

KOMUNIKUJÍCÍ SPOLEČNOST NA SÍTI - NOVÝ KONTEXT PRO URBANISMUS

SPOLEČNÝ KONGRES EVROPSKÉ ORGANIZACE AESOP A AMERICKÉ ORGANIZACE ACSP

Údaje o jednání a jeho průběh

Společný kongres Evropské organizace AESOP – Association of European Schools of Planning a Americké organizace ACSP – Association of Collegiate Schools of Planning¹⁾ v červenci letošního roku na katolické univerzitě v Leuvenu v Belgii, se stal místem odborné diskuse a prezentací vědeckých prací při přednáškách, diskusích u kulatého stolu a posterových prezentací. Na tomto pravidelném každoročním setkání se střetávají nejen architekti-urbanisté, ale také odborníci řady spolupracujících oborů, mj. sociologové, geografové, ekonomové, odborníci z oblasti práva i specialisté na GIS.²⁾

Globální změny ve společnosti a pokrok technologií mění i přístup k územnímu plánování a urbanismu. To se projevilo i na hlavním tématu kongresu v Leuvenu, které bylo věnováno novému typu společnosti a moderním prostředkům komunikace. Uvedla to sekce 10 věnovaná informacím, komunikačním technologiím a městu. V novém světle tak byla diskutována urbanistická teorie, problematika komunit, regionů a občanské společnosti i vztahy mezi městem a jeho zázemím. Objevují se nová témata jako jsou kooperující města, kde se objevují nové možnosti a výzvy pro urbanismus. Sociálně citlivé otázky fragmentace města byly diskutovány v sekci věnované politické organizaci a územnímu plánování, i v sekci věnované územnímu plánování a systému vlády. Na to navazovala sekce o plánovací metodice, administraci a jejich právní problematice. Otázky sociálního kapitálu a jeho využití i složité sociální vzorce ve městech byly tematikou diskutovanou v sekci 6. Stejně tak byl sledován vývoj v transnacionálním kontextu. Klasická témata vztahující se k dopadu územního plánování na životní prostředí či ekonomickou produktivitu byla diskutována v sekcích 3 a 4. Stejně tak problematika bydlení a komunit „sociálně dosažitelné bydlení, sociální včlenění, revitalizace

okresků a sousedství i kvalita života v obytném prostředí i sociální integrace“ byly tématem sekce 7. Historie urbanismu byla srovnávána učiteli obou kontinentálních organizací. Stejně jako nové přístupy ve výuce urbanismu.

Zaměřili jsme se na dopravní problematiku, která byla prezentována v sekci „Physical Capital Networks and Transportation“. Pod vedením *Prof. P. Skayannise* (AESOP, University of Thessaly) a *Prof. J. Levine* (ACSP, University of Michigan).

Mění se scéna města

Transformace, která pohlcuje města je skutečně ohromná. Vyplňuje se představa některých vědců, že více než 75 % světové populace bude v roce 2010 žít ve městech, což je ohromná změna, pokud si uvědomíme, že v roce 1950 jich tam žilo pouze 25 %. Není to však pouze rychlost urbanizace, ale i další změny. V některých částech světa – v Severní Americe, v Evropě a Pacifiku města prožívají značnou změnu svých ekonomických funkcí v poměrně krátké periodě třiceti let. V těchto městech byl tradiční průmysl decimován globálními ekonomickými silami a rychle se rozvíjejícím terciárním sektorem – obchodem, službami, zaváděním vyspělých technologií a obrovským nárůstem odborníků i vědeckých institucí. To vše determinuje v současnosti chod lokálních ekonomik. Tyto změny transformují i styl života a šance jednotlivých skupin společnosti. Technologické změny otevřely nové možnosti pro vzdělané a zúžily tradiční možnosti zaměstnání pro méně přizpůsobivé. Pohyb lidí přes hranice dosáhl takové úrovně, že vytváří nová sociální prostředí. Nárůst problému vyvolal nové sociální tenze a v mnohých částech světa dochází k občanským protestům. V tomto dynamickém prostředí musí města soutěžit o investice, ale také musí posilovat sociální kohezi a vytvářet trvale udržitelné cesty života, dopravu nevyjímaje.

Globalizace ohrožuje nejen místní pracovní místa, zvětšuje sociální propast mezi různými skupinami obyvatelstva a vede k sociální desintegraci. Temné scénáře budoucnosti vidí města jako balkanizovaný svět obsazený konzumenty, kteří žijí svůj izolovaný život odděleně v opevněných enklávách. Politické tenze erodují občanská práva v okamžiku, kdy se vlády snaží řídit nevladatelná města.

Optimistický pohled vidí globální zohlednění různých životních stylů, překonávání hranic a pohyb dopředu. Transnacionální migranti ožívají kulturu, ekonomickou vitalitu i politiku a přispívají ke změnám v urbanizovaných oblastech. V mnoha komunitách tolerance mezi různými etnickými a náboženskými skupinami přispívá k vzájemnému porozumění a pochopení. Lokální demokracie směřuje k revitalizaci – expanduje veřejný prostor a města potvrzují svůj statut center kultury a civilizovaného života.

Fyzický kapitál, sítě infrastruktury a transport

Hledají se možnosti pro vyhovění tlakům, které směřují ke stále se zvyšující mobilitě ve společnosti, která zaručuje volnost pohybu, možnost výběru sociálního prostředí a realizaci profesního zaměření.³⁾ Vedlejším důsledkem je vytváření životaschopných komunit a trvale udržitelných vzorců rozvoje. Sledováním těchto pozitivních trendů lze vyřešit celou řadu problémů sužujících současnou společnost. Vedle toho se objevují určité hrozby, které je možno racionálně eliminovat, takže výzkum sociologických aspektů mobility je velmi důležitou součástí transportního výzkumu.

Při systematickém výzkumu mobility v budoucnosti můžeme využívat několika různých přístupů k determinantám a charakteristikám rostoucího transportu ve společnosti. Jednou z možností jsou scénáře budoucnosti, které ukazují, jaký

1) Organizace evropských a amerických škol urbanismu.

2) Geografický informační systém – databáze a grafický systém používaný v urbanismu a územním plánování.

3) V průběhu historie se člověk snažil rozšířit rádius svých aktivit a v důsledku toho byl trvale stimulován k rozvoji dopravních technik. S každým pokrokem v dopravě se lidský život změnil: v dnešních městech se tak nakumulovaly vlivy pěší, koňské, železniční a tramvajové, automobilové, autobusové a obchodní dopravy. Důsledky a důležitost takové mobility jsou veliké. Je nutné provést volby mezi životním prostředím, ve kterém by chtěl každý žít a mezi prací, kterou by chtěl každý zastávat. (Evropská urbanistická charta.)

bude vývoj v určených časových horizontech. Využívá se extrapolace současných trendů a tendencí, které navazují na vývoj započatý v období 2. světové války, kdy se začaly šířit současné vzorce transportu i urbánního rozvoje. Tyto scénáře zkoumají celý rozsah „možných budoucností“ urbánního rozvoje a dopravy. Budoucnost je velice nejistá, ale bude sledovat pravděpodobně některý z navržených scénářů. Nejčastěji se hovoří o těchto determinantách mobility:

- Neohrazený rozvoj měst – rozvoj založený na automobilu a charakterizovaný nízkou hustotou obyvatelstva a zástavby bude pokračovat a napojení na informační dálnice se bude rozšiřovat. Na špici tohoto vývoje stojí Spojené státy americké. Pro centrální městské části tento vývoj znamená úpadek a zhoršení četných problémů.
- Vymírající města – znamenají problém vytvořený rozvojem oblastí s nízkou hustotou obyvatelstva a zástavby a pomalu upadají do ekonomické stagnace a sociálního úpadku. Centrální městské části jsou zasaženy chudobou a kriminalitou. Environmentální a ekonomický úpadek se ovlivňují navzájem a vytvářejí spirálu devastace.
- Růst orientovaný na komunity – růst není limitován, realizuje se v mnoha různých možnostech. Rozvoj se stále častěji děje ve formě vyplňování a smíšeného užití, růstem komunit orientovaných na chodce a budování tranzitních stanic. Posiluje to komunitu, rozrůstají se možnosti výběru a mobility a vzrůstá ochrana volného prostoru.
- Návrat do měst – tlak těžko řešitelných problémů a přitažlivé síly nově vznikající vize trvale udržitelného rozvoje vytvářejí nový městský vzorec, který umožňuje dosažení každé lokality pomocí dopravy. Většina tohoto rozvoje se děje v rámci hranic daných územním návrhem.

Druhý užívaný nástroj je proces vývoje vize a vede k prohlášení, které popisují „preferovanou budoucnost“. Tato vize pomáhá řídit a motivovat další akce. Tento postup je založen na analýze problémů transportu a osídlení a stanovení, jak se dnešní problémy mohou

utvářet v budoucnosti. Analýza problémů městského rozvoje vytváří seznam strategických milníků v 21. století, které představují specifické cíle vyvozené z vize a dalších akcí, jak dosáhnout těchto cílů.

Konvenční a nové infrastruktury, kam patří i dopravní síť, mají pro rozvoj měst zásadní význam. Hrají různé role v různém geografickém a kulturním kontextu. V závislosti na zemi a specifických danostech a situacích mohou být veřejné, soukromé nebo v mixovaném držení. Ve všech případech kapitál fyzické infrastruktury cestou odpovídajících investic se stává regulačním faktorem rozvoje území a ekonomie. Využití sítí infrastruktury se tak stává kardinálním faktorem dalšího rozvoje. Výzkum v těchto oblastech si zasluhuje mezidisciplinární spolupráci, nejnovější technologie modelování, důkladné politické a historické analýzy, studie chování i zkoumání financovatelnosti a proveditelnosti. Diskuse se týkala především těchto otázek:

- A. Jak je úspěšná a do jakého stupně pokročila privatizace a liberalizace dopravní infrastruktury?
- B. Jsou projekty v oblasti silniční infrastruktury vytvářeny většinou pro politické cíle nebo jsou skutečně nezbytné pro bezprostřední uživatele?
- C. Které síly a které ekonomické procesy jsou za velkými projekty v Evropě a v Americe?
- D. Která geopolitická témata se k nim vztahují?
- E. Jakými cestami je ovlivňován vztah mezi infrastrukturou, investicemi a rozvojem území a jak je ovlivňován veřejnou politikou a jakým způsobem by měl tento vztah určovat budoucí politiku?

V jednotlivých dnech se v těchto sekcích hovořilo o důležitých otázkách.

– Profese projektanta a plánovače dopravy – chyby v prognózování dopravy, mobility management, integrované dopravní plánování „případové studie“, multimodální studie a investice do multimodální dopravy.

– Doprava v evropských městech na východě a na západě: Dopravní systém

v minulosti a budoucnosti, servis pro město, dopad městské dopravy na dopravní komunikace a urbánní strukturu.

- Demografické zákonitosti, forma města a dopravní chování: rozdíl v ženských a mužských vzorcích dopravního chování, využití území, dopravní rozhodování a tvorba sklenkových plynů, optimalizace parkování a regionální vzorce rozvoje a dopravní chování.
- Dopravní infrastruktura jako vodítko pro další rozvoj:
 - plánování infrastruktury,
 - hledání cest pro další rozvoj,
 - infrastruktura v Evropě,
 - plánování projektu v oblasti infrastruktury,
 - plánování a přestavba,
 - kapitál uložený v infrastruktuře.

Postupy dalšího rozvoje transportu a infrastruktury jsou většinou zahrnuty v územních plánech rozvoje metropolí a měst. Ovlivňují typ a rozsah rozvoje a cíleně působí i na kvalitu prostředí ve městech. S jejich projektováním se spojuje celá řada otázek např. jak transformovat rozhodnutí do plánovacích postupů a jak řídit implementaci těchto rozhodnutí. Implementace technické infrastruktury má velký vliv na prostorovou a sociální distribuci na dostupnost, dosažitelnost místních a globálních cílů v oblasti ochrany životního prostředí, na městskou vitalitu a městský i pluralistní styl života.

doc. Ing. arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.

Literatura:

- [1] *Evropská urbanistická charta.*
- [2] *Mobile workshop Leuven 2003: Provincie Oost – Vlaanderen.*
- [3] *Mobile workshop Leuven 2003: Ruimtelijk Structuurplan Gent.*
- [4] *Sborník kongresu Evropské organizace AESOP a Americké organizace ACSP Leuven 2003.*
- [5] *Thriving Canal Zone – Proposal for a strategic plan for the Ghent canal zone (third draft version), březen 2001.*
- [6] *Workshop 8, Ghent: The Strategic Plan for the Port Area and City Development/Renewal.*