

# SDÍLENÝ ULIČNÍ PROSTOR JAKO NÁSTROJ PRO ZLEPŠENÍ „MĚSTA KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ“

Valentina Orioli

*Design mobility osob a vozidel je zásadním prvkem při vytváření „města krátkých vzdáleností“. Model sdíleného uličního prostoru ve svých různých praktických podobách představuje jeden z nástrojů pro transformaci mobility osob a vozidel směrem k vyváženějšímu modelu, a to jak ze sociálního, tak z environmentálního hlediska. Po představení teoretických východisek článek prezentuje zkušenosti města Bologne v této oblasti, zejména prostřednictvím projektu „Udržitelná cesta do školy v Bologni“.*

## Úvod

Tento příspěvek se zaměřuje na návrh modelu mobility osob a vozidel jako na zásadní prvek při vytváření konceptu „města krátkých vzdáleností“, který stojí v centru současných debat v oblasti urbanistického plánování. Konkrétně analyzuje model „sdíleného uličního prostoru“ jako nástroje pro transformaci mobility osob a vozidel směrem k vyváženějšímu modelu, a to jak z hlediska sociálního, tak environmentálního.

Referenční rámec této práce z kulturního hlediska tvoří na jedné straně perspektiva „městské revitalizace“, chápaná jako socioprostorová změna zaměřená na rozvoj měst [Orioli & Massari, 2023; Ostanel, 2017], a na druhé straně potřeba vnímat rovnost a vyváženost mezi mobilitou osob a vozidel jako cíle, který zásadně přispívá k dosažení spravedlivé transformace současných měst a území [Cidell, 2024].

Tento článek analyzuje z metodologického hlediska soubor urbanistických nástrojů vycházejících z dostupné odborné literatury a případových studií. Mezi nimi vyniká jako důležitý referenční bod zkušenost města Bologne, kde autorka zastávala funkci náměstkyně primátora s gescí územního plánování a životního prostředí (2016–2021) a následně mobility osob a vozidel (2021–2024).

## Město krátkých vzdáleností z perspektivy městské revitalizace

Koncept města krátkých vzdáleností, který se v současné debatě objevuje jako inovace směřující ke zlepšení kvality života ve městech, má svůj původ ve funkcionalistickém nástroji urbanistického plánování.

Základní myšlenka je spojena s organizací městského rozrůstání prostřednictvím shlukování jednoduchých prvků („buněk“), která je stará téměř jako samotná disciplína urbanismu. Sahá od konceptu rozrůstání města pomocí domovních bloků, chápaných jako ucelené urbanistické jednotky, jež mají původ v urbanistickém plánu Barcelony Ildefonse Cerdy [Cerdà, 1867], až po organizaci růstu pomocí „sousedských urbanistických jednotek“, jak ji teoreticky formuloval Clarence A. Perry v Regionálním plánu New Yorku z let 1921–1929 [Perry, 1929]. Obě teorie vyjadřují snahu zajistit prvky, které tvoří fyzickou strukturu města, a zároveň brát v úvahu soudržnost mezi jednotlivci, kteří v něm žijí. Zejména sousedská urbanistická jednotka, kterou teoreticky formuloval Perry a kterou později převzala řada autorů i praktických realizací, „je seskupena kolem určitého jádra služeb občanské vybavenosti pro populaci dostatečně početnou na to, aby bylo opodstatněné tyto služby zřídit a zároveň aby všechny služby s tím spojené plně využíla“ [Rigotti, 1952, s. 350]. Toto vysvětlení, převzaté z jednoho

z nejlivnějších italských urbanistických manuálů 50. let 20. století, ukazuje, jak se tato myšlenka šířila a byla přijímána jako základ urbanistického navrhování v poválečném období.

Z perspektivy navrhování města formou opakování urbanistických buněk vymezených jádrem základních služeb občanské vybavenosti a populací na nich závislou hraje síť mobility osob a vozidel zásadní roli. Sám Luigi Rigotti píše: „Vzhledem k tomu, že běžný komunitní život určité populační skupiny se musí odehrávat uvnitř buňky (...), není nutné, aby intenzivní doprava pronikala dovnitř jejich hranic; naopak by to způsobovalo značné narušení. (...) Doprava uvnitř buňky je lokální; je poměrně pomalá a omezuje se na pohyb vozidel a chodců, kteří se přímo účastní činností probíhajících v jejím rámci“ [Rigotti, 1952, s. 352–353]. Toto oddělení dopravních sítí určených pro tranzitní dopravu a pro pomalou vnitřní dopravu vede k omezení silničního prostoru v rámci „sousedské urbanistické jednotky“ a k uvolnění veřejných prostranství v okolí budov, která tak mohou být využita pro komunitní život. Samotná velikost buňky pak závisí na docházkové vzdálenosti k základním službám občanské vybavenosti, které poskytuje.

Tento teoretický rámec je velmi podobný a konzistentní s konceptem „15minutového města“, který představila pařížská primátorka Anne Hidalgo během své druhé volební kampaně v roce 2020 a který vychází z práce Carlose Morena [Moreno, 2024].

Hlavní inovace teoretického přístupu spočívá v aplikaci urbanistické interpretace a návrhu prostřednictvím „buněk“ při revitalizaci stávajícího města, což má významné dopady na praktické fungování.

Detailní rozbor těchto dopadů není cílem tohoto článku. Je však třeba poukázat na to, že:

- Vzdálenost 15 minut představuje optimální vzdálenost, kterou lze překonat pěšky nebo na kole za dostupností služeb občanské vybavenosti, avšak nelze ji považovat za absolutní, protože závisí rovněž na velikosti a charakteru města, v němž je projekt revitalizace realizován.
- Zásahy do stávajícího města vyžadují pečlivou, místně specifickou analýzu, která poskytne výchozí údaje o populaci a existující občanské vybavenosti a která bude výrazně odlišná od optimálního návrhu urbanistické buňky koncipované jako soběstačné na zelené louce („ex nihilo“).
- Úpravy veřejného prostoru a dopravní infrastruktury rovněž vychází ze stávající situace, která je ve všech městech obecně nevyvážená ve prospěch soukromých automobilů, a to i u dopravy na krátké vzdálenosti.

Všechny tyto úvahy naznačují, že je nezbytné mít na paměti racionální referenční model, z něhož se dnešní město krátkých vzdáleností znovu rodí, a zároveň si být vědomi, že v kontextech městské revitalizace je nutné uplatňovat adaptivní a místně specifický přístup k otázkám urbanistického návrhu.

### **Mobilita jako klíčový aspekt urbanistického návrhu**

Pokud byl projekt mobility osob a vozidel jedním z určujících prvků sousedských urbanistických jednotek, v současném městě krátkých vzdáleností je jeho význam ještě zásadnější.

Transformace stávajícího města se nevyhnutelně potýká s řadou omezení. Na jedné straně projekty městské přestavby v hustě osídlených oblastech často způsobují narušení života stávající populace

a vyžadují proto předběžné konzultace a získání podpory, což není vždy snadné realizovat. Na druhé straně vysoké náklady na revitalizaci města snižují počet projektů, které je možné efektivně uskutečnit.

V těchto podmínkách se objevuje tendence rozvíjet projekty s výraznou složkou spolunávrhu a inovací služeb občanské vybavenosti spolu s využitím nástrojů postupné transformace (dočasné využití prostorů a taktický urbanismus), proto revitalizace města často začíná prostory, které má k dispozici veřejná správa a které lze upravovat „nenáročnými“ a nízkonákladovými zásahy. Mezi těmito veřejnými městskými prostory je zjevný transformační potenciál zpracování návrhu uličního prostoru v rámci nového systému mobility osob a vozidel.

Počáteční experimenty v tomto směru byly prováděny v mnoha evropských městech během pandemie covid-19 a bezprostředně po ní, kdy požadavky na opatření fyzického odstupu osob vedly k vytvoření většího prostoru pro aktivní život a pohyb ve venkovním prostředí. Právě toto nově získané uvědomění si významu zdravého městského prostředí a existence služeb občanské vybavenosti v „docházkové vzdálenosti“ vedlo ke vzniku konceptu „města krátkých vzdáleností“. Z tohoto pohledu se pozornost zaměřuje na potřebu znovu koncepčně promyslet uliční prostor: *„způsob, jakým místní samosprávy po celém světě reagovaly na pandemii covid-19, rozbil dogma, které se do té doby zdálo nezpochybnitelné: neexistuje žádné pravidlo, které by říkalo, že auta musejí mít naprostou nadvládu na každé silnici a ve všech veřejných prostorech“* [Pinzuti, 2022].

### **Sdílený uliční prostor jako nástroj městské revitalizace**

Od období lockdownů začala v mnoha evropských městech stále více vystupovat do popředí potřeba přerozdělení uličního prostoru. Veřejný prostor, který byl po dlouhou dobu organizován a navrhován téměř výhradně pro automobily, až do stádia označovaného jako „automobilita“ [Shelley & Urry, 2000], může být nyní spravedlivěji rozdělen mezi různé druhy dopravy. Tento redistribuční přístup, který reaguje na principy prostorové vyváženosti neboli „demokracie uličního prostoru“ [Francis, 1987], nachází své praktické vyjádření v široce pojatém konceptu „sdíleného uličního prostoru“.

Existuje široká škála zkušeností a teoretických přístupů k demokratizaci uličního prostoru a jejímu využívání jako sdíleného prostoru. Tyto přístupy mají některé společné jmenovatele, například odkaz na „právo na město“ [Lefebvre, 1967] a na „veřejnou přístupnost“ jako základní dimenzi: *„zatímco pojem soukromí je v moderní společnosti dobře rozvinut a právně chráněn, veřejná přístupnost je relativně novým konceptem, který uznává právo jednotlivce na svobodný a neomezený přístup do veřejného prostoru. Veřejná přístupnost je základem demokracie ulice a poskytuje rámec, v němž se může rozvíjet a prosperovat skutečná veřejná kultura“* [Francis, 1987, s. 28].

V kontextu těchto konceptů se přístupnost, chápaná jak ve fyzickém, tak i sociálním smyslu, stává klíčovým aspektem urbanistického navrhování [Ascher & Apel-Muller, 2007].

V Evropě jsou průkopnické zkušenosti v této oblasti realizovány v Nizozemsku již od konce 60. let 20. století zavedením konceptů „woonerf“ a „naked streets“. Koncept woonerf neboli „ulice pro lidi“, navržený inženýrem Joostem Vahlem a v roce 1976 oficiálně uznaný nizozemskou vládou jako model pro rezidenční uliční prostory, představuje reakci na dominantní postavení automobilů v rezidenčních čtvrtích. Spočívá v navrhování ulice jako sdíleného společenského prostoru namísto prostoru vyhrazeného výhradně pro provoz vozidel. Tento přístup převrací dosavadní priority tím, že snižuje rychlost vozidel, čehož je dosaženo změnou geometrie ulice z přímé na klikatou.

Myšlenka odstranit veškeré dopravní značení určené k usměrňování dopravního provozu, kterou o několik let později testoval Hans Monderman, představuje ještě radikálnější krok směrem ke sdílení „volného uličního prostoru“, v němž jsou řidiči v důsledku absence orientačních prvků vedeni ke zpomalení a větší pozornosti.

Vedle takto komplexních a radikálních pokusů byly vyvinuty různé přístupy, které demokratizaci uličního prostoru dosahují jednodušším způsobem – například tím, že se vyčlení rezervovaný prostor pro každý typ uživatele, ať už pěšího, cyklistu nebo motoristu. Toto opatření, jež je součástí tradičnějšího přístupu k uličnímu prostoru, zviditelňuje přítomnost nejzranitelnějších účastníků provozu. A protože obvykle zahrnuje zmenšení šířky jízdních pruhů pro auta, má zároveň vliv na snížení rychlosti vozidel.

Vytváření sdílených uličních prostorů různými metodami, které transformují fyzický prostor v různé míře, zaznamenalo po pandemii výrazný impuls v mnoha evropských městech.

V Itálii, s první vlnou distribuce prostředků z Evropského plánu obnovy (fond REACT EU), několik měst začalo experimentovat s přerozdělením uličního prostoru ve velkém měřítku. Akce se zaměřily zejména na realizaci a provázanost cyklostezek vyznačením cyklopruhů na silnicích a na rozšíření a zlepšení bezpečnosti pěších zón a přechodů.

Kromě přerozdělení jízdních pruhů automobilů se v mnoha případech redistribuce dostupného veřejného prostoru týkala také parkovišť a zón s vyloučením dopravy, což dokonce vedlo k vytvoření nových náměstí a komunitních prostorů pro sousedský život. Tímto způsobem bylo v Miláně od roku 2018 prostřednictvím intervencí taktického urbanismu vytvořeno 52 náměstí o celkové rozloze více než 56 000 m<sup>2</sup>, která jsou nyní pěšími a živoucími zónami díky instalaci nového městského mobiliáře [Comune di Milano, 2021]. Program transformace veřejných prostorů pokračuje až do dneška s novými výzvami k podávání žádostí o identifikaci dalších oblastí k „osvobození“ od automobilů (tzv. „otevřená náměstí“ a školní náměstí). Zároveň se objevují první projekty, které mění uspořádání z taktického na trvalé.

### **Zkušenost města Bologne**

I v Bologni byla během pandemie zavedena první opatření ke sdílení uličního prostoru. V počátečních fázích tato opatření spočívala v jednoduchém dopravním značení a dočasných zábranách, které rozšiřovaly prostor dostupný pro pěší a cyklisty. Zvláštní pozornost byla věnována školním zónám, kde byla přijata opatření pro zvětšení prostoru pro děti čekající venku. Tato opatření byla doprovázena prvními zkušebními cyklopruhy vyznačenými silničními značkami.

Aby se zdůraznil význam „blízkosti“ a přítomnosti veřejného prostoru po celém městě, byla během pandemie covid-19 všechna tato opatření zahrnuta do plánu nouzové mobility *Spazio a Bologna. Muoversi e vivere nella città che riparte* [Comune di Bologna & Fondazione IU, 2020].

Po schválení Plánu udržitelné městské mobility v roce 2019 [Città metropolitana di Bologna, 2019] podnítilo pandemické období konkrétní přehodnocení modelu městské mobility – s důrazem na lidi a jejich potřebu pohybu různými způsoby ve veřejném prostoru města. Tento trend pokračuje od období pandemie na základě několika získaných poznatků:

- charakterizace individuální mobility jako součet krátkých a velmi krátkých cest realizovaných kombinací různých druhů dopravy [Ciuffini et al., 2023],

- rostoucí poptávka po bezpečnosti silničního provozu v jednotlivých čtvrtích ze strany jejich obyvatel,
- požadavek na zlepšení přístupnosti (nejen pro osoby se zdravotním postižením), ale i potřeba vyššího komfortu životního prostředí ve městě, kde je efekt městských tepelných ostrovů velmi výrazným jevem.

Všechny tyto a mnohé další potřeby lze uspokojit prostřednictvím návrhu koncepce nové mobility chápané jako urbanistický projekt zahrnující komplexní vizi transformace města.

Základ tohoto projektu tvoří koncept sdílených uličních prostorů, který vychází z několika zásadních předpokladů: prvním je, že v této vizi musí být výchozím bodem ochrana nejzranitelnějších uživatelů – tedy chodců, cyklistů, dětí, seniorů a osob s omezenou pohyblivostí.

Druhým předpokladem je uvědomění, že automobily, ať už se pohybují, nebo parkují, zabírají mnoho prostoru. A město jednoduše nemá tolik volného místa – nejen kvůli historickému uspořádání, ale také proto, že existuje mnoho dalších využití a potřeb, které ovlivňují městský veřejný prostor. Upřednostnění lidí neznamena vyhlášení války automobilům. Znamená to však zajištění odpovídajících alternativ k autům, aby více lidí mohlo volit jiné způsoby dopravy. Nejde o to, aby se města stala „městy bez aut“, ale spíše aby se uvažovalo z „postautomobilové perspektivy“ [Coppola et al., 2022].

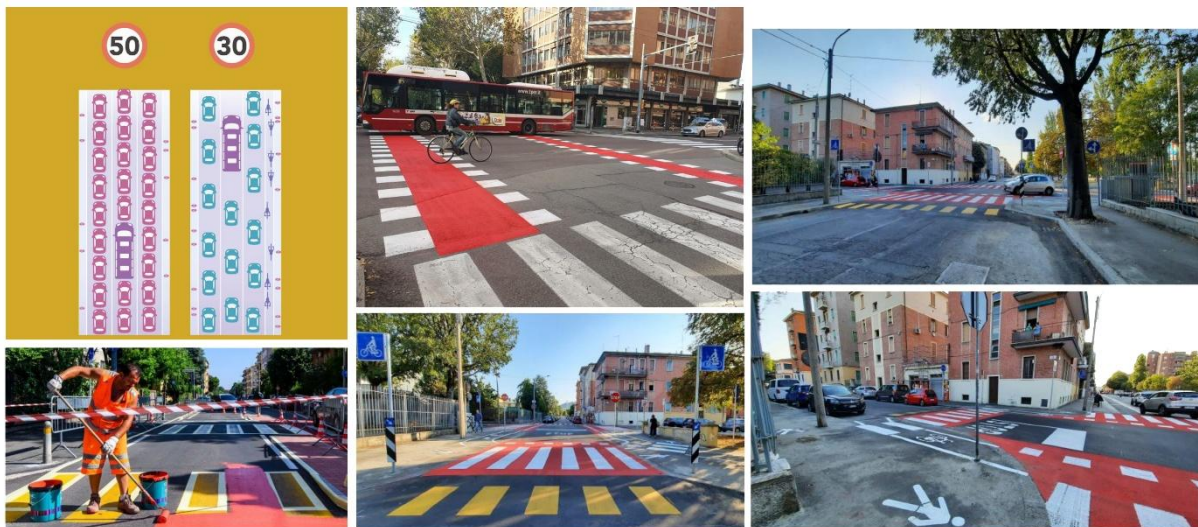
Na základě všech těchto předpokladů byla v celém systému městské mobility v Bologni provedena velmi radikální změna. Tato změna se odráží ve vizi města jako „města s rychlostí 30 km/h“. Realizace programu *Bologna Città 30* zahrnuje zásahy ve čtyřech hlavních oblastech: regulace (definice mapy nových rychlostních limitů a změna dopravního značení), silniční kontroly, informování a vzdělávání a transformace uličního prostoru (obr. 1).



Obr. 1: Transformace města Bologne na město s rychlostí 30 km/h: před a po transformaci. Zdroj: Comune di Bologna, Fondazione IU

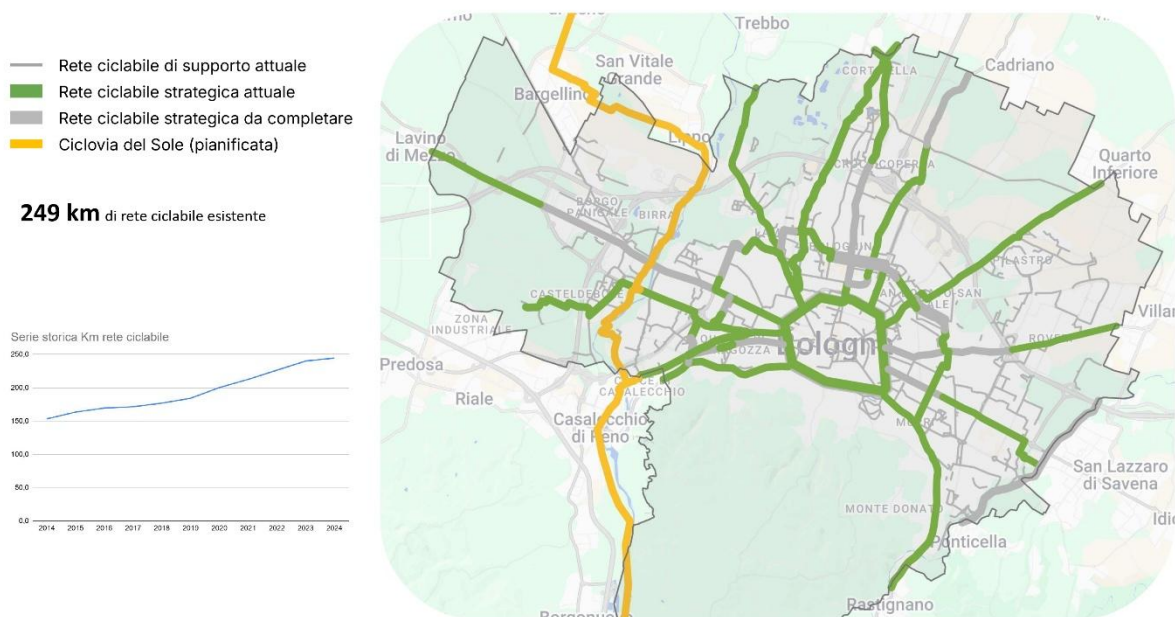
Plán transformace Bologne na město s rychlostí 30 km/h byl představen v Plánu udržitelné městské mobility (SUMP) v roce 2019, spuštěn v listopadu 2022 a realizován od června 2023. Dopravní značení bylo v následujících měsících upraveno a nový dopravní režim vstoupil v platnost 16. ledna 2024.

Práce na transformaci uličních prostorů pokračovaly v rámci první fáze projektu *Bologna Città 30* a pokračují dodnes. Vedle velkých projektů spojených se stavbou prvních dvou tramvajových linek ve městě [Orioli & Sgubbi, 2025] pokračovalo přetváření sdílených uličních prostorů s cílem zvýšit bezpečnost, podporovat cyklistiku a zaměřit se zejména na školní zóny [Orioli et al., 2023] (obr. 2).



Obr. 2: Příklady rozsáhlých úprav pro bezpečné přerozdělení a sdílení uličního prostoru. Zdroj: Comune di Bologna, Fondazione IU

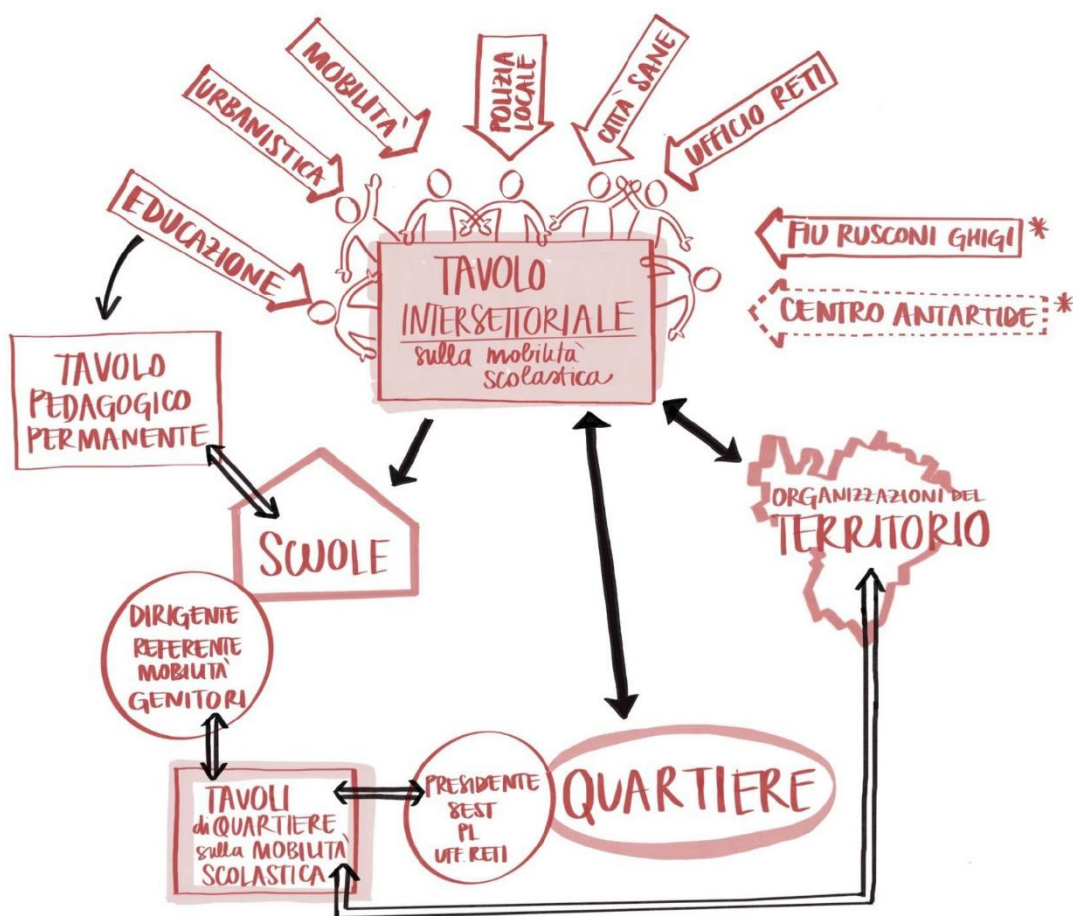
Od února 2022 do prosince 2023 se městská cyklistická síť rozrostla z 212 km na 240 km, což znamená, že bylo dokončeno více než 70 % hlavní cyklistické sítě. V září 2025 byla dokončena cyklistická síť o celkové délce 249 km. Tento rozvoj vedl k postupnému nárůstu počtu kol ve městě, který činí přibližně 10% nárůst ročně (obr. 3).



Obr. 3: Cyklostezky v Bologni v září 2025 (hlavní dokončená síť je vyznačena zeleně). Zdroj: Comune di Bologna

Kolem škol byla realizována celá řada opatření: od tradičních opatření pro zvýšení bezpečnosti, jako je instalace nového dopravního značení a úpravy silnic prostřednictvím zpomalovacích prvků až po samotné vytvoření pěších nebo sdílených prostorů prostřednictvím taktického urbanismu a trvalých úprav.

Jedním z hlavních cílů projektu *Bologna Città 30*, jak z hlediska komunikace a vzdělávání, tak i transformace fyzického prostoru, je iniciativa *Bologna a scuola si muove sostenibile* [Orioli et al., 2023]. Projekt zahájený v roce 2019 pokračoval po pandemii podporou aktivit, jako je pedibus (děti, které chodí do školy pěšky ve skupině pod dohledem dospělých dobrovolníků či rodičů), vzdělávání v oblasti mobility a dále vytvářením školních ulic a náměstí. Model sdíleného prostoru byl následně testován jak prostřednictvím jeho fyzické realizace, tak interakcí se školními komunitami (obr. 4).



\* organizzazioni esterne all'Amministrazione

Obr. 4: Schéma koordinace školní mobility – *Tavolo intersettoriale per la mobilità scolastica*. Zdroj: Comune di Bologna

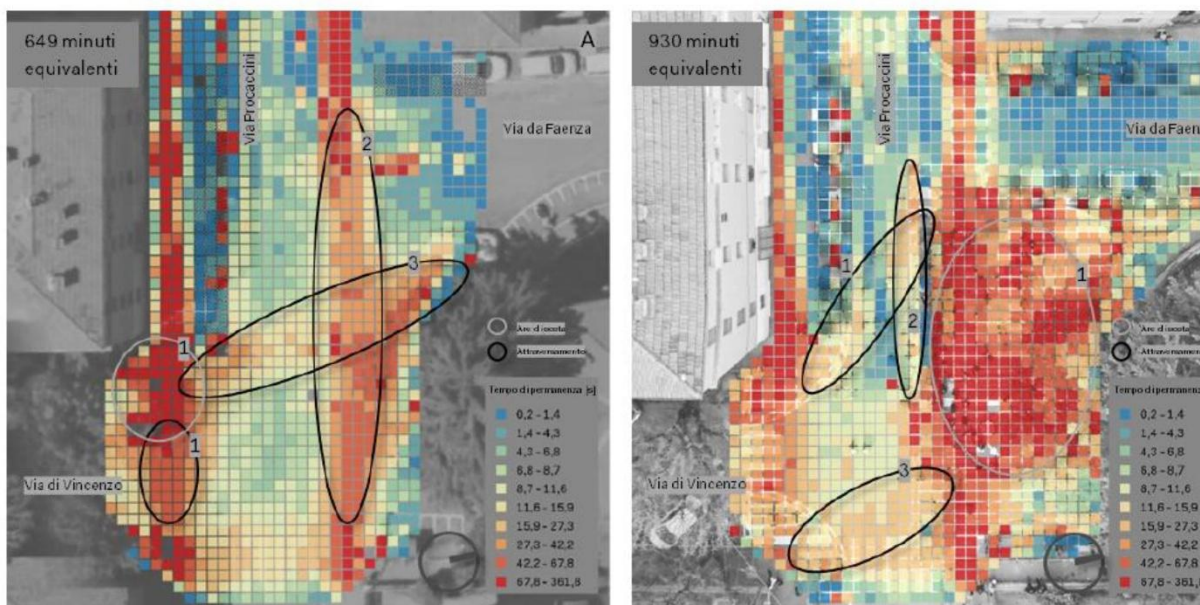
Taktické intervence umožnily vyzkoušet metody přímým zapojením škol do realizace, ale také vyvinout systém pro monitorování dopadu fungování pěší zóny, který je nezbytný pro rozhodování, zda změny učinit trvalými, nebo je upravit.

Příkladem tohoto přístupu je „Piazza Procaccini“, nová pěší školní zóna, která vznikla zmenšením a přetvořením silnice prostřednictvím taktického urbanismu (obr. 5). Toto náměstí, navržené

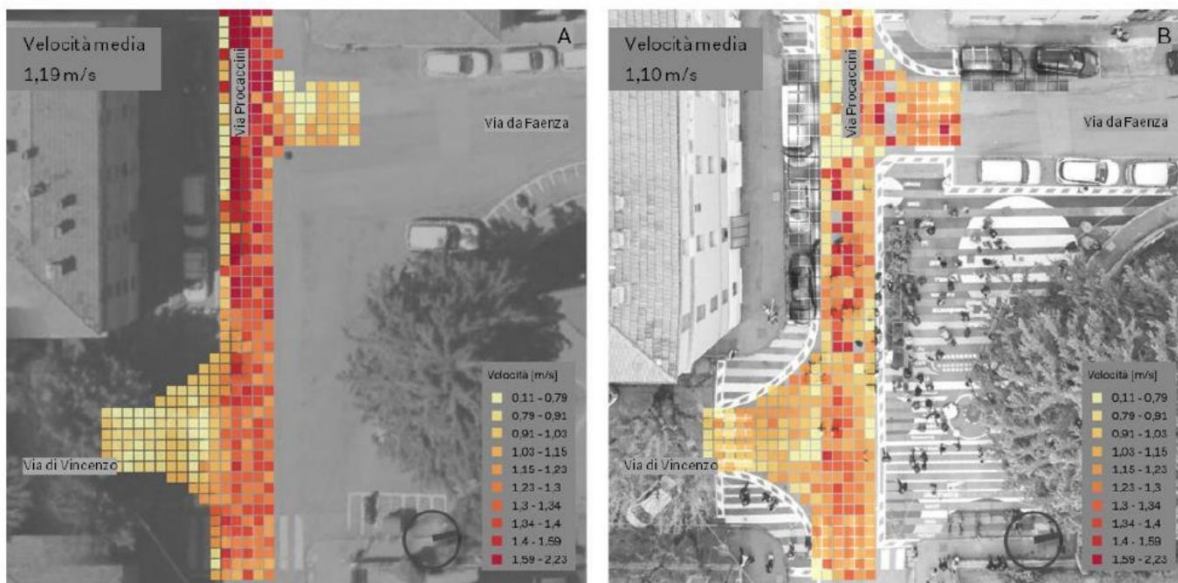
a realizované s přímou účastí studentů z nedaleké střední školy, bylo monitorováno jak přímo, tak přístroji. Přímé monitorování probíhalo prostřednictvím návštěv na místě a sběru dat před a po úpravě, podle metody navržené Janem Gehlem [Gehl & Svarre, 2013]. Přístrojové monitorování prováděné pomocí kamer umožnilo získat objektivní údaje, například o rychlosti vozidel a počtu osob přítomných v oblasti v různých denních časech (obr. 6 a 7). Analýza ukazuje, jak se po transformaci uličního prostoru změnil komunitní život – nejen pro studenty, ale pro všechny – nepřetržitou návštěvností během celého dne. Přístrojové analýzy rovněž umožnily shromáždit data potvrzující, že tento typ úprav vede ke snížení rychlosti a přispívá k bezpečnosti osob [Fondazione IU, 2022; Transform Transport, 2022].



Obr. 5: Piazza Procaccini – stav před a po aplikaci taktického urbanismu. Zdroj: Comune di Bologna, Fondazione IU. Foto © Margherita Caprilli



Obr. 6: Piazza Procaccini – sledování doby pobytu osob před a po realizaci úprav. Zdroj: Comune di Bologna, Fondazione IU, Systematica



Obr. 7: Piazza Procaccini – průměrná rychlost vozidel před a po realizaci úprav. Zdroj: Comune di Bologna, Fondazione IU, Systematica

Naopak trvalé zásahy poskytly příležitost vyvinout určité designové prvky, které jsou považovány za neměnné, například potřeba odstranit zpevněné plochy v některých částech veřejného prostoru a instalace nových materiálů různých vlastností schopných pozitivně ovlivnit městské mikroklima. Každý zásah zahrnuje výsadbu stromů a instalaci městského mobiliáře, který proměňuje veřejný prostor v prostor vhodný pro hry a aktivitu uživatelů různého věku.

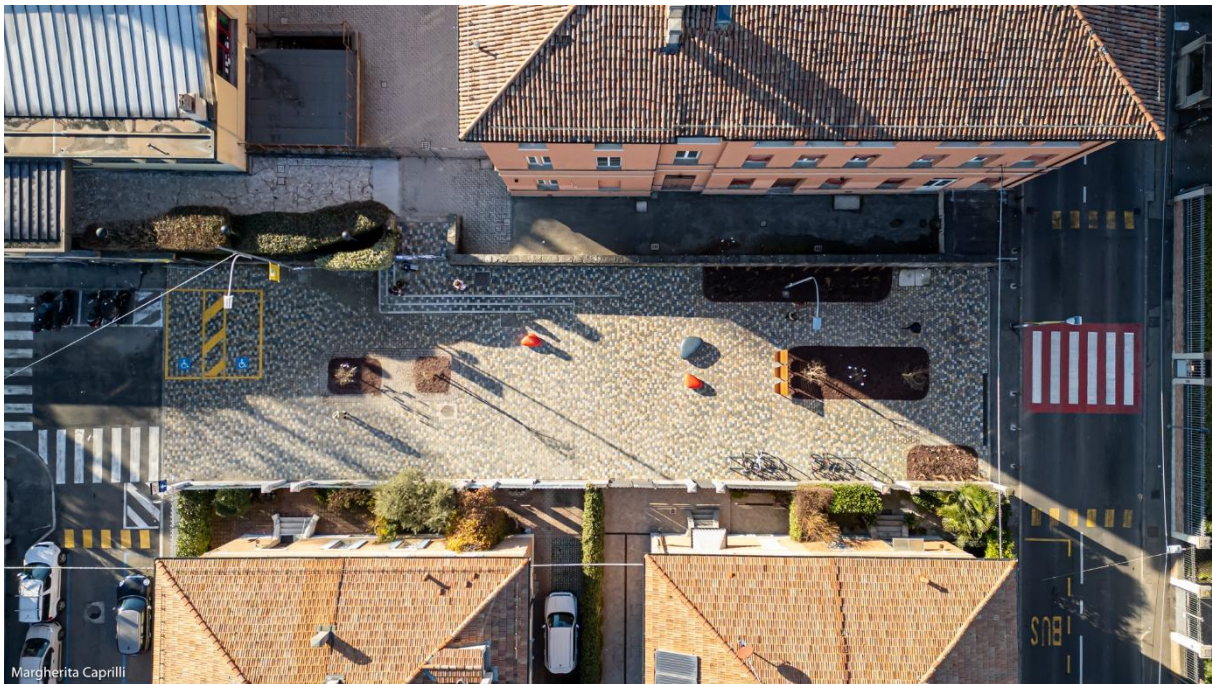
Ve školním areálu Tambroni umožnila transformace uličního prostoru na školní náměstí revitalizaci oblasti, která zahrnuje také malou tržnici, čímž došlo k propojení dvou kategorií veřejnosti: dětí a jejich rodin a zákazníků tržnice, které tvoří převážně starší obyvatelé. Rekonstrukce školní budovy probíhala současně s návrhem nového náměstí. Koordinované zásahy tohoto typu jsou nákladné a složité na realizaci, ale mohou pomoci zvýšit povědomí veřejnosti o nové vizi města a přinést přínosy mnoha stranám (obr. 8).



Obr. 8: Piazza Tambroni – stav před a po realizaci úprav. Zdroj: Google Maps; Comune di Bologna, Fondazione IU. Foto © Margherita Caprilli

Na Piazza Pertini definitivní přeměna ulice na „volný uliční prostor“ přístupný pro automobily obyvatel, ale bez dopravního značení, zároveň poskytla příležitost znovu navrhnout přístup ke školním budovám, a to prostřednictvím rozsáhlého schodiště propojeného s přístupovou rampou, které překonává

existující výškové rozdíly. Projekt školního náměstí se tak rozšířil i do školního dvora a při jeho návrhu a realizaci došlo k integrované spolupráci více veřejných institucí (obr. 9).



Obr. 9: Pohled z ptačí perspektivy na nové náměstí Piazza Pertini. Zdroj: Comune di Bologna, Fondazione IU. Foto © Margherita Caprilli

Na závěr projekty také experimentují se speciálním vertikálním „značením“, které využívá jednoduchý a přímočarý jazyk k interpretaci prostoru jako místa určeného dětem a mladým lidem (obr. 10).



Obr. 10: Nové speciální „značení“ instalované ve školních zónách po realizaci úprav. Zdroj: Comune di Bologna, Fondazione IU. Foto © Margherita Caprilli

Všechny projekty byly úzce propojeny s tématy mobility a bezpečnosti silničního provozu, čímž byly zásahy zasazeny do širšího kontextu komplexního přehodnocení způsobu, jakým děti docházejí do školy, včetně přechodů, parkování apod. Tato opatření byla možná díky integrované spolupráci více institucí městské správy spolu s techniky z *Fondazione IU Rusconi Ghigi* (též známé jako Nadace pro městské inovace).

Dialog s místní komunitou probíhá prostřednictvím městských čtvrtí „*Quartieri*“, které fungují jako prostředníci mezi školami, požadavky občanů a zpětnou vazbou. Šest čtvrtí zavedlo decentralizované kanceláře města a každá z nich má prostor „*Lab*“, kde se občané mohou setkat se zástupci státní správy, získávat informace o probíhajících projektech a zároveň spolupracovat na jejich rozvoji.

Termíny „integrace“ a „spolupráce“ nejlépe vystihují pracovní perspektivu, v jejímž rámci mohou být tyto transformace realizovány. Postupný charakter jejich realizace a její zavádění v různých částech města, kromě toho, že jde o provozní nutnost, se jeví také jako klíčová podmínka pro osvojování nového způsobu pohybu a života ve městě.

Kromě občanské spolupráce se projekty realizované s cílem poskytnout Bologni novou formu mobility ukázaly také jako kontroverzní. Zejména projekt *Bologna Città 30* čelil značnému odporu na politické úrovni, jak lokálně, tak i celonárodně. Odpor vůči projektu se projevil mimo jiné spory mezi městskou správou a jedním taxikářem spolu s Ministerstvem dopravy a infrastruktury, který vyvrcholil nedávným rozhodnutím Regionálního správního soudu, jenž opatření zrušil (leden 2026).

Ve svém rozhodnutí soud nezpochybnil výsledky dosažené během dvou let projektu *Bologna Città 30*, ale konstatoval, že realizace opatření musí být přehodnocena a upravena. Město bylo vyzváno k identifikaci existujících citlivých cílových oblastí a následnému definování nového režimu rychlostí v každé ulici individuálně. Realizace projektu *Bologna Città 30* proto vstoupila do druhé fáze, během níž jsou revidována nařízení upravující maximální rychlostní limity.

Současně se soudním zrušením opatření zpráva města zdokumentovala dopady prvních dvou let projektu *Bologna Città 30* (za období leden 2024 – leden 2026) ve srovnání s dvouletým obdobím 2022–2023.\*

Pokud jde o hlavní cíl – zvýšení bezpečnosti silničního provozu – opatření *Bologna Città 30* dosud umožnilo zachránit 17 životů na silnicích Boloně (-43,6 % úmrtí), snížit počet zranění z 4 848 na 4 500, což odpovídá poklesu -7,2 %, a předejít 709 dopravním nehodám, zmenšit poškození majetku a zranění osob a také s zmenšit dopady na plynulost dopravy (z 5 653 na 4 944 v daném dvouletém období, tedy -12,5 %).

Analýza dat rovněž ukazuje významnou změnu mobility s poklesem městského dopravního provozu přibližně o -9 % ročně a nárůstem cyklistického provozu o 19 % ve srovnání s průměrem let 2022–2023.

Z hlediska životního prostředí pokračuje významný pokles hladiny NO<sub>2</sub> (oxidu dusičitého) v kontrolní jednotce sledující kvalitu ovzduší v rámci městské dopravy v Bologni, s poklesem o 24,4 % oproti průměru 41 µg/m<sup>3</sup> v letech 2022–2023. V absolutních číslech se jedná o druhý nejnižší údaj za posledních 10 let, hned po hodnotě zaznamenané v roce 2024, prvním roce projektu *Bologna Città 30*.

---

\* <https://www.comune.bologna.it/novita/notizie/bologna-citta-30-report-2025>

Navzdory kontroverzi ukazují monitorovací data, že opatření obecného snižování rychlosti vozidel v městských oblastech přináší přínosy z hlediska bezpečnosti, zdraví a kvality života ve veřejných prostorách měst, čímž podporuje pokračování transformačního procesu, který potřebuje čas, aby se zakořenil v kultuře a zvycích obyvatel a plně rozvinul své dopady.

### **Použité zdroje:**

ASCHER, F.; APEL-MULLER, M. 2007. *La rue est à nous ... tous!* Vauvert: Au diable Vauvert. ISBN 978-2-84626-129-6.

CERDÀ, I. 1867. *General Theory of Urbanization 1867*. Edited by Vicente Guallart. Barcelona: Actar, 2018. ISBN 978-1-945150-90-6.

CIDELL, J. (ed.). 2024. *A Research Agenda for Transport Equity and Mobility Justice*. Northampton, MA: Edward Elgar Publishing, Cheltenham, UK. ISBN 978-1-80220-187-1.

CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA. 2019. *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bologna metropolitana*. Bologna: Metropolitan city of Bologna. Available at:  
[https://pumsbologna.it/Sfoggia\\_la\\_sintesi/SUMP\\_Sustainable\\_Urban\\_Mobility\\_Plan\\_of\\_metropolitan\\_Bologna](https://pumsbologna.it/Sfoggia_la_sintesi/SUMP_Sustainable_Urban_Mobility_Plan_of_metropolitan_Bologna).

CIUFFINI, M.; ASPERTI, S.; CIUFFINI, F.; GENTILI, V.; ORSINI, R.; REFRIGERI, L. 2023. *Pollicino: i cittadini raccontano come si muove la città*. Roma: Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile. Available at:  
[https://osservatoriosharingmobility.it/wp-content/uploads/2023/05/Rapporto-Indagine-Pollicino\\_2023.pdf](https://osservatoriosharingmobility.it/wp-content/uploads/2023/05/Rapporto-Indagine-Pollicino_2023.pdf).

COMUNE DI BOLOGNA & FONDAZIONE IU. 2020. *Spazio a Bologna. Muoversi e vivere nella città che riparte*. Bologna: Fondazione Innovazione Urbana. Available at:  
[https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/images/RINNOVARE\\_CANTIERI/Cantiere\\_spazio\\_a\\_bologna\\_vivere\\_lo\\_spazio\\_pubblico\\_presentazione.pdf](https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/images/RINNOVARE_CANTIERI/Cantiere_spazio_a_bologna_vivere_lo_spazio_pubblico_presentazione.pdf).

COMUNE DI MILANO. 2021. *Piazze aperte. A public space program for Milan*. Milano: City of Milan. Available at:  
[https://www.comune.milano.it/documents/20118/1320715/Piazze+Aperte+Report\\_eng.pdf/b0422e81-507c-872a-2796-4824d552d20f?version=1.0&t=1757508808822&download=true](https://www.comune.milano.it/documents/20118/1320715/Piazze+Aperte+Report_eng.pdf/b0422e81-507c-872a-2796-4824d552d20f?version=1.0&t=1757508808822&download=true).

COPPOLA, P. L.; PUCCI, P.; PIRLO, G. 2022. *Mobilità & Città. Verso una post-car city*. Bologna: Dipartimento di Architettura dell'Università di Bologna. In: *Working Papers – Urban@it* (14). Available at:  
<https://doi.org/10.6092/unibo/amsacta/7116>.

FONDAZIONE IU. 2022. *Observation and Monitoring of the new School Square on via Procaccini. Report on the Post-Intervention Phase*. Bologna: Fondazione Innovazione Urbana. Available at:  
[https://fondazioneinnovazioneurbana.it/images/RINNOVARE\\_CANTIERI/EN\\_ViaProcaccini\\_Observation\\_and\\_monitoring\\_of\\_the\\_new\\_school\\_square.pdf](https://fondazioneinnovazioneurbana.it/images/RINNOVARE_CANTIERI/EN_ViaProcaccini_Observation_and_monitoring_of_the_new_school_square.pdf).

FRANCIS, M. 1987. The making of democratic streets. In: Vernez Mondon, A. (ed.). *Public streets for public use*. New York: Van Nostrand. ISBN 0442264046.

GEHL, J.; SVARRE, B. 2013. *How to study public life. Methods in urban design*. New York: Island Press. ISBN 978-1-61091-423-9.

LEFEBVRE, H. 1967. Le droit à la ville. In: *L'homme et la société*, 6(1): 29–35. ISSN 2101-0226.

MORENO, C. 2024. *The 15-Minute City: A Solution for Saving Our Time & Our Planet*. Hoboken: Wiley. ISBN 978-1-394-22815-7.

ORIOLO, V.; ARA, D.; GIROTTI, CH.; PAGLIONI, L. 2023. Bologna a scuola si muove sostenibile: un progetto di comunità. In: *Urbanistica Informazioni*, 311, 2023, pp. 99–101. ISSN 2239-4222. Available at: <https://cris.unibo.it/handle/11585/953633>.

ORIOLO, V.; MASSARI, M. 2023. *Praticare l'urbanistica. Traiettorie tra innovazione sociale e pianificazione*. Milano: Franco Angeli. ISBN 9788835144878.

ORIOLO, V.; SGUBBI, G. 2025. Il nuovo tram di Bologna, un 'vettore di urbanità'. In: *Trasporti & Cultura*, XXV(71): 87–92. ISSN 2280-3998.

OSTANEL, E. 2017. *Spazi fuori dal comune. Rigenerare, includere, innovare*. Milano: Franco Angeli. ISBN 9788891761910.

PERRY, A. C. 1929. The Neighborhood Unit. From The Regional Plan of New York and its Environs (1929). In: Le Gates, R. T.; Stout, F.; Caves, R. W. (eds.). 2020. *The City Reader*. (7th ed.). London: Routledge. ISBN 9780367204792.

PINZUTI, P. 2022. La mobilità post-covid: ripensare la strada per superare crisi climatica, energetica, industriale, economica e finanziaria. In: Belloni, E.; Maggi, S. (a cura di). *Muoversi domani. Verso una mobilità più sostenibile*. Milano: Franco Angeli. ISBN 9788835139201.

RIGOTTI, G. 1952. *Urbanistica. La composizione*. Torino: Utet.

SHELLEY, M.; URRY, J. 2000. The city and the car. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4): 737–757. ISSN 0309-1317.

TRANSFORM TRANSPORT. 2022. *Video Analytics for the Assessment of Street Experiments: The Case of Bologna*, 2022. [on-line]. Available at: <https://transformtransport.org/research/inclusive-mobility/video-analytics-for-the-assessment-of-street-experiments-the-case-of-bologna/>.

*Valentina Orioli*  
*docentka v oboru územního plánování*  
*Katedra architektury*  
*Univerzita v Bologni*

*Překlad: Zdeňka Schormová*