo bylo odstraněno 1857 a 1859 byl vydán nový stavební řád, podle něho se začal stavět nejprve Ring a poté předměstí

13) Budapešť se z Budy a Pešti sloučila v roce 1849 (potvrzeno zákonem 1872) a po rakousko-uherském vyrovnání roku 1867 se stala druhým hlavním městem říše, v roce 1869 byl zpracován koncept regulace s okružní třídou podle vídeňského Ringu, regulační plán vyšel tiskem 1873 a stal se závaznou směrnici

# CELOSTÁTNÍ SEMINÁŘ K PROBLEMATICE LIDOVÉHO STAVITELSTVÍ

Ve dnech 14.–16. září 2016 se uskutečnil tradiční podzimní seminář věnovaný poznání a ochraně lidového stavitelství, tentokrát s názvem „Památkáři a vlastníci památek vesnické architektury – hledání dialogu“. Jako místo setkání památkářů, muzejníků, projektantů, etnografů, různých dalších souvisejících oborů a zástupců státní správy a samosprávy bylo letos vybráno město Valašské Klobouky. Seminář pořádalo generální ředitelství Národního památkového ústavu (NPÚ) v Praze ve spolupráci s územním odborným pracovištěm NPÚ v Kroměříži, se Zlínským krajem, Městem Valašské Klobouky a místní Základní organizací Českého svazu ochránců přírody Kosenka. Hlavním organizátorem byl již tradičně PhDr. Pavel Bureš z generálního ředitelství Národního památkového ústavu.

Název semináře vypovídá o tématu, kterým je často kontroverzní vztah dvou stran: vlastníků památek lidové architektury i staveb na území památkových rezervací a zón a pracovníků památkové péče. Seminář měl jako cíl stanoven, jak hodnotit současnou situaci památek lidového stavitelství a přístupů k jejich zachování, údržbě a obnově, tak shrnutí a posouzení pozitivních a negativních zkušeností ze vztahů majitelů památek, památkářů a dalších subjektů i zkuše-

ností s poměrem veřejnosti k vesnickým památkám obecně. Významné bylo rovněž nejen připomenutí vytrvalé a cílevědomé činnosti pracovníků památkové péče, ale i upozornění na možnosti a výsledky využití finančních příspěvků Ministerstva kultury z programu Péče o VPR, VPZ a KPZ a dalších dotačních zdrojů. Zdůrazněna byla nezbytnost vedení vzájemného dialogu zúčastněných subjektů v celém procesu přípravy a realizace stavebních zásahů do historických objektů a význam odborné pomoci

v průběhu takových akcí. Demonstrované kvalitně provedené a i méně zdařilé úpravy, tradiční řemeslné postupy, používání vhodných materiálů, barevnost a další významné aspekty představující různé možnosti a přístupy k ochraně historické architektury venkova se staly předmětem diskusí.

Program semináře zahrnoval dva bloky věnované prezentaci odborných příspěvků a celodenní exkurzi, která byla v letošním roce zaměřená nejen na ná-



*Valašské Klobouky, Pivečkova dřevěnice – profesionální rekonstrukce*



*Valašské Klobouky, vila Josefa Bratmanna*

vštěvu vybraných lokalit v okolí, ale i na památky lidové architektury přímo ve Valašských Kloboukách. První přednáškový blok doplnila prohlídka památkové zóny Valašské Klobouky s odborným výkladem a diskusní večer. Pro část večera byl připraven tematický program – zhlédnutí hraného dokumentu Děda o životě na valašské vesnici dnes i v minulosti.

Seminář zahájila starostka města Valašské Klobouky Mgr. Eliška Olšáková, krátké uvítání přednesla ředitelka územního odborného pracoviště Národního památkového ústavu v Kroměříži Mgr. Jana Spathová, účastníky pozdravil náměstek Ministerstva kultury Ing. Vlastislav Ourada.

Blok přednášek otevřela PhDr. Věra Kovářů, emeritní pracovnice NPÚ, územního pracoviště Brno, příspěvkem „Jižní Valašsko a památková péče a charakteristika jeho stavební kultury“. Určujícím faktorem pro tuto oblast je členitá konfigurace terénu, což vedlo ke vzniku rozptýlené zástavby. Usedlosti jsou ve většině případů obráceny štítem k cestě, není to však pravidlem. Postupně vyrůstaly skupiny domů, které propojovala rodinná pouta, děti budovaly svá obydlí v návaznosti na rodný dům. Stavebními materiály bylo dřevo, nepálené cihly nebo kámen. V centrech měst se od 13. století objevují zděné domy, ve vesnicích se stavěly i patrové domy. Jedna z nejcharakterističtějších usedlostí – fojtství z Lidečka – byla přenesena do skanzenu v Rožnově pod Radhoštěm. Výraznými objekty chráněnými jako kulturní památky jsou hospodářské stavby a zařízení, zejména roubené stodoly a roubené i zděné sušírny ovoce. Soukenictví bylo významným a rozšířeným řemeslem a soukenické domy tvořily důležitou část zástavby měst. Měly typickou dispozici založenou na velké vstupní místnosti a navazující komoře, které sloužily pro výrobu a skladování sukna i následných výrobků, což byly klobouky a papuče. Mnoho cenných budov bylo, přes snahu památkářů, znehodnoceno nebo zlikvidováno ve 2. polovině 20. století.

Následující přednášející byla Mgr. Jana Spathová, jejíž přednáška „Kdybych to byl věděl...“ zdůraznila nejen význam finanční podpory pro záchranu památek, ale zejména nutnost dialogu, který by měli pracovníci památkové péče vést se stavebníky. Předpokladem je stanovení nejdůležitějších podmínek, není zapotřebí trvat na zbytečnostech. Nezbytné je vysvětlení důvodů pro zachování hodnoty. Výsledkem by měl být alespoň kompromis. Opuštěné a nevyužívané památkově cenné objekty většinou vykupují obce, kterým pak slouží pro společenské aktivity. Často jsou tyto stavby také využívány různými organizacemi a obvykle bývají náležitě opravené a dobře udržované.

Přednáška PhDr. Martina Mešši, emeritního ředitele SNM v Martině, s názvem „Ideály a realita“ zdůrazňovala i vysvětlovala nezbytnost kompromisu při opravách památkově významných objektů. Žijeme ve 21. století, způsob života a s tím související požadavky na stavby se již zcela změnilly a je nutné tuto skutečnost akceptovat. Jedním z příkladů je využívání dvorů, dříve pracovní prostor, hospodářské zázemí – v současnosti převážně oddechový prostor. Dispozice obytného domu předpokládá umístění sociálního zařízení, moderní kuchyně a několika ložnic. Bylo by zapotřebí vytvořit legislativní rámec, který umožní finanční

podporu stavebníků při úpravách historických objektů a tím usnadní a usměrní jednání o možném kompromisu.

Mgr. Jana Tichá z generálního ředitelství Národního památkového ústavu se ve svém příspěvku „Mediální obraz památek a památkové péče a co s tím“ zabývala vlivem médií na veřejnost. Národní památkový ústav sleduje každodenně všechny zmínky o památkové péči v denním tisku. Z tohoto monitoringu tiskových zpráv jednoznačně vyplývá, že je zapotřebí lépe informovat veřejnost o památkové péči, upřesňovat používanou terminologii a zabývat se souvisejícími problémy.

O záchraně roubenky z poloviny 16. století hovořila ve svém příspěvku „Památkáři versus vlastníci – nutnost kompromisu, nezbytnost dialogu“ Ing. arch. Vladimíra Paterová z územního odborného pracoviště Národního památkového ústavu v Josefově. Roubená stavba byla určena k demolici, podařilo se však přesvědčit vlastníka k ustoupení od tohoto záměru. Výsledkem následujícího dialogu byl kompromis – majitelé využili podkroví nad hospodářskou částí, rozšířené se souhlasem památkářů o nově vytvořený vikýř a pracovníci památkové péče pořídili projekt záchrany původního obytného stavení a vlastnoručně realizovali s použitím původních materiálů nezbytnou opravu. Majitelé tento postup nakonec akceptovali a opravený objekt využívají pro různé místní společenské akce.

Další příspěvky byly věnovány negativním příkladům odstraňování cenných památek anebo jejich znehodnocování necitlivými zásahy.

Součástí prvního bloku přednášek bylo prohlídka historického jádra města Valašské Klobouky, kterou uvedl Mgr. Petr Odehnal z Městského muzea seznámením s historií města. Vesnice Klobúk byla založena v roce 1341 a o 15 let později vzniklo na návrší nad vesnicí velkoryse založené nové město s čtvercovým náměstím. V 16. století byly ustaveny některé cechy, z nichž nejvýznamnější byl cech soukeníků, konalo se několik trhů na náměstí, kde již stála radnice a dodnes zachovaný pranýř. V 19. stole-



*Dům Štěpána Bílka – dvorní průčelí*

tí se kromě jiného rozvíjelo koželužství. Výstavné město však v roce 1896 zničil požár, při kterém většina převážně roubených domů zcela vyhořela, zůstaly však některé zděné budovy. Nejstarším dochovaným měšťanským domem je dům Štěpána Bílka z roku 1722 v čele náměstí, v jižním rohu náměstí stojí kamenný dům s dřevěnou pavlačí, tzv. Červený dům, obydli zámožného měšťana z roku 1781, ve kterém jsou nyní instalovány některé expozice Městského muzea. Význačnou stavbou v dolní

části náměstí je budova staré radnice, jejíž dnešní podoba pochází z konce 18. století, dnes zde sídlí Městské muzeum. Před radnicí stojí středověký kamenný pranýř, který je nejstarším dochovaným pranýřem u nás. Farní kostel Povýšení svatého Kříže, jehož jádro pochází ze 40. let 14. století, byl postupně dostavován až do konce 18. století.

Významné stavby projektoval ve městě zdejší rodák architekt Hubert Gessner, žák Otto Wagnera. Ještě během studia

realizoval v roce 1896 v Kloboukách vilu pro význačného měšťana Josefa Bratmanna, která je jedním z prvních příkladů secese ve střední Evropě. O rok později navrhoval Hubert Gessner dům pro klobouckého starostu Franze Bratmanna, další jeho význačnou místní realizací z téhož období je dům Jana Horného. Všechny tyto stavby se vyznačují výraznými secesními prvky, jak na průčelí, tak i v interiérech.



*Dům Štěpána Bílka*



*Červený dům*



*Stará radnice*



*Pranýř*



*Kostel Povýšení sv. Kříže*



*Vila Josefa Bratmanna – detail*



*Dům Franze Bratmanna*



*Dům Jana Horného*



*Janíkova dřevěnice*

Druhý den semináře byl věnován exkurzi zaměřené již výhradně na lidovou architekturu ve Valašských Kloboukách a okolí. Ve městě jsou dodnes zachovány pouze čtyři roubené stavby, které přečkaly rozsáhlý požár z roku 1896. Všechny tyto usedlosti jsou nyní využívány pro společenské aktivity. Nejstarším dochovaným roubeným domem je Janíkova dřevěnice z roku 1766 s neporušenou typickou dispozicí dokládající základní původní členění i postupné přístavby v průběhu života obyvatel. Slouží jako výtvarný ateliér.

Další roubený dům je ve vlastnictví Základní organizace Českého svazu ochránců přírody Kosenka, která zde provozuje středisko ekologické výchovy a slouží i projektům regionálního rozvoje. Dům postavený počátkem 19. století byl v 90. letech minulého stole-

tí zrekonstruován s použitím tradiční technologie, nově byly přistavěny prostory potřebné pro provoz organizace.

Pechancova dřevěnice pochází z přelomu 18. a 19. století, vyznačuje se atypickou okapovou orientací, dobře je zachován komplex hospodářských stavení ve dvoře. Celý areál byl vykoupen k záchraně Základní organizací Českého svazu ochránců přírody Kosenka, je připraven záměr rekonstrukce. Areál dřevěnice slouží místním slavnostem a setkáváním občanů.

Pivečkova dřevěnice je jednou z posledních roubených staveb ve městě, stavitelem byl v roce 1876 švec Jan Pivečka. Dům je ukázkou profesionální rekonstrukce valašské dřevěnice, náleží Nadaci Jana Pivečky.

Trasa exkurze vedla dále do blízké obce Vysoké Pole, která si zachovala do značné míry historickou nepravidelnou půdorysnou stopu zástavby, určenou konfigurací terénu. Domy mají zpravidla původní drobnější měřítko, jsou však ve většině případů značně přestavěné. Na okraji obce bylo vybudováno EnviCentrum. Pro krajinu ukazující názorně šetrné hospodaření zdejších zemědělců, chov zvířat a zpracování produktů. Areál je tvořen nově vybudovaným stavením ve stylu místních roubených staveb, které je určeno pro výukové programy, stodolou, ve které se připravuje výstava zemědělského nářadí a stájemi a ohradami s hospodářskými zvířaty. Součástí areálu je historická sušárna ovoce. Od EnviCentra vede cesta ke kapli Panny Marie Vysocké z druhé poloviny 19. století a k blízkému prameni léčivé vody.



*Kosenka*



*Pechancova dřevěnice*



*Vysoké Pole – EnviCentrum*



*Vysoké pole – kaple P. Marie Vysocké*



*Vlachovice – kostel Sv. Michaela Archanděla*



*Vlachovice – sušárna*



*Vrbětice – zvonice*

Další navštívenou obcí byly Vlachovice a jejich část Vrbětice. Obdobně jako Vysoké Pole je v obci zachovaná urbanistická skladba vedle sebe řazených usedlostí a drobné měřítko zástavby. Dominantou Vlachovic je kostel sv. Michaela Archanděla, který vznikl v roce 1540 rozšířením původního kostela z 1. poloviny 13. století a patří k nejstarším kostelům na Moravě. Ve zdi presbytáře byl objeven záklenek gotického okenní-

ho rámu původního kostela dokládající středověký vznik stavby. Do dnešní doby byl rekonstruován po požáru počátkem 18. století. Pro celou oblast jsou typické sušárny ovoce, po vlachovických sušárnách vede naučná stezka. Celkem je na Vlachovicku dochovaných 7 sušíren, některé jsou již díky iniciativě vlastníků nebo místních nadšenců funkční. Sušárny jsou vždy situovány v dostatečné vzdálenosti od usedlostí kvůli nebezpe-

čí požáru. Technologie je u všech těchto zařízení stejná, je to bezdýmová forma sušení, kdy topeniště a vlastní sušící prostor jsou odděleny zdíkem.

Exkurze byla zakončena návštěvou Vrbětice, které se vyznačují unikátním řešením hospodářského zázemí jednotlivých domů. Některé usedlosti měly společné dvory, na které navazovaly stodoly, v některých případech pak byly stodoly součástí samostatného souboru na okraji vesnice. Výraznou stavbou je kopie dřevěné zvonice s kónickou šestibokou přízemní částí, krytá šindelem. Originál zvonice z 19. století byl přenesen do Valašského muzea v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm.

Diskusní večer druhého dne byl z velké části věnován valašskému folkloru. Ukázky tanců a hudby vynikajícím způsobem předvedl místní soubor Klobučan, který úspěšně vystupuje u nás i v zahraničí.

Přednášky 2. bloku obsahovaly zejména podrobné popisy průběhu rekonstrukce konkrétních chátrajících historických venkovských domů i postojů jejich vlastníků – od negativních až k postupnému získávání pozitivních vztahů k památkám.

Seminář splnil předpokládaný záměr, který vyjádřil PhDr. Pavel Bureš takto: Záměrem semináře je nejen reflektovat současnou situaci a zkušenosti v památkové péči, ale také přispět k rozšíření povědomí o hodnotách původní vesnické architektury, motivovat a inspirovat přítomné i další dotčené zástupce státní správy i samosprávy, odborných institucí, občanských iniciativ, vlastníky, investory, projektanty i další aktéry stavební činnosti na venkově k cílevědomějšímu, ohleduplnějšímu a promyšlenějšímu přístupu k péči o toto stále poněkud nedoceněné kulturní dědictví našeho venkova.

*Ing. arch. Marie Tomášková*

# KONFERENCE MĚ100 NA FAKULTĚ ARCHITEKTURY ČVUT V PRAZE

Fakulta architektury ČVUT v Praze pořádala ve dnech 3. a 4. listopadu 2016 první ze série konferencí pro studenty doktorandského pod názvem MĚ100. Jejím cílem bylo propojit postgraduální studenty s odborníky z praxe, kteří se pohybují v oblasti územního plánování, realitního trhu a komunálního financování.

Pořadatelé konference z Ústavu prostorového plánování FA ČVUT si kladli několik cílů. Jednak chtěli na akademické úrovni otevřít téma, které je sice často v souvislosti s plánováním zmiňováno, ale zřídka prezentováno: ekonomika vs. plánování. Současně chtěli touto cestou zmapovat, kdo se problematice plánování měst a regionů ve spojitosti s ekonomikou na českých vysokých školách věnuje a podchytit mladé zájemce. Osloveni byli představitelé ze Stavební fakulty ČVUT a Stavební fakulty VUT v Brně, dále z Vysoké školy ekonomické v Praze, Vysoké školy báňské v Ostravě, Fakulty ekonomicko-správní Univerzity Pardubice. Aktivně se zapojil posluchač z Centra pro ekonomický výzkum a doktorské studium University Karlovy, institutu CERGE-EI.

Koncept konference byl založen na prezentaci rozpracovaných prací doktorandů a referátech přizvaných hostů. Byli pozváni experti mimo akademické prostředí. Prvním přednášejícím byl pan Wolfgang Lunardon, Rakušan, který v Čechách s přestávkami žije již dvacet let. Působil na ředitelských pozicích v developerských společnostech velkých rakouských bank, naposledy v investičním fondu REICO, investiční společnosti České spořitelny. Pan Lunardon zná velice dobře nejen český a rakouský trh nemovitostí, pohyboval se též ve většině zemí střední Evropy a v Anglii. Právě mezinárodní srovnání bylo pro účastníky inspirativní. Ve svém referátu zdůraznil důraz na „kvalitu“ stavění měst v širším slova smyslu. Ta je pak zárukou pro překonání těžších období. Pan Marcel Babczynski z České spořitelny, který pracuje v oblasti komunálního financování, se ve svém příspěvku věnoval konceptu chytrého města. Spořitelna v novém

přístupu k řešení tradičních problémů chodu města vidí obrovskou příležitost pro poskytování finančních produktů obcím a krajům. Podporované oblasti zahrnují veřejnou správu, energetiku, dopravu, bezpečnost, bydlení a organizaci odvozu odpadů. Ing. Lukáš Makovský z Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) představil ekonomickou problematiku z právě schváleného Strategického plánu Prahy. Na příkladech dokumentoval sledované jevy v území a očekávaný dopad navrhovaných opatření na rozmístění funkcí ve městě.

Řečníci z řad odborné veřejnosti byli požádáni, aby se zaměřili na takové okruhy či problémy ze svého oboru, tj. nemovitosti, financování veřejných rozpočtů, plánování města, o kterých se domnívají, že v nich české prostředí ještě není „zralé“, neposkytuje dostatečné znalosti, zkušenosti či nenabízí nástroje (v zahraničí třeba fungující) usnadňující dohodu – plánování totiž není nic jiného než hledání dohody. Na akademické půdě by se měli pokusit tyto jevy pojmenovat a vyvolat diskusi o tom, co a jak by se v našem prostředí mohlo nebo mělo změnit. Snad též pomůžeme doktorandům, kteří mají rozpracované práce, aby neopomeli oblasti, které trápí praxi.

Doktorand FA ČVUT v Praze Martin Šilha se ve svém příspěvku Ekonomické hodnocení městské zeleně věnoval vyhodnocení vlivu blízkosti městské zeleně (jako jsou například parky, městské lesy, sady apod.) na cenu nemovitostí. Architekt Vít Řezáč představil na příkladu přestavby nákladového nádraží Hamburg – Altona v moderní čtvrti využití moderních nástrojů plánování, které v kombinaci s plánovací smlouvou, podloženou ekonomickou rozvahou, umožnily sladění cílů veřejného sektoru se zájmy developerů. Zuzana Krmelová zkoumala vliv gentrifikace na dostupnost pravidelných služeb a potřeb obyvatel pražských čtvrtí včetně bydlení. Nastínila širší problém dostupnosti, který se netýká pouze samotné fyzické vzdálenosti. Modelováním prostorového rozměru energetické zranitelnosti se ve svém referátu zabýval Tomáš Peltán z České zemědělské uni-

verzity. Na schématech zobrazil dopady případného nedostatku energií na prostorové chování obyvatel, služeb a výroby na území České republiky a identifikoval případná rizika pro chod společnosti. Zahraníční student Vahan Sargsyan z institutu CERGE-EI dokumentoval rozdílné formy pracovního využívání venkovských migrantů na čínském trhu práce s ohledem na jejich právní postavení podle zákonů o regulaci vnitřní migrace.

Konference MĚ100 má ambice stát se dlouhodobým projektem pro setkávání různých odborných skupin zainteresovaných v ekonomice a územním plánování. Uvažuje se o jejím zapojení do projektu financovaného z Evropského sociálního fondu (ESF) a Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), který právě letos fakulta připravuje. Organizátoři se do budoucna nechtějí omezovat pouze na české školy. Výhledově se nabízí například spolupráce s výbornou školou nauky o nemovitostech v Německu. Na univerzitě v Regensburgu působí IREBS (International Real Estate Business School), kolem něž se vytváří think-tank německého realitního byznysu. Také v Polsku existuje velice početná skupina vysokých škol, které se zabývají výchovou urbanistů a územních plánovačů.

Závěrem organizátoři zúčastněné studenty upozornili na doporučení zástupců Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD), kteří na nedávném workshopu v Praze konstatovali, že veřejnému sektoru u nás chybí kompetence pro vyjednávání se soukromým sektorem. Jako recept se uváděla potřeba lepšího vzdělávání příslušných odborníků. Snad tedy byla konference MĚ100 odrazovým můstkem pro některé z nich.

Projekt konference MĚ100 je podpořen grantem SVK44/16/F5. Více informací naleznete též na [www.me100.eu](http://www.me100.eu).

*Ing. arch. Vít Řezáč  
Ústav prostorového plánování  
FA ČVUT v Praze*

Eliška Nová

LIDOVÉ NOVINY

## Kupujte si byty, Praha pak bude krásnější

Když jsou v určité lokalitě hezké budovy, má to významný dopad na ceny nemovitostí. Roli hraje také to, jestli na ně má potenciální kupec výhled.

I těmito souvislostmi se zabývá ekonom se specializací na urbanismus Gabriel Ahlfeldt. „Obecně se má za to, že v určité lokalitě jsou ceny jednolité, ale my jsme zjistili, že lidé jsou ochotni zaplatit za nemovitost obklopenou hezkou architekturou až o 15 tisíc eur víc,“ řekl v rozhovoru pro LN Ahlfeldt, který přednáší na London School of Economics.

*Jak jste vyhodnocovali, co je hezká architektura? Není to otázka individuálního vkusu?*

V rámci studie jsme žádali, aby nám respondenti různé budovy ohodnotili. Pracovali jsme se čtyřbodovou škálou, na niž lidé určovali, co je podle nich osobité a co nikoliv. Ukázalo se, že se v tom dotazovaní v zásadě shodnou. Není to tak, že by jedna část řekla – tohle je super, a druhá, že to je strašně špatné. Většina hodnotila kvalitu velice podobně.

*Jen hezké okolí samo o sobě navýší cenu nemovitosti o 15 tisíc eur?*

Ano. Pracovali jsme pokaždé jen se zhruba stometrovým teritoriím. Zjistili jsme, že rozhoduje právě to, jestli z domu na kvalitní architekturu vidíte. Pokud ano, cena roste, pokud ne, stagnuje, i když stojíte téměř na stejném místě. Stejně jako výhled na řeku funguje i výhled na dobrou architekturu, zvyšuje cenu. Pro urbanistické ekonomy je to velmi důležitý poznatek, protože to znamená, že architektura ovlivňuje ekonomiku svého okolí. Když chcete stavět, rozmýšlíte se, kolik do záměru investovat. Investice do osobité architektury se vyplatí, přinese vyšší nájem, tím pádem i vyšší příjmy. Investoři zatím nejsou moc zvyklí brát v potaz, že to současně zvýší i nájem v okolí. Nemá cenu, abych lidi přesvědčoval, že mají dávat víc peněz do architektury, protože já to tak chci, ale vyšší příjmy jsou argument.

*Doporučil byste tudíž developerům, aby zaplatili dobré architekty, když stavějí novou čtvrť, protože se jim investice ve finále vrátí?*

Pravděpodobnost, že se toto tvrzení naplní, roste s velikostí pozemku, který má developer k dispozici. Když může operovat na velké ploše, dá se kalkulovat s tím, že jedna kvalitní budova uprostřed zvýší i nájem těch v okolí. Takže investici do jednoho domu zaskupuje dvakrát.

*Liší se závěry vaší studie podle národnosti, nebo platí univerzálně?*

To bych spekuloval, nevím. Ale intuice mi říká, že lidé po celém světě jsou ochotni platit za výhled na přírodu, a myslím, že s výhledem na hezkou budovu to bude podobné.

*Sledoval jste také, co s lokalitou udělá, když do ní přibude sportovní stadion. Jak ten se promítne do ekonomiky svého okolí?*

Důležitými faktory jsou vzhled takového stadionu a míra, v jaké svede zasáhnout veřejné prostranství kolem sebe. Když investor současně vybuduje infrastrukturu, nové ulice či restaurace, vždycky to bude mít pozitivní efekt. Zásadní moment je zajistit, aby se lidé ke sportovišti mohli pohodlně dopravit – tohle investoři většinou plánují špatně. Velmi často podceňují způsob, jakým lidé používají auta.

*Jak to myslíte?*

Stadiony se zpravidla staví s představou, že k nim návštěvníci budou jezdit veřejnou dopravou. Taková je idea. Jenže tak to není, investor často podceňuje to, že i tak lidé jezdí autem. Vznikají pak problémy, chybějí parkovací místa, auta zajiždějí do rezidenčních oblastí, takže začnou obtěžovat místní obyvatele. Promyslet, jak se lidé ke stadionu dostanou, musí být primární úvahou. Výborným příkladem je v tom Emirates Stadium v Londýně. V okolí se nacházejí dvě stanice metra, ke stadionu vedou dvě úzké rezidenční ulice. Ceny v okolí se zvedly, ale v těchto dvou konkrétních ulicích se snížily až o čtvrtinu, což je masivní pokles. Nikdo už tam nechce bydlet.

*V České republice se momentálně schvaluje zákon na ochranu nekuřáků. Vy jste zkoumal dopad protikuřácké legislativy na tržby restaurací a barů. Jak to dopadlo?*

Sám žiji v Berlíně a tam to nikdo neřeší. Ale v médiích samozřejmě probíhala obšírná diskuse o tom, že to bude problém, že to bude mít ohromně negativní efekt a že lidé přestanou do restaurací a barů chodit. Ale lidé se podobným změnám přizpůsobí většinou velmi rychle. Na začátku negativní dopady být mohou, časem ale zmizí. Německé restaurace a bary zákaz kouření ve výsledku neoslabil. Buď proto, že kuřáci do nich pořád chodí a kouří jinde, nebo proto, že nekuřáci chodí častěji. Pro určité skupiny lidí, pro které je kouření problém, se stalo chození do restaurací a barů atraktivnějším, například pro těhotné ženy.

*Na druhou stranu kuřáci pak stojí venku na ulici, jsou hluční, odhazují nedopalky. Co tohle dělá s veřejnými prostranstvími?*

Zatím mohu jen spekulovat, podobnou studii máme teprve v plánu provést v Londýně. Obecně pozitivní efekt hospody je její zábavní charakter, na druhé straně ale přitahuje hluk. Nemám k dispozici data, kterými bych podložil, jak velký negativní efekt to má, ale v Londýně si na to poměrně velká část veřejnosti stěžuje. Hodně hospod se nachází v rezidenčních oblastech a hodně tamních obyvatel je nešťastných z hostů, kteří venku popíjejí a kouří.

*Překvapilo vás nějaké zjištění týkající se kouření v restauracích?*

Když si vezmete, jak jednotná byla lobby proti přijetí zákona a jaké obavy z následků cloumaly veřejností, je největším překvapením, jak mizivý efekt zákaz kouření na restaurace ve finále měl.

*V Praze se už řadu let mluví o tom, že centrum města se vylidňuje, respektive že obyvatele nahrazují turisté. Vnímáte to jako problém?*

Záleží na tom, kvůli čemu se to děje. Jestli je to příliš vysokými cenami nemovitostí, nebo tam lidé už nechtějí žít,

protože místo zahltili turisté. Tohle se děje ve velkém množství měst a není lehké rozhodnout, jestli je to dobře, nebo špatně. Selský rozum říká, že i v centru by měli bydlet lidé a že by mělo být v dostupné cenové relaci. Na druhé straně turisté přinášejí peníze. Ideální je najít mezi těmito dvěma póly rovnováhu. Například v Barceloně příliv turistů překročil únosnou mez, dělali strašný nepořádek, a tak rostly i náklady na čištění ulic. Město to vyřešilo zvýšením pobytových poplatků.

#### *Je Praha architektonicky kvalitní?*

Je tu mnoho krásných historických budov, ale co se moderní architektury týče, moc jsem toho neviděl.

#### *Ono jí ani moc nevzniká. Je to problém?*

Pro historické centrum Prahy ne. Otázka je, jak město roste. Když přibývá obyvatel, musíte přistavovat, jinak by neúměrně rostly ceny nemovitostí, což je velký problém například v Londýně nebo v Brooklynu. Londýn na obyvatelích bobtnal desítky let a nestavělo se dostatečně. V důsledku toho je teď finančně nedostupný. Ale zároveň když už začnete přistavovat, musíte velmi pečlivě promyslet, jak to uděláte. Není potřeba stavět jednu ikonickou budovu vedle druhé, to ani nejde, ale je velmi důležité držet se urbanistických standardů a architektonické kvality. Rychlá a laciná zástavba často ekonomicky vychází jen na začátku, ale pak se tam nikomu nechce žít, budovy chátrají a v nejhorším případě se lokalita promění v ghetto.

#### *Souhlasíte, že by se při nové výstavbě mělo přednostně využívat již nepoužívaných průmyslových areálů a ustoupit od rozšiřování města dál do krajiny?*

Do určité míry je zahušťování města ekonomicky správné. Ale neznamená to, že na brownfieldu má vyrůst padesát nových staveb – chce to pět šest budov doplněných o zelené plochy. Zahuštění obyvatel na jednom místě pozitivně dopadá na produktivitu, inovace, šetří energii a snižuje i uhlíkovou stopu. Je mnoho dobrých důvodů, proč stavět na brownfieldu, ale je to také daleko dražší, než stavět na předměstí. Musíte také realisticky uvážit, co lidé preferují, velká část z nich bude vždycky chtít spíš rodinný

doměk se zahradou mimo hlavní zástavbu. Pro ně není zahuštěná městská zástavba odpovědí na jejich potřeby.

#### *Takže zahušťovat, nebo ne?*

Když se podívám na to, jak to chodí v rozvinutých zemích, pak je lepší zahušťovat více než méně, protože už teď je vidět vzestup počtu osamocené stojících rodinných domů a řídce zabydlených předměstí.

#### *Co nejvíc rozhoduje o tom, jestli lidé dbají na estetickou hodnotu svého okolí?*

Je to vlastnictví. Hraje velkou roli, jestli je v lokalitě víc majitelů nebo nájemců. Jejich zájmy jsou úplně odlišné. Jako vlastník jste jednoznačně pro, aby se v okolí nemovitosti postavilo něco, co pozvedne okolí. Protože se tak zvedne cena i vaší nemovitosti. Ale když se coby nájemce dozvíte, že se má poblíž budovat park nebo muzeum, dojde vám, že majitel domu kvůli tomu zvedne nájem. Stojí vám pak muzeum za to, abyste platila vyšší nájem? Ve většině případů ne. Jako původní nájemník jste si místo vybrala i bez toho, aby tam bylo muzeum, ale někdo nový by se tam pak mohl chtít nastěhovat za více peněz právě proto, že by měl poblíž pěkné muzeum. Nájemci proti novým stavbám v okolí často protestují daleko víc než majitelé budov.

#### *Vysoký počet nájemců zastaví rozvoj lokality?*

Ano, může to být problém. Proto prosazují tezi, že by mělo převažovat vlastnické bydlení. Pokud vám patří nemovitost v místě, které se zvelebí, nemáte důvod odcházet. Anebo ji alespoň draž prodáte. Problém nastává, když lidé musejí odejít nedobrovolně, a to se děje právě v případě nájemníků. Nemůžou si dovolit platit vyšší nájem. Je to skutečně velký problém v politice výstavby, protože něco dobrého pro ni znamená něco špatného pro nájemce. Lze tomu předejít regulovaným nájemným, ale tak problém jenom přesunete, protože ceny za bydlení se pak zvednou v jiné části města. Řešením je leda to, aby lidé vlastnili nemovitosti a aby je kupovali ve chvíli, kdy jsou finančně dostupné.

#### *Znamená to, že radnice by měly rozprodávat bytový fond?*

Zcela určitě, i když radnice mají většinou kontrolu nad výší nájmu, a obyvatelé městských bytů proto nejsou růstu cen tolik vystaveni. Ale když budou své domovy vlastnit, mnohem více ocení zvelebování okolí, protože z něj budou mít užitek. Důležité proto je prodat byty přímo lidem, nikoliv investorům. Dá se tomu pomoci třeba uzákoněním možnosti odečíst si část hypotéky z daňového základu. Podle toho, co jsem slyšel, je Praha pořád finančně dostupná, proto by se právě teď mělo co nejvíc lidí odhodlat ke koupi nemovitosti. Čekat se nevyplatí – před deseti lety byly ceny nemovitostí v Berlíně nízko, skoro všichni si mohli dovolit vzít hypotéku. Po pár letech se ceny bytů zvedly a pro normální lidi je téměř nemožné koupit si rozumně velký byt v centru.

#### *Dejme tomu, že nikdo nebude chtít nakupovat a ve městě poroste počet nájemníků. Znamená to, že místo už se nebude zlepšovat?*

Bude, ale vyvstane jiný problém. Ve městě jako Praha je skoro nevyhnutelné, že se v delším horizontu ceny podstatně zvýší. Na bydlení tu lidé vydávají průměrně dvacet procent svých příjmů, což je v mezinárodním srovnání velice málo. Proto předpokládám, že výdaje na bydlení tu pomalu, ale jistě poroste společně s tím, jak poroste ekonomika a kupní síla. Kvůli tomu se zvýší tlak na nové investice do budov, infrastruktury, nových čtvrtí. K tomu dojde, to je jisté, ale otázkou zůstává, zda z toho místní lidé budou profitovat, nebo tím budou trpět.

#### *Při svém pobytu v Praze jste učil místní studenty pracovat s urbanistickými daty. Co si pod tím mám představit?*

Vysvětlím to na konkrétním projektu, na němž pracujeme – analyzujeme vliv dostupnosti vysokorychlostního internetu na ceny nemovitostí. Mnoho států aktuálně řeší, jestli dává smysl investovat veřejné peníze do budování vysokorychlostních sítí i v odlehlejších lokalitách. Vědí, kolik to bude stát, ale neumějí spočítat, jaký přínos z toho bude. Stojíte před situací, kdy jsou lidé ochotni platit poskytovatelům za kvalitní připojení, ale vlastníci sítí nemají zájem svoji infrastrukturu

rozšiřovat. Proč by to pak měl být zájem státu? Proč by měl používat vybrané daně na to, aby budoval síť pro soukromé poskytovatele internetu?

#### *Proč tedy?*

Jedním z argumentů v této úvaze je, že lidé neplatí poskytovatelům za internet tolik, na kolik si ho ve skutečnosti cení. Vezměme si modelový příklad: vás nezajímá internet vůbec, zatímco mě moc. Přesto za něj platíme stejnou cenu. Vy platíte šest set korun, já platím šest set korun. Pro mě je jeho reálná hodnota třeba až čtyři tisíce měsíčně, protože ho používám pořád. Jenomže těch rozdílových 3 600 korun poskytovateli neplatím. Platím je majiteli domu, v němž je kvalitní připojení. Z cen nemovitostí se dá vysledovat, jak moc si lidé internetu cení. Jakmile to zjistíme, můžeme porovnat cenu za státem dotovaný rozvoj vysokorychlostní sítě s benefity, které by taková investice přinesla. Když to shrnu, zjistili jsme, že na osmdesáti procentech území Anglie taková státní intervence smysl má, ale pro většinu venkovských oblastí se nevyplatí. A na tomto projektu jsem pražským studentům ukazoval, jak se dá pracovat s urbanistickými daty.

Gabriel Ahlfeldt působí jako docent urbánní ekonomie a územního rozvoje na London School of Economics and Political Science. Ve svých studiích se zaměřuje například na to, jak ovlivňuje ceny nemovitostí kvalitní architektura nebo to, jak legislativa na ochranu nekuřáků ovlivňuje tržby restaurací a barů. Do Prahy přijel na pozvání CERGE-EI, pracoviště Univerzity Karlovy a Národohospodářského ústavu AV ČR. Zasedl tady v porotě Datathonu, projektu, ve kterém studenti pracují s urbanistickými daty.

[NOVÁ, Eliška. Kupujete si byty, Praha pak bude krásnější. In: *Lidové noviny*, 23. 11. 2016, příloha Domov, s. 4. © MAFRA, a. s. 2016, ISSN 0862-5921. Publikováno se svolením redakce.]

#### **Martina Marečková** HOSPODÁŘSKÉ NOVINY **Než začneme projektovat, ptáme se místních na jejich potřeby**

Ve Skandinávii už investoři běžně zapojují obyvatele do celého plánování nových městských čtvrtí, ale i samostatných budov. O propojení developerů, komunálních politiků a obyvatel tak, aby vznikaly projekty potřebné a udržitelné, hovořil v Praze známý švédský architekt Ola Kjellander z uznávaného švédského ateliéru Kjellander Sjöberg. „S místními obyvateli se bavíme ještě dříve, než na koncepci začneme pracovat,“ řekl v rozhovoru pro HN.

#### *Jak dlouho ve Švédsku funguje praxe, kdy soukromý investor vybídne veřejnost, aby se zapojila do přípravy projektu?*

Myslím, že posledních patnáct let. Význam ale stoupá a dnes už společnosti – obvykle velké architektonické a projektové kanceláře – mají týmy, které se specializují na zapojování veřejnosti do projektů. Přístup k městskému plánování se změnil. Dříve navrhovali velké celky známí architekti, jeden člověk nakreslil do detailu celou čtvrť třeba o pěti tisících bytech. Bylo to pěkné, velmi kvalitní, ale nudné a stylisticky monotónní. Tehdy jsme si asi uvědomili, že už to tak dělat nechceme. Dnes se do rozvoje města zapojuje mnohem více lidí, tím se i přenáší zodpovědnost na více lidí. A diskutujeme také s místními občany, abychom zjistili, jaké mají potřeby. S veřejností se bavíme v průběhu celého procesu, ne jen na začátku.

#### *Jak takový proces probíhá?*

Někdy vyrážíme do místa budoucího projektu a bavíme se s místními obyvateli ještě dříve, než na koncepci začneme pracovat. A v případě, že je vypsána soutěž, sbíráme v terénu informace ještě před tím, než víme, jestli zakázku vůbec dostaneme. Na samotných diskusních setkáních jde o to, aby mluvili všichni lidé, ale v malých skupinách. Všechny jejich nápady sepíšeme a pak je ukážeme ostatním lidem. Takto jsme postupovali třeba při revitalizaci jednoho starého průmyslového areálu, jehož krásné cihlové budovy mají sloužit bydlení.

Zorganizovali jsme několik workshopů s veřejností a město na základě jejich podnětů poměrně radikálně změnilo své plány. Na workshopy přišli kromě sousedů také lidé, kteří v budovách pracovali dvacet, ale i třicet let, a o budoucnost areálu se proto přirozeně zajímali.

#### *Co si myslíte o názoru, že soutěže na podobu velkých území zdržují jejich výstavbu?*

To je dnes ve Švédsku nemyslitelné. Tendencí je rozdělit development na malé celky, abychom dosáhli větší rozmanitosti a komplexnosti. Po účastnících se vyžaduje individuální přístup, aby se podařilo vytvořit pestré a živé město. Nemyslím si, že soutěž je špatná investice. Soutěž architektky nutí vystoupit ze své komfortní zóny a vytvořit něco nového, musí se opravdu snažit. Když si nejste jista, že projekt vyhraje, snažíte se o to více. Nechcete přece, aby architekt dělal to samé, ale aby přišel s něčím novým. Soutěž je podle mě dobrá investice. Investor získá návrhy od pěti architektů, vybere si jen jeden z nich, ale ostatními se inspiroje.

#### *Řekl jste, že průtahy v povolování staveb nejsou ke škodě věci. Jak jste to myslel?*

Rychlý projekt se ve Švédsku podaří zrealizovat za pět let, dlouhý proces trvá deset let. Pět let je, myslím, běžná délka stavebního řízení. Ve Švédsku se dnes hodně staví, architekti mají plno práce, chybí odborníci, a existuje tak riziko, že výsledná architektura utrpí. Architekti se vzájemně příliš ovlivňují, koncepce se opakují. Politicky správná odpověď je, že potřebujeme dělat věci rychleji, potřebujeme stavět cenově dostupné byty, protože většina lidí si drahé bydlení nemůže dovolit. Jenže to zpravidla znamená, že stavíme nekvalitně. Je to těžké dilema. Já si myslím, že budoucnost je v pomalé, ale kvalitní výstavbě. Budovy z kvalitních materiálů déle vydrží. Rozvíjet města bude stát peníze, ale je to udržitelné.

[MAREČKOVÁ, Martina. Než začneme projektovat, ptáme se místních na jejich potřeby. In: *Hospodářské noviny*, 9. 11. 2016, IHNED.cz ISSN 1213-7693, s. 21 © 1996–2016 Economia, a. s. Uveřejněno na základě udělení generální licence.]



Česká komora architektů, vědoma si svých povinností, spojených s výkonem profese, nabídla ve svém prohlášení ze dne 21. října 2016 uspořádání kulatého stolu, který by napomohl řešení situace, jež v Praze nastala v souvislosti s přípravou nového pražského územního plánu na Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Kulatý stůl se uskutečnil v pražské kanceláři Komory dne 9. listopadu 2016 za účasti zástupců Komory, náměstkyně primátorky a určené zastupitelky pro pořízení územního plánu Petry Kolínské a dalších zástupců odborné veřejnosti a veřejné správy. Z diskuse, která u tohoto kulatého stolu proběhla, vzešla následující doporučení, na nichž se shodli všichni jeho účastníci. Ke shodě všech nedošlo pouze u bodu 9, na jehož znění se názory lišily. Bod 9 tak zůstává doporučením ČKA. Následující závěry a doporučení by měly napomoci postupnému řešení problémů, spojených s přípravou nového pražského územního plánu (Metropolitního plánu), i systémů územního plánování v Praze obecně.

- 1) Město Praha vzhledem ke své velikosti, významu a pozici v rámci České republiky potřebuje organizaci jakou je Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR) – úřad městského architekta.
- 2) Vzhledem k tomu, že územní plánování je dlouhodobá a koncepční činnost, spojená v případě města jako je Praha se správou dat velkého území, ale i s výkladem, interpretací územního plánu v každodenním rozhodování o městě, je správné, že územní plán hlavního města Prahy (Metropolitní plán) vzniká v rámci IPR, že IPR je zhotovitelem tohoto plánu.

- 3) Návrh územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitního plánu), který byl předán ke kontrole pořizovateli, má být dopracován ke společnému jednání (viz dále bod 6).
- 4) Pro úspěšné dokončení územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitního plánu) je zásadní, aby fungovala komunikace mezi třemi subjekty, které se na přípravě Metropolitního plánu podílejí: objednatelem (politickou reprezentací města), pořizovatelem (oddělením pořizování celoměstských dokumentací Magistrátu HMP) a zhotovitelem (IPR). Stejně tak je důležité, aby si všechny tyto tři subjekty uvědomovaly svoji zodpovědnost, spojenou s procesem přípravy územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitního plánu).
- 5) Objednatel by měl jasně deklarovat – jak k široké veřejnosti, tak k veřejnosti odborné – svoji podporu přípravě Metropolitního plánu. Metropolitní plán má vznikat ve stabilním prostředí, s vědomím podpory a důvěry objednatele. Základem této důvěry je, přirozeně, i zmíněná komunikace mezi objednatelem a zhotovitelem.
- 6) Pořizovatel by měl sumarizovat jednoznačné a závazné připomínky k dopracování návrhu pro společné jednání; jejich základem by měly být připomínky Ministerstva pro místní rozvoj ČR, připomínky pořizovatele a závěry Odborné pracovní skupiny pro posouzení pracovního návrhu Metropolitního plánu. Součástí těchto připomínek by měl být harmonogram tohoto dopracování, včetně kontrolních termínů.
- 7) Pořizovatel by měl být personálně posílen, protože hraje klíčovou roli při přípravě Metropolitního plánu a nese v tomto procesu velkou zodpovědnost.

- 8) Mělo by dojít ke stabilizaci týmu zpracovatele Metropolitního plánu. Tým zpracovatele má být ustaven jako otevřený a multidisciplinární.
- 9) Pokud dochází ke změnám v týmu zpracovatele územního plánu, je vhodnější, s ohledem na zodpovědnost zpracovatele v procesu přípravy územního plánu a kontinuitu věcného řešení, aby k takové změně docházelo až po dokončení ucelené etapy přípravy územního plánu (v případě Metropolitního plánu by to bylo dopracování a projednání návrhu pro společné jednání).
- 10) S respektem ke skutečnosti, že autorská majetková práva k návrhu územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitním plánu) ke společnému jednání náleží Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, je nutné zdůraznit, že, pokud dojde ke změnám v týmu zpracovatele a budou se týkat autorizovaných osob (členů ČKA), je v každém případě nutno postupovat podle Profesního a etického řádu ČKA.

Kulatého stolu se zúčastnili: Ondřej Boháč, pověřený ředitel Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Martin Čemus, pověřený řízením odboru územního rozvoje Magistrátu HMP; Ivan Plicka, ČKA; Petr Hlaváček, architekt; Pavel Hnilička, ČKA; Jan Kasl, architekt; Petra Kolínská, náměstkyně primátorky, určená zastupitelka pro pořízení územního plánu; František Korbel, předseda Odborné pracovní skupiny pro posouzení pracovního návrhu MPP; Ladislav Lábus, FA ČVUT; Jan Sedlák, FA ČVUT; Milan Svoboda, ČKA; Marie Špačková, ČKA.

[Tisková zpráva ČKA, 22. 11. 2016. Dostupné z: <https://www.cka.cz/cs/pro-media/tiskove-zpravy-cka/kulaty-stul-na-tema-metropolitniho-planu-zavery-a-doporuceni>]

-tb-



### Česká republika byla zvolena do Řídící rady Programu OSN pro lidská sídla (UN-Habitat)

Česká republika byla na období leden 2017 až prosinec 2020 zvolena do Řídící rady Programu OSN pro lidská sídla (UN-Habitat). Stalo se tak na zasedání Hospodářské a sociální rady OSN 8. prosince 2016 v New Yorku. Cílem zasedání byly doplňovací volby do vybraných orgánů OSN.

*„Jako člen Řídící rady UN-Habitat naváže Česká republika na svou dosavadní mezinárodní roli v této oblasti, bude se mimo jiné podílet na koordinaci a hodnocení plnění vizí a cílů, obsažených v Nové agendě pro města“, uvedla ministryně pro místní rozvoj Karla Šlechtová.*

Zvolení České republiky do Řídící rady UN-Habitat odráží její výraznou roli v přípravném procesu třetí celosvětové konference OSN o bydlení a udržitelném rozvoji měst „Habitat III“, která se konala v říjnu 2016 v ekvádorském hlavním městě Quito. Na konferenci byl schválen dokument „Nová agenda pro města“, obsahující vize a cíle pro rozvoj měst a bydlení na příštích 20 let. Česká republika přispěla výrazně k přípravě a úspěšnému vyjednání dokumentu. Byla také jednou z deseti zemí, zvolených v roce 2014 do byra Přípravného výboru zmíněné konference.

*„Česká republika je na mezinárodní úrovni v oblasti rozvoje měst a bydlení aktivní, její kroky jsou nejen vidět, ale jsou i vysoce ceněny,“ doplnila dále ministryně. Ve světě měla velmi pozitivní ohlas například největší a nejvýznamnější konference „Evropský Habitat“, kterou uspořádalo Ministerstvo pro místní rozvoj v březnu 2016 v Praze, a jejíž „Pražská deklarace“ představovala jeden z významných vstupů do „Nové agendy pro města“.*

Program OSN pro lidská sídla (UN-Habitat) existuje od roku 1976. Je za-

měřen na udržitelnou urbanizaci měst a rozvoj bydlení s důrazem na roli financování bydlení a plánování měst při potlačování chudoby. Problematika rozvoje měst je z globálního hlediska mimořádně důležitá; již nyní žije ve městech více než polovina světové populace a podle predikcí bude do roku 2050 ve městech žít cca 70 procent obyvatel planety.

Řídícím orgánem programu je Řídící rada, která se skládá z 58 zvolených států (z celkem 193 členských států OSN). Rada koordinuje aktivity OSN související s udržitelným rozvojem měst a bydlení. Jednání Řídící rady se koná jednou za dva roky v Nairobi (sídle programu UN-Habitat).

Cyklus celosvětových konferencí OSN o bydlení a rozvoji měst je dvacetiletý; první konference OSN „Habitat“ se konala v červnu 1976 v kanadském Vancouveru, druhá konference OSN „Habitat II“ se konala v červnu 1996 v tureckém Istanbulu. Konference „Habitat III“ byla jednou z prvních implementačních konferencí OSN pro cíle udržitelného rozvoje z rámce „Agendy 2030“, schválené v září 2015 na summitu OSN v New Yorku.

[Tisková zpráva MMR z 13. 12. 2016. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/Pro-media/Tiskove-zpravy/2016/Ceska-republika-byla-zvolena-do-Ridici-rady-Programu-OSN-pro-lidska-si/>]

### Všechny integrované strategie schváleny – metropolitní oblasti a aglomerace jsou připravené čerpat více než 45 miliard korun

Postupně bylo schváleno všech třináct integrovaných strategií zaměřených na rozvoj městských oblastí. Sedm metropolitních oblastí ITI a šest městských aglomerací IPRÚ je tak připraveno pro čerpání evropských dotací.

*„Města a jejich zázemí vkládají do svých strategií velká očekávání, která jsou podpořená více než 35 miliardami korun. Tato alokace pro sedm aglomerací ITI v sedmi operačních programech nás řadí na špičce Evropské unie. Navíc ještě realizujeme nástroj IPRÚ s alokací kolem 10 miliard korun. Česká republika v čele s Ministerstvem pro místní*

*rozvoj, které je gestorem celého procesu, se postavila k realizaci integrovaných strategií zodpovědně. A právě to, že jsou všechny aglomerace již připraveny začít naplňovat své strategie integrovanými projekty, je významným milníkem ve využívání integrovaných nástrojů. Naši roli neopouštíme a věříme, že již brzy uvidíme v aglomeracích první úspěšně realizované integrované projekty,“ říká ministryně pro místní rozvoj Karla Šlechtová.*

Ministerstvo pro místní rozvoj, jako řídicí orgán IROP, zároveň pro nástroj ITI i IPRÚ vyčlenilo ze všech operačních programů nejvyšší částku. „Podmínkou čerpání je právě schválení integrované strategie, na jejímž základě mohou města začít vypisovat své výzvy pro předkládání projektů. Je potěšující zprávou, že první města již nejenom vypsala své výzvy, ale provádí také hodnocení přijatých žádostí,“ říká David Koppitz, ředitel Odboru regionální politiky MMR.

Největším přínosem nástrojů ITI i IPRÚ je vzhledem k rezervaci finančních prostředků možnost financování komplexních rozvojových témat z více než jedné prioritní osy jednoho či více operačních programů. Tím dochází k efektivnějšímu nakládání s veřejnými prostředky. Města a další žadatelé mohou například propojovat investiční a neinvestiční projekty v oblasti městské a příměstské dopravy, vzdělávání, sociálního začleňování či podpory kulturního dědictví. V případě ITI mohou podporu získat také projekty v oblasti vědy a výzkumu, podnikání nebo životního prostředí. Další výhodou je výraznější a autonomnější role měst, která je podpořená vznikem integrovaných strategií sestavených na základě partnerského principu v území.

Kromě výzev z IROP připravují ITI (v návaznosti na obsah schválených integrovaných strategií) výzvy také z Operačního programu Doprava (OPD), Operačního programu Životní prostředí (OPŽP), Operačního programu Výzkum, vývoj a vzdělávání (OPVĚV), Operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OPPIK), Operačního programu Zaměstnanost (OPZ) a ITI

Praha i z Operačního programu Praha – pól růstu ČR (OPPPR). V případě nástroje IPRÚ se jedná o IROP, OPD a OPZ.

Více informací najdou zájemci na webových stránkách jednotlivých aglomerací a na webu [www.uzemnidimenze.cz](http://www.uzemnidimenze.cz).

[Tisková zpráva MMR z 17. 11. 2016. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/Pro-media/Tiskove-zpravy/2016/Vsechny-integrované-strategie-schvaleny---metropolitni-oblasti-a-aglom>]

### **Fungující obce jsou základním stavebním kamenem rozvoje našich regionů**

Ministryně Karla Šlechtová debatovala se starosty na celostátní finanční konferenci Svazu měst a obcí České republiky. Ve svém vystoupení představila pohled Ministerstva pro místní rozvoj na problematiku rozvoje měst a obcí, a oblastí, v nichž ministerstvo činnost a snahy starostů podporuje. Přítomně ujistila také o svém úsilí v prohlubování komunikace napříč samosprávami a představila některé kroky, které učinilo ministerstvo v oblasti veřejného investování a podpory regionů.

*„Ministerstvo pro místní rozvoj se jako jeden z hlavních partnerů měst a obcí v České republice tradičně této akci účastní a naši zaměstnanci zde vystupují s řadou příspěvků. Věnujeme se aktuálním tématům na úrovni samospráv a starostům jsme k dispozici pro dotazy spjaté s řízením i financováním rozvoje jejich měst a obcí. Osobně tento typ komunikace velmi vítám, neboť i tímto způsobem můžeme naslouchat potřebám regionů a přizpůsobovat jim tak naše národní programy a dotace. Obce a města v České republice jsou středem mého zájmu, a kdo jiný by jim měl naslouchat více, nežli ministryně pro místní rozvoj,“* uvedla ministryně pro místní rozvoj Karla Šlechtová.

Ministryně pro místní rozvoj Karla Šlechtová představila na celostátní finanční konferenci, která je jednou z nejvýznamnějších akcí Svazu měst a obcí ČR i dotační programy Ministerstva pro místní rozvoj, které podporují konkurenceschopnost regionů

v České republice. Stranou nezůstala ani důležitá legislativa jako například zákon o zadávání veřejných zakázek, který nabyl účinnosti 1. října 2016. Ten dává zadavatelům zakázek širší možnosti, ale také více odpovědnosti. Dostalo se i na využívání prostředků z fondů Evropské unie a na Integrovaný regionální operační program.

Cílem této konference bylo zejména seznámení starostů s aktuálními tématy z oblasti financování obcí a měst, včetně vzájemné diskuse mezi všemi zúčastněnými. Svaz měst a obcí České republiky je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací a je také důležitým partnerem Ministerstva pro místní rozvoj.

[Tisková zpráva MMR z 10. 11. 2016. Dostupné z: [http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/Pro-media/Tiskove-zpravy/2016/Slechtova-Fungujici-obce-jsou-zakladnim-stavebnim-kamenem-rozvoje-\(1\)](http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/Pro-media/Tiskove-zpravy/2016/Slechtova-Fungujici-obce-jsou-zakladnim-stavebnim-kamenem-rozvoje-(1))]

### **Vláda projedná Restart strukturálně postižených regionů**

Na vládu dorazil Strategický rámec hospodářské restrukturalizace Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského kraje, vypracovaný Ministerstvem pro místní rozvoj. Cílem projektu zvaného Restart je zastavit zaostávání a nastartovat prosperitu strukturálně postižených regionů. Předseda vlády Bohuslav Sobotka spustil nové webové stránky [restartregionu.cz](http://restartregionu.cz), které umožňují veřejnosti přímo se podílet na tvorbě konkrétních opatření.

Společný projekt vlády a regionů vychází z usnesení vlády č. 826 z 19. října 2015 a dlouhodobé vládní strategie vůči strukturálně postiženým krajům. Pokud vláda schválí strategický rámec, následovat bude rozsáhlá diskuze s odbornou i širokou veřejností v regionech a z ní vzejdou tzv. akční plány, které již budou reprezentovat specifická opatření v konkrétně definovaných lokalitách.

*„Česká republika se dosud nikdy neodhodlala k tak rozsáhlé restrukturalizaci, vybrané regiony po ní přitom již řadu let volají. Naším cílem je po vzoru Německa oživit strukturálně postižené*

*oblasti a dát jim novou perspektivu. Úspěšná proměna Porýní či Porúří trvala mnoho let, nečekejme tedy, že Ústecký, Moravskoslezský a Karlovarský kraj začnou vzkvétat hned zítra. O to důležitější však je, že se nám podařilo tento dlouhodobý proces konečně nastartovat,“* řekl předseda vlády České republiky Bohuslav Sobotka.

*„Strategický rámec představuje klíčový dokument zpracovaný Ministerstvem pro místní rozvoj, podle kterého se odehraje proměna hospodářské struktury příslušných regionů. Jde o dlouhodobý a široký koncept, který zahrnuje všechny důležité strategické principy včetně typových opatření. Úspěch naší strategie bude nejvíce záležet na komunikaci mezi vládou a dotčenými regiony,“* říká ministryně pro místní rozvoj Karla Šlechtová.

*„Restrukturalizace je dlouhé slovo, které málokdo dokáže vyslovit a možná se ani všichni neshodneme na jeho významu. Naproti tomu Restart známe všichni. Je to tlačítko, které stiskneme pokaždé, když se nám zasekne počítač. Dnes jsme ho symbolicky stiskli v souvislosti s Ústeckým, Moravskoslezským a Karlovarským krajem. Řada opatření však bude aplikována i v dalších částech ČR s podobnými problémy,“* říká vládní zmocněnec pro Ústecký, Moravskoslezský a Karlovarský kraj Jiří Cieníčka.

*„Restart je unikátní také tím, že vzniká z podstatné části ‚zdola‘. Příprava klíčového strategického dokumentu trvala několik měsíců a podílelo se na ní více než sto různých podniků, vzdělávacích institucí, samospráv a dalších partnerů. Strategický rámec pojmenovává společné bolesti všech tří regionů a navrhuje obecné principy, jak je nejen utišit, ale i vyléčit,“* řekla Gabriela Nekolová, zástupkyně Úřadu vládního zmocněnce pro Ústecký, Moravskoslezský a Karlovarský kraj.

[Tisková zpráva MMR z 13. 12. 2016. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/Pro-media/Tiskove-zpravy/2016/Vlada-projedna-Restart-strukturalne-postizenych-regionu>]

## ESPON Toolbox – informační listy



Program ESPON přináší řadu praktických nástrojů pro podporu a zjednodušení používání dat a map.

Tyto nástroje mohou být použity při přípravě územních politických strategií a umožní šíření dat a ostatních výstupů z projektů programu ESPON. Poskytují zároveň snadný způsob, jak šířit zásadní výstupy programu.

**11 informačních listů** podporujících využívání nástrojů programu je na tomto odkazu:  
[www.espon.eu](http://www.espon.eu) ⇒ *publications* ⇒ *guidance*

## Cílené analýzy – předběžné informace

Program ESPON bude vyhlašovat výzvu na tři smlouvy pro cílené analýzy:

### 1) Propojení sítí chráněných oblastí a územního rozvoje (LinkPAs)

Vedoucí stakeholder: Region Abruzzo (Itálie)

### 2) Územní a městské potenciály spojené s migrací a přílivem uprchlíků

Vedoucí stakeholder: Region Emilia-Romagna, řídicí orgán programu Interreg VB – Jadersko-jónský program spolupráce (Itálie)

### 3) BT2050 – Územní scénáře pro region Baltského moře

Vedoucí stakeholder: Ministerstvo hospodářského rozvoje (Polsko)

Další informace najdete na [www.espon.eu](http://www.espon.eu) ⇒ *Calls* ⇒ *Pre-announcement*

