

URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ



TÉMA
MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

U&UR
1 | 2026

POKYNY PRO AUTORY

NABÍDKA ČLÁNKŮ

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

FORMÁLNÍ POŽADAVKY

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

AUTORSKÁ PRÁVA A AUTORIZACE

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

RECENZNÍ ŘÍZENÍ

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

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

**Urbanismus a územní rozvoj**

Číslo 1/2026, XXIX. ročník
Vychází čtyřikrát ročně.
ISSN 1212-0855, MK ČR E 7021

Vydává:

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

Redakce:

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

Redakční rada:

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

Roční předplatné: 880 Kč + poštovné
cechlovska@uur.cz

Sazba a tisk:

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

Náklad: 1 400 výtisků

Toto číslo vyšlo v březnu 2026.

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

Foto na titulní straně obálky:

Letecký pohled na Barcelonu
Foto © iStock.com/DKart

OBSAH**MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ JAKO PRŮŘEZOVÝ PRINCIP**

POLITIK MMR | Věra-Karin Brázová, Karel Wirth **1**

Recenzovaný článek**A CITY OF SHORT DISTANCES OR SUBURBS OF REASONABLE PROXIMITIES?**

EXPLORING THE POTENTIAL OF SOFT DENSIFICATION IN PRAGUE
SUBURBAN MUNICIPALITIES | Jana Nádravská, David Tichý **3**

Recenzovaný článek**ANALÝZA PODMÍNEK PRO DORUČOVÁNÍ NA POSLEDNÍ MÍLI
V PODMÍNKÁCH MĚSTA KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ**

Michaela Ledvinová, Andrea Seidlová, David Šourek **14**

**SHARED STREETS AS A TOOL FOR IMPROVING
THE "CITY OF SHORT DISTANCES"** | Valentina Orioli**21****VÍDEŇ – MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ** | Gabriele Beraushek,
Barbara Slotta**28****KRITICKÁ REFLEXE KONCEPTU 15MINUTOVÉHO MĚSTA: SYNERGIE
PROSTOROVÝCH A SOCIÁLNÍCH UKAZATELŮ** | Anna Romanchuk**32****HISTORIE V KRUIHU: MĚSTSKÉ PRSTENCE BRNA, KRAKOVA, KOŠIC
A SEGEDÍNU** | Adam Guzdek**38****BEZPEČNÁ CESTA DO ŠKOLY NENÍ NADSTANDARD, ALE PARAMETR
DOBŘE FUNGUJÍCÍHO MĚSTA** | Eliška Vidomus**44**

BUDOUCNOST EVROPSKÝCH MĚST V PRAZE | Tomáš Seko **46**

**JUBILEJNÍ 30. ROČNÍK MEZINÁRODNÍ STUDENTSKÉ SOUTĚŽE
URBAN DESIGN AWARD** | Zuzana Poláková**49**

PROGRAM ESPON **53**

SVĚT PLÁNOVÁNÍ **55**

PRAXE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ **58**

CO PÍŠÍ JINDE **68**

POŘIZOVATELSKÁ PRAXE & STAVEBNĚ SPRÁVNÍ PRAXE

SLOVO ÚVODEM

Město krátkých vzdáleností (též 15minutové město) je dopravně-urbanistický koncept založený na tom, že jeho obyvatelé najdou uspokojení svých základních potřeb v co nejkratší docházkové vzdálenosti vzhledem ke svému bydlišti. Cílem čísla je zamyslet se nad tím, jak mohou města posílit svou schopnost uspokojovat potřeby člověka co nejbližší jeho bydlišti, a tím omezit jeho závislost na dopravních prostředcích a vytvořit příjemnější a kvalitnější místo pro život s důrazem na udržitelnost, vyšší odolnost a konkurenceschopnost.

Základní principy tohoto konceptu zformulované prof. Carlosem Morenem jsou v současnosti přejímány a realizovány v celé řadě evropských měst. V českém prostředí je tento princip ukotven zejména v koncepci Smart Cities – odolnost prostřednictvím SMART řešení pro obce, města a regiony. Klíčovým materiálem pro koncepční rozvalu o městě krátkých vzdáleností je certifikovaná metodika Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury, která podle druhu veřejné infrastruktury rozlišuje požadavky na dostupnost časovou nebo sídelně strukturální (tj. požadavek na přítomnost daného typu veřejné infrastruktury v obci) a stanoví nároky na dostupnost veřejné infrastruktury diferencovaně podle několika typů sídel. Metodika tak může sloužit mj. jako podklad pro vyhodnocení dostupnosti občanského vybavení v územně analytických podkladech. Promítnutí konceptu města krátkých vzdáleností do strategických a koncepčních dokumentů Ministerstva pro místní rozvoj je náplní článku hlavní rubriky.

Kritickému pohledu na praktickou proveditelnost této strategie, zejména s ohledem na sídla s rozlehlostí strukturou (sídla obklopená předměstími s nízkou hustotou zástavby a satelitními obcemi), se věnuje článek rozšiřující koncept 15minutového města na oblasti s nízkou hustotou osídlení na příkladu příměstských obcí Prahy. Metodika tak s pomocí využití GIS analýzy modeluje dopad tzv. měkkého zahušťování. Recenzovaný článek přinášíme v originálním anglickém znění, překlad článku naleznete na webových stránkách časopisu.

Návrh modelu mobility osob a vozidel jako zásadní prvek při vytváření konceptu města krátkých vzdáleností a uvedení tohoto modelu do praxe přináší článek prof. Valentiny Orioli. V článku je představena zkušenost z Bologny, kde zavedení omezení rychlostního limitu vyvolalo i nežádoucí reakce, jež vyústily až stížností ke správnímu soudu, který v lednu letošního roku pozastavil projekt a rozhodl o jeho přehodnocení a úpravě. Dalším zahraničním příkladem 15minutového města jsou zkušenosti z Vídně, kde je tento koncept již řadu let úspěšně uplatňován. Vídeň se pravidelně umísťuje v žebříčku měst s nejvyšší kvalitou života. Rubrika Svět plánování přináší k tématu zahraniční studii, která podtrhuje význam kritického přístupu k 15minutovému městu nikoliv jako bezchybnému modelu, ale jako dynamicky se vyvíjícímu konceptu zohledňujícímu konkrétní podmínky sídla.

Další články se věnují dostupnému řešení doručování na krátké vzdálenosti (doručování na poslední míli), konkrétně problematice výdejních boxů, a kritické reflexi konceptu 15minutového města z hlediska synergie prostorových a sociálních ukazatelů.

V tomto ročníku jsme pro vás připravili novou rubriku s názvem Praxe územního plánování, ve které bychom rádi představili úspěšné projekty a realizace z oboru včetně rozhovorů s městskými architekty. Začínáme ukázkou rozpracované územní studie Nové Dolíky ve Slaném v kontextu využití principů města krátkých vzdáleností.

MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ JAKO PRŮŘEZOVÝ PRINCIP POLITIK MMR

Věra-Karin Brázová, Karel Wirth

Článek představuje, jak je princip města krátkých vzdáleností promítnut do strategických a koncepčních dokumentů Ministerstva pro místní rozvoj. Ukazuje, že tento přístup není izolovaným konceptem, ale průřezovým principem podporujícím udržitelný rozvoj, kvalitu života a odolnost sídel prostřednictvím nástrojů urbánní politiky, Smart Cities a územního plánování.

Koncept „města krátkých vzdáleností“ (v mezinárodním kontextu též 15-minute city) patří k výrazným tématům evropské urbánní politiky. Jeho princip je jednoduchý: každodenní potřeby – bydlení, práce, vzdělávání, zdravotní péče, nákupy či volnočasové aktivity – by měly být dostupné v docházkové nebo krátké cyklistické vzdálenosti od místa bydliště.

Princip města krátkých vzdáleností v podmínkách České republiky lze chápat jako propojení tří vzájemně podmíněných pilířů: prostorové struktury sídel, udržitelné (zejména aktivní) mobility a dostupnosti každodenních služeb. Ačkoli pojem není v českých strategických dokumentech vždy používán explicitně, jeho principy jsou v nich dlouhodobě přítomny. Téma je současně rozpracovááno i na evropské úrovni, například v rámci iniciativy EIT Urban Mobility¹, která poskytuje metodické nástroje pro hodnocení dostupnosti služeb a podporu implementace principů města krátkých vzdáleností v praxi.

Koncept města krátkých vzdáleností je vhodné nejdříve zasadit do rámce Zásad urbánní politiky (2023)², které představují koncepční dokument Ministerstva pro místní rozvoj (MMR) pro udržitelný rozvoj měst a metropolitních oblastí. Ačkoli zásady pojem explicitně nepoužívá-

jí, jejich důraz na integrované plánování, kvalitu veřejného prostoru a podporu udržitelné městské mobility s ním úzce souzní. Dokument akcentuje kompaktní rozvoj sídel, omezení negativních dopadů suburbanizace a provázanost funkcí bydlení, práce a služeb. Důraz na veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu a kvalitní veřejný prostor přispívá ke snižování závislosti na individuální automobilové dopravě a podporuje každodenní dostupnost funkcí města.

Princip města krátkých vzdáleností je ukotven v Koncepti Smart Cities – odolnost prostřednictvím SMART řešení pro obce, města a regiony (2021)³ jako jeden ze sedmi principů SMART řešení. Vychází z předpokladu, že služby a funkce, které lze zajistit lokálně, mají být dostupné v co nejkratší vzdálenosti při respektování pravidla 3E (hospodárnost, efektivnost, účinnost). Nejde pouze o fyzickou blízkost, ale o systematické posilování dostupnosti služeb a funkcí v místě. Koncepce tento princip zasazuje do rámce odolnosti (resilience) jako schopnosti území čelit krizím a dlouhodobým výzvám a současně se udržitelně rozvíjet, čímž jej propojuje se strategickým posilováním stability území a kvality života obyvatel.

Princip se promítá napříč všemi třemi pilíři Koncepte – lidé a komunity, lokál-

ní ekonomika a prostředí pro život – důrazem na dostupnost veřejných služeb a komunitního života, podporu místního podnikání a digitální infrastruktury umožňující práci a dostupnost služeb z místa bydliště i rozvoj kvalitního veřejného prostoru a aktivní mobility. Aktualizovaný implementační plán (2024)⁴ tento princip dále konkretizuje prostřednictvím opatření, a tak převádí obecný strategický rámec do konkrétních aktivit.

Principy, z nichž vychází koncept města krátkých vzdáleností, najdeme také obsaženy v zastřešujícím národním strategickém dokumentu v oblasti územního plánování – Politice územního rozvoje České republiky (PÚR ČR)⁵, zejména v kapitole k celostátním prioritám územního plánování. Přínosem v této oblasti byla rovněž aktualizace kapitoly 3 v rámci Změny č. 8 PÚR ČR (závazná od 1. 10. 2025), ve které byla nově stanovena koncepce Sídelní struktury včetně vymezení kategorií vyšších a středních center osídlení.

Obecně PÚR ČR akcentuje polycentrický rozvoj osídlení, efektivní využívání zastavěného území a provázanost bydlení, pracovních příležitostí a občanské vybavenosti. Tyto zásady vytvářejí předpoklady pro každodenní dostupnost funkcí města bez nadměrné závislosti na

¹EIT. 2025. *EIT Urban Mobility: Mastering mobility with the 15-minute city*. [on-line]. European Institute of Innovation & Technology. Dostupné z: <https://www.eiturbanmobility.eu/knowledge-hub/mastering-mobility-with-the-15-minute-city/>.

²MMR. 2023. *Zásady urbánní politiky – Aktualizace 2023*. [on-line]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj. Dostupné z: <https://mmr.gov.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/novinky/zasady-urbanni-politiky-%E2%80%93-aktualizace-2023>.

³MMR. 2021. *Koncepce Smart Cities – odolnost prostřednictvím SMART řešení pro obce, města a regiony*. [on-line]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/mmr/strategie/koncepce-smart-cities-odolnost-prostrednictvim-smart-reseni-pro-obce-mesta-a-regiony>.

⁴MMR. 2022. *Implementační plán Koncepce Smart Cities do roku 2030*. [on-line]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/mmr/strategie/implementacni-plan-koncepce-smart-cities-do-roku-2030?typ=tab>.

⁵MMR. 2025. *Politika územního rozvoje České republiky*. [on-line]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj. Dostupné z: <https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-uzemniho-rozvoje-ceske-republiky>.

automobilové dopravě; územní plánování je přitom klíčovým nástrojem jejich naplňování prostřednictvím regulace využití území, podpory smíšených funkcí a koordinace veřejné infrastruktury.

Také Politika architektury a stavební kultury České republiky (PASK ČR)⁶ obsahuje cíle související s principem města krátkých vzdáleností. Relevantní cíle zdůrazňují zejména potřebu zajistit přiměřenou dostupnost kvalitní veřejné infrastruktury, dostatečnou vybavenost sídel veřejnými prostranstvími a jejich vzájemné propojení.

V neposlední řadě je potřeba zmínit, že již v roce 2020 MMR certifikovalo metodiku Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury⁷, která je výsledkem projektu TA ČR Beta. Metodika podle druhu veřejné infrastruktury (např. školská a zdravotnická zařízení, sociální služby, kulturní instituce, veřejná zeleň) rozlišuje požadavky na dostupnost časovou (tj. nároky na čas potřebný k dosažení dané veřejné infrastruktury pěšky, ve-

řejnou dopravou či vlastním autem), nebo na dostupnost sídelně strukturální (tj. požadavek na přítomnost daného typu veřejné infrastruktury v obci) a stanoví nároky na dostupnost veřejné infrastruktury diferencovaně podle několika typů sídel. Metodika představuje klíčový materiál pro koncepční rozvalu o městě krátkých vzdáleností, resp. o městě s dobře dostupnými základními druhy veřejné infrastruktury, a může tak sloužit mj. jako podklad pro vyhodnocení dostupnosti občanského vybavení v územně analytických podkladech.

Strategické dokumenty MMR neuchopují princip města krátkých vzdáleností izolovaně, ale jako integrální součást širší transformace území směrem k vyšší odolnosti, udržitelnosti a konkurenceschopnosti. Nejde přitom o rigidní model, ale o integrovaný přístup propojující územní plánování, mobilitu, veřejný prostor a sociální soudržnost. Nová empirická zjištění v práci autorů F. Marzolla a kol.⁸ navíc ukazují, že větší blízkost funkcí je spojena s nižšími emisemi CO₂ z dopra-

vy, což podtrhuje přínos pro udržitelný rozvoj a kvalitu ovzduší ve městech.

V podmínkách České republiky s hustou sídelní strukturou a vysokým podílem malých obcí představuje tento přístup příležitost posílit lokální kvalitu života, omezit negativní dopady suburbanizace a podpořit vyvážený regionální rozvoj. Jeho naplňování přitom předpokládá spolupráci mezi jednotlivými úrovněmi veřejné správy, mezioborovou koordinaci i aktivní zapojení samospráv a místních aktérů. Právě tato schopnost propojovat sektory a úrovně řízení činí z města krátkých vzdáleností jeden z praktických nástrojů naplňování cílů udržitelného rozvoje a posilování odolnosti sídel v horizontu roku 2030 i dále.

PhDr. Věra-Karin Brázová, Ph.D.
Oddělení urbánní politiky a strategií
Ministerstvo pro místní rozvoj

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

ENGLISH ABSTRACT

The City of Short Distances as a Cross-Cutting Principle of the Ministry of Regional Development's Policies, by Věra-Karin Brázová, Karel Wirth

This article examines how the principle of the city of short distances has been reflected in the strategic and conceptual documents of the Ministry of Regional Development. It shows that this approach is not an isolated concept but rather a cross-cutting principle that supports sustainable development, quality of life, and the resilience of settlements through the instruments of urban policy, Smart Cities, and spatial planning.

⁶ MMR. 2025. *Politika architektury a stavební kultury České republiky*. [on-line]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj. Dostupné z: [https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-architektury-a-stavebni-kultury-ceske-\(1\)](https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-architektury-a-stavebni-kultury-ceske-(1)).

⁷ MAIER, K.; ŠINDLEROVÁ, V.; VOREL, J.; JETEL, V.; PELTAN, T. 2020. *Certifikovaná metodika TB050MMR001 Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury*. [on-line]. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury. Dostupné z: [https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/ stanoviska-a-metodiky/uzemni-planovani/stanoviska-a-metodiky-k-zakonu-c-183-2006-sb-,do/9-ostatni- stanoviska-a-metodiky/standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury](https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/stanoviska-a-metodiky/uzemni-planovani/stanoviska-a-metodiky-k-zakonu-c-183-2006-sb-,do/9-ostatni- stanoviska-a-metodiky/standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury).

⁸ MARZOLLA, F.; MELO, H. P. M.; BRUNO, M.; LORETO, V. 2026. Proximity-based cities emit less mobility-driven CO₂. [on-line]. In: *npj Sustainable Mobility and Transport*, 3(1), 7. Dostupné z: <https://doi.org/10.1038/s44333-025-00074-0>.

A CITY OF SHORT DISTANCES OR SUBURBS OF REASONABLE PROXIMITIES?

EXPLORING THE POTENTIAL OF SOFT DENSIFICATION IN PRAGUE SUBURBAN MUNICIPALITIES¹

Jana Nádravská, David Tichý

Although the city of short distances is a strategy embraced by many global cities, concerns have been raised about the practical feasibility of the concept in cities with an existing sprawling structure, i.e., cities surrounded by low-density suburbs and satellite municipalities. One answer is to extend the 15-minute city concept and modify it for low-density fringes. This article presents strategies and initiatives that follow and extend urban proximity concepts to suburban areas and summarizes their main ideas. One of the consensus identified across these strategies is the necessity of increasing the population density in low-density localities. The empirical part of the study investigates the potential for increasing density using GIS analysis in the suburbs of the Central Bohemian Region. The analysis specifically models the impact of soft densification – a Western European bottom-up strategy involving incremental changes on private plots, initiated by residents.

Key words: soft densification, urban proximity concept, suburban development, densification potential introduction

Introduction

City of Short Distances in the Context of the Existing Settlement Structure

While Europe experienced limited population growth (+10%) between 1975 and 2015, its settled area doubled [ESPON, 2024]. Significant amount of this growth can be attributed to suburbanization, which created low-rise residential settlements around cities.

Urbanization in the 21st century is increasingly taking place in the peripheral areas of cities and in the vicinity of cities [Keil, 2022], which also applies to the Czech Republic, where 1.4 million people lived in municipalities most affected by the suburbanization process in 2016 [Ouředníček, 2018]. Prague, the Czech capital city, is now dealing with the consequences of the suburbanization of the last 30 years, when Prague's hinterland grew faster than the city itself. However, the people who moved into suburban low-density districts or municipalities did not leave the city completely and continue to commute to work, study, and entertainment. Since 2001, the population of Prague's immediate hinterland (the districts of Prague-East and

Prague-West) has grown by 105 000, and since 1990, the population of the entire Central Bohemian Region has grown by more than 230 000 inhabitants (Fig. 1). Even in recent years, there has been a noticeable number of 5 000 to 7 000 people moving from Prague to the Central Bohemian Region every year [Brabec, 2022].

The low-density residential areas in small rural municipalities around Prague

are characterized by a lack of public amenities, forcing residents to depend on individual car transport and the city amenities. According to the Prague Institute of Planning and Development, it is economically and demographically inefficient to build new infrastructure of public amenities in these locations [IPR Praha, 2023].

On the other hand, the topic of short-distance cities appears in strategic do-

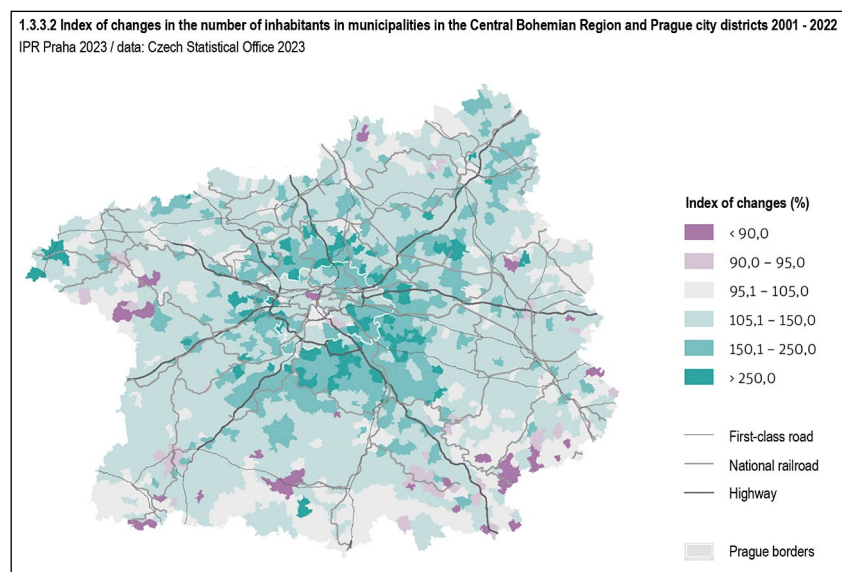


Fig. 1: Index of population change in municipalities in the Central Bohemian Region, Prague, and Prague city districts between 2001 and 2022

¹ Český překlad článku je uveřejněn na webových stránkách časopisu.

cuments in the Czech Republic, such as the Principles of Urban Policy of the Czech Republic, where one of the priorities is "polycentric settlement development and compact short-distance cities" [MMR, 2023]. The Strategic Plan of the City of Prague has also adopted the goal of "developing a compact city in accordance with the principles of a city of short distances" [IPR Praha, 2024].

Sociological research shows a clear preference among Czechs for living in a house with a garden, which is preferred by 80% of Czechs [NMS Market Research, 2023]. This is also related to the preference for living in the suburbs, suburbias, or villages near the city, which 42% of Czechs consider to be the ideal place to live [NMS Market Research, 2023]. As a result of this development and the existing structure of cities and their surroundings, the development of key principles for the transformation of suburban areas also plays an important role in sustainable development. Is it possible to establish these principles in accordance with the theory of the city of short distances?

In this article, we build on studies that emphasize the polycentric structure of urban metropolises and the arbitrary boundary between city and suburb [Dembski, 2021], which is becoming irrelevant in post-suburban development [Phelps, 2011].

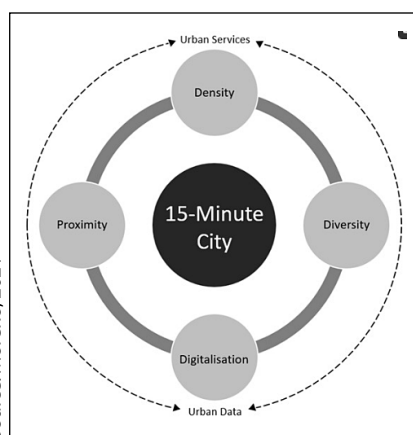


Fig. 2: 15-minute city framework identifies four dimensions after observing the challenges of COVID-19 pandemic. Density is seen as crucial dimension of the city and its built environment, and it has a direct link to travel and diversity dimension

A City of Short Distances and Extended Concepts

For the purposes of this article, a city of short distances can be defined as an urban environment with a relatively high density of buildings and a high degree of diversity in land use, where public spaces are designed for all modes of transport with an emphasis on walking and public transport, and where it is possible to make most daily journeys on foot or by bicycle [Moreno, 2021].

The concept of urban proximity has been present in urban planning since the 1970s, following Jane Jacobs' criticism of modernist urban planning [Jacobs, 1961]. It was further developed by William H. Whyte [1980] and Jan Gehl [2000], and the New Urbanism Movement (CNU), but it gained most popularity and wider recognition after the COVID-19 pandemic thanks to Carlos Moreno, an urban planner and professor at the Sorbonne University in Paris. His theory is based on time-based urbanism (chrono-urbanism), where residents should be able to access all their basic needs within 15 minutes by bike or on foot. He lists the following six basic urban social needs for a decent life: 1) housing, 2) work, 3) shopping, 4) healthcare, 5) education, and 6) entertainment. Moreno suggests that greater proximity to destinations and social interaction between people will lead to better communities and a better quality of life (Fig. 2). At the same time, this will support local culture and identity [Moreno, 2021; Pozoukidou, 2021].

Less discussed in the Czech professional community is Moreno's additional concept for areas with lower population density than cities, known as 30-minute territories. The concept of 30-minute territories is basically the same as that of 15-minute cities, but its implementation differs in that 30-minute territories must also include other types of mobility besides walking and cycling. These types of mobility can consist of shared micromobility. According to Carlos Moreno, this model makes it possible to implement the concept of developing areas on a human scale even in very small towns and in rural areas [OECD, 2025].

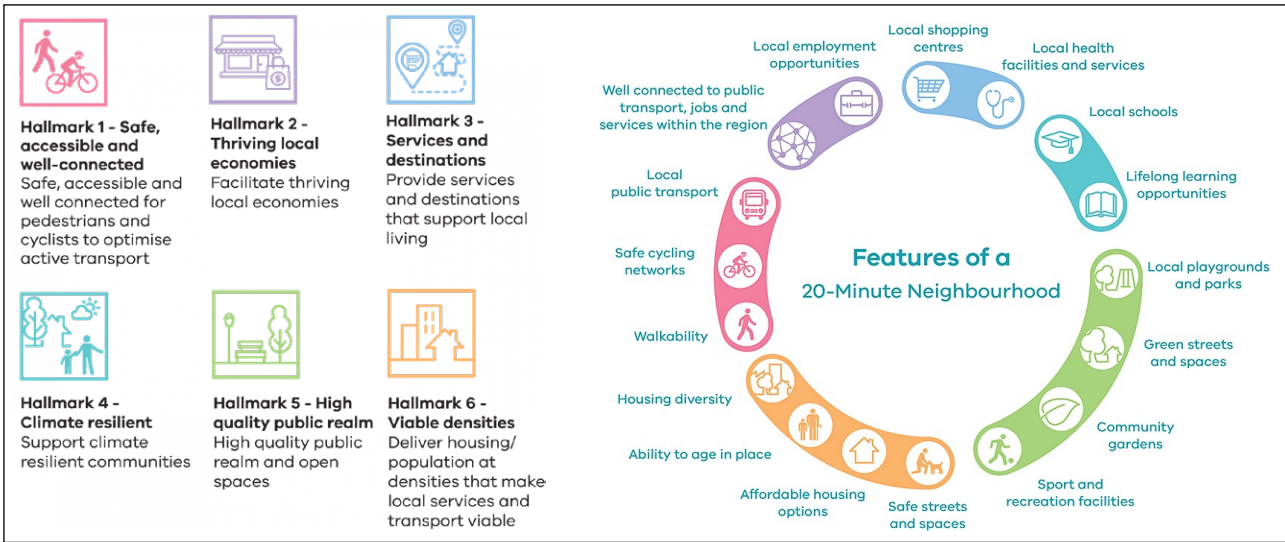
According to authors Newman and Kenworthy [1989], there are three threshold values: a density of less than 30 inhabitants per hectare (further used as inh./ha) means dependence on the car as the only form of transport. The minimum density for effective public transport was established as 50 inh./ha, and pedestrian connections associated with a city of short distances begin to appear at a density of at least 100 inh./ha [Newman, 1989]. A density of 100 inh./ha can be achieved with terraced houses (in American English, the term "row houses" is used), houses with their private gardens, which is still considered low-density residential development. The findings on threshold values were also supported by Czech research "Hustota a ekonomika měst" ("Urban density and economics"), which compared the costs of different urban structures [Hudeček, 2018]. Urban economist Vít Zeman recommends a density of at least 50 inh./ha for residential neighborhoods of low-density housing [Zeman, 2023].

However, the concepts of 15- to 30-minute areas require greater attention to be paid to the actual needs of residents, their life experiences, neighborhood characteristics, and socioeconomic parameters. The implementation of x-minute areas will mean "planning the possible in the context of the existing" [Calafiore, 2022].

While theoretical concepts were derived from academic databases, examples of implemented proximity concepts (urban strategies) were identified through a web-based search. Inquiries used specific keywords and their combination, such as "suburban", "low-density", "fringes", "metropolitan", "proximity-based", "city of short distances", "urbanism", "spatial planning", "urban strategy". From the initial search results, documents were screened to retain only those containing specific interventions for low-density suburban districts.

Plan Melbourne 2017–2050 (The State of Victoria Department of Environment, Land, Water and Planning)

Melbourne is one of the cities that has adapted its planning policies to the concept of a 15-minute city, but has



Source: DELWP, 2019

Fig. 3: Features and hallmarks of a 20-minute neighborhood according to Plan Melbourne

also extended them to manage the growth of its suburbs as 20-minute neighborhoods [DELWP, 2019]. It emphasizes consolidated growth directed toward existing built-up areas without further spreading settlements into the countryside (Urban Growth Boundary). Densification is directed particularly toward areas with high housing demand and proximity to active centers and transport hubs. The plan works with three levels of suburbs – inner, middle, and outer – all of which should offer compact, walkable neighborhoods linked by a network of main and neighborhood activity centers of varying sizes, roles, and functions depending on their location in the overall hierarchy. The guidelines also support the planning of local jobs, quality pedestrian and bicycle paths, and public transport-oriented development. One of the principles is the densification of middle

and outer suburbs through the development of so-called gray areas, which means replacing detached single-family homes with multi-generational or even multi-functional buildings after they become obsolete [DELWP, 2019] (Fig. 3).

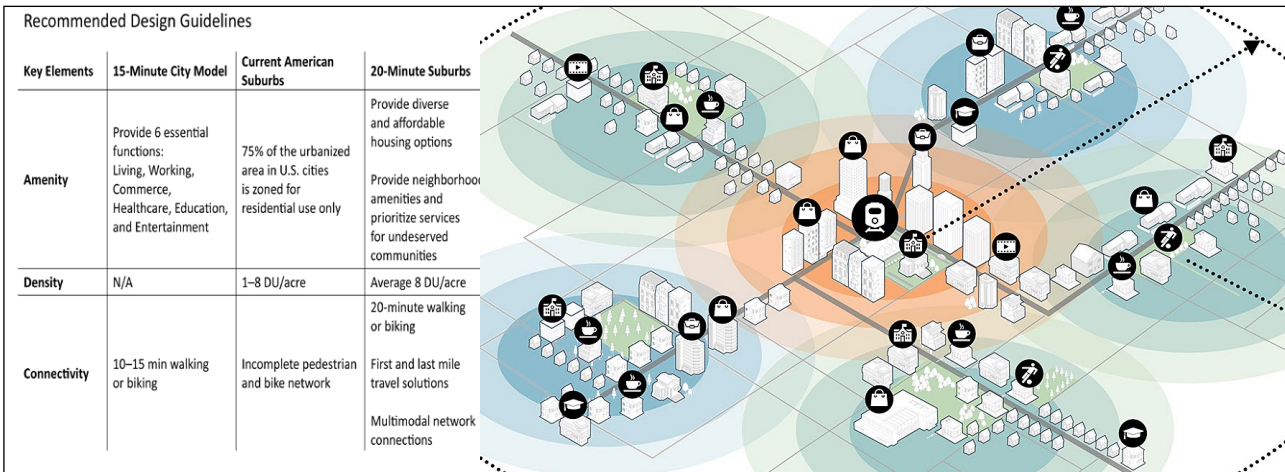
20-Minute Suburb – A Planning Framework for Connected Communities (Skidmore, Owings & Merrill)

The concept approaches the transformation of American suburbs as a long-term process that will require consensus-building involving many stakeholders, including representatives of citizen communities. It provides an overview of new demographic trends within the suburban population and looks at three different types of suburban areas: mixed-income suburbs, mar-

ginal/underserved suburbs, and local community centers [Lou, 2023].

The concept defines density according to the number of dwelling units (DU) per given area – acre (residential density). There is no exact calculation, but according to conversions in the publication, 1 DU/acre = 2.5 inh./ha can be considered. That would mean that suggested population density for a functioning 20-minute suburb is 50 inh./ha.

In the context of each typology and specific community, this concept proposes measures based on three fundamental elements that should make up livable places: amenities (scaled), density (especially in key locations to maintain amenities), and connectivity (20-minute accessibility, the need for connected and high-quality networks for pedestrians and cyclists) (Fig. 4).



Source: Skidmore, Owings & Merrill, www.som.com

Fig. 4: New concept of 20-minute suburbs. It proposes interventions according to three main elements: amenity, density and connectivity

Several proposed strategies are dedicated to increasing population density: eliminate exclusive/single-family zoning; introduce flexible zoning that allows for the construction of multi-family apartment buildings; Simplify ADU² legislation; encourage land division and increase height limits; simplify or eliminate parking requirements in single-family residential zones [Lou, 2023].

**Vancouver Plan 2050
(The City of Vancouver)**

The objective of this long-term spatial development plan for Vancouver for the next 30 years is to create complete, connected neighborhoods using the 15-minute city principle. The plan works with different types of neighborhoods, such as rapid transit areas, neighborhood centers, and villages, for which different strategies apply. However, the term "village" is misleading because it refers to low-density suburban neigh-

borhoods that lack public transportation and services.

For low-density areas, the plan proposes densification and diversification of housing typologies. Therefore, the plan proposes adding so-called medium-density development around neighborhood centers and in areas with high-quality public transportation. Medium-density development, as explained in the plan, includes typologies related to gardens, such as multiplexes and terraced houses, as well as low-rise apartment buildings, or even mixed-use developments [The City of Vancouver, 2022] (Fig. 5).

Proximities – PROMoting accessible services, livable spaces and sustainable connections in peripheral urban territories (Interreg)

Eight European locations (Reggio Emilia, Italy – Lead Partner; Manresa, Spain;

Veszprém, Hungary; Varberg, Sweden; Centar Sarajevo, Bosnia and Herzegovina; Riga Planning Region, Latvia; Southern Regional Assembly, Ireland; South-West Oltenia, Romania) are collaborating on the Proximities initiative, which aims to improve the implementation of short-distance concepts in peripheral locations. It examines peripheral urbanized areas at different territorial levels (urban/regional) and in different dimensions (social, economic, environmental) and seeks common public approaches to neighborhood renewal as centers that are based on people and specific contexts.

The project is built on several main pillars: local services in peripheral areas that serve as multifunctional actors strengthening the local community; improving the social dimension of soft mobility, i.e., walking and cycling, and sustainable solutions to improve connections between central and peripheral areas [Interreg, 2025].



Source: The City of Vancouver, 2022

Fig. 5: Implementation plan according to Vancouver Plan point out missing middle/small-scale multi-unit housing zoning

Densification

A review of several strategies expanding the concept of the 15-minute city shows that the goals and principles of peripheral area development are consistent and somewhat repetitive. In all cases, the authors assume that a certain population density is necessary to ensure the viability of local shops, public transport, and services. This suggests promoting the gradual redevelopment of peripheral areas of cities by increasing building density, expanding housing typology, and introducing mixed-use areas could be an effective strategy for their sustainable transformation [Markuske, 2024].

Densification is seen as a positive solution in urban planning and policy because it is also expected to prevent urban sprawl, protect open spaces, and enable more sustainable forms of transport [ESPON, 2020], thereby directly contributing to the UN Sustainable Development Goals [UNECE, 2015] in terms of reducing land consumption. How-

² ADU = Accessory Dwelling Units are increasingly accepted in the US as a solution for increasing population density in single-family home zones. These are smaller accessory buildings on already developed private plots that are used for housing but also for work (granny flats, backyard cottages, in-law suites, rental units, etc.). To illustrate the volume, across the state of California, there was an elevenfold increase in permit applications between 2017 and 2019.

ever, it is necessary to define a method of densification that is suitable for areas with low population density without disrupting the quality of the neighborhood and the environment for residents [Mouratidis, 2020; Teller, 2021].

Densification can be categorized into two main trends, in basic terminology hard and soft densification. Hard densification consists of large-scale densification strategies managed by authorities in accordance with a given policy, and results in major changes to the built environment. Soft densification describes small-scale densification strategies that are managed by property owners primarily for economic reasons [Puustinen, 2022] (Fig. 6).

The term "soft densification" (or "incremental densification", "gentle densification") was introduced in European countries to describe the gradual increase in density that occurs on private land and is initiated primarily by the residents themselves. Soft densification includes a wide range of modifications to existing buildings – renovations, subdivision of houses or land, extensions, conversions, and small infill houses – all with the aim of increasing residential capacity (and, where appropriate, commercial capacity for small businesses that do not disturb the peace) in a built-up area. Some European countries already have experience with regulating and using planned soft densification to achieve sustainable goals, but setting up these policies and processes correctly is a complex and long-term issue because it works with owner-occupied sites and private property [Bouwmeester, 2023; Dunning, 2020].

The modes of emergence on the part of owners may be:

a. **Multigenerational living**, a common motivation, related to the housing affordability crisis (so-called boomerang kids), when original owners (usually parents) remain in the house but reduce their living space (for example by moving to the barrier-free ground floor) in order to make room for next generation of the same family. The positive aspects of this solution are mutual assistance and keeping the property "in the family".

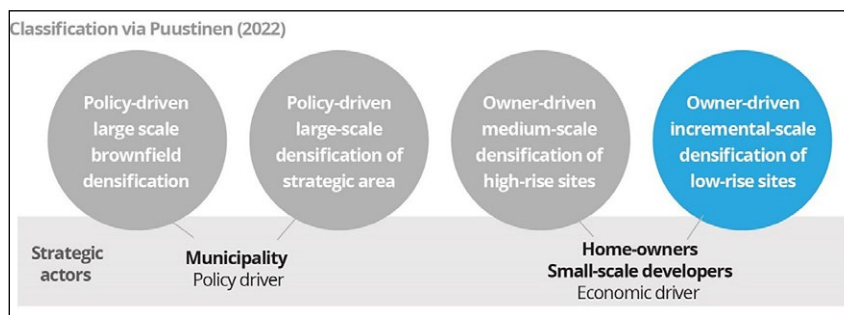


Fig. 6: Basic classification of densification strategies and their initiating actors via Puustinen et al., 2022

- b. **Passive income housing** (renting out part of the house) – model where owners remain in the house but separate and rent the unused parts. Motivation is mostly economical – income supplement, reduce energy costs, financing the necessary reconstruction... But can also be social – increase sense of security, help with maintenance (in Germany and France, there are specific agencies providing so-called "Housing for help")
- c. **Co-ownership** (purchase and transformation "from the outside") – situation applies when a family home is offered for sale but is too large or expensive for one family. The solution is joint purchase by several owners (usually two families) and subsequent construction to divide and define the residential units and plot of land. This allows people to live in locations that would be financially unaffordable for a single family. At the same time, it helps municipalities by bringing new, often younger residents to the existing sites and renovating them.
- d. **Small development** (densification by developers) – although soft densification is mostly led by private property owners, it is necessary to mention the possibility of densification by small developers. They identify land with underutilized potential, whether it consists of large gardens that can be divided and used to build a second house, or houses that can be expanded and subsequently divided into multiple residential units [Zimmermann, 2025; Ehrhardt, 2025; Dvořáková, 2021; Beyeler, 2014; Beyeler, 2010].

In many cases, the interests of individuals (the need for renovation, increasing property value) can go hand in hand

with the interests of local government (renovation of existing housing stock, diversified supply of individual housing without expanding the urban area). The motivation for steering development into developed areas may be the initiative No net land take by European Commission, that has called for "zero net land take" by 2050. This target means that land take must be prevented, minimized, and compensated for [ESPON, 2024].

Despite often being dismissed as marginal, soft densification can collectively lead to significant urban change. For illustration – 32% of construction (over 1 million m³ of built-up volume) within the city limits of the Dortmund metropolitan area between 2011 and 2021 was caused by soft densification on behalf of private owners [Ehrhardt, 2025]; 17.1% of all newly built housing units in England between 2001 and 2011 were created through soft densification [Bibby, 2020]; and in Los Angeles, the number of ADU permits increased from 71 to 6 747 between 2014 and 2019 [Lou, 2023].

In the Czech Republic, the debate on extending the concept of the city of short distances to peripheral areas – suburbs – is in its very beginning. One of the fundamental questions for its implementation is the possibility of increasing population density so that the introduction of public amenities is demographically and economically viable. Since this involves the densification of mostly private and already developed plots, soft densification can be considered. These are stabilized areas, so achieving their potential corresponds to the parameters of the plots and regulations set out in municipal zoning plans. Is it

Source: Author

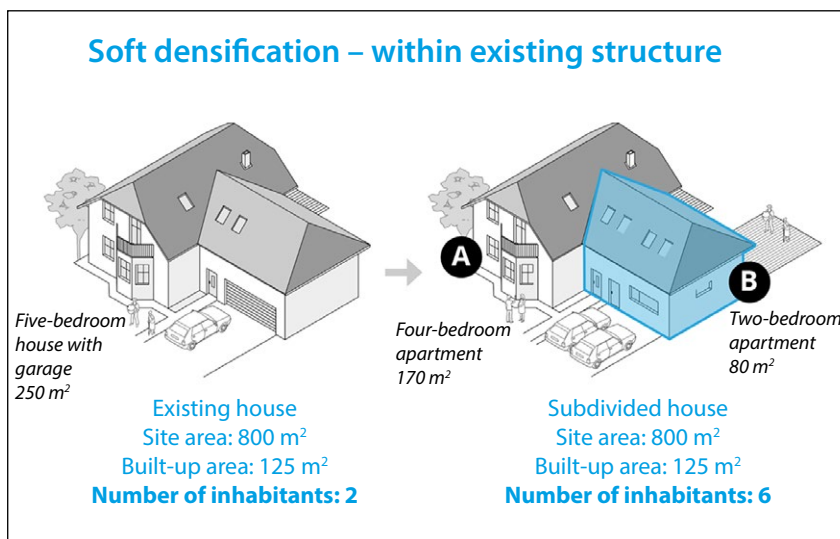


Fig. 7: Higher densities can be achieved without additional built-up volume, simply by filling the capacity of the structure or conversion

possible to achieve sufficient population density for amenities to function without changing the zoning plans?

Methodology

Chosen method for empirical part of this paper is spatial analysis of reserves for soft densification. Forty colonies in suburban municipalities in the Central Bohemian Region were selected for GIS analysis, based on a list of municipalities most affected by the suburbanization process (zone 1), defined by dynamic housing construction and high immigration intensity from the core city of Prague [Ouředníček, 2018]. Morphologically, these are colonies of detached houses connected to built-up areas and separate colonies of detached houses [Ouředníček, 2006a], with the travel time to the main core of suburbaniza-

tion – Prague – set at 45 minutes [Ryšavý, 1994]. The analyzed colonies were completed between 2000 and 2009, which relates to the Gradation of Suburbanization phase [2002–2006], when, as a result of the widespread availability of mortgages, there was the largest increase in completed houses in larger and smaller municipalities around Prague [Ouředníček, 2006b]. Geographic data from State Administration of Land Surveying and Cadastre, Czech Statistical Office, and Ministry of Regional Development were used as input data. A total of 3 651 developed plots with detached family houses were analyzed from municipalities: Březová u Zvole, Čakovičky, Čtyřkoly, Dolní Břežany, Dolní Jirčany, Herink, Jesenice, Jíloviště, Jirny, Kamýk u Velkých Přílep, Kojetice, Líbeznice, Měšice, Mratín, Mukařov u Říčán, Nová Ves pod Pleší, Nučice u Rudné, Okrouhlo, Průhonice,

Příšimasy, Ptice, Svárov, Roztoky, Říčany, Řitka, Sibiřina, Srbín, Statenice, Svinaře, Svojetice, Šestajovice, Těptín, Veleň, Vestec, Všestary u Říčán, Zdiby, Zeleneč, Zlončice, Žalov. The analysis works with three basic spatial types of soft densification interventions:

- 1) Increasing the residential capacity within the **existing** house volume without affecting the built-up area of the land or height regulations – this category includes both vertical or horizontal division of the house and conversion of non-residential space – typically attics or garages. For the house to remain in the family housing category, it can be divided into a maximum of three residential units (Fig. 7).
- 2) House **transformation** – this includes extensions and additions, the former requiring a space reserve on the plot (min. 20 m²), the latter without the space reserve requirement, but with the requirement for zoning regulations allowing higher buildings (the space regulation is often set at one above-ground floor and a residential attic, so even allowing for two full above-ground floors would affect the possibilities for densification).
- 3) **Infill** house, spatial type where a second housing unit is built on an already developed plot of land – czech legislation essentially recognizes only one option in this case, and that is the construction of a simple residential building limited to one above-ground floor and area of 80 m² ("výměnek") – can be described as the American equivalent ADU ("additional dwelling unit").

To calculate population density, the area of private plots was calculated with a 20% increase (Fig. 8), which corresponds to the share of public spaces of this urban structure according to the book *Hustota a ekonomika měst* [Hudeček, 2018]. This was chosen because of the very specific polygons with construction from a given time period, where the selection of actual public spaces could distort the subsequent calculations.

The following assumptions were made when modeling the potential for filling the existing structure's capaci-

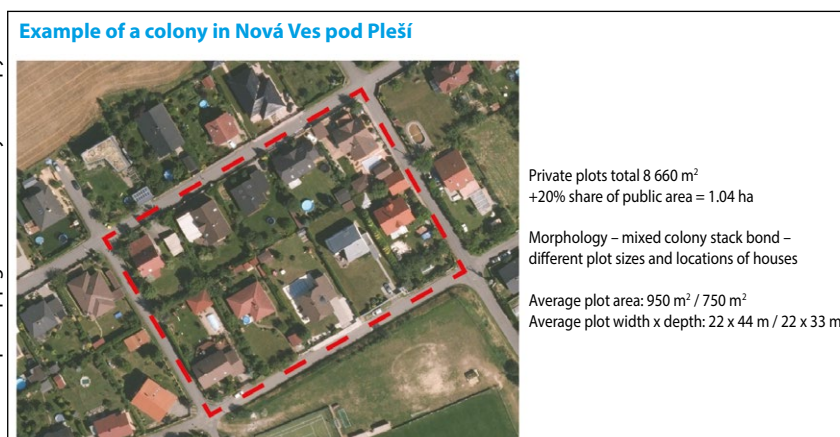


Fig. 8: A sample of one specific colony in analyzed municipality Nová Ves pod Pleší

ty: the average living space per occupied apartment in the Czech Republic was 65.3 m², of which 52.6 m² was in apartment buildings and 80.9 m² was in family homes [MMR, 2019]. Given the average occupancy of apartments, which is 2.3 persons [Eurostat, 2025], we reach an average value of 35.2 m² of apartment space per person, which is calculated as the specific value for capacity fulfillment (Fig. 9).

The second step was to model the potential for transforming the structures, specifically extensions, to a maximum of 20% of the built-up area, so that 10% of the built-up area could be devoted to additional structures such as a swimming pools, pergolas, etc. (built-up ratio of 30% was permitted in most of analyzed municipal zoning plans). Within the spare meters, an extension on two floors was calculated (two usable floors are also the predominant number of floors in this housing sample) (Fig. 10). The method does not address the modelling of vertical additions that are dependent on height restrictions.

The third step was to determine the potential of small infill houses ("výměňky"), which were defined according to the New building act (No. 283/2021 Coll., Ministry for Regional Development of the Czech Republic) as simple structures for housing with a built-up area of up to 80 m² and a height of up to 5 m with a maximum of one above-ground floor, on the land of a family house, which is functionally connected to the family house. This means identifying contiguous areas of at least 100 m² that do not exceed the maximum build-up limit of 30% (Fig. 11). Small infill house is perceived as a single dwelling unit, so the calculation works with 2.3 inhabitants as the Czech average household occupancy.

All calculations used a coefficient of 0.8 for flexibility in apartment size and gaps in permanent residence reporting.

Results

A basic analysis of plot sizes and current building density showed the expected correlation, with larger plots meaning lower population density (Table 1). The

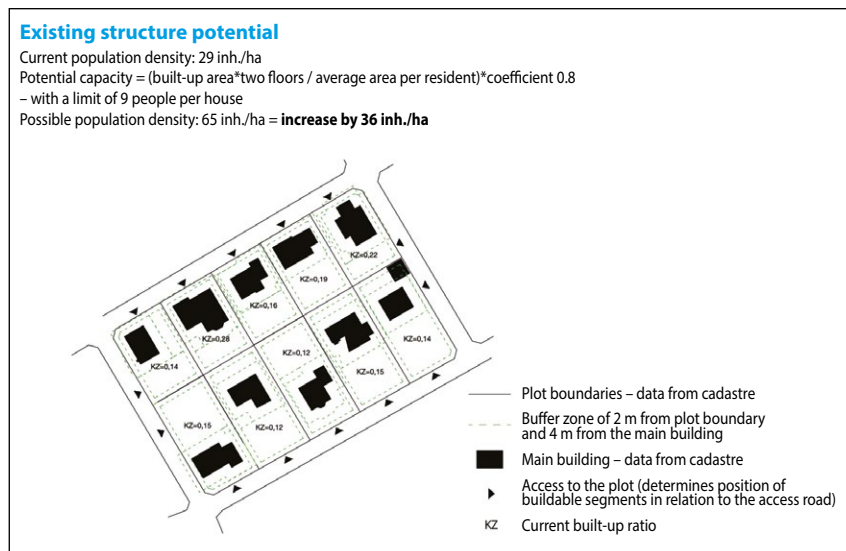


Fig. 9: Sample of capacity potential calculation for existing spatial type (conversion, subdivision)

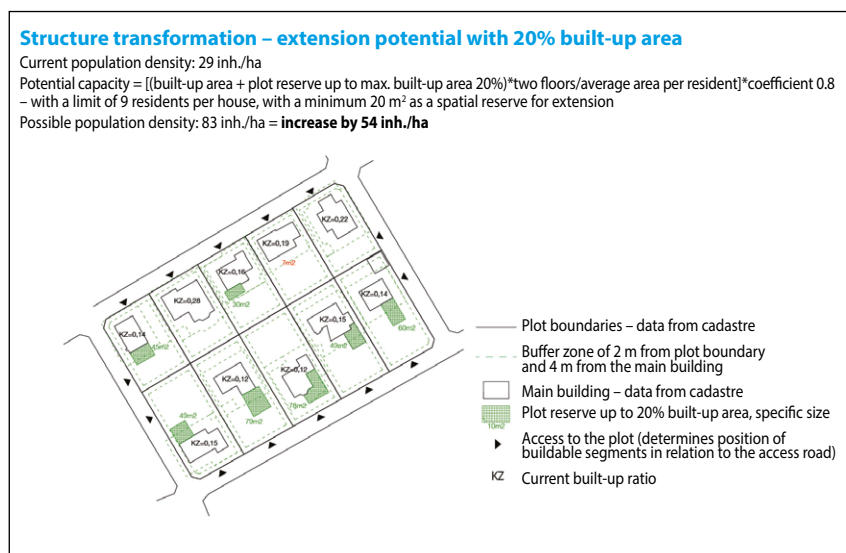


Fig. 10: Sample of capacity potential calculation for transformation spatial type (extension)

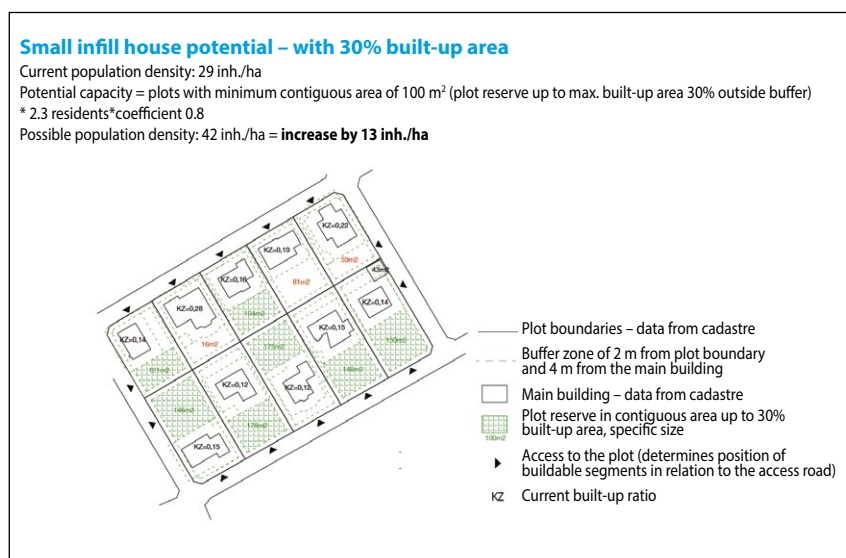


Figure 11: A sample of potential capacity calculation for small infill houses

Source: Author

Source: Author

Source: Author

Source: Author

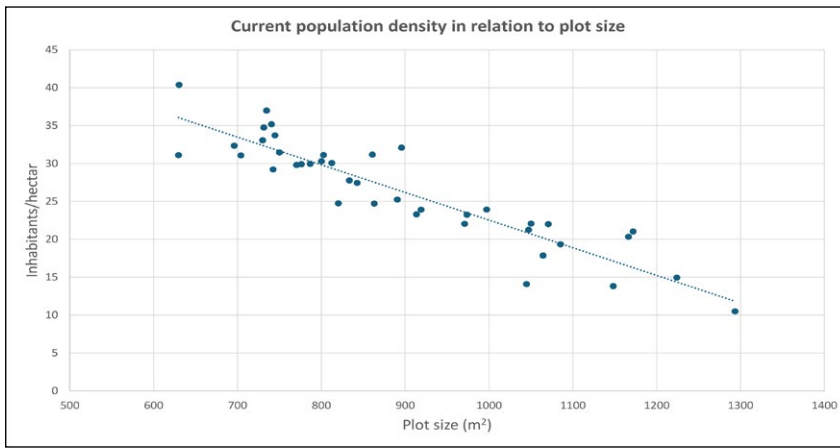


Table 1: An illustration of the correlation between plot size and population density in the analyzed suburbs

Source: Author

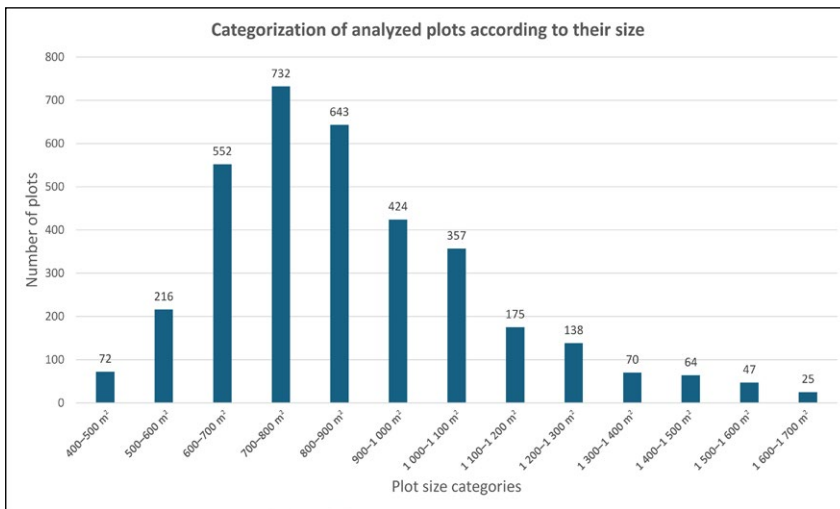


Table 2: An overview of the analyzed plots shows the most common plot size is 600–900 m²

most common plot size is between 600 and 900 m² (Table 2). Unfortunately, even in newly processed zoning plans, there is a requirement for a minimum plot size of 900 m² or more, which significantly affects population density. According to data from the 2021 census, the average occupancy of family houses in the areas surveyed was 2.8 inha-

bitants per plot, although it should be noted that only residents registered for permanent residence are included in this calculation.

The average achievable density was 76 inh./ha (Table 3), but in each of the suburbs, the achievable values and distribution within each type of soft densi-

Source: Author

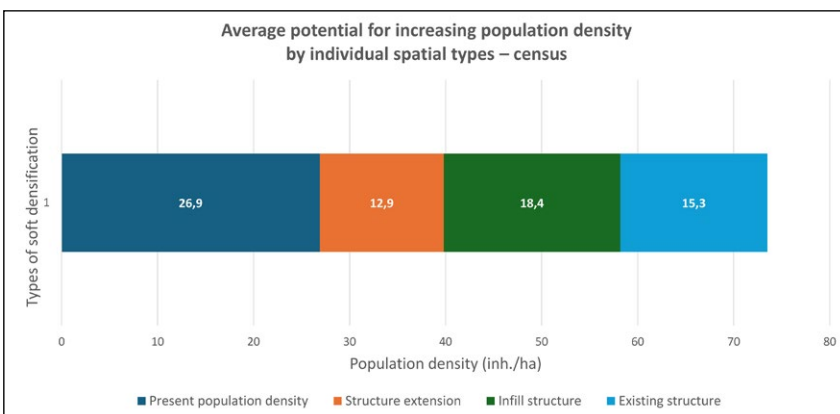


Table 3: Average values of potential density increase added up to a total of 76 inh./ha

fication vary considerably (Table 4). This confirms that the existing morphology influences the possibilities for densification and must be taken into account in future planning and policy decisions. The achievable value corresponds to the use of individual types of soft densification at 80%, i.e., in the case of an extension, this means 80% use of the maximum possible area of the extension for housing.

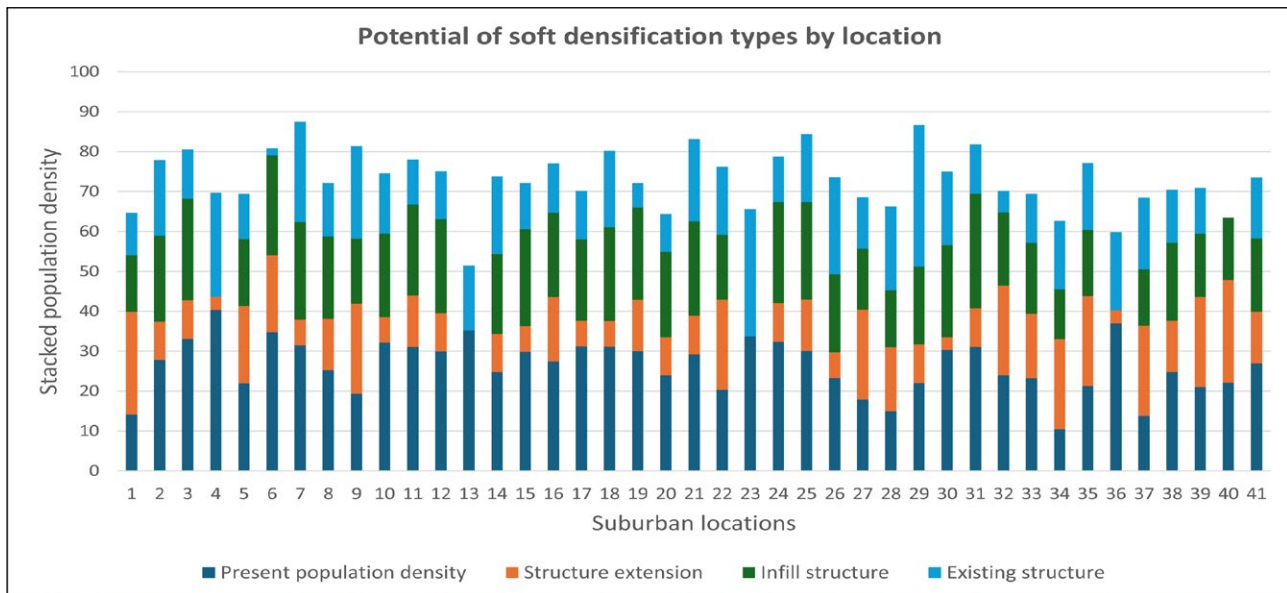
Filling the existing structure together with transformation using extensions to a total maximum of 20% of the built-up area proved to be a relatively effective strategy without significantly encroaching on the garden. This combination proved to be more effective than infill buildings, which involve more significant encroachment on the land (30% built-up area).

The width of the plot or its corner location proves to be a key parameter in determining the potential for densification due to access to roads and thus private access; in addition, these plots are often larger and therefore have greater potential for densification.

Discussion

Results suggest that recommended value for density of 100 inh./ha associated with a city of short distances is unlikely to be achieved through soft densification without changing regulations in zoning plans that would allow for a higher built-up area, subdivision of plots, higher-rise buildings, or at least flat roofs. In addition, the model assumes a high percentage of participating private owners, which is not a realistic expectation.

The second threshold value of 50 inh./ha, which could mean better functioning public transport, and viability of basic services and shops in the municipality is more achievable with soft densification – even with lower engagement of private owners and without the need for major changes to the zoning plans. To enable this population density, municipalities can be advised to remove requirements for minimum building plot sizes. Municipalities still restrict the division of land into smaller units



Source: Author

Table 4: The densification potential varied among analyzed suburbs. Due to existing morphology, infill structure wasn't possible everywhere

and even use this regulation to limit the number of residential units in a house. This is a major limitation for soft densification. The second significant barrier is additional parking regulations, where the zoning plan sets requirements beyond the building code.

From the findings, it can be concluded that even with quite intensive use of soft densification, the values achieved are still within the range of low-rise residential development, and there is no cause for concern about changes in the character of the localities or sudden demands on technical and civic infrastructure. Future work should explore how these findings can be translated into spatial planning policies, for example how to identify locations suitable for densification and how to adjust the regulations. Further work should also involve surveying residents' interest in soft densification in relation to various life situations and exploring the other two pillars of the short-distance city model – diversity and proximity.

However, it is possible to achieve significant differences compared to the current densities and thus improve the income/cost ratio that burdens most municipalities. The greatest savings can be achieved by increasing the lowest densities, which also have the most significant environmental and social impact [Hudeček, 2018].

It would certainly be useful to address this issue in terms of governance and administrative boundaries as the aforementioned strategies are subject to the local government of the central city. On the contrary the Central Bohemian Region consists of more than 200 autonomous municipalities with independent spatial planning, which is not very well coordinated [Stanilov, 2014].

The article does not address the quality of interventions and the property rights relations, which are both fundamental elements for long-term conflict-free housing. The quality and careful planning of interventions influence the perception of density [Cooper Marcus, 1988], experience from Switzerland shows the importance of private access, and the overall self-sufficiency of residential units [Beyeler, 2014]. Follow-up research should focus on the qualitative parameters of interventions and property rights treatment in Czech context.

Although the paper focuses primarily on the potential for densification, even without reaching a density of 100 inh./ha, there are other urban strategies that can help transform peripheries into functional 30-minute territories. The reviewed concepts repeatedly highlighted the importance of connected, high-quality networks for pedestrians and cyclists, emergence of neighborhood centers providing local services, and creating local jobs.

Conclusion

A summary of strategies shows that the topic of sustainable development through compact and proximity urban planning is not only the prerogative of cities, but is also being extended to peripheral areas and urban-rural areas. However, the article contributes to the discussion by stating that although these concepts are introduced top-down, in the case of suburbs, they must be implemented bottom-up. Soft densification is presented as a crucial strategy, emphasizing that the construction of a single-family home does not mark the end of its life cycle, but rather opens possibilities for future adaptation. The successful transformation of these localities is a collaborative endeavor involving policymakers, administrators, and citizens. While residents act as the active initiators of soft densification, their capacity to intervene is ultimately defined by the regulatory frameworks established by the municipality. Municipalities can use this information to limit or, conversely, promote soft densification, depending on where they want to be located in the hierarchy of polycentric structure in the future.

The assumption of broader implementation of soft densification may seem unlikely, given our more recent development of suburbs. However, we are witnessing this approach in the Western world. Given the current housing

affordability crisis, the climate crisis, and aging of the population, the issues of aging suburbanites and the associated downsizing, or the return of grown-up children with their families due to the problematic availability of apartments in the city, are already appearing in our context too and is likely to continue to.

This work was supported by the Grant Agency of the Czech Technical University in Prague, grant No. SGS24/099/OHK1/2T/15. Project supported by the Ministry of Regional Development under grant 55237/2025-57.

References:

- BEYELER, M. 2010. *Weiterbauen Wohneigentum im Alter neu nutzen*. Basilej: Christoph Merian Verlag. ISBN 978-3-85616-491-1.
- BEYELER, M. 2014. *Métamorphose: Transformer sa maison au fil de la vie*. Presses polytechniques et universitaires romandes. ISBN 2889150607.
- BIBBY, P.; HENNEBERRY, J.; HALLEUX, J. M. 2020. Under the radar? 'Soft' residential densification in England, 2001–2011. In: *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 47(1): 102–118. ISSN 2399-8083.
- BOUWMEESTER, J.; GERBER, J. D.; HARTMANN, T.; AY, D. 2023. Non-compliance and non-enforcement: An unexpected outcome of flexible soft densification policy in the Netherlands. In: *Land Use Policy*, vol. 126. ISSN 0264-8377.
- BRABEC, T. 2022. *Populační vývoj a sociální struktura obyvatel Prahy v kontextu evropských měst*. Prague: Prague Institute of Planning and Development.
- CALAFIORE, A.; DUNNING, R.; NURSE, A.; SINGLETON, A. 2022. The 20-minute city: An equity analysis of Liverpool City Region. In: *Transportation Justice*, vol. 102. ISSN 1361-9209.
- COOPER MARCUS, C.; SARKISSIAN, W. 1988. *Housing As If People Mattered: Site Design Guidelines for the Planning of Medium-Density Family Housing*. University of California Press. ISBN 9780520063303.
- DELWP. 2019. *20-Minute Neighbourhoods: Creating a more liveable Melbourne*. The State of Victoria Department of Environment, Land, Water and Planning.
- DEMBSKI, S.; SYKES, O.; COUCH, CH.; DESJARDINS, X.; EVERS, D.; OSTERHAGE, F.; SIEDENTOP, S.; ZIMMERMANN, K. 2021. Reurbanisation and suburbia in Northwest Europe: A comparative perspective on spatial trends and policy approaches. In: *Progress in Planning*, vol. 150. ISSN 0305-9006.
- DUNNING, R.; HICKMAN, H.; WHILE, A. 2020. Planning control and the politics of soft densification. In: *Town Planning Review*, 91(3): 305–324. ISSN 0041-0020.
- DVOŘÁKOVÁ, N.; HORŇÁKOVÁ, M. 2021. Retiring in the suburbs? Residential strategies in two Prague suburbs. In: *Geografisk Tidsskrift–Danish Journal of Geography*, 121(2): 114–127. ISSN 1903-2471.
- EHRHARDT, D.; SOMMER, F.; NDM, M.; RAIMBAULT, J.; HARTMANN, T.; JEHLING, M. 2025. Who drives urban densification? Linking landownership and spatial dynamics. In: *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning*, 83(4): 1–17. ISSN 0034-0111.
- ESPON. 2024. *No net land take – policies and practices in European regions: Main administrative, economic, political or social challenges to implement No Net Land Take (NNLT)*. ESPON 2030 Cooperation Programme. ISBN 978-2-919816-85-9.
- EUROSTAT. 2025. *Average size of dwelling by household composition and degree of urbanisation*. Available at: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_lvho31__custom_18497122/default/table.
- HUDEČEK, T.; DLOUHÝ, M.; HNILČKA, P.; LEŇO CUTÁKOVÁ, L.; LEŇO, M. 2018. *Hustota a ekonomika měst*. Prague: Czech Technical University in Prague, Masaryk Institute of Advanced Studies. ISBN 978-80-87931-75-2.
- INTERREG. 2025. *PROXIMITIES PROMoting accessible services, livable spaces and sustainable connections in peripheral urban territories*. Available at: <https://www.interregeurope.eu/proximities>.
- IPR PRAHA. 2023. *Prognóza obyvatel a veřejné vybavenosti v Praze v roce 2022*. Prague: Prague Institute of Planning and Development.
- IPR PRAHA. 2024. *Strategic plan of the city of Prague: Vision, objectives, prioritization, projects and activities*. Prague: Prague Institute of Planning and Development.
- JACOBS, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House. ISBN 067974195X.
- KEIL, R.; WU, F. 2022. *After Suburbia Urbanization in the Twenty-First Century*. University of Toronto Press. ISBN 978-1-4875-3107-2.
- LOU, E.; CHO, J. 2023. *The 20-Minute Suburb: A Planning Framework for Connected Communities*. Available at: <https://www.som.com/research/the-20-minute-suburb/>.
- MARKUSKE, A. 2024. Urban Peripheries and the 15-Minute City: A comparative study on proximity-based strategies for the transformation of suburban and periurban areas. In: *Book of Proceedings: Game changer? Planning for just and sustainable urban regions*, pp. 36. AESOP, 576 / 3534. ISBN 978-94-64981-82-7.
- MORENO, C.; ALLAM, Z.; CHABAUD, D.; GALL, C.; PRATLONG, F. 2021. Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. In: *Smart Cities*, 4(1): 93–111. ISSN 2624-6511.
- MOURATIDIS, K. 2020. Commute satisfaction, neighborhood satisfaction, and housing satisfaction as predictors of subjective well-being and indicators of urban livability. In: *Travel Behaviour and Society*, 21: 265–278. ISSN 2214-367X.
- MRD. 2019. *Bydlení v České republice v číslech*. Prague: Ministry of Regional Development of the Czech Republic. Available at: [https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/bytova-politika/archiv-do-2024/publikace-a-analyzy/statistiky-z-oblasti-bytove-politiky/bydleni-v-ceske-republice-v-cislech-\(srpen-2019\)](https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/bytova-politika/archiv-do-2024/publikace-a-analyzy/statistiky-z-oblasti-bytove-politiky/bydleni-v-ceske-republice-v-cislech-(srpen-2019)).
- MRD. 2023. *Zásady urbánní politiky: Aktualizace 2023*. Prague: Ministry of Regional Development of the Czech Republic. Available at: <https://mmr.gov.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/novinky/zasady-urbanni-politiky-%E2%80%93-aktualizace-2023>.
- NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. R. 1989. *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*. UK: Gower Technical, Aldershot. ISBN 978-0566070402.
- NMS MARKET RESEARCH. 2023. *Výzkum spokojenosti s bydlením*. Available at: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-firmy-cechum-bydleni-na-vesnici-vyhovuje-do-velkomest-se-prilis-nehrnou-229042>.
- OECD. 2025. *From the 15-minute city to the 30-minute region: Rethinking how we live and connect*. OECD Blog, April 2025. Available at: <https://www.oecd.org/en/blogs/2025/04/from-the-15-minute-city-to-the-30-minute-region-rethinking-how-we-live-and-connect.html>.
- OUŘEDNÍČEK, M. 2006a. New spatial patterns of suburban housing in Prague urban region. In: *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 48: 293–302. ISSN 1338-6034.
- OUŘEDNÍČEK, M.; POSOVÁ, D. 2006b. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění. In: *Sociální geografie Pražského městského regionu*, s. 96–113. Prague: Department of Social Geography and Regional Development, Faculty of Science, Charles University. ISBN 80-86561-94-1.
- OUŘEDNÍČEK, M.; ŠPAČKOVÁ, P.; KLSÁK, A.; NEMEŠKAL, J. 2018. *Zóny rezidenční suburbanizace v obcích Česka 2016: Specializovaná mapa*. Prague: Faculty of Science, Charles University.
- PHELPS, N.; WOOD, A. 2011. The New Post-suburban Politics? In: *Urban studies*, 48(12): 2591–2610. ISSN 0042-0980.
- POZOUKIDOU, G.; CHATZIYIANNAKI, Z. 2021. 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. In: *Sustainability*, 13(2): 928. ISSN 2624-6511.
- PUUSTINEN, T.; KRIGSHOLM, P.; FALKENBACH, H. 2022. Land policy conflict profiles for different densification types: A literature-based approach. In: *Land Use Policy*, vol. 123. ISSN 0264-8377.
- RYŠAVÝ, Z.; KOTAČKA, L. 1994. Poznámka k pojmovému vymezení suburbia. In: *Územní plánování a urbanismus*, vol. XXI, pp. 188–189. ISSN 0322-774X.
- STANILOV, K.; SÝKORA, L. 2014. *Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe*. Wiley-Blackwell. ISBN 978-1-405-18548-6.
- TELLER, J. 2021. Regulating urban densification: what factors should be used? In: *Buildings and Cities*, 2(1), 302–317. ISSN 2632-6655.

THE CITY OF VANCOUVER. 2022. *Vancouver Plan*. Vancouver City Council. Available at: <https://www.shapeyourcity.ca/vancouver-plan>.

UNECE. 2015. *Geneva UN Charter on Sustainable Housing: Ensure access to decent, adequate, affordable and healthy housing for all*. Available at: https://unece.org/DAM/hlm/documents/Publications/EN_Geneva_UN_Charter_on_Sustainable_Housing.pdf.

ZEMAN, V. 2023. *Hodnocení udržitelného rozvoje města Rokycany*. FUTURAinvest. Available at: <https://www.rokycany.cz/hodnoceni-udrzitelneho-rozvoje-mesta-rokycany/ds-51591>.

ZIMMERMANN, P.; BRISCHKE, L.-A.; SPÄTE, E.; CONTRERAS Y DURAN, A.; PAAR, A. 2025. *Ein-familienhaus: Quo vadis? Kommunale Perspektiven auf die Transformation des EFH-Bestandes*. Berlin: vhw – Bundesverband für Wohnen

und Stadtentwicklung e. V. ISBN 978-3-87941-866-4.

Ing. arch. Jana Nádravská
✉ jana.nadravska@fa.cvut.cz
doc. Ing. arch. David Tichý, Ph.D.
Department of Building Theory
Faculty of Architecture
Czech Technical University in Prague

ČESKÝ ABSTRAKT

Město krátkých vzdáleností, nebo předměstí s přijatelnou dostupností? Zkoumání potenciálu měkkého zahušťování v příměstských obcích Prahy, Jana Nádravská, David Tichý

Přestože je koncept města krátkých vzdáleností strategií, kterou přijalo mnoho světových měst, objevují se pochybnosti o jeho praktické proveditelnosti ve městech s již existující rozvolněnou strukturou zástavby, tedy ve městech obklopených předměstími a satelitními obcemi s nízkou hustotou osídlení. Jednou z odpovědí je rozšíření konceptu 15minutového města a jeho úprava pro okrajové oblasti s nízkou hustotou osídlení. Tento článek představuje strategie a iniciativy, které navazují na koncepty městské dostupnosti a rozšiřují je do okrajových oblastí, a shrnuje jejich hlavní myšlenky. Jedním ze společných závěrů těchto strategií je nutnost zvýšení hustoty obyvatelstva v lokalitách s nízkou hustotou osídlení. Empirická část studie zkoumá potenciál zvyšování hustoty osídlení pomocí GIS analýzy v příměstských obcích Středočeského kraje. Analýza konkrétně modeluje dopady tzv. měkkého zahušťování – západoevropské strategie „zdola nahoru“, která spočívá v postupných změnách na soukromých pozemcích iniciovaných samotnými obyvateli.

ANALÝZA PODMÍNEK PRO DORUČOVÁNÍ NA POSLEDNÍ MÍLI V PODMÍNKÁCH MĚSTA KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

Michaela Ledvinová, Andrea Seidlová, David Šourek

Koncept města krátkých vzdáleností vychází z předpokladu krátké časové dostupnosti všech základních potřeb obyvatel s efektivní podporou využívání zejména pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy. Tento článek se zaměřuje na dostupná řešení v oblasti doručování zásilek na poslední míli v podmínkách České republiky se zaměřením zejména na výdejní boxy tak, aby koncept vyhovoval jak potřebám obyvatel, tak i urbanistickému konceptu města. Analyzuje rozhodovací procesy zákazníků při doručování zásilek a vymezuje faktory ovlivňující toto rozhodování.

Klíčová slova: výdejní boxy, logistika na poslední míli, udržitelná doprava, udržitelná mobilita

Úvod

Nedílnou součástí potřeb obyvatel je i zajištění potravin a věcí pro denní potřebu i volný čas. Plánování a realizace nákupů z pohledu jednotlivých spotřebitelů, resp. domácností je velmi individuální záležitost, která je ale ovlivněná (a ovlivnitelná) dostupnou nabídkou v dané lokalitě, městě, regionu. V konceptu města krátkých vzdáleností by tyto služby měly být dostupné typicky do 15 minut zejména pěšky nebo na kole. S narůstajícím objemem elektronického obchodu v posledních letech se mění i nákupní chování spotřebitelů. Dle dat Asociace pro elektronickou komerci (APEK) v České republice v roce 2024 nakupovalo zboží v e-shopech minimálně jednou měsíčně až 64,2 % zákazníků, přičemž v roce 2023 to bylo 60,9 %, celkový podíl e-commerce na maloobchodu v roce 2023 tvořil 15,1 % [APEK, 2025a]. Dostupnost služeb v oblasti nákupů se tedy netýká jenom maloobchodních prodejen, ale i doručovacích možností e-shopů. Výrazně největší nárůst mezi lety 2023 a 2024 zaznamenalo doručování prostřednictvím výdejních boxů, stalo se tak nejoblíbenějším způsobem doručení. S tím souvisí i výrazný nárůst počtu výdejních boxů z cca 9 000 v roce 2023 na 12 000 v roce 2024 [APEK, 2025a] a dá se předpokládat jejich další růst.

Vhodné umístění výdejních boxů je jedním z klíčových faktorů úspěšnosti tohoto doručovacího schématu v logistice na poslední míli a zároveň by mělo

být důležitou součástí konceptu města krátkých vzdáleností. Optimalizace umístění boxů může z pohledu dopravce/provozovatele vést ke snížení nákladů a také snížení emisí CO₂ z vozidel při obsluze boxů [Peppel a kol., 2022]. Dostatečně hustá síť optimálně umístěných výdejních boxů dostupná pro co největší skupinu dopravců může přispět ke snížení emisí tím, že se eliminují neúspěšné dodávky při doručení na adresu [Orhan a kol., 2025]. Nezanedbatelnou roli hraje také chování zákazníků a podpora motivace k využívání výdejních boxů [Bruno a kol., 2025]. Pokud však zákazník použije na vyzvednutí osobní automobil, celkové emise mohou být dokonce vyšší než u doručení na adresu [Gutenschwager a kol., 2023], z toho vyplývá potřeba konceptu podpory udržitelných druhů dopravy při vyzvedávání zásilek. Rozdíly v přístupu zákazníků k doručování zásilek na poslední míli mohou mít také regionální charakter. Například v Nizozemsku u zákazníků e-commerce dominuje doručování na adresu, což je ovlivněno tím, že maloobchody často nabízejí doručení zdarma [Mollin a kol., 2022] a také velmi krátké dodací lhůty. Novější analýzy z Nizozemska ukazují, že trendem u kuryérních služeb je sice navyšování počtu výdejních boxů, ale chování spotřebitelů se mění velmi pozvolna [Ingrid, 2025; Autoriteit Consument & Markt, 2024]. Portugalská studie založená na reálných datech o použití výdejních boxů zkoumá vliv demografických charakteristik na výběr doručovacího místa [Ferreira a kol., 2024]. Výsledky ukazují, že v Por-

tugalsku může být výběr doručovacího místa významně ovlivněn vzděláním a pracovním statutem zákazníků. Z výsledků italské studie [Iannaccone a kol., 2021] zaměřující se na mladé lidi pod 30 let v Římě vyplývá, že výběr způsobu doručení a doručovacího místa je nejmí- ce ovlivněn vzdáleností a dostupností.

Umísťování výdejních boxů by mělo mít určitou koncepci, aby se zabránilo nežádoucím jevům, jako je příliš velká koncentrace v určité lokalitě nebo nevhodné umístění z hlediska městského prostoru. Způsob doručování zásilek na poslední míli z pohledu města nebo regionu je součástí širšího konceptu udržitelné logistiky. Plány udržitelné městské logistiky (Sustainable Urban Logistics Plan – SULP), které již mají některá evropská města zpracované, představují strategický rámec pro optimalizaci zbožíkových toků v rámci města s důrazem na životní prostředí a kvalitu života [Expert Group on Urban Mobility, 2024]. Metodický koncept SULP, který byl zpracován autorkami Aifandopoulou a Xenou [2019], vychází z koncepce plánů udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) na evropské úrovni. Pro vybranou posloupnost osmi plánovacích kroků poskytuje doporučení a osvědčené postupy týkající se městské logistiky. Pro jednotlivé evropské země se metodiky upřesňují dle místních podmínek. Výdejní boxy jsou v tomto konceptu zmíněny jako jeden z modelů udržitelné městské nákladní dopravy za předpokladu spolupráce veřejného a soukromého sektoru.

Bovkir a kol. [2025] na základě studie z Dublinu doporučuje integrovat plánování výdejních boxů do SUMP. Z pohledu města nebo regionu by měl být koncept udržitelné logistiky řešen komplexně na základě ověřených schémat, ale zároveň se zohledněním místních specifik [např. Baskiewicz a kol., 2025; Foltýnski, 2019]. Zkušenosti ukazují, že kromě SULP je důležité městskou logistiku integrovat s dalšími strategiemi města v oblasti klimatu, dopravy a městského prostoru [Knapskog, 2024]. V současné době není explicitně stanovena povinnost zpracovat SULP jako samostatný dokument, proto jsou praktikované dva způsoby – zpracování konceptu udržitelné nákladní dopravy a logistiky do SUMP, nebo samostatný dokument SULP vycházející ze SUMP. Preferovaný způsob se může lišit podle potřeb konkrétních měst [Knapskog, 2024].

S ohledem na výše provedené rešerše lze stanovit tyto základní cíle výzkumu:

- Definovat rámcový metodický koncept řešení výdejních boxů s využitím snadno dostupných nástrojů.
- Analyzovat možnosti řešení doručování zásilek prostřednictvím výdejních boxů v souladu s konceptem města krátkých vzdáleností v podmínkách ČR.
- Na základě testovacího dotazníkového průzkumu specifikovat rozhodovací procesy, upřesnit preference zákazníků při využívání výdejních boxů v ČR a porovnat tyto výstupy se zkušenostmi ze zahraničí.

Metodický rámec řešení doručování zásilek na poslední míli v konceptu udržitelné logistiky

Na základě analýzy uvedené v předchozí kapitole lze nastínit metodický rámec pro integraci konceptu udržitelné logistiky při doručování zásilek na poslední míli a města krátkých vzdáleností. Klíčovými body jsou:

- zahrnutí udržitelné logistiky na poslední míli do strategických a urbanistických konceptů města,
- podpora využívání výdejních míst pro doručování zásilek se současnou podporou udržitelných způsobů dopravy,

- optimální rozmístění výdejních míst s ohledem na potřeby všech zúčastněných stran (dopravce, města a zákazník).

Při naplňování výše uvedených bodů je potřeba brát v potaz také to, že cíle zúčastněných subjektů mohou být různé a někdy i protichůdné. Například dopravce očekává ekonomickou efektivitu svého podnikání, město se snaží zajistit podmínky udržitelné mobility a zákazník požaduje nízké náklady a dobrou dostupnost služeb. Výsledné řešení by tedy mělo být kompromisem s maximalizací užítku pro všechny subjekty.

Metody řešení

V následujících kapitolách jsou navrženy možnosti pro naplnění výše uvedených klíčových bodů v podmínkách České republiky. Nástroje a metody, které lze k tomuto použít, závisí především na místních podmínkách a datech, která jsou k dispozici (nebo je lze získat). Cílem je na ukázkovém příkladu demonstrovat praktické využití nástrojů a metod, které jsou snadno dostupné a prakticky dobře uplatnitelné.

Zohlednění potřeb a chování zákazníků je jedním z klíčových faktorů udržitelné logistiky na poslední míli. Základní metodou pro výzkum potřeb a chování zákazníků je správně nastavený dotazníkový průzkum. Jako ukázkou jsme provedli modelový dotazníkový průzkum, který jsme začítli na skupinu studentů magisterského studia na Dopravní fakultě Jana Pernera v Pardubicích, kteří jsou v pozici zákazníků, ale zároveň se sami mohou v budoucnu podílet na tvorbě dopravních a urbanistických řešení. Dotazník byl koncipován jako stručný předběžný průzkum preferencí při doručování/odesílání zásilek a zároveň poskytl zpětnou vazbu pro upřesnění struktury rozhodovacích procesů. Výstupy z tohoto dotazníku tedy nepředpokládají širokou obecnou aplikaci, ale mají testovací význam na vymezené skupině respondentů a lokalitě a mohou být podkladem pro správné nastavení širšího, obecněji aplikovatelného výzkumu.

Jedním z nástrojů, který může usnadnit rozhodování o optimálním umístění vý-

dejních boxů, je geografický informační systém GIS, který je v současnosti poměrně široce využíván i v městské a regionální samosprávě. V tomto systému je možné zpracování dat a jejich vizualizace se zohledněním požadovaných kritérií. Pro potřeby plánování rozmístění boxů v prostoru systém GIS umožňuje vizualizovat např. reálnou časovou dostupnost a pomáhá zjistit, zda je hustota boxů dostatečná, nebo naopak příliš vysoká; případně je možné identifikovat lokality vhodné pro umístění boxů.

V tomto článku je zpracovaná ukázka využití GIS v lokalitě zvolené v návaznosti na provedení průzkum. Ve vybrané lokalitě se nachází univerzita, univerzitní koleje a dvě obchodní centra, studenti často využívají služby právě zde (bydlení, nákupy). Analýza je zaměřena především na celkovou dostupnost a koncentraci výdejních boxů ve vymezeném prostoru. Nezaměřuje se na provozní rozlišení jednotlivých provozovatelů. Z tohoto hlediska je klíčové zejména umístění a hustota boxů v daném území, zatímco informace o vlastníkovi či provozovateli nepředstavují zásadní parametr pro naplnění hlavního cíle analýzy. Agregovaný přístup zároveň zajišťuje jednotnou metodu a srovnatelnost mezi jednotlivými lokalitami, protože data o vlastnictví a sdílení výdejních boxů mají napříč trhem rozdílnou dostupnost a kvalitu, což by mohlo závěry analýzy zkreslovat.

Analýza nástrojů pro efektivní řešení udržitelné logistiky na poslední míli v rámci plánování městského prostoru

Koncept města krátkých vzdáleností je jedním ze základních principů pro naplňování udržitelné mobility ve městě.

Část filozofie tohoto konceptu vychází z plánování území, resp. plánování zdrojů a cílů dopravy. Pro toto plánování je možné plně využít nástroje z oblasti územního plánování dle zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon). Pro města a obce se tedy konkrétně jedná o územně analytické podklady, územní studie, územní plány,

regulační plány. V kontextu plánování území je možné vnímat výdejní místa (včetně výdejních boxů) jako součást občanské vybavenosti, tedy cíl (resp. „mezicíl“) dopravy. Z pohledu minimalizace přepravních požadavků je vhodné, aby výdejní místa (včetně výdejních boxů) byla spíše „mezicíli“, tzn. aby byla situována do míst přestupních uzlů, obchodních center, veřejných institucí nebo při frekventovaných trasách pro pěší a cyklistickou dopravu. Z toho vyplývá, že zde je nutné při plánování umístění a vizuálního konceptu výdejních boxů zaměřit pozornost zejména na územní studie a regulační plány, které se týkají plánování konkrétního území ve větších detailech.

V lednu 2025 vydalo Ministerstvo pro místní rozvoj metodickou pomůckou Výdejní boxy: metodická pomůcka k jednotnému postupu při posuzování výdejních boxů [MMR, 2025], ze které vyplývá, že výdejní boxy nelze považovat ani za stavbu, ani za výrobky plnící funkci stavby ve smyslu § 5 odst. 1 stavebního zákona, ale ani za zařízení dle § 7 odst. 1 stavebního zákona. Na jejich posuzování tedy nelze příslušná ustanovení stavebního zákona použít. Nicméně dále v tomto prohlášení uvádí, že to neznamená, že výdejní boxy jsou bez jakéhokoliv posouzení a regulace a lze je instalovat bez ohledu na dané území. Zdůrazňuje, že je vždy třeba dbát na ochranu veřejných zájmů stanovených dalšími zvláštními zákony, např. zákonem o státní památkové péči nebo zákonem o ochraně přírody a krajiny. Dle ministerstva tak regulace mohou dále vyplývat z právních předpisů obcí, např. vymezení lokality pro instalaci, požadavky na vzhled, dostupnost apod.

Cílem územního plánování je také zvyšovat kvalitu vystavěného prostředí sídel, rozvíjet jejich identitu a vytvářet funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel (viz stavební zákon). Pro naplňování tohoto cíle má řada měst zpracované další metodické nástroje, které může využít. Konkrétně ve vztahu k výdejním boxům se jedná o manuály veřejného prostoru nebo konkrétnější manuály či pravidla zaměřená přímo na umístování a vizuální vzhled výdejních boxů.

Některá města spolupracovala nebo spolupracují na své strategii pro pravidla umístování či vzhledu výdejních boxů s neziskovou organizací Naše kultivovaná města [Rút, 2025]. Tato nezisková organizace vytvořila Strategii pro výdejní boxy ve městě. Na tento poměrně nový nástroj odkazuje také Svaz měst a obcí České republiky [SMO ČR, 2025].

Metodiky upravují zejména estetická kritéria, bezpečnostní parametry, frekvenci rozmístění, preferují instalace do vnitřních prostor nebo na fasády místo volného prostranství a slouží jako podklad pro městské odbory a organizace při rozhodování. Mezi města, která mají schválenou metodiku nebo pravidla pro umístování výdejních boxů, patří např. Praha [IPR Praha, 2025], Olomouc [Kancelář architekta města Olomouce, 2025], Ústí nad Labem [Statutární město Ústí nad Labem, 2025], Pardubice [Statutární město Pardubice, 2025], Tábor [Město Tábor, 2025] a další.

Organizace Naše kultivovaná města [Rút, 2025] doporučuje jako jeden z nástrojů pro regulaci umístění výdejních boxů tzv. tržní řád. Jde o obecně závazné nařízení města, které upravuje podmínky prodeje zboží a poskytování služeb mimo provozovnu určenou k tomuto účelu kolaudačním rozhodnutím. Tržní řád vymezuje místa, kde lze prodej a služby realizovat, např. tržnice, tržiště, tržní místa, a stanovuje podmínky pro jejich provoz, jako jsou provozní doby, povolený sortiment, hygienické a bezpečnostní požadavky, kapacita tržišť, kontrolní mechanismy a povinnosti provozovatelů [epravo.cz, 2025]. Vydání tržního řádu je v kompetenci obce v přenesené působnosti, zpravidla jako obecně závazná vyhláška podle živnostenského zákona a zákona o obcích. Tento nástroj pro umístění výdejních boxů využívá například Žďár nad Sázavou [Žďár nad Sázavou, 2025a, b].

Nicméně využití tržního řádu pro tyto účely rozporuje Asociace pro elektronickou komerci [APEK, 2025b], která uvádí, že právní analýzy a také názory odborníků zdůrazňují, že tržní řád není na výdejní boxy přímo aplikovatelný, protože se vztahuje na prodejní činnosti dle živnostenského zákona. Zdůrazňuje, že výdejní boxy nejsou obchodní stánky

či prodejní místa v tradičním slova smyslu, ale fungují jako součásti poštovních služeb. Tento zdroj dále uvádí, že se v současné době finalizuje manuál, který vzniká ve spolupráci dopravců, APEK a Svazu měst a obcí České republiky.

Další část filozofie konceptu měst krátkých vzdáleností vychází z plánování mobility jako takové, resp. vytváření podmínek pro využívání zejména hromadné, cyklistické a pěší dopravy v rámci osobní dopravy a regulaci podmínek pro zásobování (citylogistiku). K tomuto účelu je možné jako nástroj využít plány udržitelné mobility nebo jiné strategické ekvivalenty, které je nahrazují (strategie udržitelného rozvoje, strategie mobility, dopravní koncepce, integrované dopravní plány apod.). Dle metodiky pro tvorbu Plánů udržitelné mobility [Jordová a kol., 2015] je součástí také nákladní doprava a městská logistika.

Vhodným rozmístěním a umístěním výdejních boxů v návaznosti na kritérium „krátké vzdálenosti“ je možné pozitivně ovlivňovat modal split (resp. dopravní chování obyvatel) směrem k udržitelným druhům dopravy.

Tady je však potřebné zdůraznit, že je třeba se zabývat také logistickým procesem, resp. obsluhou výdejních boxů jejich provozovateli. Vytvoření pravidel pro městskou logistiku pomůže nastavit efektivní obsluhu výdejních boxů a cílit na snižování externích nákladů (např. zřízením mikrodep, využíváním vhodných typů vozidel, jako jsou e-vozidla nebo nákladní kola).

Z výše uvedených informací vyplývá, že vhodným nástrojem pro stanovení pravidel pro umístění a vzhled výdejních boxů je participace. Dokládají to také např. Pravidla pro umístování výdejních boxů na městských pozemcích, která připravili odborníci z Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy [IPR Praha, 2025]. Na stanovení těchto pravidel se podíleli také jejich provozovatelé.

Participativní plánování v regulaci výdejních boxů může být výrazně posíleno zapojením tří klíčových skupin: uživatelů, provozovatelů boxů a dalších měst sdílejících své zkušenosti. Je však

třeba si uvědomit, že zájmy a cíle jednotlivých skupin budou velmi rozdílné, mnohdy mohou být i protichůdné (uživatelské pohodlí vs. logistické požadavky provozovatelů vs. pravidla měst), a je třeba k nim i tak při posuzování přistupovat. Nicméně zapojení těchto aktérů povede k větší podpoře přijatých opatření, a to jak v rámci komunity, tak i mezi provozovateli.

Obyvatelé měst a koncoví uživatelé výdejních boxů poskytnou důležitou zpětnou vazbu o dostupnosti, konkrétních potřebách (dostupnost pro seniory, bezpečnost, frekvence využití), případně designu, který nenarušuje jejich okolí. Provozovatelé výdejních boxů poskytnou poznatky z provozní praxe, logistické požadavky a technické možnosti, které je vhodné v pravidlech zohlednit. Výměna zkušeností s ostatními městy urychlí proces hledání kompromisu a umožní přebírat ověřená řešení, která se osvědčila jinde. Tady je ale třeba si zároveň uvědomit, že každé město je jedinečné a žijí v něm jiné komunity, které mohou mít odlišné vzorce chování. Zkušenosti z jiných měst by tak měly být inspirativní, přizpůsobené místním podmínkám.

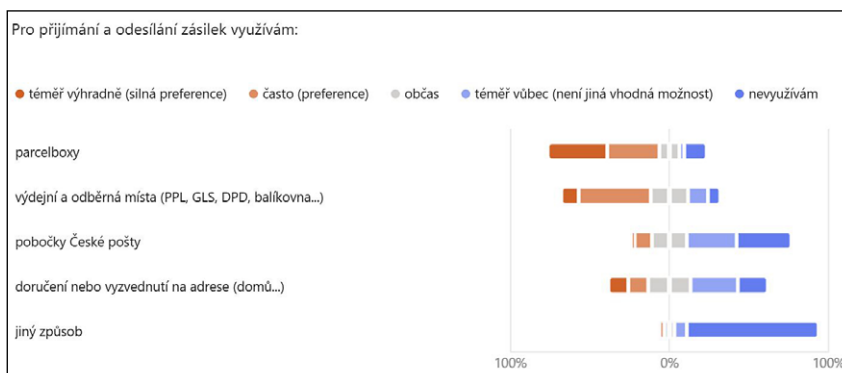
Pravidla, která vzniknou z participačního procesu, budou nejen lépe akceptovatelná, ale díky procesu vzniku také vyvážená a lépe realizovatelná. Pravidla nastavená pomocí dohod (memorand) s provozovateli mohou být také lépe přejímána a dodržována i mimo rozhodování na městských pozemcích.

Výstupy z dotazníkového průzkumu rozhodovacích procesů zákazníků při doručování zásilek

Dotazník obsahoval celkem devět otázek, z toho jednu s otevřenou odpovědí. Do dotazníku byly zahrnuty i možnosti odesílání zásilek z důvodu komplexnějšího zachycení mobility respondentů, protože takto se do výsledků promítly i cesty související s odesláním zásilek.

Otázky byly zaměřeny na:

- preference různých způsobů přijímání a odesílání zásilek,
- kritéria pro výběr způsobu přijímání a odesílání zásilek,



Obr. 1: Preference využívání způsobu doručení/odesílání zásilek

- využívání různých druhů dopravy v souvislosti s časovou dostupností výdejních míst.

Otevřená odpověď poskytla možnost vytvořit si reálnější představu o rozhodování respondentů. Průzkumu se zúčastnilo celkem 66 respondentů, kteří spadají do věkové kategorie 20–30 let.

Z výsledků průzkumu vyplývá, že největší skupina respondentů zásilky pouze přijímá (58 %), s přijímáním i odesláním má zkušenosti 38 % respondentů a 3 % tyto služby vůbec nevyužívají. Toto rozložení může být ovlivněno strukturou respondentů – jedná se o mladé lidi, kteří jsou zvyklí využívat elektronické systémy v běžném životě, nakupují zboží na e-shopech, včetně vratek, případně prodávají použité věci.

Průzkum preferencí při výběru způsobu doručení/odesílání poukazuje na to, že 98 % respondentů nevyužívá stále stejný způsob. Nejsilnější preferenci mají přitom výdejní boxy, 36 % respondentů je využívá téměř výhradně (obr. 1). Výraznější rozdíl je při volbě způsobu přijímání zásilek, kde 60 % respondentů preferuje výdejní boxy před výdejními

místy (21 %) a doručením domů (14 %). Při odesílání zásilek vedou výdejní místa (27 %) před výdejními boxy (16 %) a pobočkami České pošty (12 %). Celkově lze tedy konstatovat, že dominují takové způsoby doručení a odesílání zásilek, které generují potřebu cest do/z místa doručení. V rámci konceptu města krátkých vzdáleností je žádoucí, aby tyto cesty byly krátké, ideálně do 15 minut, a realizované udržitelnými druhy dopravy. Výsledky průzkumu ukazují, že představy respondentů většinou korespondují s tímto konceptem (obr. 2).

Celkem 72 % dotázaných uvedlo, že využívá pěší (53 %), veřejnou (12 %) nebo cyklistickou (7 %) dopravu. Individuální automobilovou dopravu (IAD) preferuje 26 % respondentů. V tomto případě může být výsledek ovlivněn strukturou dotázaných, u studentů může být dostupnost IAD omezená.

Preferenční kritéria rozhodování o způsobu doručení/odesílání lze podle četnosti odpovědí seřadit následujícím způsobem:

1. **Časová dostupnost** – zde se předpokládá blízkost doručovacího/ode-



Obr. 2: Akceptovaná časová dostupnost výdejních/přijímacích míst dle druhu dopravy

sílacího místa např. v místě bydliště, u školy nebo na trase.

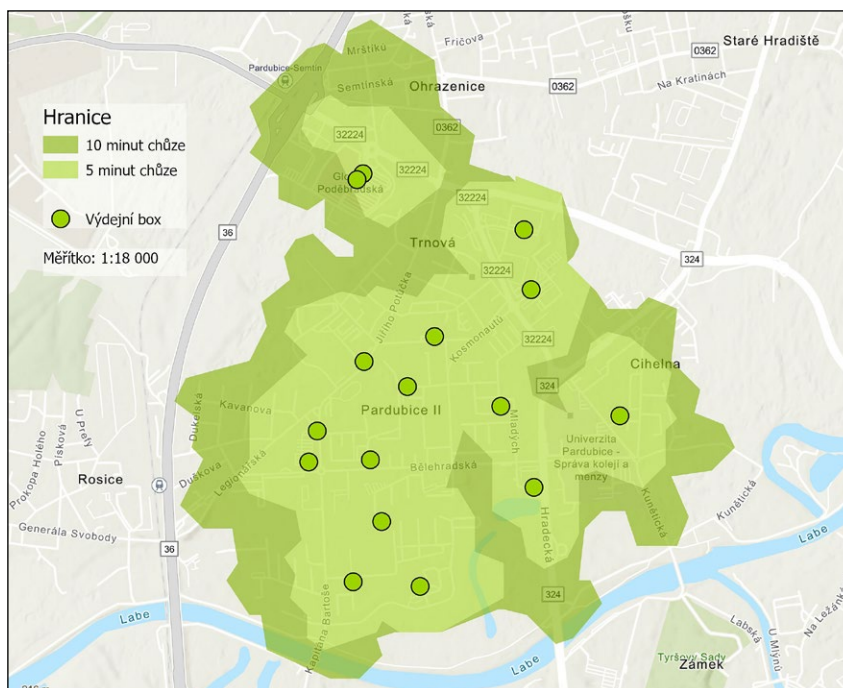
- Místní dostupnost** – zde se očekává např. možnost parkování, přístup na kole nebo pěšky.
- Dopravce** – zde je preference určitého konkrétního dopravce. Respondenti uvádějí nejčastěji jako důvod oblíbenost určitého dopravce, spolehlivost, dobré zkušenosti a cenu.
- Vytížení daného místa** – tento faktor je brán v potaz, pokud by hrozilo přeměrování nebo odložení doručení zásilky.

Jiná rozhodovací kritéria respondenti ve výběru neuvádějí, nicméně v otevřené odpovědi na výběr e-shopu dle způsobu doručení nejčastěji zmiňují celkovou cenu, nepřetržitý provoz u výdejních boxů a oblíbenost určitého výdejního místa. Celkem 29 % respondentů považuje způsob doručení za rozhodovací kritérium pro výběr e-shopu.

Výsledky průzkumu korespondují např. se studií Iannaccone a kol. [2021] co se týče kritérií pro výběr způsobu doručení pro věkovou skupinu do 30 let. Rozdíly v porovnání se zahraničím jsou např. v oblíbenosti způsobu doručení, kdy v ČR výrazně dominují právě výdejní boxy, i dle APEK [2025], zatímco např. v Nizozemsku vede doručení na adresu [Mollin a kol., 2022; Ingrid, 2025; Autoriteit Consument & Markt, 2024]. Toto může být ovlivněno např. cenou, kdy v ČR je většinou cena za doručení do boxu nižší než na adresu a v Nizozemsku je nabízeno častěji doručení na adresu zdarma.

Možnosti aplikace GIS

Z dotazníkového průzkumu v předchozí kapitole vyplynulo, že většina respondentů (53 %) preferuje dopravní dostupnost výdejních boxů pěšky a z hlediska času největší skupina (38 %) očekává dostupnost do 10 minut. To je v souladu s 15minutovým konceptem města krátkých vzdáleností. Zároveň pro největší skupinu respondentů (47 %) je časová dostupnost rozhodujícím kritériem pro výběr výdejního místa, pro 33 % je rozhodující místní dostupnost a pouze 12 % volí výdejní místo podle provozovatele (dopravce). V návaznos-



Obr. 3: Vizualizace přístupnosti výdejních boxů v systému GIS

ti na tyto výsledky jsme v systému GIS zpracovali ukázkou pěší dostupnosti existujících výdejních boxů ve vybrané lokalitě města Pardubice (obr. 3).

Mapa zobrazuje lokalitu sídliště Polabiny, Cihelna, Trnová a Ohrazenice s celkovou rozlohou cca 3,88 km². V mapě je vyznačeno celkem 16 míst s výdejními boxy, přičemž na některých místech se nachází i více boxů. Zelenou barvou je vyznačená oblast 5- a 10minutové pěší dostupnosti pro každé místo s výdejním boxem. Jedná se o relativně malou testovací lokalitu s pěší dostupností všech boxů do 15 minut. Dostupnost je založená na reálných pěších trasách (nejedná se tedy o přímou vzdálenost vzdušnou čarou) s průměrnou rychlostí chůze 3,6 km·h⁻¹.

Je zřejmé, že v dané lokalitě je hustota boxů dostatečná i pro koncept města krátkých vzdáleností. Výdejní box je pro zhruba 91 % sledovaného území k dispozici v časové dostupnosti do 10 minut a pro cca 60 % území do 5 minut. Z překryvu lze usuzovat dostupnost i více boxů v rámci daných časových intervalů, tedy i případnou možnost výběru boxu pro zákazníka. Zároveň je ale otázkou, jestli hustota boxů v této oblasti není příliš vysoká.

Diskuse

Tento článek analyzuje možnosti integrace doručování zásilek na poslední míli do urbanistického konceptu města krátkých vzdáleností se zaměřením na výdejní boxy. Byly navrženy tři body metodického rámce, pro které zde uvádíme klíčové výstupy a náměty pro další řešení.

1. Zahrnutí udržitelné logistiky do strategických konceptů města

Koncept výdejních boxů by měl být součástí širších konceptů městské logistiky. V současné době je možnost zahrnout městskou logistiku do plánů SUMP, nebo vytvořit dedikovaný plán Sulp propojený se SUMP. Preference závisí hlavně na potřebách daného města.

2. Podpora využívání boxů s podporou udržitelné dopravy

Z regulačního hlediska je potřeba poukázat na právní nejednotnost v ČR. Ministerstvo pro místní rozvoj sice v lednu 2025 vydalo metodickou pomůcku, která uvádí, že výdejní boxy nejsou považovány za stavbu ani zařízení dle stavebního zákona, nicméně města mají nadále pravomoc regulovat jejich instalaci

na základě ochrany veřejných zájmů (např. památková péče, vzhled). V reakci na to některá města (např. Praha, Olomouc, Pardubice) přijala vlastní metodiky a pravidla. Některá města využívají nástroj tržního řádu, což ovšem Asociace pro elektronickou komerci rozporuje, protože boxy nepovažuje za prodejní, ale za součást poštovních služeb. Tato právní nejistota vyžaduje nalezení konsenzu, k čemuž má přispět připravovaný manuál ve spolupráci dopravců, APEK a Svazu měst a obcí ČR.

Je potřeba nahlížet na výdejní boxy jako na koncový bod v hierarchii městské logistiky a řešit jejich návaznost na distribuční uzly v síti. Ideálním případem je městské distribuční centrum na vstupu a podpora bezemisních druhů dopravy při rozvozu (elektromobily, nákladní elektrokolá).

Město také může nabídnout své pozemky pro umístění výdejních boxů (v blízkosti MHD, v obytných zónách) za zvýhodněných podmínek výměnou za to, že operátor splní určité standardy (např. zavážení v nočních hodinách pro snížení kongescí nebo využívání nízkoemisních vozidel). Z praktického hlediska může být také výhodná integrace boxů různých provozovatelů v jedné lokalitě, která je k tomuto vhodná (dostatek prostoru, dostupnost).

3. Optimální rozmístění boxů

Pro optimální řešení umístění výdejních boxů je vhodné využít dostupné podpůrné nástroje, jako je geografický informační systém GIS, ve kterém lze zpracovat vstupy pro územně plánovací podklady nebo jiné plánovací nástroje. Umístění boxů by mělo vyhovovat všem zúčastněným subjektům (město, provozovatelé boxů, spotřebitelé) a v konceptu 15minutového města i odpovídat dané časové dostupnosti. Chování a preference spotřebitelů lze analyzovat na základě dotazníkového průzkumu, který lze sestavit na míru pro potřeby města. V tomto článku jsme provedli testovací průzkum na malé skupině respondentů, které lze charakterizovat i jako odbornou veřejnost. Tento

přístup může pomoci při následné realizaci rozsáhlejšího, obecně aplikovatelného výzkumu.

Další výzkum by se tedy měl zaměřit na hlubší analýzu potřeb uživatelů formou detailnějšího dotazníkového průzkumu se zohledněním místních podmínek. Tento průzkum by měl být zaměřen na co nejširší skupinu uživatelů z hlediska věkové struktury, sociálního i ekonomického statusu. Na základě již provedeného předběžného průzkumu by bylo vhodné detailněji definovat zejména kritéria a doplnit jejich hodnocení.

Výstupy z průzkumu lze využít jako podkladová data pro statistické zpracování a vizualizaci rozmístění výdejních boxů v GIS. Analýzu v GIS by bylo možné rozšířit o vyhodnocení počtu domů, bytů či obyvatel v jednotlivých časových zónách. Tyto údaje mohou přinést další pohled na míru pokrytí území a zprostředkovat detailnější interpretaci dostupnosti jednotlivých výdejních boxů. Současně by však bylo nutné také zohlednit rozdíly mezi jednotlivými typy sídelních jednotek a jejich funkčním charakterem, protože prostorová struktura zástavby, hustota obyvatelstva či typologické rozdíly mezi panelovými sídlišti, okrajovými městskými částmi a případně venkovskými oblastmi významně ovlivňují reálné využití a vhodné umístění výdejních boxů. Zahrnutí tohoto parametru by vyžadovalo samostatnou metodickou diskusi a komplexnější přístup, který již přesahuje rámec a zaměření tohoto článku.

Závěr

Provedená analýza potvrzuje, že doručování zásilek prostřednictvím výdejních boxů má v podmínkách měst krátkých vzdáleností značný potenciál, a to jak z hlediska efektivity logistických procesů, tak i z pohledu udržitelné městské mobility. Úspěšná integrace těchto zařízení však vyžaduje koordinovaný přístup, který kombinuje urbanistické plánování, logistické potřeby a očekávání uživatelů. Zároveň je zřejmé, že současná právní úprava v oblasti regulace výdejních boxů není jednoznačná a vede k rozdílným přístupům jednotlivých měst. To potvrzuje potřebu metodického

sjednání a spolupráce mezi samosprávami, provozovateli a odbornou veřejností. Participativní přístup se jeví jako klíčový prvek, který přispívá k vytváření funkčních, vyvážených a dlouhodobě udržitelných řešení.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že spotřebitelé kladou důraz zejména na časovou a místní dostupnost výdejních míst, což podporuje myšlenku jejich strategického umístění v přirozených centrech každodenní mobility – v okolí bydliště, škol, obchodních center a uzlů veřejné dopravy. Moderní nástroje, jako jsou GIS analýzy, umožňují tato místa lépe identifikovat a přizpůsobit skutečným potřebám obyvatel.

Celkově lze konstatovat, že optimální rozmístění a regulace výdejních boxů může významně zlepšit kvalitu městského prostředí, omezit negativní dopady dopravy na poslední míli a zároveň zachovat vysokou úroveň komfortu pro uživatele. Další výzkum by měl podrobněji zkoumat různé typy území, specifické chování uživatelů a možnosti integrace boxů do širších strategií městské logistiky tak, aby byly naplněny cíle měst krátkých vzdáleností i udržitelné mobility.

Použité zdroje:

AIFANDOPOULOU, G.; XENOU, E. 2019. *Sustainable Urban Logistics Planning*. [on-line]. Brussels: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport. Dostupné z: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/sustainable_urban_logistics_planning.pdf. [cit. 2026-01-12].

APEK. 2025a. *Přínosy e-commerce v ČR*. [on-line]. Praha: Asociace pro elektronickou komerci. Dostupné z: <https://data.apek.cz/#doruceni>. [cit. 2025-10-01].

APEK. 2025b. *Tržní řád se na výdejní boxy nevztahuje. Města mohou kvůli chybnému výkladu narazit na právní problémy*. [on-line]. Praha: Asociace pro elektronickou komerci. Dostupné z: <https://www.apek.cz/clanky/trzni-rad-se-na-vydejni-boxy-nevztahuje-mesta-moh>. [cit. 2025-10-01].

AUTORITEIT CONSUMENT & MARKT. 2024. *ACM Post-en pakketmonitor 2024: meer pakketten, minder post – én dalende betrouwbaarheid* [on-line]. 2024. Dostupné z: <https://www.acm.nl/nl/publicaties/acm-post-en-pakketmonitor-2024-meer-pakketten-minder-post-en-dalende-betrouwbaarheid>. [cit. 2026-01-12].

BASKIEWICZ, N. 2025. *Modeling Sustainable Urban Logistics Plans (SULP): Integrating Theoretical Foundations, Economic Practice, and Socio-Environmen-*

- tal Dimensions. [on-line]. In: Management, no. 1, str. 880–907. ISSN 2299-193X. Dostupné z: <https://doi.org/10.58691/man/205913>. [cit. 2025-10-01].
- BOVKIR, R.; MOSLEM, S.; PILLA, F. 2025. GIS-based fuzzy multi-criteria decision-making for selecting optimal parcel lockers location: A case study in Dublin, Ireland. [on-line]. In: *Land Use Policy*, vol. 158, str. 107771. ISSN 0264-8377. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2025.107771>. [cit. 2025-10-01].
- BRUNO, G.; DIGLIO, A.; PICCOLO, C.; PIPICELLI, E. 2025. Solutions for sustainable last-mile delivery: Pick-up points location with customers' choice. [on-line]. In: *Research in Transportation Economics*, vol. 113, str. 101612. ISSN 0739-8859. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2025.101612>. [cit. 2025-10-01].
- EPRAVO.CZ. 2002. Tržní řády a jejich vydávání. [on-line]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/trzni-rady-a-jejich-vydavani-15587.html>. [cit. 2025-10-01].
- EXPERT GROUP ON URBAN MOBILITY. 2024. *Recommendations on Urban Logistics: Sustainable urban logistics planning (SULP)*. [on-line]. Brusel: Evropská komise. Dostupné z: https://transport.ec.europa.eu/document/download/b818ff86-2463-4949-9413-d3ca559f60b9_en. [cit. 2025-10-01].
- FERREIRA, M.; PATO, M.; SERRADOR, A.; CAMPOS-REBELO, R.; DATIA, N. et al. 2024. Understanding Portuguese Users of Parcel Locker Services. [on-line]. In: *2024 28th International Conference Information Visualisation (IV)*, str. 45–51. Coimbra: IEEE. Dostupné z: <https://doi.org/10.1109/iv4223.2024.00018>. [cit. 2025-10-01].
- FOLTYŃSKI, M. 2019. Sustainable Urban Logistics Plan – current situation of the city of Poznań. [on-line]. In: *Transportation Research Procedia*, vol. 39, str. 42–53. ISSN 2352-1465. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.06.006>. [cit. 2025-10-01].
- GUTENSWWAGER, K.; RABE, M.; CHICAIZA-VACA, J. 2023. Comparing Direct Deliveries and Automated Parcel Locker Systems with Respect to Overall CO₂ Emissions for the Last Mile. [on-line]. In: *Algorithms*, vol. 17, no. 1, str. 4. ISSN 1999-4893. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/a17010004>. [cit. 2025-10-01].
- IANNACCONI, G.; MARCUCCI, E.; GATTA, V. 2021. What Young E-Consumers Want? Forecasting Parcel Lockers Choice in Rome. [on-line]. In: *Logistics*, vol. 5, no. 3, str. 57. ISSN 2305-6290. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/logistics5030057>. [cit. 2025-10-01].
- INGRID. 2025. Home or out-of-home? The parcel locker delivery dilemma in the Netherlands. [on-line]. LinkedIn, 25. 3. 2025. Dostupné z: <https://pe.linkedin.com/pulse/home-out-of-home-parcel-locker-delivery-dilemma-netherlands-trdtf>. [cit. 2026-01-12].
- IPR PRAHA. 2025. *Výdejní boxy podle pravidel: Rada schválila jasná kritéria pro jejich umístování*. [on-line]. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/stranka/4431/vydejni-boxy-podle-pravidel-rada-schvalila-jasna-kriteria-pro-jejich-umistovani>. [cit. 2025-10-01].
- JORDOVÁ, R.; SPERAT, Z.; BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, H.; MARTINEK, J. 2015. *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky*. [on-line]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Dostupné z: [https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mest-ska-mobilita-\(SUMP\)/Metodika-SUMP_dokument.pdf.aspx](https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mest-ska-mobilita-(SUMP)/Metodika-SUMP_dokument.pdf.aspx). [cit. 2026-01-12].
- KANCELÁŘ ARCHITEKTA MĚSTA OLOMOUCE. 2025. *Strategie pro výdejní boxy ve městě*. [on-line]. Olomouc: Statutární město Olomouc. Dostupné z: <https://kam.olomouc.eu/s/strategie-pro-vydejni-boxy/>. [cit. 2025-10-01].
- KNAPSKOG, M.; KJUEWSKA, K.; FOSSHEIM, K.; IWAN, S.; KURJATA, E. 2024. Planning City Logistics Flexibility Using Sustainable Urban Logistics Plans. [on-line]. In: *Transportation Research Procedia*, vol. 79, str. 186–193. ISSN 2352-1465. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2024.03.026>. [cit. 2025-10-01].
- MĚSTO TÁBOR. 2025. *Strategie pro výdejní boxy*. [on-line]. Tábor: Kancelář architekta města. Dostupné z: <https://www.taborcz.eu/strategie-pro-vydejni-boxy/ds-4642>. [cit. 2025-10-01].
- MMR. 2025. *Výdejní boxy: metodická pomůcka k jednotlivému postupu při posuzování výdejních boxů*. [on-line]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj. Dostupné z: https://mmr.gov.cz/getattachment/54f79aa4-7a4d-4828-8568-afdcc2c2301e/Vydejni-boxy_metodika_MMR_leden_2025.pdf.aspx?lang=cs-CZ&ext=.pdf. [cit. 2025-10-01].
- MOLIN, E.; KOSICKI, M.; VAN DUIN, R. 2022. Consumer preferences for parcel delivery methods: The potential of parcel locker use in the Netherlands. [on-line]. In: *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, vol. 22, no. 2, str. 183–200. ISSN 1567-7141. Dostupné z: <https://doi.org/10.18757/ejtir.2022.22.2.6427>. [cit. 2025-10-01].
- ORHAN, C. C.; STEIN W. W. 2025. E-commerce shipments in an X-minute city: Informing authorities on freight transport through parcel lockers. [on-line]. In: *Transportation Research Part A Policy and Practice*, vol. 199, str. 104545–104545. ISSN 0965-8564. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.trra.2025.104545>. [cit. 2025-10-01].
- PEPPEL, M.; SPINLER, S. 2022. The impact of optimal parcel locker locations on costs and the environment. [on-line]. In: *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 52, no. 4, str. 324–350. ISSN 0960-0035. Dostupné z: <https://doi.org/10.1108/ijpdlm-07-2021-0287>. [cit. 2025-10-01].
- RŮT, V. A. KOL. 2025. *Výdejní boxy: strategie pro 18 měst*. [on-line]. Brno: Naše kultivovaná města. Dostupné z: <https://www.kultivovanamesta.cz/project/vydejni-boxy-strategie-pro-18-mest>. [cit. 2025-10-01].
- SMO ČR. 2025. *Řád pro výdejní boxy: nový nástroj pro města a obce*. [on-line]. Praha: Svaz měst a obcí České republiky. Dostupné z: <https://www.smocr.cz/cs/cinnost/sprava-obce/a/ra-d-pro-vydejni-boxy-novy-nastroj-pro-mesta-a-obce>. [cit. 2025-10-01].
- STATUTÁRNÍ MĚSTO PARDUBICE. 2025. *Výdejní boxy pod dohledem: Pardubice určují nová pravidla pro jejich umístování*. [on-line]. Pardubice: Kancelář primátora. Dostupné z: <https://pardubice.eu/vydejni-boxy-pod-dohledem-pardubice-urcujinova-pravidla-pro-jejich-umistovani?page=4>. [cit. 2025-10-01].
- STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM. 2025. *Město chce smysluplně umístěné výdejní boxy*. [on-line]. Ústí nad Labem: Magistrát města. Dostupné z: <https://www.usti.cz/cz/uredni-portal/seznamy-zprav/aktualni-informace/mesto-chce-smysluplne-umistene-vydejni-boxy.html>. [cit. 2025-10-01].
- Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů. [on-line]. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 2025-10-01].
- ŽDĚR NAD SÁZAVOU. 2025a. *Pravidla pro výdejní boxy*. [on-line]. Žďár nad Sázavou: Městský úřad Žďár nad Sázavou. Dostupné z: <https://www.zdarns.cz/mesto-zdar/pravidla-pro-vydejni-boxy>. [cit. 2025-10-01].
- ŽDĚR NAD SÁZAVOU. 2025b. *Nařízení města č. 3/2025, kterým se mění a doplňuje nařízení Tržní řád*. [on-line]. Žďár nad Sázavou: Městský úřad Žďár nad Sázavou. Dostupné z: <https://www.zdarns.cz/media/files/vyhlasiky/2025-trzni-rad-uz.pdf>. [cit. 2025-10-13].

Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.
Ing. Andrea Seidlová, Ph.D.
✉ andrea.seidlova@upce.cz
Ing. David Šourek, Ph.D.
Dopravní fakulta Jana Pernera
Univerzita Pardubice

ENGLISH ABSTRACT

Analysis of Conditions for Last-Mile Delivery in the Context of the City of Short Distances, by Michaela Ledvinová, Andrea Seidlová, David Šourek

The concept of the city of short distances assumes that residents can reach all basic amenities within a short travel time, supported by the efficient use of walking, cycling, and public transport in particular. This article focuses on available solutions for last-mile parcel delivery in the conditions of the Czech Republic, with particular attention to parcel lockers, so that the concept can meet both residents' needs and the urban planning principles of the city. The article analyses customers' decision-making processes when choosing parcel delivery options and identifies the factors influencing these decisions.

SHARED STREETS AS A TOOL FOR IMPROVING THE "CITY OF SHORT DISTANCES"¹

Valentina Orioli

Mobility design is an essential element in the creation of the "city of short distances." The "shared street" model, in its many operational forms, is one of the design tools for transitioning mobility towards a more equitable model, both from social and environmental points of view. After discussing the theoretical premises, the paper presents the experience gained in this field by the City of Bologna, in particular through the project Bologna a scuola si muove sostenibile (Bologna moves sustainably at school).

Introduction

This contribution focuses on mobility design as an essential element in the creation of the "city of short distances" at the center of contemporary urban planning debate. In particular, it analyses the "shared street" concept as a tool for transitioning mobility towards a more equitable model, both from social and environmental points of view.

From a cultural point of view, the reference scenario for this work consists, on the one hand, of the perspective of "urban regeneration" intended as a socio-spatial change addressing urban development [Orioli & Massari, 2023; Ostanel, 2017] and, on the other, of the need to consider transport equity and mobility justice as objectives that contribute substantially to the achievement of a just transition in contemporary cities and territories [Cidell, 2024].

From a methodological point of view, this contribution analyses a series of design tools, drawing on available literature and case studies. Among these, the experience of the city of Bologna emerges as a constant reference point, where the author held the position of Deputy Mayor in charge of Urban Planning and Environment (2016–2021) and Mobility (2021–2024).

The City of Short Distances in the Perspective of Urban Regeneration

The city of short distances, which emerges in the current debate as an innova-

tion to improve the livability of cities, originated as a functionalist urban planning device.

The underlying idea is linked to the organization of urban development through the aggregation of simple elements ("cells"), which is as old as the discipline of urban planning itself, from urban expansion organized by blocks, considered as collective units, which emerged from Ildefonso Cerdà's plan for Barcelona [Cerdà, 1867], to the organization of growth by "neighborhood units" theorized by Clarence A. Perry in the New York Regional Plan of 1921–29 [Perry, 1929]. Both theories express the intention to provide for the elements that constitute the physical city, while also taking into account the cohesion between the individuals who inhabit it. In particular, the neighborhood unit, theorized by Perry but reprised by many authors and in various implementations, "groups around a specific core of collective services a population large enough to require the installation of those services and to saturate the facilities connected to them" [Rigotti, 1952, p. 350]. This explanation, taken from one of the most influential Italian urban planning manuals of the 1950s, shows how the idea had spread and been adopted as the basis for urban design during the post-war period.

In the perspective of designing the city as a repetition of urban cells defined by a core of basic services and the population dependent on them, the mobility network plays an essential role. Rigotti himself writes: "given that normal collective life for a population group must deve-

lop within the cell (...), it is not necessary for heavy traffic to penetrate the boundaries of the cell, and indeed this would cause considerable disruption. (...) Traffic within the cell is localized; it is fairly slow and is limited to the movement of vehicles and pedestrians directly involved in the activities carried out within the perimeter" [Rigotti, 1952, pp. 352–53]. This separation of networks dedicated to crossing traffic and internal slow mobility results in the limitation of road space within the "neighborhood unit" and the liberation of public spaces around buildings, which can thus be dedicated to social life. The cell's size itself depends on the walking distance to the basic services it offers.

This theoretical framework is very similar and consistent with the "15-minute city" concept launched by Paris Mayor Anne Hidalgo during her second election campaign in 2020, based on the work of Carlos Moreno [Moreno, 2024].

The main innovation in the theoretical approach consists in applying urban interpretation and design by "cells" to the regeneration of the existing city, which has significant implications from an operational point of view.

Discussing them in detail is not the purpose of this article; it should be simply noted that:

- The 15-minute distance is an optimal distance to cover on foot or by bicycle to reach services, but it cannot be considered absolute, as it also depends on the size and on the character of the city where the regeneration project is taking place.

¹ Český překlad článku je uveřejněn na webových stránkách časopisu.

- Intervention in the existing city requires careful, site-specific analysis, which will result in a baseline concerning population and existing services that will certainly differ from the optimal design ex nihilo of a self-sufficient urban cell.
- Work on public space and mobility networks also starts from the existing situation, which in all cities is generally biased in favor of private cars even for short-distance travel.

All these considerations suggest that it is necessary to keep in mind the rational reference model from which the city of short distances is reborn today, in the awareness that in urban regeneration contexts it is necessary to implement an adaptive and site-specific approach to urban design issues.

Mobility at the Core of Urban Design Experience

If the mobility project was one of the defining elements of neighborhood units, it would be even more crucial in today's city of short distances.

The transformation of the existing city necessarily faces many limitations. On the one hand, urban redevelopment projects in densely populated areas often cause disruption to the existing population and therefore require preliminary consultation and support, which is not always easy to implement. On the other hand, the high costs of urban renewal reduce the number of projects that can be effectively carried out.

In these circumstances a tendency emerges to develop projects with a significant component of co-design and social innovation and the use of gradual transformation tools (temporary uses and tactical urbanism), while urban regeneration is often approached starting from spaces already available to the public administration, that can be modified with "light" and low-cost interventions. Among those public urban spaces, the transformative potential of the re-design of roads within a new mobility system is clearly evident.

Initial experiments in this direction were conducted in many European cities during and immediately after the COVID-19 pandemic, when social distancing requirements led to the creation of more space for active mobility and outdoor life. It is precisely this renewed awareness of the importance of a healthy urban environment and the presence of local services in a "proximity dimension" that has led to the emergence of the model of the "city of short distances." And, in this perspective, attention is focused on the need to rethink the space of the street: *"the way in which local authorities around the world have responded to the COVID-19 pandemic has shattered a dogma that until then seemed unquestionable: there is no rule stating that cars must have free rein on every road and in all public spaces"* [Pinzuti, 2022].

Shared Streets as a Tool for Urban Regeneration

Since the lockdown period, the need to redistribute road space has become increasingly important in many European cities. Public space, which has long been organized and designed solely for cars, to the point of achieving "automobility" [Shelley & Urry, 2000], can now be better distributed among different modes of transport. This redistributive approach, which responds to principles of spatial equity or "street democracy" [Francis, 1987], finds its operational expression in a broad concept of "shared street."

There is a wide variety of experiences and theories surrounding the democratization of the street and its use as a shared space. They are characterized by certain common denominators, such as the reference to the "right to the city" [Lefebvre, 1967] and to "publicness" as a fundamental dimension: *"while the concept of privacy has been well developed and legally protected in modern society, publicness is a relatively new concept that recognizes one's right to free and unlimited access to public places. Publicness is the foundation of street democracy, providing the framework in which a true public culture can develop and flourish"* [Francis, 1987, p. 28].

Related to these concepts, accessibility, understood in both a physical and social sense, emerges as a central dimension to address urban design [Ascher & Apel-Muller, 2007].

In Europe, pioneering experiences in this field have been carried out in the Netherlands since the late 1960s, with the introduction of the "woonerf" and "naked streets." Conceived by engineer Joost Vahl and recognized in 1976 by the Dutch government as a model for residential streets, the woonerf, or "living street", is a response to the dominant presence of cars in residential areas. It consists of designing the street as a shared social space rather than a restricted vehicle-use lane. This approach reverses priorities by lowering vehicle speeds, which is achieved by changing the geometry of the road section from straight to meandering.

The idea of removing all road signs designed to orient the flow of traffic, tested a few years later by Hans Monderman, represents a further radical step towards sharing a "naked" space, in which drivers are encouraged to slow down and pay attention due to the absence of references.

Alongside complex and radical experiences such as these, various approaches have been developed that achieve the democratization of road space in a more basic way, simply by identifying a reserved space for each type of user, pedestrian, cyclist, or motorist. This measure, which is part of a traditional approach to road space, makes the presence of the most vulnerable users visible and, as it generally involves reducing the section of the car lanes, also has the effect of lowering vehicle speed. The creation of shared streets, with different methods that transform the physical space to varying degrees, has gained significant boost in many European cities in the post-pandemic period.

In Italy, with the first distribution of funds from the European Recovery Plan (the REACT EU fund), several cities have begun to experiment with the redesign of road space on a large scale. Actions have focused mainly on implementing

and completing cycle networks by marking cycle lanes on roads and expanding and improving the safety of pedestrian areas and crossings.

In addition to applying to car lanes, the redistribution of available public spaces has in many cases involved parking areas and zones excluded from traffic, even leading to the creation of new squares and social spaces for neighborhood life. In this way, 52 squares have been created in Milan since 2018 through tactical urbanism interventions, covering a total area of over 56 000 square meters, which are now pedestrian and livable thanks to the installation of new street furniture [Comune di Milano, 2021]. The program to transform public spaces continues today, with new calls for applications to identify other areas to be reclaimed from cars (“open squares” and school squares), but also with the first projects to transform the layout from “tactical” to “permanent.”

The Bologna Experience

In Bologna, too, the first measures to share road space were taken during the pandemic. In the early stages, these measures consisted of simple signage and temporary barriers to increase the space available for pedestrians and cyclists. Specific attention was paid to school areas, where measures were taken to increase the space available for waiting outside. These measures were accompanied by the first trials of cycle lanes traced with road markings.

To emphasize the importance of “proximity” and the presence of public spaces throughout the city, during the COVID-19 pandemic, all these measures were collected in the emergency mobility plan *Spazio a Bologna. Muoversi e vivere nella città che riparte* [Comune di Bologna & Fondazione IU, 2020].

Following the approval of the Sustainable Urban Mobility Plan in 2019 [Città metropolitana di Bologna, 2019], the pandemic period has encouraged a concrete rethinking of the urban mobility model, focusing on people and their need to move in a variety of ways in the city’s public spaces. After the pan-

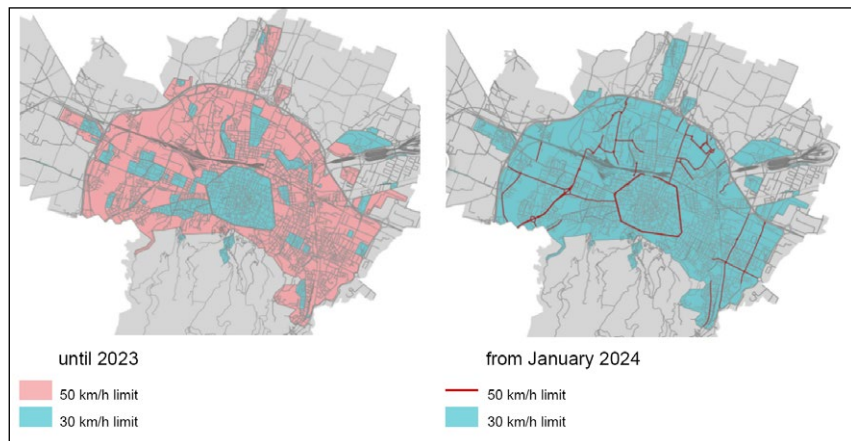


Fig. 1: The transformation of Bologna in a 30 km/h city: before and after

dem, this trend continues, based on several insights that had been acquired:

- the characterization of individual mobility as the sum of short and very short journeys, made using a combination of different modes of transport [Ciuffini et al., 2023];
- the growing demand for road safety in the neighborhoods from their inhabitants;
- the demand for improved accessibility, not only for people with disabilities, and the need for greater environmental comfort, in a city where the urban heat island is a very relevant phenomenon.

All these and many other needs can be met by designing a new mobility, conceived as an urban planning project that involves a comprehensive vision of the city’s transformation.

The concept of shared streets was taken as the basis for this project, which started from a number of fundamental considerations: the first is that, in this vision, a starting point must be the protection of the most vulnerable users, namely pedestrians, cyclists, children, the elderly, and people with reduced mobility.

The second assumption is the consideration that cars, whether moving or parked, take up a lot of space. And the city just doesn’t have that much space available, both because of its historical layout and because there are many other uses and needs that affect urban public space. Putting people first does not mean declaring war on cars. But it does mean ensuring that credible alternatives to cars are available, so that

more people are able to choose different modes of transport. It is not about making cities “car-free,” but about placing ourselves in a “post-car perspective” [Coppola et al., 2022].

Under all these premises, a very radical change has been implemented in Bologna’s entire urban mobility system. This change is represented by the vision of the city as a “30 km/h city.” The realization of Bologna Città 30 program involves interventions in four major areas: regulation (definition of the map of new speed limits and change of signage), road controls, information and education, and transformation of street space (Fig. 1).

Announced in the 2019 SUMP and launched in November 2022, the plan to transform Bologna into a 30 km/h city was presented in June 2023. The road signs were modified in the following months, and the new traffic regime came into force on January 16, 2024.

Road transformation work continued through the first phase of the Bologna Città 30 project and continues to this day. Alongside major projects linked to the construction of the city’s first two tramway lines [Orioli & Sgubbi, 2025], the creation of shared streets continued, with the goal of improving safety and encouraging bicycling and with a focus on school areas [Orioli et al., 2023] (Fig. 2).

From February 2022 to December 2023, the urban cycle network grew from 212 km to 240 km, meaning that over 70% of the main cycle network has been completed. In September 2025,

Source: Comune di Bologna, Fondazione IU

Source: Comune di Bologna, Fondazione IU

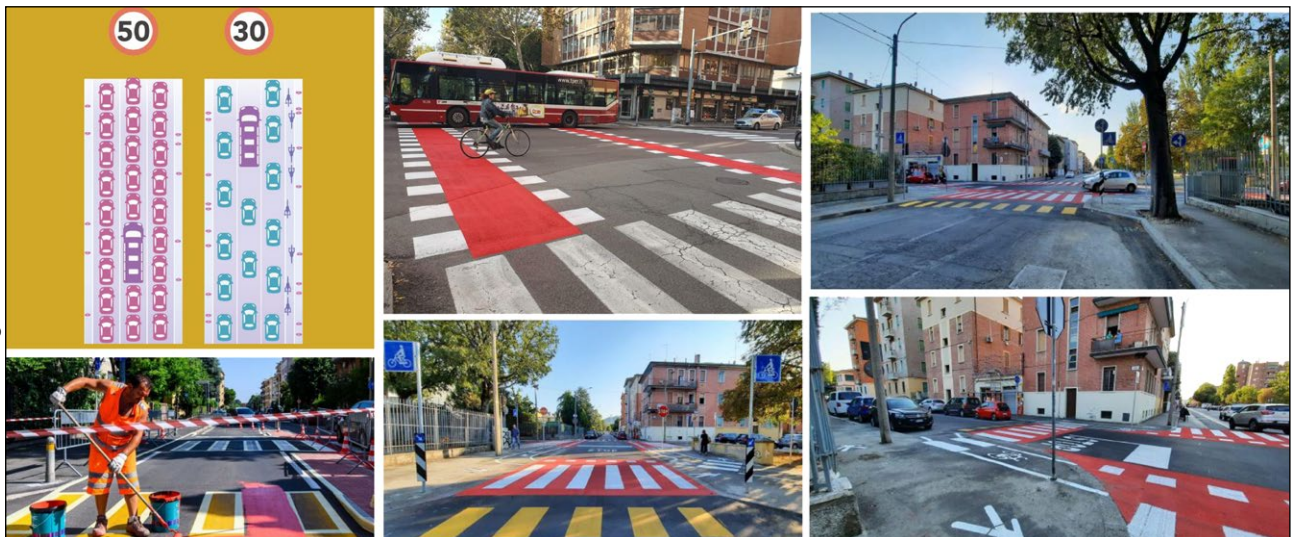


Fig. 2: Examples of widespread interventions to redistribute and share road space safely

Source: Comune di Bologna

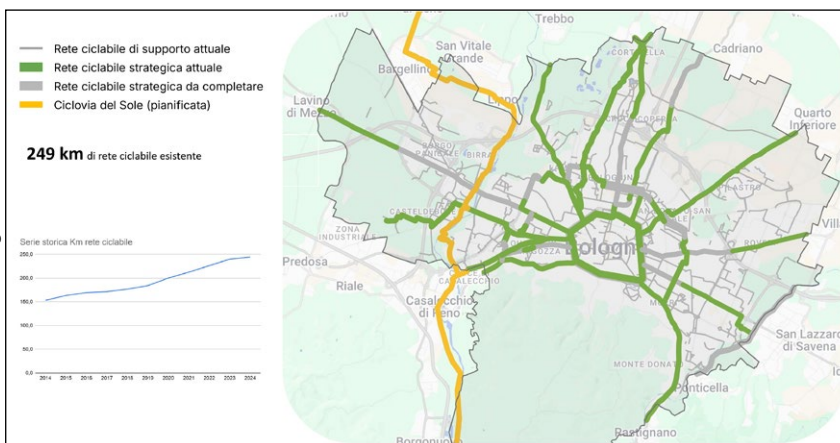


Fig. 3: Bologna's cycle network in September 2025 (in green the completed main network)

249 km of cycle network was completed. This has led to a steady increase in the number of bicycles in the city, amounting to around 10% each year (Fig. 3).

Various interventions have been implemented around schools: from traditional safety measures, such as installing new signage and transforming the road through traffic calming measures, to the actual creation of pedestrian or shared spaces through tactical urbanism permanent transformations.

One of the focuses of Bologna Città 30, both in terms of communication and education and about the transformation of physical space, is the Bologna a scuola si muove sostenibile project [Orioli et al., 2023]. Launched in 2019, the project resumed after the pandemic through the promotion of activities such as pedibus and mobility education, as well as the creation of school streets and squares. The shared space model was then tested both through its physical implementation and through interaction with school communities (Fig. 4).

Source: Comune di Bologna

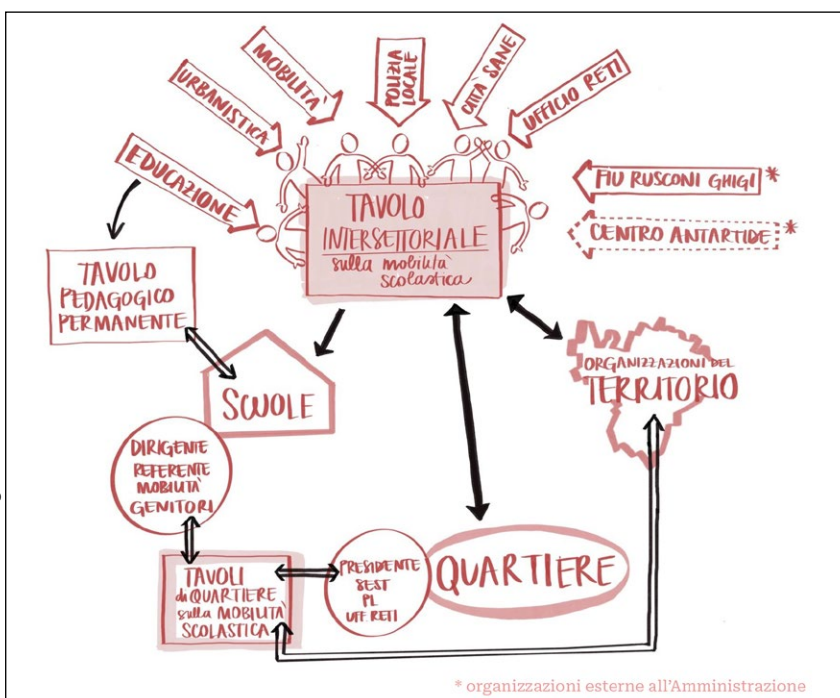


Fig. 4: Diagram of the Tavolo intersectoriale per la mobilità scolastica (Cross-Sectoral Table for School Mobility)

The tactical interventions made it possible to experiment methods of directly involving schools in the implementation, but also to develop a system for monitoring the effects of pedestrianization, which is necessary to determine whether to make the changes permanent or modify them.

An example of this approach is "Piazza Procaccini", a new pedestrian school

zone that was created by reducing and redesigning the road through tactical urbanism approach (Fig. 5). This square, designed and built with the direct contribution of students from the nearby high school, was monitored both directly and instrumentally. Direct monitoring was carried out through site visits and data collection before and after the intervention, following the method proposed by Jan Gehl [Gehl & Svarre, 2013]. Instrumental monitoring, carried out using cameras, allowed objective data to be collected, such as vehicle speed and the number of people present in the area at different times of the day (Fig. 6 and 7). The analysis shows how social life has changed after the transformation of the street, not only for the students, but with continuous attendance throughout the day. The instrumental analyses also made it possible to collect data to show that this type of intervention induces moderation of speeds and contributes to the safety of people [Fondazione IU, 2022; Transform Transport, 2022].

The permanent interventions, on the other hand, provided an opportunity to develop certain design elements that are considered invariable, such as the need to unseal portions of public space and installing new materials of different qualities, capable of having a positive impact on the urban microclimate. Each intervention involves the planting of trees and the installation of street furniture that configures the public space as “playable”, suitable for use by users of different ages.

At the Tambroni schools, the transformation of a street into a school square has allowed for the redevelopment of an area that also includes a small market, with the result of mixing two publics: children and their families, and market customers, who are mostly elderly residents. The retrofitting of the school building took place at the same time as the design of the new square. Integrated interventions of this type are expensive and complex to implement, but they can help raise public awareness about a new vision of the city, with benefits for many (Fig. 8).

In Piazza Perti, the definitive transformation of a road into a “naked street”,



Fig. 5: Piazza Procaccini before and after tactical urbanism intervention

Source: Comune di Bologna, Fondazione IU
Photo © Margherita Caprilli

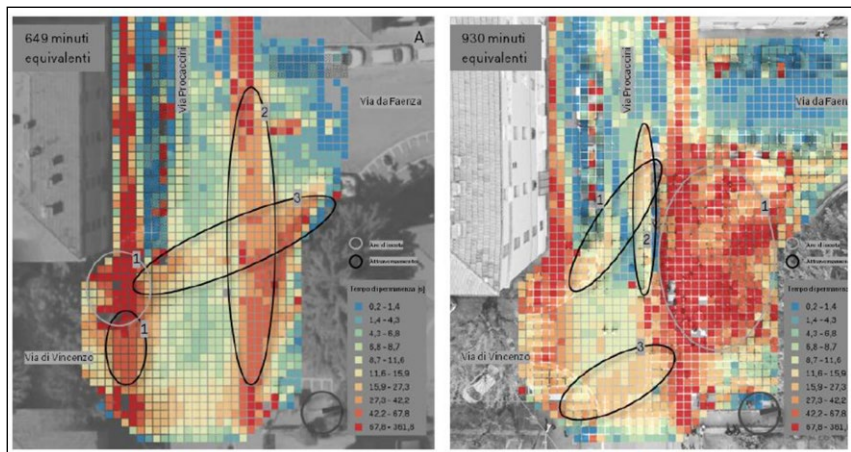


Fig. 6: Monitoring Piazza Procaccini before and after: time of stay

Source: Comune di Bologna, Fondazione IU, Sistemática

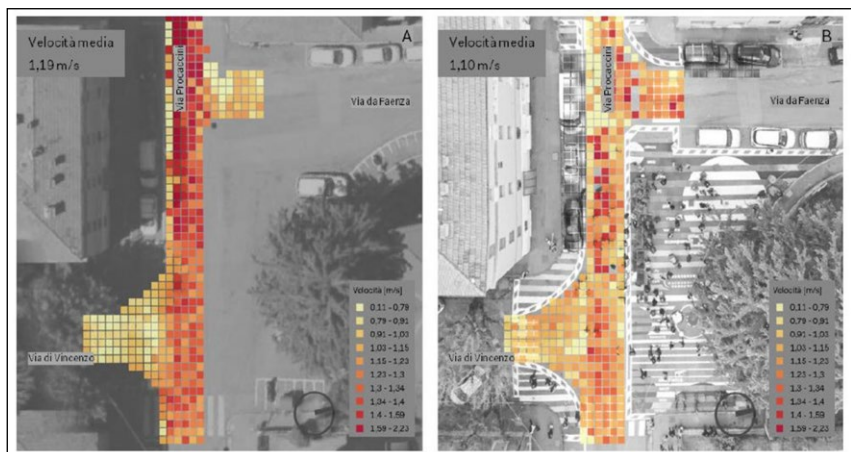


Fig. 7: Monitoring Piazza Procaccini before and after: average speed of vehicles

Source: Comune di Bologna, Fondazione IU, Sistemática



Fig. 8: Piazza Tambroni before and after

Source: Google Maps; Comune di Bologna, Fondazione IU
Photo © Margherita Caprilli

Source: Comune di Bologna, Fondazione IU
Photo © Margherita Caprilli



Fig. 9: Aerial view of the new Piazza Perti

Source: Comune di Bologna, Fondazione IU
Photo © Margherita Caprilli



Fig. 10: The new special "signage" installed in the school areas after transformation

accessible to residents' cars but without signage, also provided an opportunity to rethink the accessibility of school buildings, through a large staircase-ramp that overcomes the existing differences in levels. The school square project thus also extends into the school courtyard, involving, in its design and execution, the integration of the work of several public service offices (Fig. 9).

Finally, the projects also experiment with a special vertical "signage" that uses simple and direct language to convey the meaning of the spaces as places of opportunity for children and young people (Fig. 10).

All the projects have been strongly integrated with the themes of mobility and road safety, placing the intervention in the context of a comprehensive review of how children arrive at school, crossings, parking, etc. These measures have been

made possible by the integrated work involving many offices in municipality together with technicians from Fondazione IU Rusconi Ghigi (also known as Urban Innovation Foundation).

Dialogue with the local community takes place through the "Quartieri" (Districts), which act as intermediaries with schools and with citizens' requests and feedback. The six Districts are the decentralized offices of the municipality, and each one hosts a Lab where citizens can meet with the administration, receive information on ongoing projects, and collaborate on their development.

"Integration" and "collaboration" are the two terms that best define the working perspective within which these transformations can be achieved. The gradual nature of their realization and implementation in different parts of the city, as well as being an operational necessi-

ty, also seems to be an essential requirement for the assimilation of a new way of moving and living in the city.

Beyond civic collaboration, projects undertaken to give Bologna a new mobility have also proved controversial. In particular, the Bologna Città 30 project has met with much opposition on the political front, both locally and nationally. Opposition to the project manifested itself, among other things, in a dispute between the municipality on the one hand and a taxi driver and the Ministry of Infrastructure on the other, culminating in the recent ruling by the Regional Administrative Court that annulled the measure (January 2026).

In its ruling, the court did not question the results achieved in two years of Città 30, but stated that the implementation of the measure needed to be reviewed and corrected. The municipality was asked to determine the presence of sensitive targets and then to define the new speed regime street by street. The implementation of Città 30 has therefore entered a second phase, in which the regulations amending the maximum speed limits are being revised.

At the same time that the court overturned the measure, a report released by the municipality documented the effects of the first two years of Città 30 (January 2024 – January 2026), compared with the two-year period 2022–23.²

With regard to the primary objective of increasing road safety, the Città 30 measure has so far made it possible to save 17 lives on the roads of Bologna (-43.6% of deaths); reduce injuries from 4 848 to 4 500, equal to -7.2%; prevent 709 road accidents, with less damage to property and/or people and also less disruption to traffic (from 5 653 to 4 944 in the two-year period, equal to -12.5%).

The analysis of the data also shows a significant change in mobility, with a decrease in urban traffic flows of approximately -9% on an annual basis and an increase in bicycle flows of 19% compared to the 2022–23 average.

² <https://www.comune.bologna.it/novita/notizie/bologna-citta-30-report-2025>

From an environmental perspective, there continues to be a significant reduction in NO₂ (nitrogen dioxide) levels in the control unit that monitors air quality in Bologna's urban traffic, with a 24.4% decrease compared to the average of 41 µg/m³ in the years 2022–2023. In absolute terms, this is the second lowest figure in the last 10 years, after that recorded in 2024, the first year of Città 30.

Despite the controversy, monitoring data show that the measure of generally reducing vehicle speeds in urban areas produces benefits in terms of safety, health, and the livability of urban public spaces, encouraging the pursuit of a transformation process that needs time to take root in people's culture and habits and fully unfold its effects.

References:

- 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://pumbologna.it/Sfoglia_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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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
Associate Professor of Urban Planning
Alma Mater Studiorum Università di
Bologna – Dipartimento di Architettura

ČESKÝ ABSTRAKT

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 Bologny v této oblasti, zejména prostřednictvím projektu „Udržitelná mobilita do školy v Bologni“.

VÍDEŇ – MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

Gabriele Berauscheck, Barbara Slotta

Již díky svému historickému vývoji je Vídeň městem s mnoha centry, která určují charakter města jako celku, jeho městských okresů i jednotlivých čtvrtí – zčásti je to dáno historicky (např. čtvrti z gründerského období), ale často také v důsledku moderního urbanistického plánování, jehož cílem je právě vytváření pulzujících a rozmanitých center s širokou škálou nabídek. Koncept 15minutového města je podpořen propagací a dalším rozvojem této polycentrické struktury. Pro snadnou dosažitelnost zařízení občanské vybavenosti je důležité tato centra posilovat, a tím zajišťovat rychlý a pohodlný přístup k nejrůznějším funkcím. Vídeň v tom má již dlouhou tradici.

Čtyři desetiletí rozvojového plánu města Vídně

Pod mottem „město krátkých vzdáleností“ se v německy mluvících zemích, a zejména ve Vídni, již dlouho uplatňuje koncept 15minutového města. Oba pojmy symbolizují, že obyvatelé se mohou dostat k zařízením občanské vybavenosti, zeleným plochám, společenským a kulturním nabídkám a k mnoha dalším cílům snadno a ekologicky, ale především na co nejkratší vzdálenost.

Hlavní roli přitom hraje rozvojový plán města Vídně: od roku 1984 reguluje územní rozvoj Vídně, vždy s výhledem na příštích deset let. Proto se každých deset let aktualizuje a dále upravuje podle aktuálních problémů. S dokumentem „Wien-Plan – Stadtentwicklungsplan 2035“, který vídeňská městská rada schválila na jaře 2025, se tak Vídeň může ohlédnout za čtyřicetiletou tradici městských rozvojových plánů jakožto nástroje pro řízení strukturálního rozvoje města.

Již v prvním rozvojovém plánu Vídně z roku 1984 byly formulovány cíle kompaktního rozvoje města. Poprvé byly identifikovány sídelní osy, podél kterých se soustředí další rozvoj a vytvářejí se nebo dále rozšiřují centra: „Zachováno nebo posilováno by mělo být propojení městských funkcí, jako je práce, bydlení, nakupování, rekreace atd., na malých plochách, a to všude, kde nebude mít

nepřiměřeně rušivé dopady. To je třeba zohlednit jak při obnově stávajících částí města, tak při zakládání nových sídelních území. Pro posílení významu veřejné dopravy by se rozšiřování města mělo uskutečňovat výhradně podél tras efektivních prostředků veřejné dopravy. V koordinaci se sítěmi veřejné i individuální dopravy by se měla ve Vídni dále rozvíjet struktura center tak, aby cesty obyvatelstva na pracoviště, do škol, nákupních a rekreačních zařízení aj. byly co nejkratší.“¹

Na základě toho se princip krátkých vzdáleností a kompaktních, urbánních městských čtvrtí se smíšenou funkcí, hustotou a urbanitou stal klíčovým prvkem všech následujících rozvojových plánů města. Přestože se lišily jejich (geo)politické rámcové podmínky, ústředním momentem plánovacích úvah zůstávalo zajištění dobré dostupnosti v blízkosti bydliště u četných zařízení a služeb, drobných ekonomických příležitostí, a tedy i pracovních míst.

V roce 1994 se přitom dostal do popředí i genderový aspekt. Na základě skutečnosti, že ženy cestují ekologičtěji a častěji pěšky, byl formulován následující požadavek: „(...) I proto je třeba věnovat zvláštní pozornost ‚městu krátkých vzdáleností a nízkých rychlostí‘. Všechna opatření, která zlepšují podmínky pro pěší dopravu (minimální šířka chodníku 2 m, dostatečně dlouhé fáze semaforů, rychlostní limit 30 km/h atd.), výrazně prospívají ženám.“²

Polycentrická Vídeň

Dalším aspektem, kterému byla v rozvojovém plánu města STEP 2005 věnována větší pozornost, je šetrné nakládání s půdou. Kompaktní rozvoj města znamená nejen najít v bezprostřední blízkosti bydliště veškerá potřebná zařízení, ale je také klíčový, pokud jde o úspěšné plánování ploch, vytváření prostoru pro rozmanité funkce a tím současně i zkracování dlouhých dopravních cest – absovovaných pravděpodobně autem.

Pod hlavičkou „polycentrického modelu“ nastavil program STEP 2005 výhybku k posílení stávajících a vytváření nových center – jako opatření sociální, environmentální a ekonomické politiky k zajištění snadné dostupnosti nákupních možností, zelených ploch a sociální infrastruktury v blízkosti bydliště. „Tento polycentrický model by měl v souladu s konceptem ‚města krátkých vzdáleností‘ umožnit udržitelnější rozvoj města, odolnější vůči krizím a nezávislý na využívání individuální automobilové dopravy.“³

Nakonec byly v dokumentu „Fachkonzept Mittelpunkt des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien“ (Odborný koncept center městského života – polycentrická Vídeň) rozpracovány a prohloubeny cíle územního rozvoje města formulované v rozvojovém plánu města do roku 2025⁴ – čímž se znovu potvrdil pevně zakotvený plánovací princip Vídně. Koncept představoval také určitý

¹ STADT WIEN. 1985. *Stadtentwicklungsplan 1984* (Plán rozvoje města 1984), str. 25. Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18). Dostupné z: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtentwicklungsplan_1984.

² STADT WIEN. 1994. *Stadtentwicklungsplan für Wien 1994* (Plán rozvoje města pro Vídeň 1994), str. 278. Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18). Dostupné z: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtentwicklungsplan_1994.

³ STADT WIEN. 2005. *Stadtentwicklungsplan 2005* (Plán rozvoje města 2005), str. 53. Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18). Dostupné z: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtentwicklungsplan_2005.

⁴ Od roku 2015 se STEP již neoznačuje podle roku svého schválení, ale podle časového horizontu; po STEP 2005 proto následoval STEP 2025. Dostupné z: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtentwicklungsplan_2025.



Stávající centra a nákupní ulice jako Thaliastraße v Ottakringu se dále vylepšují a posilují klimatickou odolnost

milník: poprvé v něm byly formulovány konkrétní strategie pro plánování stávajících a nových center. Odborný koncept plní dvě úlohy: identifikuje místa ve městě, která plní funkci centra nebo ji mají rozvíjet, a popisuje pole činností, která se uplatňují při zkvalitňování a etablování městských prostorů. Rozvoj center byl vnímán jako úkol, na kterém se mohou podílet všichni a který se může zdařit pouze tehdy, budou-li na něm všichni spolupracovat: administrativa a politika, developéři, městské okresy, obyvatelé, budoucí uživatelé i podnikatelé.

Jedním z nejdůležitějších opatření identifikovaných v Odborném konceptu je silnější regulace velkoplošných maloobchodních struktur s cílem podpořit městská centra. To posiluje koncept města krátkých vzdáleností a brání velkým hypermarketům, nákupním centrům a retailovým parkům v přesměrování kupní síly a aktivit do lokalit nevhodných z hlediska městské struktury – se všemi souvisejícími negativními prostorovými, ekonomickými, sociálními a environmentálními důsledky.

Přitom je zřejmé, že ne vše lze nabízet v bezprostřední blízkosti bydliště, například nadřazená zařízení jako nemocnice, divadla, lázně nebo i specializované maloobchodní prodejny. Zde

se ukazuje jako výhodná již zmíněná polycentrická struktura Vídně: v mnoha menších i větších „uzlech“ městské struktury (místní, hlavní a metropolitní centra) jsou soustředěny různé nabídky. Tato polycentrická struktura významně přispívá ke konceptu 15minutového města, případně ho doplňuje. Základním předpokladem je tu dobré napojení na veřejnou dopravu, přičemž i sídelní struktura silně ovlivňuje cestovní chování. Na územích z gründerského období a v historickém centru je nejen

nejvíce cyklostezek, ale i pěších cest, zatímco v zástavbách rodinných domů a dvojdomků je nejmenší podíl pěší dopravy. Průměrná vzdálenost potřebných cílů se v územích z gründerského období pohybuje mezi 2,9–3,6 km, což je výrazně méně než v řídkěji osídlených oblastech. V sídlištích rodinných domů činí průměrná vzdálenost přes 5 km. Krátké vzdálenosti do 500 m se ve Vídni absolvují téměř výhradně pěšky, ale i u vzdáleností mezi 500–1 000 m dominuje v 79 % chůze.⁵ Proto se v nových rozvojových projektech, jako je např. Seestadt Aspern, Sonnwendviertel nebo území Severního nádraží, věnuje zvláštní pozornost odpovídající kompaktní struktuře zástavby – prostřednictvím dobré nabídky cyklistických a (bezbariérových) pěších spojení, dobré dostupnosti veřejné dopravy, přiměřených parterových zón s mixem funkcí včetně nákupních možností i prostřednictvím atraktivního uspořádání veřejného prostoru, které umožňuje rozmanitost a otevřenost využití.

Vídeň má plán

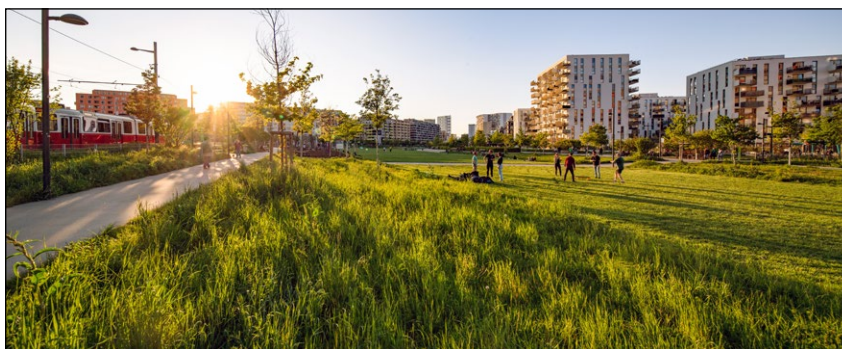
Ochrana klimatu, důsledky klimatických změn a principy ochrany zdrojů jsou těžištěm současného dokumentu



Foto © Stadt Wien/Luiza Puiu

V nových rozvojových územích města se klade zvláštní důraz na kompaktní zástavbu s mixem funkcí v parteru a kvalitní síti cyklostezek a pěších tras. Na snímku je projekt Nordbahnhofviertel

⁵Viz například Jochen Heller pro město Vídeň: HELLER, J. 2021. *Aktive Mobilität in Wien: vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren* (Aktivní mobilita ve Vídni: prohloubená analýza chování vídeňské populace v oblasti pěší a cyklistické mobility). Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien. Dostupné z: <https://www.digital.wienbibliothek.at/urn:urn:nbn:at:AT-WBR-505068>.



Sonnendviertel: nová živá čtvrť v centru Vídně

Wien-Plan – Stadtentwicklungsplan 2035⁶, který je platný od června 2025. Vídeň hospodaří s necelými 80 m² zpevněné plochy na obyvatele, zatímco rakouský průměr je 330 m². Šetrné nakládání s půdou jako zdrojem proto zůstává základním principem sídelního rozvoje ve vídeňském plánu. Potřeba půdy má být uspokojena důsledným využíváním rozvojového potenciálu stávajícího města a úplnou realizací již dříve ohlášených záměrů rozšiřování města. Pro další prosazování konceptu města krátkých vzdáleností nový vídeňský plán navazuje na strategické cíle předchozích dokumentů. Roli přitom hraje plánování zohledňující každodenní potřeby a požadavky stejně jako upřednostňování oblastí, které mají jen malé plochy zeleně a kde proto lidé zvláště silně pociťují dopady změny klimatu: „*Centra jako místa s vysokou hustotou zástavby a vysokým podílem zpevněných ploch jsou zvláště silně postižena dopady klimatické krize (zejména letním přehříváním). V posledních letech již byl v mnoha vídeňských centrech z kvalitně veřejný prostor. Pokračování a urychlení těchto opatření se zvláštním zaměřením na zeď, zastínění, přeměnu zpevněných ploch a hospodaření s dešťovou vodou je klíčovým úkolem pro nadcházející léta.*“⁷

Pro nová centra byly v dokumentu Wien-Plan definovány přesné parametry: vymezená území center musí vykazovat mj. alespoň 10–15 % jiných funkcí než bydlení. Povinné uplatňování parametrů pro zelené plochy (např. dostupnost sítě volných prostranství do 250 m od místa bydliště v projektech městského rozvoje i v rozsáhlých projektech ve

stávající zástavbě) má zaručit přístup k zeleni. Včasné ozeleňování při rozšiřování města má zajistit krátké vzdálenosti ke kvalitním zeleným plochám hned od začátku osidlování.

Pryč s asfaltem

Všechny tyto požadavky na plánování se v konečném důsledku projevují nejen v nových rozvojových oblastech, ale také v řadě rozmanitých opatření ve stávající městské zástavbě. Pod heslem „Pryč s asfaltem“ se v minulých letech víc než kdykoli předtím investovalo do transformace veřejného prostoru. Ozeleňování, ochlazování, zklidňování dopravy a zlepšování podmínek pro aktivní mobilitu – chůzi a cyklistiku – také odpovídá principu 15minutového měs-



Z ulice Argentinierstraße se stala první vídeňská cykloulice podle nizozemského vzoru. Z této nové úpravy profitují i chodci

ta. Výsledky mluví samy za sebe: dosud bylo realizováno nebo se dokončuje téměř 350 projektů. Jen v ulicích a na náměstích bylo nově zazeleněno a odkryto 85 488 m² ploch.

Mezi nejdůležitější záměry patří „Supergrätzl Favoriten“, pilotní projekt založený na konceptu barcelonských superbloků realizovaný v hustě zastavěné, horkem zatížené oblasti 10. vídeňského okresu. Zklidnění dopravy, ochlazování a ozelenění vytváří nové atraktivní pobytové plochy a posiluje sousedské vazby v území. K 15minutovému městu však přispívají i četné úpravy náměstí, nespočet nově vysazených stromů ve všech okresech a zřizování páteřních cyklostezek, cykloulice podle nizozemského vzoru na Argentinierstraße, podpora sousedských iniciativ jako komunitní zelené plochy a urban gardening, přeměna parkoviště o rozloze 12 000 m² na park (Naschpark) a mnoho dalšího.

Účinnost těchto opatření a jejich kladné hodnocení mezi samotnými obyvateli Vídně ukázala studie kvality života ve Vídni z roku 2023, jeden z největších reprezentativních průzkumů spokojenosti se životem ve Vídni. Dotazováno bylo 8 500 obyvatelů a obyvatelek Vídně k tématům jako bydlení, práce, zdraví, rodina, sociální otázky, vzdělávání, zeď,

⁶ STADT WIEN. 2025. *Wien-Plan – Stadtentwicklungsplan 2035* (Plán Vídně – plán rozvoje města do r. 2035). Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18). Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/wien-plan>.

⁷ Tamtéž, str. 52.



Nová páteřní cyklostezka na Praterstraße: zlepšení cyklistického a pěšího spojení je pro vytvoření města krátkých vzdáleností klíčové

kultura a mobilita. Spokojenost byla téměř ve všech oblastech velmi vysoká. V zásadě je devět z deseti Vídeňanů s kvalitou života ve Vídni velmi spokojeno nebo spokojeno. V oblasti vlastního bydliště dostala obzvláště vysoké hodnocení například dostupnost veřejné dopravy, blízkost škol a zařízení péče o děti, nákupní možnosti, blízkost zdravotnických zařízení, zelené plochy, náměstí a další veřejná prostranství. Nejméně osm z deseti Vídeňanů je s těmito aspekty (velmi) spokojeno. Především se ukázal také signifikantní nárůst spokojenosti mj. se zelenými plochami a veřejnými prostranstvími a cyklistickou infrastrukturou, ale i s nákupními možnostmi.⁸

A Vídeň v tomto příběhu pokračuje: nové inovativní prvky v nabídce zeleně, dobrá dostupnost zelených ploch, podpora drobného podnikání, využití parteru pro funkce centra – vedle maloobchodu zejména i pro veřejně prospěšná zařízení,



Pobytová kvalita místo parkoviště: nový Naschpark ve Vídni

regulace velkoplošného maloobchodu, podpora aktivní mobility a veřejné dopravy. Wien-Plan definuje komplexní soubor rozmanitých opatření směřujících i nadále ke kompaktnímu, klimaticky odolnému městu krátkých vzdáleností, které lidem v bezprostředním okolí jejich bydliště nebo v dobrém dosahu nabízí to, co potřebují pro svůj každodenní život: dobrou místní vybavenost, nízkoprahový přístup k sociální infrastruktuře, pobytové možnosti ve veřejném prostoru, volnočasové aktivity, zeleň, zkrátka kvalitu života pro všechny.

Koncept 15minutového města nabízí řadu podnětů a dokonce i řešení, často vzájemně propojených, k řadě výzev, se kterými jsou města konfrontována: chůze nebo jízda na kole je současně významným zdravotním faktorem. Kdo se hodně pohybuje a tráví čas na zdravém vzduchu – který se neustále zlepšuje díky opatřením jako zkldňování dopravy – ten má dobrý základ pro dlouhý život ve zdraví.

V zájmu každého města a každé země je vytváření co nejlepších podmínek pro

očekávanou délku života vlastních obyvatel. Zkvalitňování veřejného prostoru je naléhavě nutné i proto, aby lidé vnímali krátké vzdálenosti jako prospěšné a příjemné. Zároveň je nezbytné zvyšovat klimatickou odolnost veřejného prostoru, a tím ho posilovat jako místo komunikace a společenské diskuse. Tam, kde se lidé rádi zdržují, se také dávají přirozeně do hovoru s ostatními, což zase podporuje sociální integraci. To prospívá všem: s rostoucí délkou života a stárnoucí populací lze předpokládat, že hustě osídlená města a milionové metropole jako Vídeň potřebují místa setkávání, ale i ochlazování. Koncept 15minutového města tak poskytuje odpovědi a řešení pro mnoho aktuálních a naléhavých otázek naší doby.

Gabriele Berauschk
Barbara Slotta
Oddělení komunikace s veřejností
a řízení znalostí
Odbor rozvoje města a územního plánování
Město Vídeň

Přeložila: Iva Kratochvílová

ENGLISH ABSTRACT

Vienna – A City of Short Distances, by Gabriele Berauschk, Barbara Slotta

Vienna is a city with multiple centres that shape the character of the city as a whole, as well as of its municipal districts and individual neighbourhoods, resulting from its historical development. This is partly the result of historical processes (for example, districts dating from the Gründerzeit period), but often also a consequence of modern urban planning aimed specifically at creating vibrant and diverse centres offering a wide range of amenities and services. The concept of the 15-minute city is supported by promoting and further developing this polycentric structure. It is important to strengthen these centres to provide easy accessibility to public amenities and services and thereby promote fast and convenient access to a wide variety of functions. Vienna has a well-established tradition in this respect.

⁸ STADT WIEN. 2025. *Leben in Wien – Wiener Lebensqualitätsstudie 2023* (Život ve Vídni – studie kvality života ve Vídni 2023). Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18). Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/lebensqualitaetsstudie-2023>.

KRITICKÁ REFLEXE KONCEPTU 15MINUTOVÉHO MĚSTA: SYNERGIE PROSTOROVÝCH A SOCIÁLNÍCH UKAZATELŮ

Anna Romanchuk

Článek se zabývá kvalitou městského prostředí v kontextu konceptu města krátkých vzdáleností. Zaměřuje se na propojení prostorových a sociálních aspektů, které ovlivňují každodenní prožívání města, pocit sounáležitosti a míru interakce mezi obyvateli. Na základě odborné literatury (Newman & Kenworthy, Hnilička, Speck, Alexander) jsou identifikovány klíčové ukazatele jako hustota zástavby, pěší dostupnost (walkability), rozmanitost funkcí a emocionální vazby k prostoru. Text dále představuje koncept Power of 10+ a nástroj pocitového mapování jako prostředky pro participativní plánování a hodnocení veřejného prostoru. Výsledkem je soubor konkrétních ukazatelů, které mohou sloužit jako podklad pro citlivé a inkluzivní navrhování městského prostředí, jež podporuje spontánní interakce, bezpečí a komunitní život.

Úvod

Poněkud cítíme, že místu nepatříme. Cesta domů nebo za zábavou nám nepřináší radost. Proč tomu tak je?

Pocit sounáležitosti nevzniká pouze z kulturní či historické identity místa, vzniká také z každodenního rytmu života, který umožňuje jeho prostorové uspořádání. Město, které nabízí dostupnost služeb, veřejných prostor a infrastruktury v docházkové vzdálenosti, podporuje nejen ekologickou mobilitu, ale i hlubší propojení člověka s místem. Ale je to skutečně jen otázka dostupnosti?

Jaké prvky musí architekt či inženýr zohlednit, aby se obyvatel cítil dobře a prostředí fungovalo ve prospěch komunity? Již samotné kladení těchto otázek naznačuje směr odpovědí. Představujeme si, co znamená pohodlné bydlení, jak probíhá interakce s prostředím a jak se utváří vztah k místu.

Ačkoliv se jedná o subjektivní vnímání, které je obtížné kvantifikovat, cílem tohoto článku je pokusit se jej přetvořit do konkrétních ukazatelů. Ty mohou sloužit jako nástroj pro navrhování městského prostředí, které podporuje komunitní život, bezpečí a spontánní mezilidské interakce.

Koncept 15minutového města

Koncept „15minutového města“, zpopularizovaný zejména Carlosem Morenem,

představuje urbanistický model zaměřený na zvýšení kvality života skrze vysokou prostorovou dostupnost základních životních funkcí – bydlení, práce, zásobování, péče, vzdělávání a rekreace [Moreno et al., 2021]. Přestože je tento koncept často prezentován jako jednoduchý časový údaj, jeho podstatou je hluboká transformace města směrem k udržitelnosti, odolnosti a posílení lokální identity. Cílem není mechanické omezení pohybu, ale vytvoření polycentrické struktury, kde docházková vzdálenost nebo krátká jízda na kole slouží jako přirozený rámec pro každodenní aktivity.

Kritická reflexe v tomto článku se proto nesoustředí na negaci konceptu, ale na rozkrytí vrstev, které zůstávají při běžném vnímání skryty. Často totiž dochází k mylnému dojmu, že 15minutové město je pouze otázkou dopravy nebo zákazu aut. Ve skutečnosti se však pod povrchem skrývá náročné vyvažování **obytné hustoty, funkční smíšenosti a jednotlivých detailů prostředí**. Bez pochopení této hlubší provázanosti demografických dat a stavební hmoty zůstává představa o 15minutovém městě jen utopickou vizí, nikoliv realizovatelným plánem. Právě skrze optiku tohoto „neviditelného“ zázemí jsou v následujících částech textu hodnoceny vybrané ukazatele.

Časová dostupnost vs. kvalita prostředí

„Je to městský model, který podporuje na člověka zaměřenou a ekologicky udržitelnou budoucnost, kde mají obyvatelé

všech věkových kategorií a schopností přístup k šesti základním funkcím: bydlení, práci, zásobování, péči, vzdělávání a odpočinku.“ [Moreno et al., 2021]

Když hovoříme o městě krátkých vzdáleností, často předpokládáme, že jeho hlavní výhodou je pohodlí pro obyvatele, konkrétně tedy možnost mít služby a vše potřebné v bezprostředním okolí. Tento předpoklad však může být zavádějící. Pohodlí nevychází pouze z časové dostupnosti, ale také z kvality prostředí, ve kterém se pohybujeme.

Patnáct minut je ideální časový rámec pro každodenní docházku, ale není zaručeno, že samotná cesta bude příjemná, pohodlná a přizpůsobená potřebám všech obyvatel. Právě v tomto bodě vstupují do městského plánování klíčové pojmy jako walkability (neboli choddeckost), urbanistická identita a koncept sousedství, které pomáhají definovat kvalitu života ve městě nejen z hlediska dostupnosti, ale i z hlediska **prožitku prostoru**.

Také může vzniknout mylný dojem, že město o rozsahu cca 10 000 obyvatel nebo s docházkovou vzdáleností 15 minut automaticky splňuje charakteristiky města krátkých vzdáleností. Takové tvrzení však vychází z nesprávného pochopení definice a logiky daného konceptu.

Město krátkých vzdáleností není definováno především strukturou. Princip města krátkých vzdáleností spočívá v promyšleném uspořádání služeb a funkcí v rámci urbanistické struktury.

Ukazatele pro plánování – hustota a walkability

Dle studie Newman & Kenworthy [1999] představuje hustota zástavby jeden z klíčových faktorů ovlivňujících dopravní chování obyvatel. Autoři na datech demonstrují korelaci mezi vyšší obytnou hustotou a nižší mírou využívání automobilů, přičemž jako významný indikátor pro efektivní fungování veřejné dopravy a podporu pěší mobility uvádějí hustotu kolem 100 obyv./ha. Nejde však o striktní podmínku, ale o doporučenou praxi pro překonání automobilové závislosti a podporu udržitelného urbanismu (včetně walkability, rozmanitější aktivity obyvatel a podpory chůze). Hnilička [2012] spojuje město krátkých vzdáleností s pěším městem právě kvůli hustotě (z jiného úhlu pohledu): „Hustota osídlení má přímý vliv na kvalitu bydlení. Současná společnost je městská. Městským charakterem je prostorová blízkost.“ [Hnilička, 2012]

Hustota osídlení (neboli ještě obytná) pro město nepředstavuje pouze statistický údaj, ale je základním předpokladem pro jeho ekonomickou a sociální udržitelnost. V praktické rovině vyšší hustota osídlení znamená efektivní provozování technické infrastruktury a veřejné dopravy, neboť koncentrace obyvatel snižuje náklady na údržbu v přepočtu na jednoho uživatele a zajišťuje dostatečnou poptávku po kvalitních spojích. Zároveň hustota osídlení přímo podmiňuje existenci služeb a obchodů v parteru domů, které se v řídké zastavěném území neuživí, čímž vytváří prostředí pro „pěší město“ a zkracování docházkových vzdáleností. V neposlední řadě v Hniličkově pojetí znamená i posílení bezpečnosti skrze přirozenou sociální kontrolu, kdy oživený veřejný prostor a oči v oknech budov vytvářejí přirozeně hlídané a vitální prostředí.

V kontextu Brna lze předpokládat, že oblasti s především vyšší obytnou hustotou, jako je Královo Pole nebo část Žabovřesk, vykazují vyšší míru pěší aktivity než periferní sídliště. Tento předpoklad se opírá o data z projektu Kulturní pocitová mapa 2022¹ [data.Brno, 2022], kte-

rou pro statutární město Brno zpracoval Odbor kultury Magistrátu města Brna ve spolupráci s analytickým týmem portálu data.Brno. Analýza dat ukazuje, že čtvrti s tradiční blokovou zástavbou a vysokou obytnou hustotou (kombinace zástavby a „obytnosti“) vykazují signifikantně vyšší míru pěší aktivity a spontánních sociálních interakcí (tyto faktory korelují s pozitivním hodnocením prostoru obyvateli a návštěvníky v rámci pocitové mapy). Tento jev je dán nejen vysokou koncentrací obyvatel, která vytváří ekonomickou základnu pro lokální služby, ale také jemným měřítkem uliční sítě. V kontrastu s tím periferní sídliště s rozvolněnou strukturou často postrádají polyfunkčnost a spojitost pěších tras, což vede k nižšímu pocitu sounáležitosti a vyšší závislosti na dopravní infrastruktuře. Interpretace těchto dat naznačuje korelaci mezi vyšší hustotou osídlení a sníženou potřebou využívání automobilu pro každodenní aktivity, což potvrzuje význam prostorové blízkosti pro funkčnost městského prostředí. Výsledky pocitové mapy v těchto lokalitách sice potvrzují vyšší míru spokojenosti a pěší aktivity, nicméně samotná data nelze interpretovat jako jediný důkaz přímé korelace s hustotou osídlení. Do hry vstupují i další faktory, jako je poloha v rámci města a funkční zrnitost (pestrost služeb a využití území). Samotná kombinace obytné hustoty a formy zástavby tedy neurčuje výsledný charakter a funkčnost lokality, ale výrazně přispívá k tomu, **jak se člověk v daném prostředí cítí a jak jej využívá.**

Je nezbytné zdůraznit, že nejen – ale především – se jedná o obytnou hustotu. Zatímco hustota zástavby se zaměřuje na fyzickou „hmotu“ území a vyjadřuje intenzitu využití plochy prostřednictvím stavebních objemů (např. pomocí koeficientu podlažních ploch), obytná hustota sleduje demografický rozměr, tedy počet obyvatel připadajících na jednotku plochy, nejčastěji na hektar či kilometr čtvereční. V městském plánování se tyto ukazatele vzájemně doplňují a jejich kombinace určuje výsledný charakter a funkčnost lokality. Tradiční městské čtvrti s bloko-

vou strukturou, jako je např. brněnské Královo Pole, vykazují vysokou míru obou ukazatelů, což umožňuje efektivní fungování služeb a veřejné dopravy. Naproti tomu moderní administrativní komplexy či průmyslové zóny mohou vykazovat značnou hustotu zástavby, avšak jejich hustota osídlení je minimální či nulová, což zásadně mění nároky na infrastrukturu a režim využívání daného území v průběhu dne.

Walkability

Chůze není jen způsob dopravy, je to příležitost k setkání, vnímání města, odpočinku i spontánnímu rozhovoru. Jeff Speck ve své knize Walkable City zdůrazňuje, že walkability závisí na čtyřech faktorech: užitečnost, bezpečnost, pohodlí a atraktivita – nikoliv na počtu obyvatel ani na rozměru lokality: „Schopnost města být přívětivé pro pěší není závislá na velikosti populace, ale na urbanistickém návrhu, který upřednostňuje chodce před automobily.“ [Speck, 2012]

Speck také upozorňuje, že malá města často trpí rozptýleným rozvojem, který podporuje automobilovou dopravu a oslabuje pěší dostupnost. Aby byla chůze srovnatelná s jízdou autem, nebo dokonce lepší, musí být splněny čtyři podmínky [Speck, 2012]:

- dát lidem důvod chodit,
- poskytnout při chůzi pocit bezpečí,
- zajistit komfort chůze,
- připravit zajímavé okolí.

Body 1 a 4 automaticky kladou otázku: Co je zajímavé okolí a co člověka vede k potřebě interakce se svým okolím?

Koncept Power of 10+

Koncept Power of 10+ (Síla 10+) přináší důležitý rozměr do úvah o kvalitě městského prostředí – tvrdí, že každé místo by mělo nabízet alespoň deset různých důvodů, proč se na něj lidé rádi vracejí, ať už jde o fyzické prvky, aktivity nebo emocionální vazby. Tyto důvody mohou zahrnovat dětské hřiště, sportovní vybavení, posezení, naučnou stezku,

¹ Zatímco projekt Kulturní pocitová mapa 2022 primárně mapuje subjektivní prožívání a pocity v prostoru, uvedené závěry o korelaci s typologií zástavby a hustotou osídlení představují autorovu interpretaci těchto zjištění v širším urbanistickém kontextu.

historický pomník, umělecký objekt, živou hudbu, kavárnu, společenskou hru nebo přírodní prvky (viz tab. 1). Ideálně by některé z nich měly být specifické pro dané místo, čímž se posiluje jeho jedinečnost.

Koncept vytvořila nezisková organizace Project for Public Spaces (PPS), kterou v roce 1975 založil Fred Kent [PPS, 2009]. Tato organizace vycházela z myšlenek urbanisty Williama H. Whytea, který se proslavil pozorováním toho, jak se lidé skutečně chovají v ulicích a na náměstích. Koncept byl vyvinut jako praktický nástroj pro tzv. placemaking, což je proces tvorby kvalitních veřejných prostorů zaměřený na potřeby komunity.

Hlavním důvodem vzniku bylo pozorování, že osamocené prvky (např. jedna lavička nebo jeden osamělý památník) k oživení prostoru nestačí. Autoři chtěli ukázat, že úspěšné město funguje na principu kumulace zážitků: pokud má jedna čtvrt' deset klíčových míst a každé z těchto míst nabízí deset různých aktivit (např. místo k sezení, dětské hřiště, prodej kávy, pouliční umění atd.), vzniká kritické množství podnětů, které lidi přirozeně přitahují. Cílem bylo poskytnout urbanistům a obyvatelům jednoduchý návod, jak proměnit sterilní prostory v živá místa, kde se lidé cítí dobře a mají důvod se tam zdržovat.

Tato logika je aplikovatelná nejen na náměstí či parky, ale také na každodenní trasy mezi domovem, prací a obchodem. Pokud je cesta do zaměstnání nejen krátká, ale zároveň příjemná, tzn. lemovaná stromy, vybavená lavičkami, doplněná o drobné umělecké prvky, kavárny nebo komunitní zařízení, stává se tím nedílnou součástí pozitivního městského prožitku.

Obyvatelé – susedství

„Tvar světa se mění podle toho, kdo jste a co děláte.“ [Nold, 2009]

Vraťme se k obyvatelům a zejména k jejich počtu. Kvalita prostředí, kompaktní urbanistická struktura a hustota jsou sice důležité, ale stejně tak jsou důležité i **sociální vazby, počet obyvatel a jejich rutina**. Město či čtvrt' koncipovaná jako 15minutová představuje komunitu obyvatel, jejichž každodenní život se odehrává v rámci krátkých vzdáleností. I v rámci tohoto „kompaktního“ konceptu je komunita příliš rozsáhlá na to, aby mezi všemi vznikaly vzájemné vztahy. Proto se přirozeně dělí na susedství, kde jsou vztahy bližší a formují atmosféru veřejného prostoru i charakter sociální interakce.

Pokud chceme vytvářet živý prostor, který podněcuje k sociální interakci, je nezbytné zajistit rozmanitost možných

aktivit, tedy důvody, proč se v daném místě chceme zdržovat, a zároveň rozmanitost aktérů, kteří prostor obývají. Jako lidé jsme sociální bytosti, a právě tato různorodost podporuje vznik vztahů a sdíleného prožívání. Homogenní skupina může vést buď k nadměrné aktivitě, nebo naopak k pasivitě prostoru. Zmíněnou rozmanitostí služeb a jejich dostupností zvyšujeme pravděpodobnost, že susedství nebude ani příliš aktivní, ani mrtvé – bude prostě živé. Susedství tvoří základ živé komunity, i když ta je rozdělena na více částí.

Existuje určitá míra či rozsah, jak velká by komunita měla být? Christopher Alexander v knize *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction* (Jazyk vzoru: města, budovy, výstavba) uvádí vzor č. 12 – *Community of 7 000* (Komunita o 7 000 lidech), kde tvrdí, že komunity nad 10 000 obyvatel ztrácejí schopnost efektivní participace. *„Jednotlivci ztrácejí efektivní hlas v komunitách větších než 10 000 lidí. Organizujte správu v jednotkách 5 000–10 000 obyvatel.“ [Alexander et al., 1977]*

Alexander se zaměřuje na sociální strukturu a participaci, nikoliv na fyzickou dostupnost služeb. Ale participace veřejnosti a sociální vazby mezi obyvateli nesmí chybět. Místní obyvatelé často přicházejí s nápady, jak tato místa oživit, a právě jejich zapojení do procesu změ-

Prvky městského prostoru	Význam v městském prostředí
Stromy a zeleň podél cest	Poskytují stín, zlepšují mikroklima, estetiku a podporují biodiverzitu.
Lavičky a místa k odpočinku	Umožňují relaxaci, sociální interakci a zpomalují tempo pohybu.
Kavárny, pekárny, malé obchody	Aktivují veřejný prostor, podporují místní ekonomiku a vytvářejí komunitní atmosféru.
Veřejné umění	Posiluje identitu místa, obohacuje vizuální zážitek a podporuje kulturní hodnotu místa.
Dobré osvětlení	Zvyšuje bezpečnost, orientaci a komfort při večerních cestách.
Bezpečné přechody, zpomalení dopravy	Chrání chodce, zlepšují plynulost a přístupnost prostoru.
Vodní prvky	Osvěžují prostor, zlepšují mikroklima a přispívají k pohodě.
Komunitní nástěnky, výměnné knihovny	Podporují susedskou interakci a sdílení informací.
Rozmanité povrchy chodníků	Vytvářejí rytmus, vizuální zážitek a zlepšují hmatové vnímání.
Změny výškové úrovně	Dodávají prostoru dynamiku, umožňují výhledy a členitost.
Textury fasád a parteru	Obohacují vizuální vnímání, podporují charakter místa.
Světelné proměny	Mění vnímání prostoru během dne, vytvářejí náladu.
Mikroklimatické zóny	Zajišťují komfort, chrání před nepříznivým počasím.
Proměnlivost funkcí	Zvyšuje využitelnost prostoru, podporuje kreativitu.

Tab. 1: Příklady prvků a jejich význam

Zdroj: Vlastní zpracování autora

ny je klíčové. Ve spolupráci s architekty a urbanisty, kteří pomáhají tyto nápady promítnout do konkrétního prostoru a upozorňují na možné problémy, vznikají autentické a živé městské struktury, které nejsou jen funkční, ale i inspirující. Takové prostředí podporuje spontánní interakce, pocit bezpečí a sounáležitosti.

Pocitové mapování

„Můžeme skutečně spojit naše emoce a zkušenosti a vytvořit zcela sdílenou vizi místa?“ [Nold, 2009]

Jedním z nástrojů, který lze využít k participaci veřejnosti a zapojení celé komunity, je pocitové mapování (participatory mapping, emotional mapping); představuje interdisciplinární přístup, který propojuje prostorové vnímání s emocionálními reakcemi jednotlivců na konkrétní místa. Tento koncept nachází uplatnění v urbanismu, geografii, psychologii, sociologii i umění. Cílem je identifikovat a vizualizovat emocionální vztahy obyvatel k různým lokalitám, např. místa, kde se cítí bezpečně, příjemně, nebo naopak stresovaně. V praxi se využívá zejména při participativním plánování měst, kdy obyvatelé prostřednictvím dotazníků, workshopů či digitálních nástrojů vyjadřují své pocity k veřejnému prostoru. Významným příkladem aplikace tohoto přístupu je projekt Emotion Map britského umělce Christiana Nolda, který kombinoval GPS data s biometrickými senzory za účelem mapování emocionálních reakcí při pohybu městem.

Projekt představuje interdisciplinární reflexi vztahu mezi lidskými emocemi, technologiemi a městským prostorem. Jádrem projektu je metoda tzv. bio-mappingu, při níž účastníci vybaveni senzory galvanického odporu kůže a GPS přijímači zaznamenávají své fyziologické reakce v konkrétních lokalitách, čímž vznikají unikátní mapy vizualizující subjektivní prožívání veřejného prostranství. Publikace následně hodnotí údaje a možnosti využití těchto poznatků v participativním urbanismu.

Noldův projekt kriticky přehodnocuje tradiční kartografii a prosazuje inkluzivnější přístup k plánování měst, který je

založen na reálné zkušenosti a emoční stopě jeho obyvatel místo čistě technokratických dat. Koncept tak předznamenal rozmach nositelné elektroniky, avšak s důrazem na politický a sociální rozměr, kdy technologie neslouží ke komerčnímu sledování, nýbrž jako nástroj pro posílení komunit a lepší porozumění interakcí mezi jednotlivcem a jeho životním prostředím.

Konkrétně v Brně existuje nástroj ve formě tzv. pocitové mapy, která je součástí participativního projektu Dáme na vás. Tento nástroj umožňuje obyvatelům a návštěvníkům města označovat přímo na digitální mapě místa, kde se cítí dobře, kde tráví čas, kde se necítí bezpečně, nebo kde by uvítali zlepšení – například v oblasti městského mobiliáře, zeleně či dopravy.

„Mapované území je externalizací něčeho, co patří uživateli.“ [Nold, 2009]

Pocitové mapování odhaluje skryté vrstvy vnímání veřejného prostoru, které běžné analytické nástroje často opomíjejí. Například díky mapě bylo možné identifikovat problém přeplněných nebo přetékajících odpadkových košů na konkrétním místě. Na první pohled by se mohlo zdát, že jde o důsledek nedostatečného odvozu odpadu. Při hlubší analýze však může tento jev naznačovat vyšší míru aktivity v dané lokalitě – tedy že se jedná o atraktivní prostor, který přirozeně přitahuje větší množství lidí. V tomto smyslu může i množství odpadu sloužit jako indikátor potenciálu daného místa.

Souhrn ukazatelů

Tabulka souhrnu ukazatelů (tab. 2) může sloužit jako analytický nástroj, který transformuje abstraktní koncept „města krátkých vzdáleností“ do souboru „měřitelných parametrů“. Její struktura integruje spektrum indikátorů, počínaje kvantifikovatelnými technickými daty až po kvalitativní sociální aspekty a subjektivní prožitky obyvatel. V praxi může tento přehled představovat podklad pro audit území, neboť při aplikaci na konkrétní městskou čtvrť umožňuje identifikovat její nedostatky (aplikovatelné především pro lokality s blokovou

strukturou zástavby s možností adaptace pro různé typy území). Tímto způsobem lze lokalizovat nesoulad mezi jednotlivými faktory, např. situaci, kdy vysoká hustota osídlení není doprovázena odpovídající úrovní občanské vybavenosti nebo dostatečným pocitem bezpečí ve veřejném prostoru.

Předložený soubor ukazatelů byl sestaven na základě komparativní analýzy teoretických konceptů (Moreno, Alexander) a syntézy praktických dat z pocitového mapování města Brna (porovnání vztahů mezi typem městské části, její prostorovou strukturou, kvalitou infrastruktury a výsledným subjektivním dojmem obyvatel).

Kritická diskuse – potenciální problémy

Při implementaci konceptu 15minutového města je nezbytné zohlednit také jeho limity a potenciální rizika, která v odborné diskusi vyvolávají kritiku. Mezi nejzávažnější problémy patří riziko **gentrifikace**, kdy se čtvrtě s vysokou kvalitou veřejného prostoru a výbornou dostupností služeb stávají finančně nedostupnými pro původní obyvatele, což může vést k jejich vytlačování a následné sociální exkluzi. Realizace takto komplexních urbanistických úprav je navíc spojena s vysokou **finanční náročností** a vyžaduje dlouhodobé investiční plánování.

Dalším limitem je **ekonomická realita** lokálních služeb. Ačkoliv je smíšené využití území urbanistickým ideálem, v praxi je udržitelnost drobných provozoven (pekárny, kavárny, lokální řemesla) přímo závislá na dosažení kritické obytné hustoty. Bez dostatečné ekonomické základny a aktivní podpory malého podnikání hrozí, že partery domů zůstanou nevyužité i přes kvalitní návrh. Samotná fyzická blízkost služeb totiž negarantuje jejich ekonomické přežití v konkurenci velkých obchodních center.

Z technického hlediska naráží město krátkých vzdáleností na **logistická a infrastrukturní omezení**. Snaha o maximální upřednostnění pěšího pohybu se může dostávat do konfliktu s nezbytnou obsluhou území. Je nutné zajistit

Kategorie	Ukazatel	Poznámka
Urbanistické a prostorové ukazatele	Obytná hustota (min. 100 obyv./ha)	Indikátor podporující walkability a efektivní MHD.
	Kompaktnost zástavby	Míra prostorové blízkosti umožňující vznik města krátkých vzdáleností.
	Míra smíšeného využití území	Kombinace bydlení, služeb a rekreace v rámci jedné lokality.
	Docházková vzdálenost ke službám	Dostupnost škol, obchodů, lékařů ad. v rytmu 15minutového města.
Ukazatele walkability	Kvalita chodníků	Parametry jako šířka, povrch a bezbariérovost.
	Přítomnost mobiliáře a zeleně	Dostupnost stromořadí, laviček a veřejného osvětlení.
	Pocit bezpečí při pohybu	Subjektivní vnímání bezpečnosti – oddělení chodníků od vozovky např. pomocí zeleného pásu; kvalitní veřejné osvětlení; management čistoty (pravidelný úklid, oprava mobiliáře a odstraňování vandalismu) atd.
Ukazatele kvality veřejného prostoru	Rozmanitost prvků (Power of 10+)	Koncept definující, že místo má nabízet alespoň deset důvodů k návštěvě.
	Míra zeleně na obyvatele	Plocha veřejné zeleně v m ² připadající na jednu osobu/stavbu.
	Komunitní prvky	Nástěnky, knihovny či hřiště podporující sousedské vztahy.
	Estetická kvalita prostoru	Vnímání umění, textur, zvuků a celkové atmosféry místa.
Emocionální a sociální ukazatele	Výsledky z pocitových map	Oblasti s pozitivními emocemi.
	Míra participace obyvatel	Zapojení veřejnosti do procesů plánování rozvoje města.
	Rozmanitost obyvatel	Sledování diverzity z hlediska věku, příjmů a životního stylu.
	Pocit sounáležitosti a komunity	Míra identifikace obyvatel s místem, měřená např. dotazníky.

Zdroj: vlastní zpracování autora

Tab. 2: Souhrn ukazatelů (parametry kvality prostranství pro modelovou lokalitu s blokovou strukturou zástavby)

efektivní logistiku „poslední míle“², přístup pro záchranné složky, odvoz odpadu a doručování zboží. Tyto provozní nároky vyžadují inovativní technická řešení, aby nedocházelo k degradaci kvality veřejného prostoru technickou infrastrukturou.

V neposlední řadě představuje bariéru **rezistence vůči změnám návyků**. Odklon od vysoké automobilové mobility je často vnímán jako omezování osobní svobody, což vyvolává odpor části veřejnosti. V tomto kontextu hraje nezastupitelnou roli **participace a pocitové mapování**. Tyto nástroje umožňují plánovačům pochopit reálné potřeby i obavy komunity a transformovat je do konkrétních návrhů. Pochopení subjektivního prožívání prostoru obyvateli je klíčem k tomu, aby byla transformace města přijata jako zlepšení kvality života, nikoliv jako restrikce.

Závěr

Reflexe konceptu 15minutového města však zůstává v odborných i veřejných kruzích tématem kontroverzním, a to především kvůli riziku jeho povrchní interpretace. Jak však ukázala tato analýza, hlubší pohled na tento model odhaluje hlubokou provázanost mezi urbanistickou strukturou a sociální realitou. Ačkoliv se v odborné literatuře jednotlivé faktory, jako je obytná hustota, typ zástavby nebo intenzita sociálních interakcí, často zkoumají odděleně, praxe ukazuje, že jejich vliv je nejnvýraznější právě v momentě, kdy na sebe vzájemně navazují. Teprve synergie množství obyvatel (obytné hustoty), prostupnosti území (walkability) a kvalitního veřejného prostoru vytváří prostředí, které přirozeně generuje sociální interakce a posiluje pocit bezpečí a sounáležitosti. Město krátkých vzdáleností by

tedy nemělo být vnímáno jako dogma, ale jako holistický přístup k plánování, kde fyzické parametry prostředí přímo slouží jako platforma pro budování komunitních vztahů a zvyšování celkové kvality života.

V rámci tohoto článku byly identifikovány a redefinovány ukazatele, které mohou sloužit jako nástroje pro hodnocení kvality městského prostředí. Architekt nebo plánovač by měl mít tyto ukazatele na paměti, ale zároveň by se neměl nechat svázat jejich rámcem natolik, aby ztratil prostor pro intuici, citlivost a lidskost. Je nezbytné pochopit, že v reálné praxi není možné – a často ani ideální – striktně dodržet všechny parametry současně (což by paradoxně mohlo přispívat k vytvoření výše zmíněných problémů). Měl by si dovolit být nedokonalý, protože právě v této nedokonalosti se může skrývat prostor pro

²Logistika „poslední míle“ označuje závěrečnou fázi doručení zboží od distribučního uzlu ke koncovému zákazníkovi. V konceptu 15minutového města představuje kritický bod, kde se střetává potřeba zásobování lokálních služeb a e-commerce s požadavkem na zkldňňování dopravy a upřednostňování pěšího pohybu. Efektivním řešením jsou cargo kola nebo mikro-huby.

místní adaptace, spontánnost a vznik skutečně živého prostředí.

Na závěr je vhodné připomenout vzor č. 253 Necessary Roughness (Nutná drsnost) z knihy A Pattern Language (Jazyk vzoru) od Christophera Alexandra, který upozorňuje: „Žádné místo, které není utvářeno lidmi podle jejich skutečných potřeb, nemůže být živé. A žádné místo, kterému není dovoleno být trochu drsné, a ne zcela dokončené, nemůže být skutečné.“ [Alexander et al., 1977]

Města a veřejná prostranství nejsou dokonalá, a právě v této nedokonalosti se skrývá jejich půvab. Ukazatele jsou důležité, ale stejně tak i cit – plánovací prostor vyžaduje rovnováhu mezi strukturou a lidskostí.

Použité zdroje:

ALEXANDER, CH.; ISHIKAWA, S.; SILVERSTEIN, M. 1977. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. New York: Oxford University Press. ISBN 978-0-19-501919-3. [cit. 2025-12-30].

DATA.BRNO. 2022. *Kulturní pocitová mapa 2022*. [on-line]. Brno: Magistrát města Brna. Dostupné z: <https://data.brno.cz/apps/mestobrna:kulturn%C3%AD-pocitov%C3%A1-mapa-2022/explore> [cit. 2025-12-30].

HNILÍČKA, P. 2012. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě*. 2. vyd. Praha: Era. ISBN 978-80-87038-39-5. [cit. 2025-12-30].

MORENO, C.; ALLAM, Z.; CHABAUD, D.; GALL, C.; PRATLONG, F. 2021. Introducing the „15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. [on-line]. In: *Smart Cities*, 4(1): 93–111. ISSN 2624-6511. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>. [cit. 2025-12-28].

NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. 1999. Sustainability and cities: overcoming automobile dependence.

In: *Land Use Policy*, 16(1): 47–62. ISSN 0264-8377. [cit. 2025-12-30].

NOLD, CH. (ed.). 2009. *Emotional Cartography: Technologies of the Self*. London: Softhook Press. ISBN 978-0-9557623-1-4. Dostupné z: <http://www.emotionalcartography.net>. [cit. 2025-12-30].

PPS. 2009. *The Power of 10+: Applying Placemaking at Every Scale*. [on-line]. Brooklyn: Project for Public Spaces. Dostupné z: <https://www.pps.org/article/the-power-of-10>. [cit. 2025-12-30].

SPECK, J. 2012. *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. New York: Farrar, Straus and Giroux. ISBN 978-0-86547-772-8. [cit. 2025-12-30].

Bc. Anna Romanchuk
Ústav územního rozvoje

Fakulta stavební VUT v Brně

ENGLISH ABSTRACT

Critical Reflection on the 15-Minute City Concept: Synergies of Spatial and Social Indicators, by Anna Romanchuk

The article explores the quality of urban environments in the context of the short-distance city concept. It focuses on the interconnection of spatial and social aspects that influence everyday urban experience, the sense of belonging, and the level of interaction among residents. Based on scholarly literature (Newman & Kenworthy, Hnilička, Speck, Alexander), key indicators are identified, such as building density, walkability, functional diversity, and emotional attachment to space. The text further introduces the Power of 10+ concept and the tool of emotional mapping as means for participatory planning and evaluation of public space. The outcome is a set of concrete indicators that can serve as a foundation for sensitive and inclusive urban design, fostering spontaneous interactions, safety, and community life.

HISTORIE V KRUHU: MĚSTSKÉ PRSTENCE BRNA, KRAKOVA, KOŠIC A SEGEDÍNU

Adam Guzdek

Příspěvek shrnuje výsledky mezinárodního výzkumného projektu zaměřeného na vznik a vývoj prstencových urbanistických struktur ve středoevropských městech Brně, Krakově, Košicích a Segedínu. Ukazuje, že městské okruhy vznikaly v odlišných historických souvislostech, avšak sehrály zásadní roli při přeměně historických měst v moderní urbanistické celky. V Brně, Krakově a Košicích byl jejich vznik spojen se zánikem pevnostních systémů a postupným uvolňováním jejich regulí, zatímco v Segedínu se prstencová struktura stala součástí regulační koncepce vytvořené po ničivé přírodní katastrofě. Příspěvek poukazuje na rozdílný způsob vzniku a postupné proměny těchto struktur, které se z původních obranných či ochranných linií změnily v městské komunikace, veřejná prostranství a významné prvky prostorového uspořádání města. Komparativní pohled zároveň ukazuje, že jejich výsledná podoba byla určena kombinací vojenských, technických, politických a urbanistických faktorů. Článek tak přispívá k poznání role prstencových struktur ve vývoji středoevropských měst v 19. a 20. století.

Myšlenka městského prstence – ať už jako bulváru, okružní třídy či zeleného pásu – patří k nejvýraznějším tématům evropského urbanismu 19. a 20. století. V řadě středoevropských měst vznikaly tyto struktury v souvislosti se zánikem fortifikačních systémů nebo s novými regulačními zásahy do městského prostoru. V prostoru střední Evropy se přitom setkáváme se zvláště zajímavou skupinou měst, která tento motiv rozvíjela za odlišných politických, vojenských i environmentálních podmínek: Brnem, Krakovem, Košicemi a Segedínem. Výběh těchto měst souvisí s výzkumným projektem realizovaným v rámci spolupráce zemí Visegrádské skupiny. Záměrně byly zvoleny významné regionální metropole stojící ve stínu hlavních měst jednotlivých států, které představují druhé největší městské aglomerace ve svých zemích (v případě Maďarska třetí). Právě tato města přitom vykazují pozoruhodné, avšak v mezinárodní literatuře méně známé příklady prstencových urbanistických struktur.

Ve třech případech byl vznik ringů bezprostředně spojen s postupným zánikem pevnostních systémů a transformací jejich glacis v nové městské třídy, parky a reprezentativní prostory. Segedín představuje odlišný případ: jeho kruhová struktura vznikla jako součást protipovodňové ochrany po povodni roku 1879 a následně byla začleněna do regulační struktury města. Ve všech čtyřech městech se tak původní obranné nebo ochranné linie postupně změnily v okružní komunikace a veřejná prostranství, která se stala nedílnou

součástí jejich dalšího urbanistického vývoje.

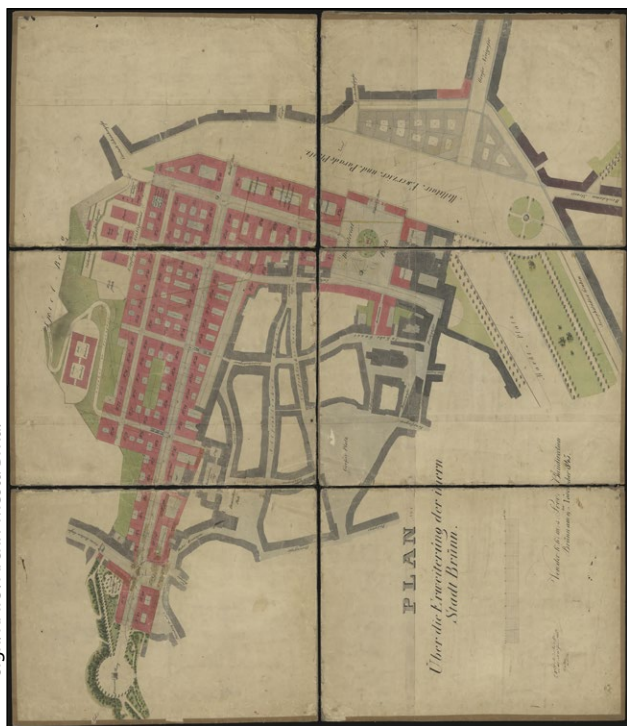
Následující text vznikl jako stručný souhrn výsledků projektu ID 22510399 „The Growth Rings: Exhibition and Scientific Program“ za finanční podpory Mezinárodního visegrádského fondu. Příspěvek se snaží přiblížit, jak různé historické situace – od rušení hradeb až po regulaci řeky a budování ochranných valů – vedly ke vzniku prstencových struktur, které dnes představují jeden z nejcharakterističtějších znaků urbanismu středoevropských měst. Studium těchto struktur má význam i pro současnou urbanistickou praxi. Okružní komunikace vzniklé na místě bývalých fortifikací nebo ochranných valů dnes často představují důležité dopravní a veřejné prostory historických měst a zároveň určují možnosti jejich dalšího rozvoje. Porozumění jejich historickému vzniku a prostorové logice tak může přispět nejen k interpretaci urbanistického vývoje středoevropských měst, ale také k informovanému rozhodování o jejich ochraně, proměně a využití v současnosti.

Brno: pevnost, promenáda a městský okruh

Brno vstupuje do 19. století jako významná pevnost, jejíž středověké opevnění bylo v raném novověku doplněno barokní bastionovou soustavou. Špilberk fungoval jako citadela, která ovládala jak město, tak širší okolí. Po třicetileté válce a tureckém ohrožení dostalo

Brno výsadní postavení pevnostního města, což se promítlo do výstavby rozsáhlého systému bastionů, příkopů, a především širokého nezastavěného pásu glacis kolem města. Toto „koliště“, jak se pásu říkalo česky, se stalo klíčovou rezervou prostoru, z něž později vyrostl městský okruh. Východní část tohoto doposud nezastavitelného pásu byla už na konci 18. století upravena na promennádní alej. Zlom nastává v období napoleonských válek. V říjnu 1809 došlo při francouzském obsazení Brna k poškození a částečné destrukci špilberských bastionů [Peša a Dřímál, 1969, s. 197]. Tato událost se stala impulzem k přehodnocení významu opevnění. V prostoru bývalého bastionu VIII pod Petrovem vznikl anglický park Franzenberg doplněný reprezentativním obeliskem míru. Už zde se ukazují brněnská specifika: obranný pás se nemění rovnou v nový bulvár, ale postupně se „zdomáčkuje“ skrze promenády, parky a nové průhledy na město. Další silný impuls přinesla výstavba železnice. Severní dráha císaře Ferdinanda byla do Brna přivedena roku 1839 po impozantním viaduktu a první nádraží bylo situováno u hradeb starého města [Richter et al., 1839]. V blízkosti nové infrastruktury začaly vyrůstat první městské domy a hotely. Bývalé vojenské předpolí se začalo proměňovat v regulovanou součást města – moderní městský prostor s novými ulicemi, obytnou zástavbou a soustavou veřejných staveb.

V tomto kontextu vzniká Eschův plán rozšíření vnitřního města z poloviny 40. let 19. století (obr. 1), který představuje jeden z prvních vědomých pokusů



Obr. 1: Regulační plán Josefa Esche z roku 1845 se dvěma kompozičními osami – severojižní a východozápadní. Tyto bulváry byly zahrnuty i do následujících plánů a nakonec i realizovány



Obr. 2: Vítězný návrh z veřejné soutěže roku 1861. Z plánu je patrné rozdílné pojetí parkových ploch oproti předcházejícím regulačním plánům. V severojižní ose však stále chybí dominanta – dnešní kostel

o urbanistické uchopení pevnostního úpatí Špilberku – jediného místa, kde vojenské úřady povolily rozšíření města. Esch navrhoval soustavu dvou kolmých kompozičních os: jedna směřovala od průčelí kostela sv. Tomáše, druhá od obelisku míru na Franzenbergu [Kuča, 2000, s. 97]. I když nebyl v plném rozsahu realizován, přinesl do Brna princip monumentální městské kompozice, která využívá bývalé vojenské plochy pro civilní funkce – úřady, školství a nové obytné bloky. Na Eschovy úvahy navázal v 50. letech 19. století městský inženýr Josef Seifert, který již pracoval s představou souvislého okružního systému. Jeho regulační návrhy počítaly s postupným zastavováním glacis a vytvořením širokých tříd, které by obklopovaly historické jádro a současně umožnily jeho další rozvoj. Seifert tak poprvé formuloval představu souvislé okružní třídy vznikající na místě bývalého glacis, která měla umožnit regulované rozšíření města a propojit nové stavební plochy kolem historického jádra. V 60. letech 19. století na tyto koncepční úvahy navázaly soutěžní návrhy regulace celého prostoru bývalého opevnění, které již pracovaly s jasně definovanou představou souvislého

okruhu (obr. 2). Tyto návrhy reflektovaly širší evropský kontext, zejména souběžný vznik vídeňské Ringstrasse, avšak brněnský vývoj měl vlastní specifika. Okruh zde nevznikl jednorázově, ale postupně, když po zrušení pevnostního statutu roku 1852 docházelo k uvolňování pevnostních regulí a bývalé glacis se otevíralo civilní regulaci a urbanistickému využití. Právě tento proces postupné transformace bývalého pevnostního pásu vytvořil základní urbanistickou strukturu, která umožnila další rozvoj města ve druhé polovině 19. století [Guzdek, 2024, s. 246–261].

Brněnský okruh je dodnes čitelný jako soustava prostorově i funkčně odlišných úseků – od parkově upravených částí v prostoru Koliště přes úseky ovlivněné postupným rozšiřováním železniční infrastruktury po reprezentativní městské třídy s veřejnými budovami a blokovou obytnou zástavbou. Brněnský okruh je tak výsledkem postupné přeměny jednotlivých částí bývalého pevnostního pásu, která probíhala v průběhu 19. a 20. století.

Krakov: mezi parkem a pevností

Vznik krakovských Plant a okružní třídy kolem nich patří k nejpozoruhodnějším příkladům proměny městského prostoru ve střední Evropě. Na počátku 19. století se město rozhodlo odstranit své středověké opevnění, které ztratilo vojenský význam a zároveň zbrnilo dalšímu urbanistickému rozvoji [Baczkowski, 2024, s. 237]. Proces přeměny těchto ploch začal po roce 1815 a v následujících desetiletích, přibližně do roku 1834, zde postupně vznikl souvislý pás veřejné zeleně – Planty, který obepnul historické jádro a vytvořil nový typ městského prostoru na rozhraní starého a moderního města [Krasnowolski, 2018] (obr. 3). Tento park nebyl pouze hygienickým opatřením, ale stal se zásadním urbanistickým gestem, které proměnilo bývalou obrannou linii v prostor veřejného života. Na jeho vnějším okraji vznikla komunikace označovaná jako Ring, která postupně získávala charakter reprezentativní městské třídy [Baczkowski, 2024, s. 238].

Paradoxně však tento proces otevření města nebyl definitivní. Po znovuzácleně-

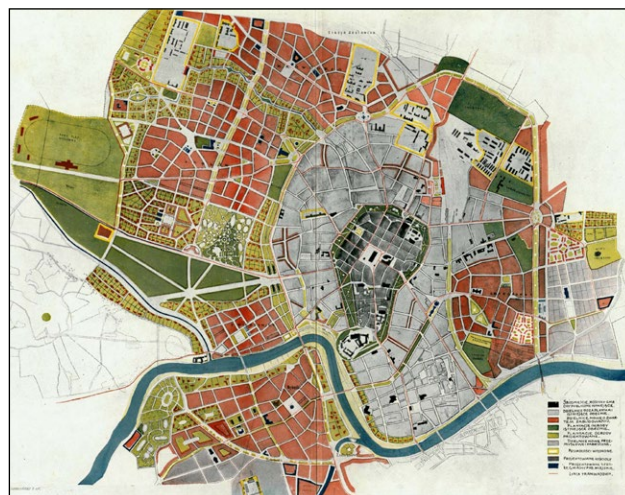


Obr. 3: Mapa Krakova z roku 1878, na které jsou již dobře patrné zelené okružní promenády, které zároveň vytyčují linii bývalého opevnění. Vytváření zeleného parkového okruhu bylo zahájeno již během ruské okupace v roce 1815 a navzdory politické nejistotě bylo v podstatě dokončeno do 30. let 19. století

ní Krakova do rakouské monarchie v roce 1846 získalo město opět zásadní vojenský význam. Rakouská armáda rozhodla o jeho přeměně na říšský pevnostní uzel schopný blokovat postup nepřátelských vojsk a zajistit mobilizaci císařské armády. V letech 1850–1856 byl královský hrad Wawel přeměněn na vojenskou pevnost a ve vzdálenosti několika kilometrů od centra vznikly nové pevnosti kontrolující hlavní přístupové komunikace. Současně byl vybudován souvislý obranný val eliptického tvaru doplněný bastiony a dalšími fortifikačními prvky, který vytvořil nový vojenský prstenec kolem města. Tento druhý obranný systém však rychle zastaral. Již po prusko-rakouské válce roku 1866 a zejména po zkušenostech z francouzsko-německé války 1870–1871 se ukázalo, že tradiční bastionové opevnění nedokáže odolat moderním zbraním. Od roku 1872 proto začala výstavba nového, vzdálenějšího systému samostatných fortů umístěných ve vzdálenosti 6–8 km od centra města. Tím se původní obranný val stal nadbytečným a postupně ztratil svůj význam. Přesto zůstával dlouho zachován, protože armáda neměla prostředky

ce. Město začalo postupně vykupovat bývalé vojenské pozemky a připravovat regulační plán, jehož součástí bylo vytvoření nové obvodové třídy navazující na okruh kolem Plant. Urbanistická soutěž z roku 1910 navrhla systém funkčních zón a široký bulvár, který měl propojit historické jádro s novými čtvrtěmi a vytvořit druhý městský prstenec (obr. 4). Současně se proměňoval i charakter samotných Plant. Z původního parkového pásu vznikl souvislý prstenec veřejné zeleně a komunikací, podél něhož se soustředila výstavba významných veřejných budov – univerzitních objektů, divadel, správních institucí i obytných domů. Planty tak přestaly být pouze pozůstatkem zaniklých hradeb a staly se aktivní součástí moderního města. Na rozdíl od jiných střeoevropských měst zde vznikl jedinečný systém dvou prstenců: vnitřního parkového okruhu a vnějšího městského bulváru.

Krakov tak představuje mimořádně poučný případ, v němž se ring neobjevil jako jednorázový urbanistický projekt, ale jako výsledek opakovaného cyklu



Obr. 4: Územní plán Velkého Krakova podle architektů Józefa Czajkowského, Władysława Ekielského, Tadeusze Stryjeńskiego, Ludwika Wojtyczka a Kazimierze Wyczyńskiego, 1. cena

na jeho demolici a město nemělo kontrolu nad vojenskými pozemky [Tamtéž, s. 239].

Teprve na počátku 20. století se otevřela možnost zásadní urbanistické transforma-

militarizace a urbanizace. Město nejprve odstranilo své středověké hradby a vytvořilo parkový okruh, poté bylo znovu opevněno v moderní pevnost, aby se nakonec opět otevřelo civilnímu rozvoji a vytvořilo nový městský bulvár. Krakov tak ukazuje, že vznik městského okruhu byl přímo ovlivněn střídáním vojenské a civilní funkce města a souvisel s postupným uvolňováním vojenských pozemků pro potřeby jeho dalšího rozvoje.

Košice: prstenec, který se naroval

Košice vstupují do 19. století jako jedno z klíčových protitureckých opěrných bodů Uherska. Během 16. a 17. století byly vybaveny moderními bastionovými hradbami doplněnými později i hvězdicovou citadelou na jihu města. Z vojenského hlediska šlo o město s ideálním „prstencem“ – souvislým oválným obvodem opevnění doplněným širokým pásmem glacis. Po ztrátě pevnostní funkce a zrušení statusu „Festung Kaschau“ roku 1783 se otevřela možnost tuto oválnou strukturu využít k vytvoření městského okruhu podobně jako později ve Vídni či Krakově [Sekan, 2024, s. 263–264].

Vývoj v Košicích však nabral jiný směr. Na přelomu 18. a 19. století se začaly objevovat první regulační plány, které řešily postupnou demolici hradeb, zasypávání příkopů a zakládání nových komunikací mezi historickým jádrem



Obr. 5: V roce 1832 vyhotovil inženýr Joseph Ott mapu, do níž zakreslil plánované rozšíření města. Ott uvažoval o přibližně 1 km dlouhé přímé městské třídě a při návrhu uliční sítě vycházel z pravouhého rastru středověkých košických ulic. Vodní tok z příkopu chránícího pevnost svedl do přímého koryta, obdobně jako stromořadí promenády, které tuto logiku následovalo. Tato třída se později stala Rákócziho okružní třídou (dnes Moyzesova ulice)

a předměstími. Na Chunertově plánu [Bauer, 2016] z roku 1807 ještě vidíme pevnostní ovál téměř v plné síle. Klíčový je ovšem Ottův plán [Ott, 1832] z roku 1832, který zachycuje téměř úplné zničení zemních fortifikací a současně první návrh „narovnaní“ západní části budoucího okruhu – dnešní Moyzesovy ulice (obr. 5). Ottův návrh přináší do města výraznou ortogonální logiku: mezi historickým oválem a západními předměstími vkládá rovnou, více než kilometr dlouhou městskou třídu s pravouhlou sítí příčných ulic a plochami rezervovanými pro budoucí veřejné budovy [Sekan, 2024, s. 263–267]. Tím se zásadně liší od intuitivního očekávání, že Košice využijí oválný půdorys hradeb k vytvoření „dokonalého“ prstence. Místo toho vzniká okruh, který má v některých částech spíše polygonální charakter: navazující návrhy z druhé poloviny 19. století posilují pravouhlou strukturu parcel i uliční sítě, a to jak v západní části, tak v dalších segmentech kolem bývalého glacis.

Ambice města byly přitom vysoké. Již v 60. a 70. letech 19. století vznikly koncepce čtyřřadých stromových alejí, nových uličních profilů a plánované úřednické čtvrti, které měly dát budoucímu okruhu reprezentativní charakter odpou-

vidající významu Košic jako regionálního administrativního centra. Západní úsek glacis, dnešní Moyzesova ulice, byl koncipován jako promenádní třída s lipovou alejí, která se stala jedním z nejprestižnějších městských prostorů. Právě sem byly soustředěny významné veřejné instituce, včetně soudních budov, škol a administrativních objektů, často navržených renomovanými architekty z Budapešti. Okruh tak měl potenciál stát se nejen dopravní

osou, ale také reprezentativní městskou třídou, obdobně jako ve Vídni nebo Budapešti. Současně však tento vývoj provázely zásadní rozpory. Významné části okruhu zůstávaly dlouhodobě obsazeny vojenskými zařízeními a jeho jednotlivé úseky se formovaly postupně, bez jednotné kompoziční koncepce. Výsledkem byl prstenec, který sice obepínal historické jádro, ale postrádal prostorovou a architektonickou kontinuitu typickou pro reprezentativní městské bulváry. Ve 20. století byla jeho trasa

opakovaně potvrzována regulačními plány, avšak nové dopravní průlomky, funkční reorganizace a pozdější modernistické zásahy jeho jednotný urbanistický charakter dále oslabily [Tamtéž, s. 271–276].

Košice jsou tak příkladem města, které disponovalo mimořádně příznivými předpoklady pro vznik reprezentativního prstencového bulváru, avšak jeho výsledná podoba vznikala dlouhodobě a jednotlivé úseky získaly odlišný prostorový i funkční charakter.

Segedín: protipovodňový val jako základ moderního zeleného prstence

Na rozdíl od ostatních zkoumaných měst, jejichž prstencová struktura vznikla především transformací vojenského opevnění, je segedínský ring výsledkem jiné historické zkušenosti – katastrofální povodně (obr. 6). Roku 1879 byla většina města zničena rozvodněnou řekou Tisou; z téměř 6 000 budov zůstalo stát méně než 300 [Zombori, 2004, s. 19]. Katastrofa se stala impulzem pro kompletní přestavbu města podle regulačního plánu Lajose Lechnera, který navrhl novou uliční síť založenou na kombinaci radiálních tříd a okružních komunikací [Váraljai, 2024, s. 285]. Součástí tohoto systému byl i kruhový ochranný val (Szegedi Körtöltés), který tvořil základ systému protipovodňové ochrany a současně utvářel prostorovou strukturu města. Val, dlouhý přibližně 17 km, byl



Obr. 6: Zatopená segedínská radnice a Széchenyiho náměstí v roce 1879

Zdroj: A szegedi nagyárvíz és újjáépités. Budapest-Szeged: Európa Szegedért, 2004. Originál fotografie je v Muzeu Ference Móry v Segedínu (Móra Ferenc Múzeum, Szeged)



Obr. 7: Nová „městská hradba“, vnější protipovodňová hráz postavená po roce 1879 na konci bulváru Józsefa Attily

koncepován jako součást ochranné infrastruktury, přičemž jeho koruna sloužila jako komunikace a byla postupně integrována do systému městských tříd (obr. 7). V prvních desetiletích po svém vzniku plnil val především technickou funkci ochrany města, avšak jeho existence současně ovlivnila další urbanistický rozvoj Segedínu.

Zásadní posun v jeho interpretaci nastal ve 30. letech 20. století v souvislosti s působením městského architekta Endre Pálfy-Budinského, který jej začal chápat jako potenciální součást systému městské zeleně [Tamtéž, s. 295]. Ve svých návrzích usiloval o vytvoření propojené sítě otevřených prostorů, která by integrovala jednotlivé části města a současně zlepšila kvalitu jeho obytného prostředí. V tomto kontextu byl kruhový val interpretován jako vhodný základ pro vytvoření souvislého pásu veřejné zeleně a rekreačních ploch. Pálfy-Budinszky navrhoval využít prostor podél valu pro vytvoření souvislé linie parkové zeleně, která by umožnila propojení různých částí města a vytvoření nového systému veřejných prostorů. Tento návrh vycházel z modernistických urbanistických principů, které zdůrazňovaly význam otevřených prostorů pro fungování moderního města. Val se tak stal součástí širší diskuse o vztahu mezi technickou infrastrukturou a urbanistickou strukturou města. Současně byla zdůrazňována možnost propojení této linie s dalšími zelenými plochami a veřejnými prostory, čímž by vznikl souvislý systém otevře-

ných prostorů v měřítku celého města. Přestože tyto návrhy nebyly plně realizovány, význam kruhového valu jako strukturálního prvku města zůstal zachován.

Segedín tak představuje specifický model vzniku městského prstence. Na rozdíl od Brna, Krakova či Košic, kde ring vznikl transformací vojenských opevnění, byl v Segedínu jeho základem systémem protipovodňové ochrany, který se stal trvalou součástí jeho prostorového uspořádání a ovlivnil další rozvoj města [Tamtéž, s. 296].

Společné motivy a rozdílné výsledky

Ve všech sledovaných městech vznikly prstencové komunikace v prostoru bývalých fortifikací nebo ochranných linií. Jejich vznik byl podmíněn uvolněním vojenských nebo ochranných regulací, které umožnily využít tyto plochy pro nové ulice, veřejná prostranství a stavební rozvoj města. Výjimku představuje Segedín, kde prstencová struktura vznikla jako součást regulačního plánu po povodni roku 1879.

Brno a Krakov lze chápat jako příklady, kde se podařilo vytvořit prstencový systém s výrazným urbanistickým i reprezentačním účinkem. V Brně se bývalé glacis postupně proměnilo v souvislý pás tříd a parků, který dodnes propojuje historické jádro s rozšiřujícím se městem a zachovává vazby na jeho hlavní

dominanty. V Krakově vznikla jedinečná kombinace parkového okruhu a navazujících tříd, která vymezila historické jádro a zajistila jeho propojení s novými čtvrtěmi. V obou případech se ring stal nejen dopravní strukturou, ale i reprezentativním prostorem, který významně spoluutváří obraz města. Košice představují odlišný vývojový model. Přestože zde existovaly příznivé prostorové předpoklady a ambiciózní regulační koncepce, výsledný okruh se formoval postupně a jeho jednotlivé části získaly odlišný charakter. Významné úseky byly dlouhodobě využívány pro vojenské účely a pozdější urbanistické zásahy ve 20. století jeho jednotný charakter dále oslabily. Okruh zde zůstal především funkční dopravní strukturou, zatímco reprezentativní a společenské těžiště města si uchovala historická Hlavní ulice. Košice tak ukazují, že samotná existence prstencové trasy ještě nezaručuje vznik plnohodnotného městského bulváru. Segedín doplňuje tento přehled o specifický případ města, jehož prstencová struktura vznikla jako součást moderní regulační koncepce po přírodní katastrofě. Nový plán vytvořil soustavu okružních tříd a radiálních os, které organizovaly další růst města a zároveň plnily technickou funkci ochrany před povodněmi. Na rozdíl od měst vzniklých transformací pevnostního systému zde ring nebyl produktem postupného uvolňování vojenských regulí, ale výsledkem jednotného urbanistického záměru. Segedín tak představuje model, v němž prstencová struktura vznikla jako součást moderní regulační koncepce a významně ovlivnila další prostorový vývoj města.

Závěr

Srovnání Brna, Krakova, Košic a Segedínu ukazuje, že vznik městských okruhů byl úzce spojen s uvolněním ploch bývalých fortifikací nebo ochranných valů a s jejich následným využitím pro regulované rozšíření města. Zatímco v Brně, Krakově a Košicích vznikaly okružní komunikace postupnou přeměnou bývalých fortifikačních pásů, v Segedínu byly od počátku součástí jednotného regulačního plánu, který reagoval na potřebu obnovy města po povodni roku 1879.

Vývoj těchto okružních struktur zároveň ukazuje, že jejich výsledná podoba nebyla předem dána, ale formovala se postupně v závislosti na konkrétních regulačních rozhodnutích, dopravním rozvoji a způsobu využití uvolněných ploch. Prstence nevznikaly jako jednorázově realizované urbanistické kompozice, ale jako soustava dílčích zásahů, které se v průběhu času propojily v souvislou strukturu. Právě tato postupnost vysvětluje jejich dnešní prostorovou různorodost i rozdílnou míru urbanistické a architektonické kvality v jednotlivých městech. Studium těchto procesů proto umožňuje lépe porozumět tomu, jak se bývalé fortifikační a ochranné systémy staly základními komunikačními a prostorovými strukturami moderního města.

Použité zdroje:

BACZKOWSKI, M. 2024. Urban transitions in Kraków in the 19th and early 20th centuries: The inner and outer rings. In: *Architektúra & urbanizmus*, 58(3–4): 236–245. ISSN 0044-8680.

BAUER, J. 2016. *Svedectvo starých máp mesta Košice*. Košice: vydáno autorem na vlastní náklady.

GUZDEK, A. 2024. The history and context of the Brno ring boulevard. In: *Architektúra & urbanizmus*, 58(3–4): 246–261. ISSN 0044-8680.

KRASNOWOLSKI, B. 2018. *Krakówskie Planty. Zarys dziejów*. Kraków: Universitas. ISBN 978-83-242-3445-5.

KUČA, K. 2000. *Brno – vývoj města, předměstí a připojených vesnic*. Praha: Baset. ISBN 80-86223-11-6.

OTT, J. 1832. *Plan der königlichen Freistadt Kaschau: Aufgenommen und gezeichnet von Joseph Ott*. Leipzig: Lith. von O. Apelt. Dostupné z: <https://difmoe.eu/uuid/uuid:003d28ba-7b53-444a-a0b6-c938cd7c6271>. [cit. 20. 2. 2026].

PEŠA, V.; DRÍMAL, J. (eds.). 1969. *Dějiny města Brna*. 1. díl. Brno: Blok.

RICHTER, F.; HÖFEL, B.; ROHRER, R. 1839. *Ansicht der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bei Brünn*. Wien: Xylogr. unter der Leitung d. Prof. Höfel. Dostupné z: <https://www.digitalniknihovna.cz/mzk/uuid/uuid:cf177223-30da-4fa4-89ad-ec7141d8c95f>.

SEKAN, J. 2024. A lost opportunity: The case of the Košice ring road. In: *Architektúra & urbanizmus*, 58(3–4): 262–283. ISSN 0044-8680.

VÁRALJAI, A. 2024. Open spaces, green areas: The Szeged circular embankment as a green ring in the plans of Endre Pálffy-Budinszky. In: *Architektúra & urbanizmus*, 58(3–4): 284–297. ISSN 0044-8680.

ZOMBORI, I. 2004. Az 1879. évi árvíz. In: *A szegedi nagyárvíz és újjéépítés*. Budapest–Szeged: Európa Szegedért, s. 17. Dostupné z: https://library.hungaricana.hu/hu/view/MEGY_CSON_Sk_2004_A_szegedi_nagyarviz/ [cit. 20. 2. 2026].

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

ENGLISH ABSTRACT

History in a Circle: Urban Ring Structures of Brno, Kraków, Košice, and Szeged, by Adam Guzdek

The paper summarises the results of an international research project focused on the origin and development of ring urban structures in the Central European cities of Brno, Kraków, Košice, and Szeged. It demonstrates that urban ring structures emerged in different historical contexts, yet played a crucial role in the transformation of historic cities into modern urban entities. Their development was associated with the demolition of fortification systems and the gradual loosening of regulations governing them in Brno, Kraków, and Košice, whereas in Szeged, the ring structure became part of a regulatory urban concept created after a devastating natural disaster. The paper highlights the different modes of origin and the gradual transformation of these structures, which evolved from former defensive or protective elements into urban streets, public spaces, and significant elements of the spatial organisation of the city. The comparative perspective also shows that their final form was shaped by a combination of military, technical, political, and urban planning factors. The paper thus contributes to a better understanding of the role of ring structures in the development of Central European cities in the 19th and 20th centuries.

BEZPEČNÁ CESTA DO ŠKOLY NENÍ NADSTANDARD, ALE PARAMETR DOBRĚ FUNGUJÍCÍHO MĚSTA

S organizací Pěšky městem se dlouhodobě věnujeme zlepšování podmínek pro chodce v českých městech. Zabýváme se tím, jak plánovat a upravovat veřejný prostor tak, aby byl bezpečný, přehledný a příjemný pro každodenní pohyb lidí. Chůze je nejjednodušší a nejpraktičtější způsob dopravy na krátké vzdálenosti. Přesto se na ni při plánování měst často zapomíná. Přitom pokud mají obyvatelé měst vše, co každodenně potřebují, k dispozici v docházkové vzdálenosti, snižuje se tím jejich závislost na autě, tím pádem i dopravní přetížení měst. Město vstřícné k chodcům nevznikne samo od sebe. Vyžaduje promyšlené plánování, politickou odvahu i změnu pohledu na to, komu veřejný prostor primárně slouží.

Začarovaný kruh u škol

Naše práce se soustředí především na okolí škol. Zatímco dnešní třicátníci jezdili do školy autem jen výjimečně, dnes se dopravuje do školy autem průměrně čtvrtina dětí. V mnohdy stísněných prostorech před školami se tak během 15–20 minut před začátkem vy-

učování potkávají desítky automobilů, což vede k celé řadě nebezpečných dopravních situací, kterým jsou děti ráno cestou do školy vystaveny. Vzniká tak začarovaný kruh: rodiče z obavy o bezpečnost svého dítěte volí namísto chůze raději dopravu autem, a tím ranní dopravní situaci před školou ještě zhoršují. Podle našeho výzkumu hodnotí každý čtvrtý prvňák svou cestu do školy jako nebezpečnou a tři čtvrtiny rodičů by uvítaly bezpečnější okolí školy. Jak tuto situaci řešit? S naší organizací nabízíme několik cest.

Začít den procházkou

Chcete-li docílit změny dopravního chování, nejlepší cestou je pozitivní zkušenost. Z této myšlenky vzešla naše výzva Pěšky do školy, která letos proběhne již podesáté. Zapojené školy motivují děti, aby do školy chodily pěšky, jezdily na kole nebo využily veřejnou dopravu. Součástí bývá i doprovodný program – společné snídane před školou, procházky, workshopy a další aktivity, které dětem přibližují benefity chůze. Řada rodin, které běžně jezdí do školy

autem, si vyzkouší jiný způsob ranní dopravy – a u něj mnohdy setrvají i po skončení týdenní výzvy. V loňském roce se do akce zapojilo 585 škol a školek z 371 obcí, celkem přibližně 72 800 dětí. Výzva také loni získala prestižní cenu Mobility Action Award, kterou uděluje Evropská komise za inovativní řešení v oblasti udržitelné mobility. Kromě zářijové výzvy, která letos proběhne v termínu 14.–18. září, nabízíme i celoroční vzdělávací program Pěšky do školy po celý rok, kde mají školy možnost se tématu udržitelné dopravy věnovat podrobněji.

„Konečně máme bezpečný přechod!“

To nám často vzkazují školy zapojené do našeho programu Bezpečné cesty do školy. A přitom by to mělo být – zvlášť v okolí škol – naprostou samozřejmostí. Každý rok pomáháme dvěma pražským školám zklidnit dopravu v jejich okolí. Ve spolupráci s žáky mapujeme riziková místa v okolí škol a prosazujeme konkrétní úpravy – od přechodů přes značení až po zklidňování dopravy. V Praze

Foto © Marek Novotný



Slavnostní otevření nového předprostoru před ZŠ Jarov





Asfalt art před ZŠ Grafická v Praze-Smíchově



Asfalt art před ZŠ Mikoláše Alše v Praze-Suchbale

jsme takto přispěli k úpravám 120 míst u více než 70 škol. Protože stavební úpravy v okolí škol mohou trvat i řadu let, využíváme v poslední době i nestavební řešení, která lze realizovat rychle a levně. Díky tomu se konkrétních zlepšení mohou dočkat i ty děti, které se projektu aktivně účastnily.

Barvy jsou začátek, bezpečné ulice cíl

Ve spolupráci se školami, městskými částmi, výtvarníky a odborníky jsme v loňském roce dokončili tři projekty, které proměnily okolí pražských škol v místa, kde se děti i rodiče cítí bezpečně a příjemně. U ZŠ Grafická, ZŠ Mikolá-

še Alše a ZŠ Jarov jsme testovali principy taktického urbanismu a představili jej jako efektivní, rychlý a levný nástroj proměny veřejného prostoru, který umožňuje změny nejprve otestovat. „*To je Vídeň, Kodaň nebo Barcelona, ne?*“ I tak reagovali lidé na fotografie proměněné ulice před ZŠ Grafická. Pomohli jsme zde vytvořit předprostor s asfalt artem a městským mobiliárem, který proměnil několik parkovacích míst v příjemné náměstíčko pro děti a rodiče. „*Čas se tu zpomalil. Mám velmi pozitivní zpětné vazby od rodičů, ale i od některých sousedů. Cítím sounděžitost k naší škole, k naší čtvrti, k lidem. A to mě moc těší,*“ říká ředitelka ZŠ Grafická Radmila Jedličková.

Hodina bez aut, která může vše proměnit

V posledních letech se věnujeme také zavádění tzv. školních ulic, dočasnému nebo trvalému omezení automobilové dopravy před školami v čase příchodu dětí. Tento model jsme pomohli realizovat například u ZŠ Pod Žvahovem, ZŠ Solidarita nebo ZŠ Na Dlouhém lánu a připravujeme jej pro další místa. Díky školním ulicím mohou děti zažít, jaké to je, když okolí školy nevypadá jako nebezpečná dopravní tepna, ale jako příjemné místo pro setkávání, hru a zážitky. V Pěšky městem věříme, že bezpečná cesta do školy není nadstandard, ale základní parametr dobře fungujícího města. Pokud dokážeme vytvořit prostředí, kde se mohou děti pohybovat samostatně a beze strachu, vytváříme město, kde se dobře žije všem.

Mgr. Eliška Vidomus
Pěšky městem, z. s.

BUDOUCNOST EVROPSKÝCH MĚST V PRAZE

Jak vypadá architektura, která nestaví nové, ale pracuje s tím, co už existuje? Jak může dům zestárnout společně s lidmi? A může být bydlení formou občanské emancipace? Ve dnech 3.–4. 11. 2025 se v Praze setkali architekti, urbanisti a krajináři z evropských zemí, aby hledali odpovědi na otázky, které dnes řeší města od Barcelony po Freiburg. EUNIC Imagine Festival: Regeneration of Cities ukázal, že regenerace měst není jen technický problém. Je to především politická a společenská výzva.

Začátek loňského listopadu patřil v Praze debatě o budoucnosti evropských měst. EUNIC Imagine Festival: Regeneration of Cities, který pořádala síť EUNIC Praha, společenství evropských kulturních institutů, svedl dohromady více než 15 architektů, urbanistů a krajinářů z celé Evropy a přes dvě stě lidí, kteří přišli poslouchat a diskutovat. „*Chtěli jsme ukázat, že i složitá témata, jako je regenerace měst, mohou těžit z mezinárodní výměny a spolupráce mezi odborníky, politickými představiteli i veřejností,*“ vysvětlila při zahájení dvoudenní akce Denise Quistorp z Rakouského kulturního fóra v Praze a současná prezidentka EUNIC Praha. Kurátorkou akce byla architektka Kateřina Eklová ze studia Rethink Architecture.

Umění číst architekturu

Festival zahájil Ondřej Chybík z brněnského studia CHYBIK + KRISTOF myšlenkou, která se pak vinula celým programem. Udržitelnost neznamená stavět nové – znamená umět pracovat s tím, co už existuje. Na příkladech Zbrojovky

nebo autobusového nádraží Zvonařka v Brně ukázal, že každý dům nese otisk své doby. „*Když ho dokážeme číst, můžeme navrhovat odpovědněji,*“ řekl Ondřej Chybík.

Myšlenka o čtení se vrátila v jiné podobě u varšavského studia CENTRALA, které se zabývalo tzv. meteorologickou architekturou. Małgorzata Kuciewicz a Simone De Iacobis hovořili o tom, jak budovy ovlivňují teplotu, proud vzduchu či vlhkost. Město má svou atmosféru nejen metaforicky, ale doslova fyzicky. Architekt by ji měl umět číst stejně jako historii domu.

Maxwell Gitenstein ze studia SOLA přidal další perspektivu. Představil zvědavost jako metodu návrhu. Nejlepší veřejné prostory podle něj nevznikají z hotových plánů, ale z pozorování a naslouchání lidem, kteří prostor obývají, i místu samotnému.

Maďarský architekt Barnabás Szakács ze studia Lépték-Terv mluvil o městech, která se dokáží učit od vody. V jejich projektech se voda nestává odpadem,

ale zdrojem. Vstupuje do ulic i parků a pomáhá vytvářet prostředí, které zvládá horko i sucho.

Brit Ian Bogle z Bogle Architects přinesl do panelu úplně jiný úhel pohledu, a to že se velké veřejné stavby a městské bloky mohou navrhovat s ohledem na to, jak se lidé skutečně pohybují a žijí. Jeho příklady zdůraznily, že lidské měřítko musí být přítomné i v projektech, které jsou na první pohled monumentální.

Shahram Agaajani z lucemburského studia Metaform Architects navázal příběhem Belvalu. Místo toho, aby industriální struktury v této části Lucemburska byly zbourány, se staly základem čtvrti nové. Jeho prezentace ukázala, že i těžký průmysl může být startem pro současně živé město.

Kdy je dům udržitelný?

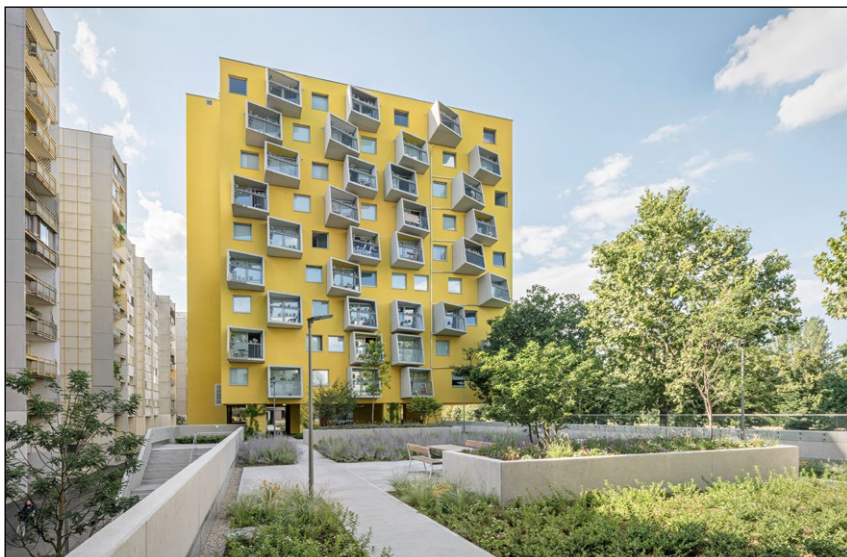
Odpoledne se debata přirozeně stočila k bydlení. Peter Sapp z vídeňského studia querkraft představil koncept emoční udržitelnosti. Nestačí, když dům funguje technicky. Musí vydržet nedokonalý život. „*Architektura musí být schopna zestárnout s lidmi, kteří v ní žijí,*“ vysvětlil Peter Sapp.

Obdobný přístup předvedl Ola Broma Wessel ze švédského studia Spridd na projektu Generatorn v Linköpingu. V jednom domě bydlí studenti, senioři i rodiny s dětmi. Není to sociální experiment, ale funkční model mezigeneračního soužití. Bydlení není jen o čtyřech stěnách, je o vztazích mezi lidmi.

Massimo Alvisi ze studia Alvisi Kirimoto připomněl dlouhou tradici sociálního bydlení v Itálii, která se dnes vrací v nové podobě s důrazem na technickou jednoduchost, lokální materiály a komunitu.



Autobusové nádraží Zvonařka v Brně



Obytný dům Karlheinz Hora-Hof ve Vídni

Portugalské téma do panelu přinesla Lenka Holcnerová. V Lisabonu se dlouhodobě věnuje návrhům dostupného bydlení, které reaguje na extrémní tlak na trh s byty. Ukázala, jak prefabrikované a modulární systémy mohou městu pomoci stavět rychle, a přitom s důrazem na kvalitu a urbánní charakter.

Boris Zeisser z amsterdamského studia Natrufried architecture představil projekt, který diskusi posunul jiným směrem. Dřevostavba De Warren vznikla svépomocí třiceti rodin, z nichž každá je zároveň investorem, architektem i správcem. „To není jen o bydlení,“ zdůraznil Zeisser, „je to forma občanské emancipace.“

Jak žije město

Závěrečný panel věnovaný dostupnému bydlení a regeneraci městských čtvrtí otevřel Xavier Matilla, bývalý hlavní architekt města Barcelony. Ukázal, jak se mohou města nadechnout, když se vzdají dominance automobilové dopravy a vrátí ulice lidem. Superbloky nejsou jen urbanistická strategie, ale způsob, jak obnovit každodenní život v městských čtvrtích.

Pařížský urbanista Benjamin Panchout přenesl pozornost k infrastruktuře, která často stojí mimo zájem architektů. Na projektech RATP (dopravní podnik v Paříži) ukázal, že dopravní uzly mohou

být prostorem pro nové formy bydlení. V jeho příspěvku zaznělo, že město se může rozvíjet i tam, kde by to málokdo čekal.

Za Trenčín vystoupila Hana Laššová, která představila projekt City Reimagined jako důkaz, že i menší města mohou měnit svou podobu díky komunitám. Zaměřila se na dočasné zásahy, kulturní programy a péči o veřejný prostor, které přibližují město lidem a budují jejich místní hrdost.

Urbanista z Freiburgu Rüdiger Engel přivezl německý model dlouhodobého myšlení. Na projektu nové čtvrti Dietenbach prezentoval, jak lze kombinovat sociální a ekologickou udržitelnost. Podstatou není rychlost, ale trpělivá práce s plánem a stabilní spolupráce s obyvateli.

Pražskou perspektivu doplnila Kristina Ullmannová z IPR Praha. Popsala, jak město pracuje s brownfieldy, dlouhodobými strategickými dokumenty a jaký důraz město klade na kvalitu veřejného prostoru. Její příspěvek ukázal, že i Praha stojí před podobnými výzvami jako ostatní evropská města.

Workshopy napříč městem

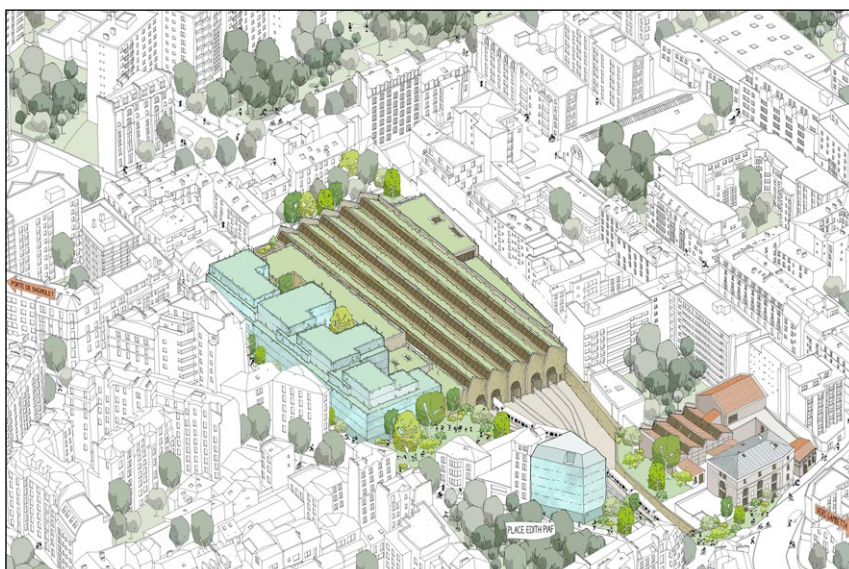
Druhý den se akce přesunula z konferenčního sálu do čtyř institucí po Praze. Goethe-Institut, Rakouské kulturní fórum v Praze, Italský kulturní institut v Praze a Velvyslanectví Švédska hostily workshopy s omezenou kapacitou. Místo velkých přednášek tak přišla na řadu přímá výměna zkušeností.

Expert z Vídně, Stockholmu, Amsterdamu a Říma srovnávali různé modely komunitního bydlení. Peter Sapp mluvil o vídeňském komunitním bydlení, Ola Broms Wessel o švédském modelu mezigeneračního soužití, Boris Zeisser o amsterdamské družstevní stavbě a Massimo Alvisi o italské tradici sociálního bydlení. Systémy se lišily, ale otázka zůstávala stejná: Jak vybalancovat dostupnost, kvalitu a komunitní rozměr?

V paralelní sekci na Rakouském kulturním fóru v Praze se mluví o veřejném prostoru. Shahram Agaiani z Lucem-



City Hall Park v Budapešti



Výstavba areálu Belgrand-Saint-Fargeau v Paříži

burského studia Metaform Architects ukázal, jak je možné využít technologické nároky poštovního datacentra k vytápění či klimatizaci sousedních budov. Małgorzata Kuciewicz a Simone De Iacobi ze studia CENTRALA představili práci s mikroklimatem. Maxwell Gitenstein ze studia SOLA pro změnu vysvětlil principy participativního designu. Marek Matrtaj, ředitel designu z pražské kanceláře Bogle Architects, doplnil ukázky velkých staveb, které dokáží město znovu propojit s lidmi. Spojovalo je zaměření na proces návrhu, ne na definitivní řešení.

V Italském kulturním institutu v Praze se diskutovalo o adaptaci měst na kli-

matické změny. Xavier Matilla představil barcelonské superbloky jako model města krátkých vzdáleností. Omar Mirza mluvil o Trenčíně, který se díky titulu Evropského hlavního města kultury 2026 učí jinak přemýšlet o veřejném prostoru. Natalia Szecsenyi z maďarského studia Lépték-Terv vysvětlila princip tzv. sponge cities, měst schopných zadržovat vodu a posilovat biodiverzitu.

Na švédském velvyslanectví se debata vrátila k bydlení. Rüdiger Engel z Freiburgu detailněji představil klimaticky neutrální čtvrť Dietenbach. Benjamin Panchout z pařížského RATP ukázal, jak propojit dopravní uzly s novým bydlením. Lenka Holcnerová doplnila

lisabonské příklady prefabrikovaných domů z evropských fondů. Diskuse se točila kolem praktické aplikace: Jak tyto modely přenést do vlastních měst?

Výměna místo prohlášení

„Chtěli jsme, aby návštěvníci odešli s receptem, jak podobný projekt zrealizovat i u nich ve městě,“ vysvětlila kurátorka Kateřina Eklová. Festival se záměrně vyhýbal velkým prohlášením. Soustředil se na konkrétní výměnu zkušeností a na ukázkou toho, že klimatická adaptace, sociální inkluze nebo ekonomická dostupnost nejsou pouze technické výzvy. Jsou to otázky politické – a hlavně společenské.

EUNIC Praha patří mezi největší klustry evropských kulturních institutů na světě. Festival spojil zástupce různých přístupů, odbornosti a kulturních prostředí a poskytl jim prostor sdílet zkušenosti a diskutovat o společných tématech. Závěrečné debaty připomněly, že regenerace měst není pouze otázkou stavebních zásahů. Týká se i vztahů mezi lidmi a institucemi, a tedy i obnovy důvěry.

Článek je dostupný také na <https://archizoom.cz/budoucnost-evropskych-mest-v-praze/>.

Mgr. Tomáš Seko

JUBILEJNÍ 30. ROČNÍK MEZINÁRODNÍ STUDENTSKÉ SOUTĚŽE URBAN DESIGN AWARD

Studentská soutěž Urban Design Award slaví letos své 30. výročí. Za tuto dobu poroty hodnotily přes tisíc projektů, z nichž 204 obdrželo ceny. Dnes mezi více než třemi stovkami úspěšných autorů najdeme lídry významných ateliérů, vedoucí pracovníky státních institucí a také jednoho děkana fakulty.

V ročníku 2024/2025 posuzovala mezinárodní porota ve dvou kolech celkem 61 prací. Letos zasedala ve složení **Bernard Storch** (předseda poroty), **Marek Hlavička**, **Katarína Smatanová**, **Anna Małachowicz**, **Marek Bečka**, **Paulina Sikorska**, **Fanni Sipos**, **Nora Vranová** a **Haris Piplaš**. K ocenění nakonec vybrala šest projektů. První cenu získaly studentky z FAD STU v Bratislavě Nina Belasová a Victoria Betušová za projekt nové čtvrti v Banské Bystrici. Další ceny si rozdělili studenti z FA ČVUT v Praze a FAD STU v Bratislavě. Novinkou právě ukončeného ročníku byla aktivní spolupráce s kolegy krajináři. Výsledek všechny mile potěšil, hned dvě práce z šesti oceněných řeší právě krajinu a její bezprostřední vazbu na sídla. Studentské projekty přináší pestrou mozaiku přístupů k řešení problémů rozvoje nejen měst, ale i navazující krajiny – od promyšleného způsobu, jak zacházet pomocí nástrojů krajinného plánování s dešťovými vodami, až po výstavbu nových čtvrtí v rámci metropolí. Oceněné projekty vždy vynikají precizní analýzou a velkým množstvím práce na návrhu.

Soutěž pořádá Ústav prostorového plánování FA ČVUT v Praze ve spolupráci se sedmi partnerskými univerzitami a profesními asociacemi urbanistů a územních plánovačů ze Slovenska, Polska a Maďarska. Generálním partnerem je Asociace pro urbanismus a územní plánování České republiky. Záštitu poskytují Česká komora architektů, Mezinárodní rada urbanistů ECTP a Mezinárodní federace krajinářských architektů IFLA. Jak podotýká předseda organizačního výboru soutěže Vít Řezáč: „Part-

nerské organizace zajišťují renomované porotce, kteří jsou převážně činní mimo akademickou sféru. Tím se daří naplnovat jeden z cílů soutěže, totiž propojení názorů a pohledu praxe s akademickým prostředím.“

Vyhlášení vítězů a putovní výstava

Vyhlášení vítězů soutěže proběhlo 2. března 2026 tradičně na půdě Fakulty architektury ČVUT v Praze za účasti jejího děkana doc. Dalibora Hlaváčka, který zdůraznil: „Urban Design Award je jednou z akcí, kterou naše fakulta přispívá k mezinárodnímu zviditelnění ČVUT. To, že vydržela 30 let, mě mimořádně těší a organizátorům i zúčastněným školám gratuluji. A samozřejmě děkuji všem studentům, kteří se do ní přihlašují.“ Předseda poroty architekt Bernard Storch z londýnské architektonické kanceláře PLP Architecture vyzdvihl význam soutěží v architektonické praxi: „Soutěže zvyšují kvalitu naší práce. Je dobře, že se s nimi začíná již během studia architektury, a to, že se v tomto případě jedná o soutěž mezinárodní, je skvělé.“

Tradičně bylo vyhlášení vítězů spojeno také se zahájením putovní výstavy oceněných projektů. „Letos jsme kromě výstav posterů oceněných projektů připravili paralelní promítání dalších soutěžních prací. Chceme návštěvníkům výstavy podat ucelenější obraz o soutěži a motivovat studenty k účasti,“ doplnila koordinátorka soutěže Zuzana Poláková. Projekty byly vystaveny na Fakultě architektury ČVUT v Praze v období 2.–15. 3. 2026, nyní putují na další partnerské univerzity.

Debaty se studujícími, vyučujícími a porotou

Již počtvrté navazoval na ceremoniál předávání cen workshop s oceněnými studenty, ke kterému se připojili i ve-

doucí jejich projektů. Kromě nich diskutovali i porotci Anna Małachowicz z polské Vratislavi, Bernard Storch z Londýna a Dr. Haris Piplaš z ETH Zurich jako zastupující krajinář mezinárodní organizace IFLA. K soutěži podotkl: „Byl jsem potěšen, jak propojujete urbanismus, územní a krajinné plánování. Škoda, že podobných iniciativ není více. Zvažte rozšíření o další univerzity, zájem bude, máte co nabídnout.“

Vedoucí Ústavu prostorového plánování FA ČVUT v Praze doc. Jakub Vorel diskusi mezi autory a jejich školiteli jednoznačně podporuje: „Za jeden z hlavních cílů soutěže považujeme diskusi a vzájemnou inspiraci mezi vyučujícími na různých univerzitách. Také z tohoto důvodu jsme se letos domluvili s kolegy, se kterými léta spolupracujeme, že podáme žádost o grant v Mezinárodním visegrádském fondu, v jehož rámci bychom chtěli podrobněji porovnat metody a způsob výuky urbanismu a územního plánování na našich univerzitách.“

„Soutěž si za 30 let vydobyla pevné místo v kalendáři osmi univerzit ze čtyř zemí, se kterými spolupracujeme. Máme plány na rozšíření počtu zahraničních partnerů, chceme též upravit harmonogram soutěže. Rádi bychom posílili tým pro organizaci a propagaci výstav a workshopů,“ doplňuje na závěr předseda organizačního výboru soutěže Vít Řezáč z pražské Fakulty architektury.

Jak pracovat se zadržováním vody v krajině a současně podtrhnout kvality sídla? Má smysl zakládat nové čtvrti ve městech? Jak by mohla vypadat nová suburbia? Víme dost o tom, jak budou žít přetvořené brownfieldy pro svém dokončení? To vše se dozvíte v záznamu z debaty, který je dostupný na YouTube kanále Ústavu prostorového plánování FA ČVUT v Praze. Galerii oceněných projektů včetně anotací a soutěžních portfolií naleznete na webu <http://urban-designaward.eu>.



1. cena: New Town – Banská Bystrica (Nina Belášová, Victoria Betušová)

Oceněné projekty

1. cena: Nina Belášová, Victoria Betušová – New Town – Banská Bystrica (FAD STU Bratislava, Ústav urbanizmu a územného plánovania, vedoucí ateliéru: Viera Joklová)

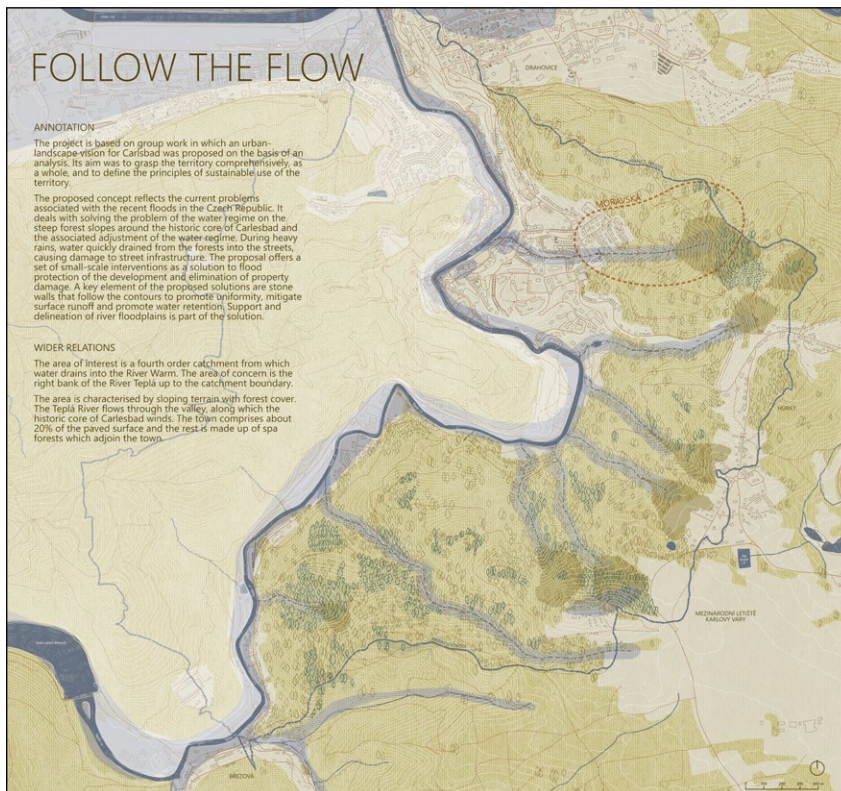
Hodnocení poroty

Projekt The New Town reaguje na situaci, která je známá v mnoha městech střední a východní Evropy. Lokalita nacházející se mimo centrum města obsahuje směs různých urbanistických vrstev – od opuštěného výrobního areálu přes univerzitní nemocnici a kampus až po sportovní zařízení a bydlení různých měřítek. Návrh propojuje tyto fragmentované vrstvy vložím nové rezidenční struktury, která přináší rozmanité typy bydlení a zlepšuje dostupnost klíčových funkcí a služeb se silným důrazem na pěší a cyklistickou dopravu.

Klíčové principy projektu, jako je lidské měřítko, ekologická udržitelnost, propojenost a komunitní život, jsou důsledně uplatňovány, což vede k vytvoření živé obytné čtvrti plynule integrované do stávající, fragmentované městské struktury. Zvláštní pozornost je věnována kvalitě a rozmanitosti veřejných prostranství, která podporují sociální interakci, venkovní rekreaci a komunitní aktivity. Návrh také přirozeně integruje prvky zelené a modré infrastruktury, které podporují biodiverzitu, posilují ekologickou stabilitu a zlepšují místní mikroklima.

Oceněný projekt reaguje srozumitelným a graficky atraktivním způsobem na většinu současných urbanistických výzev a zároveň nabízí flexibilní rámec pro budoucí rozvoj. Může sloužit jako silná reference pro podobné urbanistické situace napříč mnoha evropskými městy.

2. cena: Barbora Husáková – Follow the Flow (FA ČVUT v Praze, Ústav krajinářské architektury, vedoucí ateliéru: Klára Salzmann)



2. cena: Follow the Flow (Barbora Husáková)

Hodnocení poroty

Projekt Follow the Flow se vyznačuje programovou precizností a územní inteligencí. Projekt identifikuje kritickou vlastnost území – hydrologickou zranitelnost na strmých zalesněných svazích v blízkosti historického jádra Karlových Varů – a navrhuje krajinářsko-infrastrukturní řešení přizpůsobené současným klimatickým podmínkám. Prostorová koncepce demonstruje sofistikované čtení terénu jako aktivního činitele. Návrh odmítá pouhé řešení symptomů; místo toho vytváří systém založený na gradientech, který redistribuuje tok, moduluje rychlost a choreograficky vede vodu přes různé prahové situace. Reprezenční aparát projektu komunikuje ucelenou územní vizi, nikoli jen izolovaná dílčí gesta.

Z perspektivy výzkumu v oblasti navrhování, který klade důraz na materiální důsledky a ekologickou výkonnost, je však třeba uvést několik zásadních nedostatků: nejasnost fytotektoniky, nedostatečné hydrologické modelování a nekvantifikovanou výkonnost.

Follow the Flow představuje krajinářskou architekturu v její nejlepší konceptuální a územní podobě: čte místo



3. cena: Revitalization of the Bratislava's Winter's Harbor (Róbert Lipták)

jako dynamický systém, navrhuje infrastrukturu jako ekologické médium a organizuje zásahy napříč různými měřítky. Tyto kvality si zaslouží uznání a odůvodňují udělení 2. ceny. Právě tato citlivost k měřítku a ekologickému systému představuje typ systémového designového myšlení, který naše současná situace vyžaduje.

3. cena: Róbert Lipták – Revitalization of the Bratislava's Winter's Harbor (FAD STU Bratislava, Ústav ekologické a experimentální architektury, vedoucí ateliéru: Martin Uhrík)

Hodnocení poroty

Pokus o přeměnu městského přístavu na multifunkční prostor pro bydlení, služby a kulturu je proveden s velkou lehkostí a zjevnou radostí z navrhování. Práce zaujme především působivými vizualizacemi, zpracovanými v měřítku bližším architektuře než urbanismu. Tyto vizualizace odhalují mimořádně živou a atraktivní vizi. Velmi pozitivně byl hodnocen také detailní návrh spolu s četnými diagramy ilustrujícími funkční řešení, dopravní vazby, systém zeleně a veřejných prostranství. Rozhodnutí vytvořit veřejný prostor v podobě bulváru a využít pozůstatky přístavní zástavby k připomenutí původního charakteru místa je uplatněno konzistentně. Skleněná budova filharmonie a pozůstatky přístavní infrastruktury, obklopené mrakodrapy, vytvářejí monumentální kompozici – možná poněkud ohromující, ale s potenciálem

vytvořit nové centrální místo. Bohatá zeleň, lávky pro pěší umožňující přístup k vodě a nízkopodlažní komerční budovy dodávají některým částem území intimnější, lidštější charakter. To je patrné zejména v kulturní zóně.

V průběhu diskuse a hodnocení se objevily pochybnosti týkající se dopravních vazeb a vztahu návrhu ke kontextu okolí. Porota se nicméně shodla, že jde o mimořádně atraktivní prostorovou vizi, která ukazuje autorův potenciál a estetickou citlivost, nikoli však nutné konkrétní návrh vhodný k realizaci.

Odměna: Faris Jašarević, Jan Stuchlík – Vršovice: Trains, Parks 'n Strolls (FA ČVUT v Praze, Ústav navrhování I, vedoucí ateliéru: Miroslav Cíkán)

Hodnocení poroty

Projekt byl oceněn za komplexní, avšak jasně strukturovanou reakci na výzvy



Odměna: Vršovice: Trains, Parks 'n Strolls (Faris Jašarević, Jan Stuchlík)

fragmentované městské čtvrti dominované železniční infrastrukturou, která je v návrhu chápána jako reálné místo, nikoli jako prázdná parcela. Návrh systematicky pracuje napříč měřítky: přehodnocuje roli železnice a hlavních koridorů, zpřehledňuje síť místních ulic a průchodů a citlivě přetváří klíčová veřejná prostranství, jako jsou okolí nádraží, stadion Eden a Kubánské náměstí.

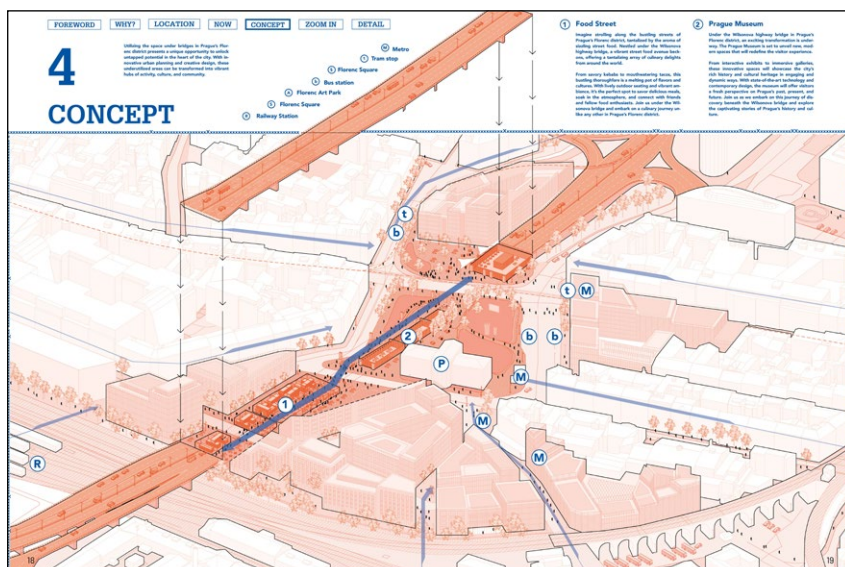
Projekt vyniká schopností organizovat budoucí rozvoj kolem kvalitní veřejné dopravy a zelenomodré infrastruktury, přičemž respektuje stávající městskou strukturu i historickou průmyslovou identitu Vršovíc. Namísto potlačení problematických míst proměňuje nedostatečně využívané plochy v okolí železnice a bývalých industriálních areálů v soustavu přístupných parků a promenád, čímž zlepšuje každodenní podmínky pro současné občany.

Porota zvláště ocenila komplexnost projektu v pozitivním smyslu: mobilita, krajina, veřejný prostor i rozvojový potenciál jsou důsledně integrovány do jednoho čitelného rámce, nikoli řešeny jako oddělená témata. Práce přesvědčivě ukazuje, jak lze klimatickou adaptaci, udržitelnou mobilitu a obnovu citlivou ke kulturnímu dědictví místa propojit do realizovatelné vize, což odůvodňuje udělené ocenění.

Odměna: Grigorii Matiunin – Under Bridge – Florenc (FA ČVUT v Praze, Ústav krajinářské architektury, vedoucí ateliéru: Vladimír Síta)

Hodnocení poroty

Projekt představuje srozumitelný koncept, který adekvátně reaguje na pro-



Odměna: Nikoleta Mitríková – Beyond Suburbia (FAD STU Bratislava, Ústav ekologickej a experimentálnej architektúry, vedoucí ateliéru: Tibor Varga, Lukáš Šíp)

Hodnocení poroty

Projekt Beyond Suburbia byl oceněn, protože přináší skutečně proveditelné a realistické řešení výzev rychle rostoucí příměstské obce. Namísto kreslení idealizovaného masterplanu pracovala autorka s tím, jak území skutečně vypadá: s fragmentovanou vesnicí pod tlakem suburbanizace, která se potýká s problémy mobility, identity a nedostatečné veřejné infrastruktury. Návrh vyniká schopností strukturovat růst kolem železničního uzlu a propojit bydlení, služby a veřejné prostory způsobem, který působí dosažitelně, nikoli jen teoreticky. Modrozelená infrastruktura je využita jako praktický plánovací nástroj – propojuje jezera, otevřenou krajinu a sousední sídla a zároveň posiluje ekologické i rekreační funkce území.

Porota ocenila pečlivě vyvážený vztah mezi každodenními potřebami obyvatel a environmentální odpovědností. Struktura bydlení je promyšleně rozmanitá, reaguje na různé typy domácností a podporuje sociální soudržnost. Mobilita je řešena jasnými a realistickými kroky směřujícími ke snížení závislosti na automobilové dopravě prostřednictvím multimodálních vazeb a dobře dostupných veřejných prostorů.

Adaptace na změnu klimatu, hospodaření s vodou a etapizace rozvoje jsou do konceptu integrovány jako přirozené součásti kvalitního plánování. Návrh vesnici „nenahrazuje“, ale naopak ji posiluje a dává jejímu budoucímu růstu jasnější strukturu.

Celkově projekt poroty přesvědčil svou koncepční srozumitelností, ekologickou citlivostí a ukotvenou, realizovatelnou vizí, která by mohla skutečně usměrňovat reálný rozvoj obce Hviezdoslavov.

*Ing. arch. Zuzana Poláková
koordinátorka soutěže
Ústav prostorového plánování
Fakulta architektury ČVUT v Praze*

Odměna: Under Bridge – Florence (Grigorii Matiunin)

blémy a potenciál daného místa (dnes tvořeného souborem zbytkových prostor podél a pod hlavní dopravní tepnou) a proměňuje je v živý městský prostor – lokální centrum přínosné pro své okolí. Porota ocenila realistickou povahu návrhu i jeho přesvědčivou prezentaci.

V analytické části projekt nabízí kvalitní analýzu lokality a jejího prostorového kontextu, mapuje další projekty v území a identifikuje hlavní výzvy, kterým dnes města čelí – ať už jde o adaptaci na změnu klimatu, efektivní využívání prostoru, hospodaření s energií nebo posilování sociální soudržnosti.

Navržený koncept správně pracuje s prostorovým kontextem jednotlivých míst, logicky je propojuje a navrhuje pro ně vhodné využití. Vedle občanské vybavenosti podél pěší osy pod mostem (food court, výstavní prostor pro sousední muzeum, obchody) rozvíjí také návrh náměstí, parkových ploch a dalších veřejných prostranství. Projekt bohužel nepřináší přesvědčivé prostorové detaily – výkresy „zoom in“ jsou poněkud schematické a nedokáží dostatečně vystihnout charakter jednotlivých míst.

Celkově je však projekt Under Bridge – Florenc kvalitně podloženým konceptem, jehož realizace by vedla k žádoucí pozitivní transformaci daného území.



Odměna: Beyond Suburbia (Nikoleta Mitríková)

Přehled aktivit programu ESPON v roce 2025

Program spolupráce ESPON, který aktuálně prochází již čtvrtým programovým obdobím¹, přinesl v roce 2025 další výstupy a aktivity, které mají dosažené výsledky šířit mezi stakeholdery a politiky – a přeměnit tak teorii v jejich praktické využití.

Celkem bylo v loňském roce dokončeno **15 projektů/studií**, jejichž podrobný výčet je uveden v tabulce na následující straně. Tři z nich byly přitom zpracovány s českou participací:

- **TANDEM** (Územní analýza decentralizovaných trhů s energiemi) – evropský výzkumný projekt analyzující komunitní energetiku v Evropě, do kterého bylo zapojeno sdružení ENERKOM,
- **No-Stageo** (Územní správa nestandardních geografických oblastí) – evropský výzkumný projekt zaměřený na vymezení a dynamiku nestandardních geografických oblastí, ČVUT v Praze vystupovalo v roli subkontraktora,
- **CleanEnergy4CE** (Zavádění politik čisté energetické transformace do praxe ve střední Evropě) – cílená analýza zkoumající možnosti energetické transformace ve střední Evropě, na které se spolupodílelo sdružení SEMMO, UNICO.Analytics a Přírodovědecká fakulta UK. V roli stakeholderů za Českou republiku vystupovalo MMR, MŽP a Komora obnovitelných zdrojů energie.

Výstupy programu ESPON jsou zprostředkovány v podobě **závěrečných zpráv projektů a publikací** ukládaných do knihovny ESPON², stejně jako prostřednictvím časopisu TerritoriALL³. V roce 2025 byla zpracována tři vydání časopisu zaměřená na odolnost v příhraničních regionech, přechod na obnovitelné zdroje energie a Evropský týden regionů a měst.

Vedle tištěných zpráv a publikací jsou výsledky předávány také osobně na konferencích a národních seminářích ESPON. Konference jsou pořádány dvakrát ročně v zemích předsedajících Radě EU, v případě roku 2025 tedy v Polsku (25.–26. 6. 2025, Exaptivní odolnost v příhraničních regionech) a Dánsku (19.–20. 11. 2025, Vytváření prostoru pro přechod na obnovitelné zdroje energie). Za loňský rok proběhlo v evropských zemích také přibližně 30 seminářů. Jeden ze seminářů se konal v listopadu v Praze – zaměřen byl na obnovitelné zdroje energie (Čistá energie v České republice. Obnovitelné zdroje a cesta k udržitelnosti). Na tomto semináři byly předány závěry z aktuálně dokončených projektů s českou účastí (TANDEM, CleanEnergy4CE) a distribuovány překlady vybraných publikací ESPON, které zajišťuje Ústav územního rozvoje (ÚÚR) ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj (MMR).

V závěru roku 2025 byly propagační aktivity programu rozšířeny o **podcasty**⁴. Aktuálně jsou publikovány tři díly s následujícími tituly – Cohesion in action: How EU funding transforms European cities; Energy poverty in Europe: Why millions can't afford to heat their homes a Who Can Still Afford to Live Here?

V průběhu roku 2026 budou činnosti v rámci programu ESPON nadále pokračovat. Z hlediska ČR je významné dokončení cílené analýzy URDICO (Městský rozměr politiky soudržnosti a dalších programů EU), kde je jedním z devíti stakeholderů hlavní město Praha a zpracovatelem prof. Luděk Sýkora z Přírodovědecké fakulty UK, stejně jako projektů CROSSGOV (Řídicí mechanismy pro přeshraniční funkční oblasti) a COREIB (Sběr dat pro budoucí programy Interreg) se zapojením Univerzity Palackého v Olomouci. Zpracována bude cílená analýza METROLAND (Me-

tropolitní území: snížení záboru půdy a čistý nulový rozvoj), kde je jako vedoucí stakeholder zapojen Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

V průběhu tohoto roku bude také zpracována studie na vyžádání CROSS-CZ (Nové perspektivy přeshraničních funkčních oblastí v České republice) zadaná MMR a slovenská studie TRILINK (Analýza potenciálních přeshraničních funkčních oblastí na slovenských hranicích s Českem a Polskem), která je rovněž s českou účastí.

Vedle zpracování cílených analýz, evropských výzkumných projektů a studií budou v rámci programu ESPON realizovány také tzv. horizontální aktivity, tedy průřezové činnosti k posuzování a analýze významných evropských dokumentů a metodik, kde je ve vylepšování metodiky TIA (Modernizace metodiky ESPON pro hodnocení územních dopadů – směrem k novým inovativním přístupům) jedním z partnerů Univerzita Palackého v Olomouci.

Letos má být ke zpracování také vyhlášeno šest nových cílených analýz, které vzešly z pátého kola předkládání návrhů na podzim roku 2025. Jednou z nich je mj. cílená analýza COMP-ITI (Srovnávací analýza mechanismů integrovaných územních investic), kde vystupuje MMR v pozici vedoucího partnera.

Proběhnout mají také dvě konference v zemích předsedajících Radě EU, tj. v první polovině roku na Kypru (se zaměřením na konkurenceschopnost regionů) a v druhé polovině roku v Irsku (orientovaná na energetickou transformaci v kontextu regionálního rozvoje).

Všechny aktivity budou průběžně zveřejňovány na webových stránkách ÚÚR a MMR a předávány odběratelům novinek prostřednictvím newsletteru.

¹ ESPON 2006 (2002–2006), ESPON 2013 (2007–2013), ESPON 2020 (2014–2020) a ESPON 2030 (2021–2027).

² <https://www.espon.eu/library>

³ <https://www.espon.eu/magazine>

⁴ <https://www.espon.eu/podcasts>

DOKONČENÉ PROJEKTY A STUDIE V ROCE 2025	
Evropské výzkumné projekty	<ul style="list-style-type: none"> • Územní spolupráce pro obnovitelnou energii z mořských zdrojů (COBREN, Territorial Cooperation for Blue Renewable Energy) • Územní analýza decentralizovaných trhů s energiemi (TANDEM, Territorial Analysis of Decentralised Energy Markets) • Dostupné a kvalitní bydlení pro všechny (HOUSE4ALL, Access to Affordable and Quality Housing for All People) • Překrývání krizí jako (re)formování budoucnosti regionálních trhů práce (OVERLAP, Overlapping Crises (Re)Shaping the Future of Regional Labour Markets) • Územní odolnost: transformace Evropy pro období krize (TERRES, Territorialising Resilience: Transforming Europe for an Age of Crisis) • Územní správa nestandardních geografických oblastí (NOSTAGEO, Territorial Governance of Non-Standard Geographies)
Cílené analýzy	<ul style="list-style-type: none"> • Determinanty a příležitosti pro socioekonomický a územní rozvoj v karpatském regionu (KARPAT, Determinants and Opportunities for the Socio-Economic and Spatial Development of the Carpathian Region) • Zavádění politik čisté energetické transformace do praxe ve střední Evropě (CLEANENERGY4CE, Putting Clean Energy Transition Policies into Practice in Central Europe) • Směry rozvoje Atlantického makroregionu (ATLANTICMRS, Orientations for the Development of an Atlantic Macro-Region) • Výzvy na severovýchodních vnějších hranicích EU (CHANEBO, Challenges at EU's North-East External Borders) • Zranitelnost, odolnost a obnova životního prostředí (VREPO, Vulnerability, Resilience and Recovery Policies of the Physical Living Environment)
Územní studie na vyžádání	<ul style="list-style-type: none"> • Satelitní účet hmotného kulturního dědictví (HERMES, Methodological Framework for a Satellite Account on Material Cultural Heritage) • Územní odolnost podél východních hranic EU (TERRA-RES, Territorial Exaptive Resilience along EU Eastern Borders) • Územní nástroje národních politik jako prostředek k navrhování územně citlivých politik (SENPO, Territorial Instruments of National Policies as a Tool for Designing Territorially Sensitive Policies) • Regionální dopady nedostatků bytů v městských oblastech (RESH, Territorial Studies: Regional Effects of Housing Shortage in Urban Areas)
VYHLÁŠENÉ PROJEKTY A STUDIE V ROCE 2025	
Evropské výzkumné projekty	<ul style="list-style-type: none"> • Příspěvní regionů ke klimatické neutralitě (RECOCLIN, Regional Contributions to Climate Neutrality) • Projekce regionálních výstupů politik cílených na průmyslovou suverenitu (PROPOLIS, Projecting Regional Outcomes of Policies Aimed at Industrial Sovereignty) • Územní náhled na odolnost kritické dopravní infrastruktury v evropských regionech (TRANSITOR, Territorial Outlook on the Security and Resilience of Transport Infrastructure and Services Across European Regions) • Přehodnocení území v rámci planetárních hranic (TERRBOUND, Rethinking Territories within Planetary Boundaries)
Cílené analýzy	<ul style="list-style-type: none"> • Dekarbonizační zóny (ITADZ, Decarbonising Zones) • Metropolitní území: snížení záboru půdy a čistý nulový rozvoj (METROLAND, Metropolitan Territories: Land Take Reduction and Net Zero Development) • Vedlejší dopady iniciativy Evropské hlavní město kultury na územní rozvoj (SECC, Spill-Over Effects of European Cultural Capital on Territorial Development Policies) • Přeshraniční nakupování ve francouzsko-německém pohraničí (CROSSSHOP, Cross-Border Shopping the French-German Border Region)
Územní studie na vyžádání	<ul style="list-style-type: none"> • Vytváření prostoru pro přechod na obnovitelné zdroje energie (Making Space for Renewable Energy Transition) • Ekonomické náklady izolovanosti Malty (Economic Cost of Malta's Insularity) • Analýza konkurenceschopnosti z pohledu kognitivní regionální vzdálenosti (Analysing Competitiveness Through the Lens of Cognitive Regional Distance) • Analýza potenciálních přeshraničních funkčních oblastí na slovenských hranicích s Českem a Polskem (Analysing Potential Cross-Border Functional Areas on the Slovak Borders with Czechia And Poland)
Horizontální aktivity	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizace metodiky ESPON pro hodnocení územních dopadů – směrem k novým inovativním přístupům (Upgrade of the ESPON's Territorial Impact Assessment Methodology – Towards New Innovative Approaches)

Kritické debaty o 15minutovém městě: systematická obsahová analýza literatury

V reakci na stále se zvětšující koncentraci obyvatel do měst a s tím spojenými problémy, které naplno odkryla pandemie covid-19, se koncept 15minutového města nebolí města krátkých vzdáleností objevil jako slibný model pro podporu udržitelného a spravedlivého městského prostředí s důrazem na lokální život obyvatel. Navzdory široké podpoře ze strany politiků, tvůrců koncepcí a praktiků přitahuje 15minutové město i kritiky, kteří zkoumají nejen teoretické základy konceptu, ale především proveditelnost v reálném světě. V článku, který vyšel v roce 2026 v časopise *Cities: The International Journal of Urban Policy and Planning*, byla představena studie od autorů Asrina Mahmoudpoura a M. Reza Shirazihho z Oxford Brookes University, která zkoumá kritické debaty o 15minutovém městě optikou teorie, praxe a dopadů v území na základě systematické obsahové analýzy 102 akademických publikací vydaných mezi lety 2020 a polovinou roku 2024. Zjištění identifikují klíčové kritické poznatky, které poměří, jakým způsobem město krátkých vzdáleností skutečně směřuje k naplnění své původní vize, tj. vytvoření udržitelnějšího prostředí. Hlavní zjištění studie lze shrnout tak, že: (a) je třeba se flexibilně přizpůsobit konkrétnímu kontextu sídla a zohlednit politickou, sociální, ekonomickou a prostorovou realitu a dynamiku měst a jejich částí; (b) správa věcí veřejných musí být dostatečně robustní, tj. musí zahrnovat participativní, zdola nahoru směřující a reprezentativní procesy plánování; (c) je třeba do tvorby rozvojových politik integrovat principy sociální spravedlnosti s cílem zabránit gentrifikaci měst a sociálnímu vysídlení; (d) je nutné stále zdokonalovat nástroje pro efektivnější měření a hodnocení so-

ciálních a prostorových dimenzí tohoto modelu.

Vznik konceptu

Koncept 15minutového města byl formálně představen francouzsko-kolumbijským vědcem Carlosem Morenem v roce 2016 jako progresivní reakce na klimatickou krizi a prohlubující se socioekonomické nerovnosti obyvatel měst. Myšlenka získala značný impulz po roce 2020 během pandemie covid-19, která odhalila zranitelnost měst. Carlos Moreno tehdy koncept doporučil jako řešení pro klimatickou krizi a alternativu, která může účinně přispět k ochraně veřejného zdraví. Mezi nejvýznamnější politické ambasadory modelu patří pařížská starostka Anne Hidalgo, která jej učinila ústředním bodem své úspěšné kampaně za znovuzvolení v roce 2020. Institucionální podporu koncept získal od globální sítě C40 Cities¹ v rámci její agendy Green and Just Recovery a od organizace UN-Habitat, která jej ve své zprávě World Cities Report 2022 zařadila jako jedno z klíčových doporučení pro udržitelné plánování sídel. Tato politická podpora výrazně zesílila globální dopad konceptu a ovlivnila plánovací praxi v mnoha městech po celém světě.

Ve své podstatě 15minutové město předpokládá čtvrti, kde jsou základní služby a vybavení dostupné během 15 minut chůze nebo jízdy na kole. Cílem je znovu propojit lidi s jejich sousedstvím a podpořit inkluzivní, živé a zdravé komunity prostřednictvím kompaktního a digitálně integrovaného prostředí.

Koncept stojí na čtyřech principech: **hustota, blízkost, rozmanitost a digitalizace**. Hustota klade důraz na optimalizaci rozložení populace a zdrojů. Blízkost se týká prostorového rozložení a časové dostupnosti zařízení. Rozmani-

tost podporuje smíšené využití prostorů a sociální integraci. Digitalizace využívá technologie pro zlepšení procesů, jako je poskytování služeb v reálném čase.

Důraz na sousedství jako jednotku plánování není zcela nový; má kořeny v tzv. „sousedské jednotce“ amerického urbanisty a sociologa Clarence A. Perryho² (1872–1944), podobá se také modelům kompaktního města nebo konceptu Eco-City. Vystává tedy otázka, zda jde o skutečně novou myšlenku, nebo jen o přejmenování dlouhodobých principů. Autoři se shodnou na tom, že jde o vyvrcholení desetiletí diskusí o urbanismu s cílem vytvořit spravedlivější a udržitelnější čtvrti. V praxi se objevily nezávisle podobné modely: „15minutová pěší sousedství“ v Číně (2016), „20minutová sousedství“ v Portlandu (2012) nebo Melbourne (2017) a projekt „Local Living“ ve Skotsku (2021). I když sdílejí společné rysy, 15minutové město upřednostňuje lokální soběstačnost a vizi čtvrti jako center zaměstnanosti (podpora práce na dálku a coworkingů). V otázkách bydlení a gentrifikace se přístupy liší – od pařížského modelu sdílených prostor po portlandské strategie proti vysídlování.

Konkrétní strategie proti gentrifikaci v rámci 15minutového města, tj. aby se předcházelo vysídlování obyvatel v důsledku rostoucí atraktivity čtvrtí, se zaměřují na integraci níže uvedených principů sociální spravedlnosti do plánování:

- **Regulační nástroje:** Zdroje doporučují implementaci inkluzivního zónování a politiky regulace nájemného, které pomáhají udržet bydlení cenově dostupné i v atraktivních lokalitách.
- **Podpora dostupného bydlení:** Prioritou je zajištění rovného přístupu k dostupnému bydlení. Portland v tomto ohledu přijal komplexní rámec pro prevenci vysídlování. Například v Paříži využívají flexibilnější

¹ C40 Cities je mezinárodní sdružení primátorů měst, více na <https://www.c40.org/>.

² PERRY, C. A. 1929. The Neighbourhood Unit. A Scheme of Arrangement for the Family-Life Community. In: *Regional Survey of New York and Its Environs. Volume VII. Neighborhood and Community Planning*, str. 22–132. New York: In Committee on Regional Plan of New York and Its Environs.

přístupy, jako jsou daňové pobídky, modely sdíleného bydlení a efektivnější využívání sdílených prostor.

- **Analytické nástroje:** Důležitou strategií je posouzení rovnosti a gentrifikace v rámci plánovacích procesů, což umožňuje identifikovat rizika dříve, než dojde k marginalizaci komunit.
- **Rámec „Spravedlivého města“ (Just City)³:** Navrhuje se začlenění principů rozmanitosti, rovnosti a demokracie do tvorby politik, což zajišťuje spravedlivou distribuci zdrojů a přístup k příležitostem pro různé socioekonomické a demografické skupiny.
- **Lokalizace zaměstnanosti:** Strategie zahrnují podporu etnické rozmanitosti a zajištění blízkosti pracovních míst, aby i pracovníci s nižšími příjmy mohli žít v blízkosti svého zaměstnání a nemuseli spoléhat na nákladné dojíždění z periferií.

Rozbor kritických debat: pět hlavních oblastí

Navzdory popularitě konceptu města krátkých vzdáleností rostou obavy ohledně jeho skučeného uvedení do života a dopadů na obyvatele i městské čtvrti. Kritiky se týkají gentrifikace, opomíjení sociálních dimenzí, prohlubování segregace a nedostatečné participace obyvatel. Studie autorů z Oxfordu systematicky shrnuje kritické debaty optikou teorie, technické praxe a sociálních dopadů.

Konceptualizace a teoretické základy

Kritika poukazuje na „utopickou a abstraktní povahu“ modelu a využívání (zneužívání) jej pouze pro „branding města“, tj. že 15minutové město je považováno za univerzální symbol úspěchu města. I když popularita města krátkých vzdáleností odráží rostoucí zájem o jeho implementaci, existuje riziko, že koncept bude spíše používán jako rétorický prostředek než jako základ pro smysluplnou změnu – bude sloužit jako symbolický znak udržitelnosti a citlivosti ke klimatu, místo aby byl podstatně zapojen do

praxe jako exaktní plánovací nástroj. Existuje riziko prosazování univerzálního řešení (one-size-fits-all), které vychází z eurocentrického kontextu a opomíjí lokální socioprostorové identity.

Kritika varuje před fyzickým determinismem – naivní vírou, že prostorová změna sama o sobě vyřeší hluboké strukturální problémy. Soustředění se pouze na blízkost může přehlížet komplexitu městských systémů a interakcí. Blízkost nezaručuje skutečnou dostupnost (včetně cenové a kvalitativní) a může neprávem upozadovat roli např. veřejné dopravy. Město rovněž nelze redukovat na soubor čtvrtí; některé funkce (divadla, muzea) vyžadují centrální umístění a pohyb po celém městě.

Má-li koncept města krátkých vzdáleností vést ke smysluplné změně, měl by být založen na flexibilních strategiích a hlubokém pochopení místního kontextu. Neměl by být vnímán jako univerzální řešení, ale spíše by se měl přetvořit v normativní a adaptivní přístup k plánování, který musí být přizpůsoben politickým, sociálním, ekonomickým a prostorovým podmínkám různých sídel. Je důležité, aby urbanisté překročili pasivní aplikaci teorie a zapojili se jako konstruktivní teoretici – aktivně formovali a zdokonalovali koncept na základě empirických důkazů a kritické reflexe.

Správa (governance) a politické aspekty

Některé kritiky a otázky předložené v této studii, jako je „autoritářský model správy“, mají kořeny v konspiračních teoriích, politické polarizaci a nedůvěře ve vládu, které jsou často zesilovány sociálními médii a vyvolávají veřejnou kontroverzi a odpor proti 15minutovému městu. Konspirační teorie (např. v Oxfordu či Edmontonu) jej spojují s omezováním svobody pohybu. Ačkoli se studie autorů primárně nezaměřuje na tento typ kritiky, je důležité uznat její existenci a vliv na vnímání 15minutového města. Autoři se domnívají, že namísto ústupu od konceptu 15minutového města by přiměřená reakce měla zahr-

novat transparentní diskusi, vytvoření robustní správy území, která podporuje procesy zdola nahoru – prostřednictvím veřejného vzdělávání, participace při plánování, integrace laických znalostí.

Ekonomický rozpor: vize vs. realita

Kritika týkající se uplatnění modelu v praxi a jeho ekonomické proveditelnosti nastoluje otevřené otázky, jako jsou chování tržních sil a ekonomická životaschopnost modelu, lokalizace pracovních příležitostí, finanční mechanismy a proveditelnost v různých situacích. Tato kritika zdůrazňuje složitost implementace 15minutového města tváří v tvář politickým, ekonomickým a fyzickým podmínkám sídla. Carlos Moreno např. předpokládal decentralizaci práce do sousedství a rozvoj coworkingových center. Jak ovšem víme, ekonomická hyperspecializace vyžaduje koncentraci v centrech, tudíž lokální alokace je u mnoha profesí nerealizovatelná. Jinými slovy, je nereálné, aby všichni pracovali v blízkosti domova; tržní síly a ekonomická realita brání „teoretické“ lokalizaci pracovních míst.

Autoři se domnívají, že řešení vyžaduje silnou politickou vůli, koordinované úsilí národních vlád a místních samospráv, podpůrné finanční politiky. To by mělo být doplněno investičními pobídkami, vytvořením účinných partnerství veřejného a soukromého sektoru a aktivní spoluprací s podniky, korporacemi a městskými úřady. Slibný příklad takové spolupráce v oblasti správy lze doložit např. ve Skotsku.⁴

Sociální dopady a spravedlnost

Studie souzní s kritikou týkající se sociálních dopadů 15minutového města, včetně gentrifikace, rizika prohloubení sociálních nerovností, socioprostorové segregace jako prostorového projevu neinkluzivity a přehlížení individuálních preferencí a potřeb.

Dominantním tématem je riziko jevu označovaného jako environmentální gentrifikace. Zvyšování kvality života

³ FAIRSTEIN, S. S. 2010. *The Just City*. New York: Cornell University Press. ISBN 9780801446559.

⁴ CITY OF EDINBURGH COUNCIL. 2023. *20-minute neighbourhood: Living well locally*. Edinburgh: The City of Edinburgh Council. Dostupné z: <https://www.edinburgh.gov.uk/future-council/need-20-minute-neighbourhoods>.

v sousedství zvyšuje ceny nemovitostí, čímž vytlačuje nízkopříjmové obyvatele. Pokud koncept neintegruje principy Just City podle Susan Fainstein – jmenovitě rozmanitost, rovnost a demokracii – hrozí vznik uzavřených elitních enkláv. Model často ignoruje pracovníky v první linii, kteří kvůli povaze své práce a rostoucím nákladům na bydlení v centrech nemohou z principu těžit z výhod „lokálního života“. Model často opomíjí potřeby osob se zdravotním postižením nebo starších lidí, jejichž mobilita je odlišná. Domnívají se proto, že inkluzivní územní plánování, dostupné bydlení a politiky regulace nájemného by měly být začleněny do plánování 15minutového města.

Implementace a prostorová proveditelnost

Debata o měřítku (celoměstské vs. čtvrtové) ukazuje na potíže konceptu města krátkých vzdáleností s integrací do stávajících sídel. Ačkoli je koncept 15minutového města široce začleněn do politických dokumentů a je relativně snadno realizovatelný v nových developerských projektech, jeho proveditelnost v existujících zastavěných prostředích – zejména v předměstských, okrajových a venkovských oblastech – je kritiky zpochybňována. Nesnadné uplatnění konceptu vyplývá z řady fyzických, politických a technických omezení, zejména z nízké hustoty obyvatelstva žijícího na předměstí či na venkově. Problémem jsou rigidní územní plány, přísné předpisy pro využívání půdy, zonace, ale také např. závislost obyvatel na automobilech. Kritici rovněž poukazují na to, že bez investic do mikroúrovně (kvalita chodníků, osvětlení, bezpečnost) zůstává blízkost služeb nevyužita, protože zanedbané prostředí nepodporuje aktivní mobilitu.

Měření modelu a technické parametry

Další oblast kritiky se týká měření modelu, jako je fragmentovaný rámec měření, měření založené na prahových hodnotách a nejasnosti v zatřídění veřejné vybavenosti, což odráží některé technické a praktické obavy. Stanovení fixního časového limitu 15 minut je diskutabilní, protože tolerance času se liší

podle účelu cesty a jednotlivce. Nástroje často nedokáží propojit blízkost s demografickou rozmanitostí. Autoři článku proto podtrhují potřebu vyvinout inovativní měřicí metody a hodnotící nástroje, které jsou přizpůsobivé a citlivé na kontext. Autoři věří, že přijetí digitálních technologií a hodnocení založeného na datech – zejména těch, která vycházejí z lidského chování – nabízí slibnou alternativu k tradičním statickým metodám hodnocení. Tyto metody mají potenciál významně transformovat způsob, jakým hodnotíme, analyzujeme a představujeme si urbanistický návrh, rozvoj, správu a plánování v souladu s vizí 15minutového města. Kromě toho může začlenění kvalitativních metod (kognitivní mapování a průzkumy založené na vnímání) pomoci zachytit subjektivní dimenze – jako je vnímaná dostupnost a kvalita služeb – a přispět tak ke komplexnějšímu pochopení reálného fungování tohoto konceptu. Používání nových inteligentních technologií a simulačních modelů, jako jsou digitální dvojčata, rozšířená realita (AR) a virtuální realita (VR), poskytuje příležitost k rozvoji detailního socioprostorového porozumění modelu 15minutového města.

Závěr: návrhy na podporu konceptu města krátkých vzdáleností

V článku představená studie podtrhuje význam kritického přístupu k 15minutovému městu, nikoli jako k pevnému nebo bezchybnému modelu, ale jako k dynamickému vyvíjejícímu se rámci formovanému různými kontexty, politickou dynamikou a sociálními podmínkami. Namísto odmítnutí 15minutového města kvůli jeho nedokonalosti nebo zneužití pojmu se autoři zasazují o jeho konstruktivní pochopení prostřednictvím inkluzivního přístupu.

Na závěr autoři správně uvádějí, že tím, že zůstaneme otevření kritice, budeme řešit oprávněné obavy, zpochybňovat konspirační teorie a minimalizovat nechtěné důsledky nepromyšleného zavádění modelu, můžeme zvýšit použitelnost a veřejnou přijatelnost konceptu 15minutového města.

Tyto závěry také vytvářejí základ pro podporu teoretického rozvoje i praktického uplatnění konceptu města krátkých vzdáleností. Navzdory kritice má model velký potenciál pro udržitelnost, pokud se k němu přistoupí v kontextu místa. Studie proto navrhuje:

- chápat koncept jako **flexibilní a adaptivní rámec**, nikoli jako univerzální recept,
- přiblížit plánování občanům prostřednictvím **transparentnosti a uplatňováním participace**, čímž lze lépe čelit konspiračním teoriím,
- integrovat principy **sociální spravedlnosti** (dostupné bydlení, regulace nájemného) k prevenci gentrifikace,
- využít **digitální technologie a data** (digitální dvojčata, VR/AR) pro lepší pochopení lidského chování v prostoru,
- posílit **politickou vůli a spolupráci** mezi národní a místní úrovní plánování, aby se překonaly ekonomické překážky v rozvoji sídel. S tím úzce souvisí podpora partnerství veřejného a soukromého sektoru pro ekonomickou udržitelnost lokálních služeb.

Výše uvedené poznatky by však měly být chápány jako základ pro další empirický a teoretický výzkum, který je převede do podoby realizovatelných politik a praktických nástrojů.

Koncept 15minutového města nesmí být vnímán jako neměnné dogma či univerzální šablona, ale jako dynamický a kontextuálně citlivý rámec. Jeho úspěch není podmíněn pouze fyzickou transformací prostoru, ale především politickou vůlí integrovat sociální spravedlnost a schopností naslouchat legitimní vědecké i veřejné kritice. Bez důrazu na inkluzi, participaci a technickou preciznost v měření hrozí, že se tento slibný model stane pouhým marketingovým nástrojem, který v konečném důsledku prohloubí stávající urbánní fragmentaci a nerovnost.

[MAHMOUDPOUR, A.; SHIRAZI, M. R. 2026. Critical debates on the 15-minute city: A systematic content analysis of the literature. In: *Cities: The International Journal of Urban Policy and Planning*, vol. 169. ISSN 0264-2751. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2025.106576>.]

Výběr tématu a překlad: Vít Řezáč

PRAXE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Uplatnění konceptu města krátkých vzdáleností: stručný exkurz od minulosti po současnost

S uplatněním konceptu města krátkých vzdáleností v různých podobách a obměnách se při rozvoji měst v zahraničí i u nás setkáváme již více než jedno století. Nejedná se o nic nového ani zásadně objeveného, v posledních letech však tento koncept zažívá svou renesanci. A to například i díky kolumbijsko-francouzskému vědci z pařížské Sorbonny a poradci pařížské starostky, Carlosi Morenovi, který se zásadním způsobem zasloužil o popularizaci konceptu města krátkých vzdáleností, mimo jiné vydáním knihy *The 15-Minute City*¹.

Za kolébku konceptu města krátkých vzdáleností lze považovat zahradní města Ebenezera Howarda z konce 19. století, mělo se jednat o města s 32 000 obyvateli v zázemí centrálního města s 58 000 obyvateli. Zahradní města (obr. 1) byla koncipována jako soběstačné komunity s kruhovým uspořádáním zástavby, kde centrální prstenec byl tvořený parkem lemovaným po obvodu veřejnými budovami. Vnější prstence byly tvořené bydlením v rodinných domech. Radiální uliční síť pak za-

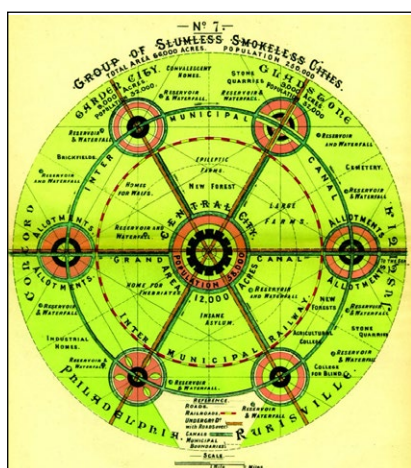
jišťovala přímou a krátkou pěší dostupnost z obytných území do středu města s vybaveností a centrálním parkem.

Ebenezer Howard tak vypracoval nové zásady urbanistického uspořádání a architektonického návrhu s cílem vytvořit prostorné, stromy lemované ulice s domy pro pracující obyvatelstvo, které by v sobě spojovaly to nejlepší z města i venkova. První realizací zahradního města podle Howardova konceptu bylo město **Letchworth Garden City** (obr. 2), jehož výstavba započala v roce 1903 podle plánů architektů Raymonda Unwina a Berryho Parkera. V roce 1920 pak byla zahájena výstavba dalšího zahradního města podle původního konceptu, a to **Welwyn Garden City**.

Další realizací zahradního města podle původního konceptu je pak například **Hampstead Garden Suburb** (obr. 3) na tehdejším severozápadním předměstí Londýna.

Se současným konceptem měst krátkých vzdáleností měla zahradní města hodně společného – centrum města obslužené železnicí, koncentraci obslužných funkcí v centru města, pravidelné rozmístění škol, kostelů a dalších obecních veřejných budov a také parků v obytných územích města tak, aby byla dobře a pohodlně pěšky dostupná. Uliční síť města byla koncipována tak, aby umožňovala přímé, pohodlné a atraktivní propojení obytných částí města s centrem a železniční stanicí.

Význam optimální dostupnosti každodenních potřeb obyvatel se do popředí zájmu plánování rozvoje měst i celých regionů dostává společně s rozvojem amerických metropolí a následného růstu automobilismu, které zapříčinily vznik prvních obytných suburbií amerických měst závislých na obsluze automobilem. Reakcí sociálního a intelektuálního přístupu Clarence A. Perryho, amerického plánovače a sociologa, k plánování obytných čtvrtí v metropolitních oblas-



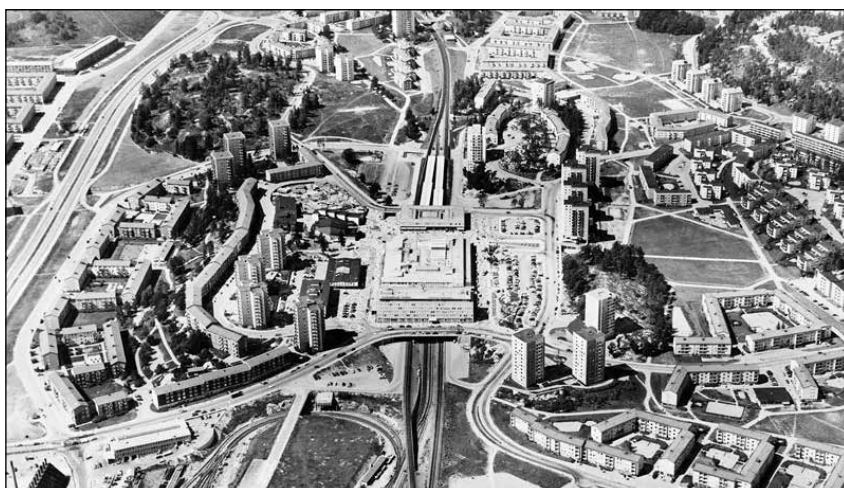
Obr. 1: Koncepte zahradních měst podle Ebenezera Howarda publikovaná v knize *Garden Cities of Tomorrow* (volné dílo)



Obr. 2: Plán Letchworth Garden City architektů Parkera a Unwina z roku 1903 (A – hlavní třída, B – nákladové nádraží, C – centrální náměstí, D – veřejná hala, muzeum a další veřejné budovy, E – škola, F – kostel, H – hotel, K – park, L – pošta, M – obecní budova)

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

S uplatněním konceptu sousedství (neighbourhood unit concept) se hojně setkáváme i u nás, protože se stal základem komplexní bytové výstavby v období mezi lety 1948 a 1989. Na jeho základě byla plánována i realizována prakticky všechna velká česká sídliště. Vzácnou ukázkou vzorového uplatnění kombinace konceptu sousedství (neighbourhood unit concept) a konceptu T-O-D je pražské **Jihozápadní Město** (obr. 10), jehož plán autora Ivo Obersteina zvítězil v konkurenci dalších 16 návrhů v celostátní soutěži vyhlášené v roce 1967 a vyhodnocené v srpnu 1968. Jak v knize Praha 13 – město uprostřed zeleně³ (2006: 54, 55) uvádí sám autor: „Soutěžní koncepce byla založena na páteřní trase metra jako rychlodráhové. Hlavní obytné čtvrtě jsem navrhl jako korálky navlečené na trasu metra, stanice metra jako důležitá místa ve středu obytné zástavby, místa pro vytváření pěších náměstí, kde začínají a končí pěší cesty. V osmiminutových pěších izochronách od stanic metra jsem navrhl bydlení pro 70 % obyvatel Stodůlek, Lužin a Nových Butovic. Jednotlivé lokality – Stodůlky, Lužiny, Nové Butovice a Velkou Ohradu jsem navrhl jako samostatné, urbanisticky svébytné městské celky.“ Stanice metra byly navrženy jako velká obchodní a kulturní centra, s koncentrací všech každodenních potřeb obyvatel. V přímé a bezbariérové pěší vazbě na stanice metra je



Zdroj: Oscar Bladh, Stockholm City Museum

Obr. 7: Letecký snímek Vällingby z roku 1958



Zdroj: Åke Eson Lindman, White Arkitekter

Obr. 8: Letecký snímek Vällingby z roku 2009 po kompletní revitalizaci centra, která podle plánů White Arkitekter proběhla v letech 2001 až 2008



Zdroj: Åke Eson Lindman, White Arkitekter

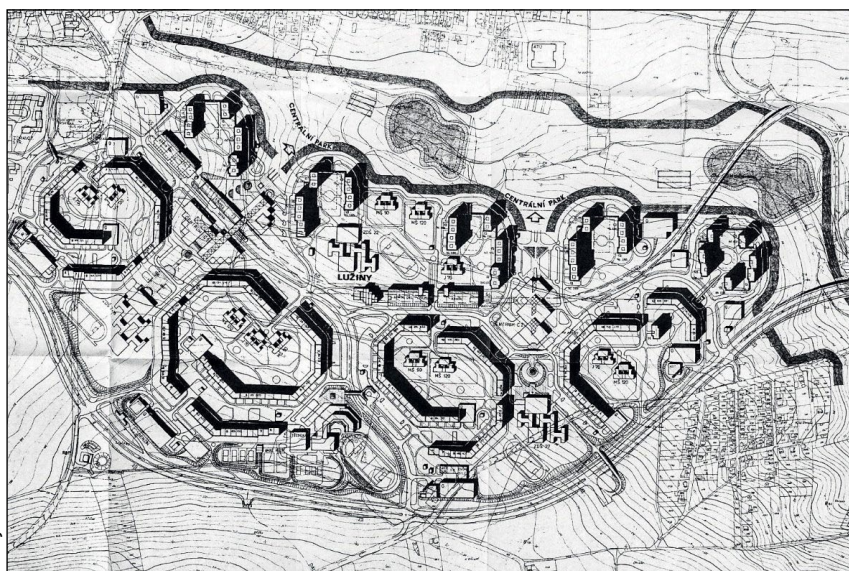
Obr. 9: Centrální část Vällingby, obchodní třída nad stanicí metra, po kompletní revitalizaci



Zdroj: osobní archiv Ivo Obersteina

Obr. 10: Podrobný územní plán Jihozápadního Města z roku 1992

³ BRONCOVÁ-KLICPEROVÁ, D. a kol. 2006. *Praha 13 – Město uprostřed zeleně*. Praha: Milpo media. ISBN 978-80-87040-00-3.



Obr. 11: Podrobný urbanistický plán lokality Lužiny, okolo stanice metra Lužiny (na východě) a Luka (na západě), z roku 1978. Na plánu jsou dobře patrné základní školy (ZDŠ) a mateřské školy (MŠ) či jesle (J)



Obr. 12: Urbanistická studie Západního Města v Praze – schéma uzlových veřejných prostranství a hlavních pěších spojení



Obr. 13: Urbanistická studie Západního Města v Praze – hmotová nadhledová perspektiva od jihu (vpravo okraj Jihozápadního Města, lokalita Stodůlky)

vždy umístěná velká kapacitní základní škola. Každé z obytných sousedství pak má ve svém těžišti mateřskou školu (dříve byly vždy vedle mateřské školy i jesle), dostupné z místa bydliště pěšky jen několik málo minut, bez nutnosti křížení frekventované komunikace pro automobily (obr. 11). Celé Jihozápadní Město je pak lemováno rozlehlým Centrálním parkem v údolí Prokopského potoka, dostupným pěšky v řádu maximálně několik minut ze všech míst bydliště.

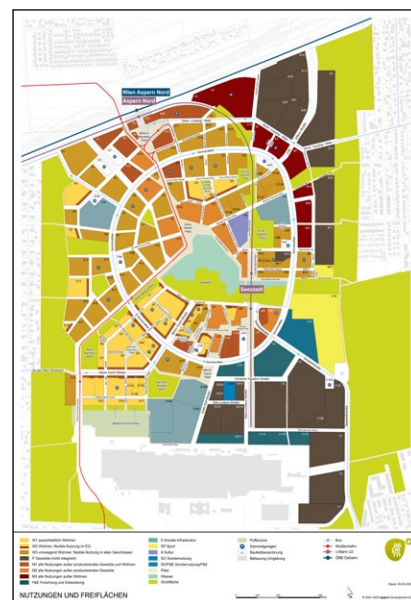
Páteř dopravní obsluhy Jihozápadního Města tvoří metro doplněné autobusy. Vnitřek obytné zástavby je koncipovaný jako přívětivý pro pěší pohyb a kapacitní automobilové komunikace jsou vytlačeny na obvod celého města tak, aby auta nenarušovala bezpečný pěší pohyb. Vnitřkem obytné zástavby pak procházejí promyšlené pěší spojnice, které umožňují celým sídliskům v délce několika kilometrů projít zcela bezkolizně pěšky, aniž by se úrovněově křížily jediné frekventované komunikace pro automobily.

Původní koncepce Jihozápadního Města je rozvíjena dodnes, od 90. let minulého století se postupně buduje Západní Město, které na Jihozápadní Město přímo navazuje. Okolí stanice metra Stodůlky je dále rozvíjeno jako těžiště aktivit obyvatel, kromě obchodů, gastronomických podniků a provozoven služeb zde vzniklo velké administrativní centrum nabízející stovky pracovních míst. Na hlavní náměstí nad vestibulem metra navazuje dále na západ velkorysá hlavní pěší osa, která těžiště aktivit napojuje na jednotlivé obytné lokality. V rámci nich je navrženo rozmístění základního občanského vybavení. V současné době je těsně před dokončením nová mateřská škola a před zahájením je výstavba centrální základní školy pro 1 152 žáků. Uliční síť navazuje na původní koncepci Jihozápadního Města a je také koncipována tak, aby z míst bydliště byly pěšky v řádu jednotek minut bezpečně dostupné každodenní aktivity obyvatel (obr. 12–14).

S rozvojem automobilismu a plošným růstem zástavby měst podřízeným cestování na delší vzdálenosti se nám postupně často oddálily každodenní zdroje a cíle cest obyvatel. Zvykli jsme si



Obr. 14: Urbanistická studie Západního Města v Praze – urbanistická situace



Obr. 15: Aspern Seestadt, plán využití ploch

dojždět z místa bydliště do zaměstnání, ale i za každodenními potřebami, jako je vzdělávání, nákupy, lékařská péče, kultura, sport a volnočasové aktivity, ale také třeba co-workingové prostory či parky. Obyvatelé měst tráví spoustu času cestováním, a města se proto stávají energeticky velmi náročnými, zatíženými emisemi z dopravy, hůře odolnými ke klimatické změně a ekonomicky náročnými na provoz.

Smyslem konceptu města krátkých vzdáleností je mimo jiné decentralizace a polycentricita. Rozvoj měst a především metropolí, včetně jejich zázemí, na principu sítě obytných sousedství uspořádaných okolo menších lokálních center s koncentrací základních potřeb obyvatel v pěší dostupnosti maximálně 15 minut od místa bydliště a propojených vzájemně, jakož i s celoměstským centrem, kapacitní veřejnou hromadnou dopravou. Jak zmínil při své návštěvě Prahy v roce 2022 Carlos Moreno v rozhovoru pro IPR Praha: „Polycentrické město má zajistit všem obyvatelům stejné možnosti bez nutnosti dojíždění. V současnosti například lidé z centra mají daleko větší výběr společenských aktivit, zatímco obyvatelé periferií za nimi musí třeba hodinu cestovat.“

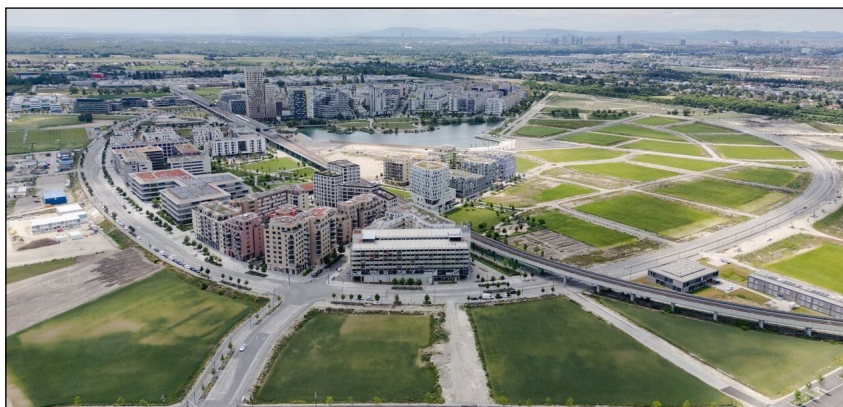
Koncept města krátkých vzdáleností získal na významu v období pandemie covid-19, a to napříč celým světem. V Evropě se na podkladě tohoto konceptu rozvíjí vedle Paříže, kde od roku 2015



Obr. 16: Aspern Seestadt, urbanistická situace

působí Carlos Moreno jako zvláštní zmocněnec starostky v oblasti chytrých měst (smart cities) a kde aktivně prosazuje koncept města krátkých vzdáleností při rozvoji metropole, také třeba Vídeň, Milán či Barcelona.

Jedním z příkladů samostatné městské čtvrti, založené na konceptu města krátkých vzdáleností v kombinaci s inovativní koncepcí udržitelné mobility, je **Seestadt Aspern** na severovýchodním okraji Vídně, na konečné zastávce



Obr. 17: Aspern Seestadt, stav výstavby v roce 2025

linky U2. V roce 2002 bylo rozhodnuto přeměnit bývalé letiště Aspern na novou městskou čtvrť. V mezinárodní soutěži zvítězil architekt Johannes Tovatt se svým týmem, který následně vypracoval územní plán na celou čtvrť, který dodnes slouží jako podklad pro urbanistický rozvoj tohoto prakticky soběstačného města (obr. 15). Na ploše 240 hektarů se okolo centrálního jezera a navazujícího parku postupně rozrůstá největší obytná rozvojová oblast v Evropě. Těžiště tvořené kancelářskými budovami a službami pro obyvatele je situováno ke dvěma stanicím metra, která napojují rozvojové území na centrum Vídně (obr. 16, 17).

Konceptem města krátkých vzdáleností chce svůj rozvoj řídit také Praha, která posiluje roli lokálních center (subcenter) a systematicky podporuje a připravuje vznik nových lokálních center, zejména v místech největších pražských transformačních území, jako jsou Smíchov City, Bubny-Zátory, Nákladové nádraží Žižkov či Bohdalec-Slatiny. K naplnění konceptu města krátkých vzdáleností mají přitom u nás blízko zejména menší města, s přirozeně kompaktnější strukturou zástavby. Velmi zajímavá je proto sonda do přípravy rozvoje území **Nové Dolíky ve Slaném**, kde je využitý princip města krátkých vzdáleností.

Veronika Šindlerová

Příprava rozvoje území Nové Dolíky ve Slaném a využití principů města krátkých vzdáleností

Úvod

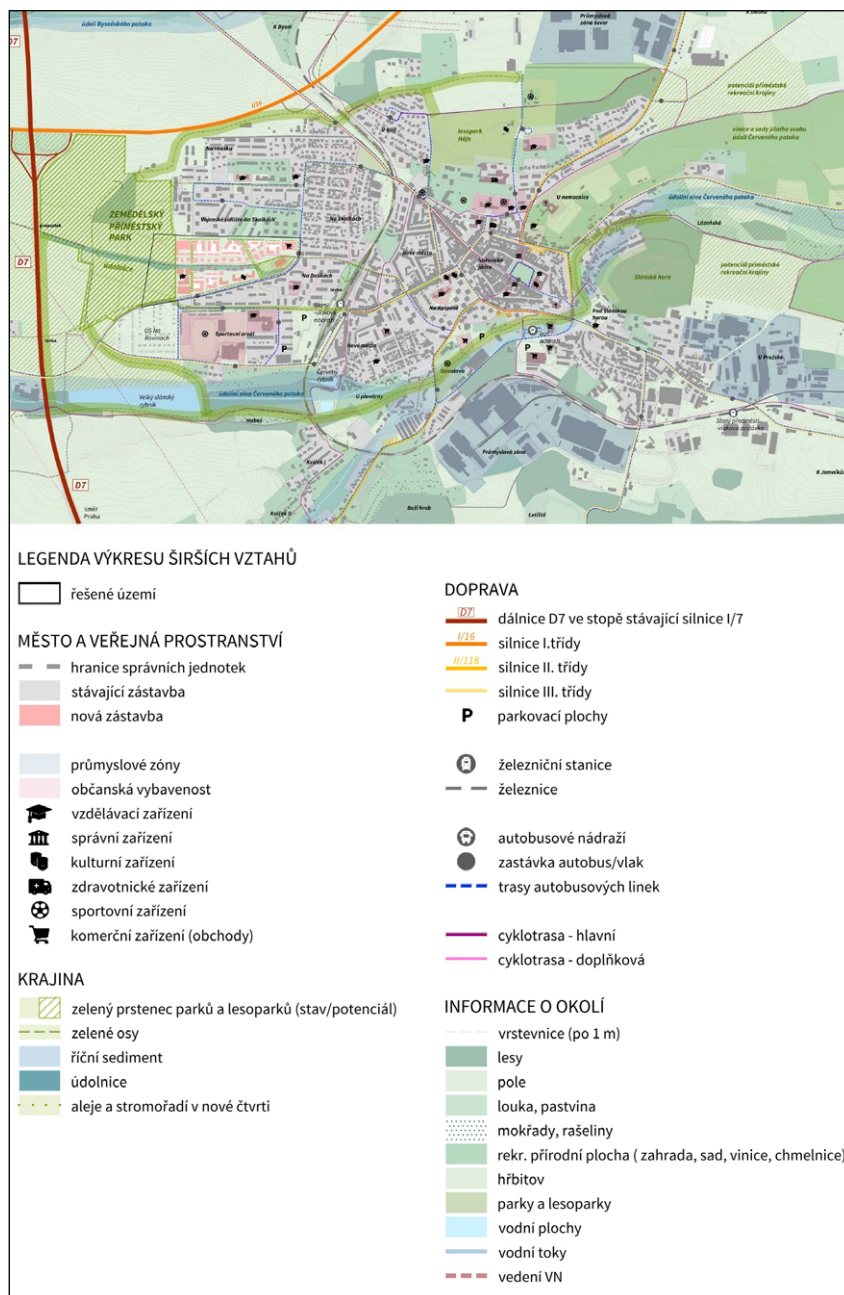
Slaný je město s přibližně 16 500 obyvateli na severozápadním okraji pražského metropolitního regionu. Má zachovalé historické jádro, dobré vazby na Prahu (především díky častému autobusovému spojení) i na Kladno a nachází se zde poměrně rozsáhlá průmyslová zóna, známá zejména díky společnosti Linet. Město má velkoryse zajištěnou veřejnou vybavenost různých typů, především sportoviště, což zřejmě souvisí s historickou přítomností vojenské posádky. Pro řešené území na západním okraji města, sevřené mezi dvěma zastavěnými

územími, vznikla už v roce 2017 územní studie (ÚS). Ta však městu z více důvodů nevyhovovala, proto se město rozhodlo pořídit nový dokument. Nová územní studie, jejíž zpracování stále probíhá, se stala základem, kolem něhož vznikla řada dalších dokumentů a konkrétních aktivit města zaměřených nejen na území Nových Dolíků. Obecným cílem je vytvořit obytnou čtvrť se základní vybaveností, která pomůže pokrýt deficit služeb v hustě osídlené západní části města a zároveň posílí propojení s příměstskou krajinou významnou pro celý Slaný. Následující text je zaměřen na aktuální stav přípravy rozvoje tohoto území a pře-

vším na to, jak se v projektu uplatňují principy města krátkých vzdáleností. Současně článek ukazuje, že v případě Nových Dolíků nejde pouze o návrh budoucí zástavby, ale o průběžně ověřovaný proces propojující územní studii, participaci, krajinné intervence, dopravní prověření i návazné strategické a ekonomické rozhodování města.

Procesní stránka

Dění kolem Nových Dolíků je možné zasadit do širšího rámce strategického plánování města. Město si



Poloha řešeného území v rámci města (výřez)

Zdroj: Zpracovatelství tým ÚS

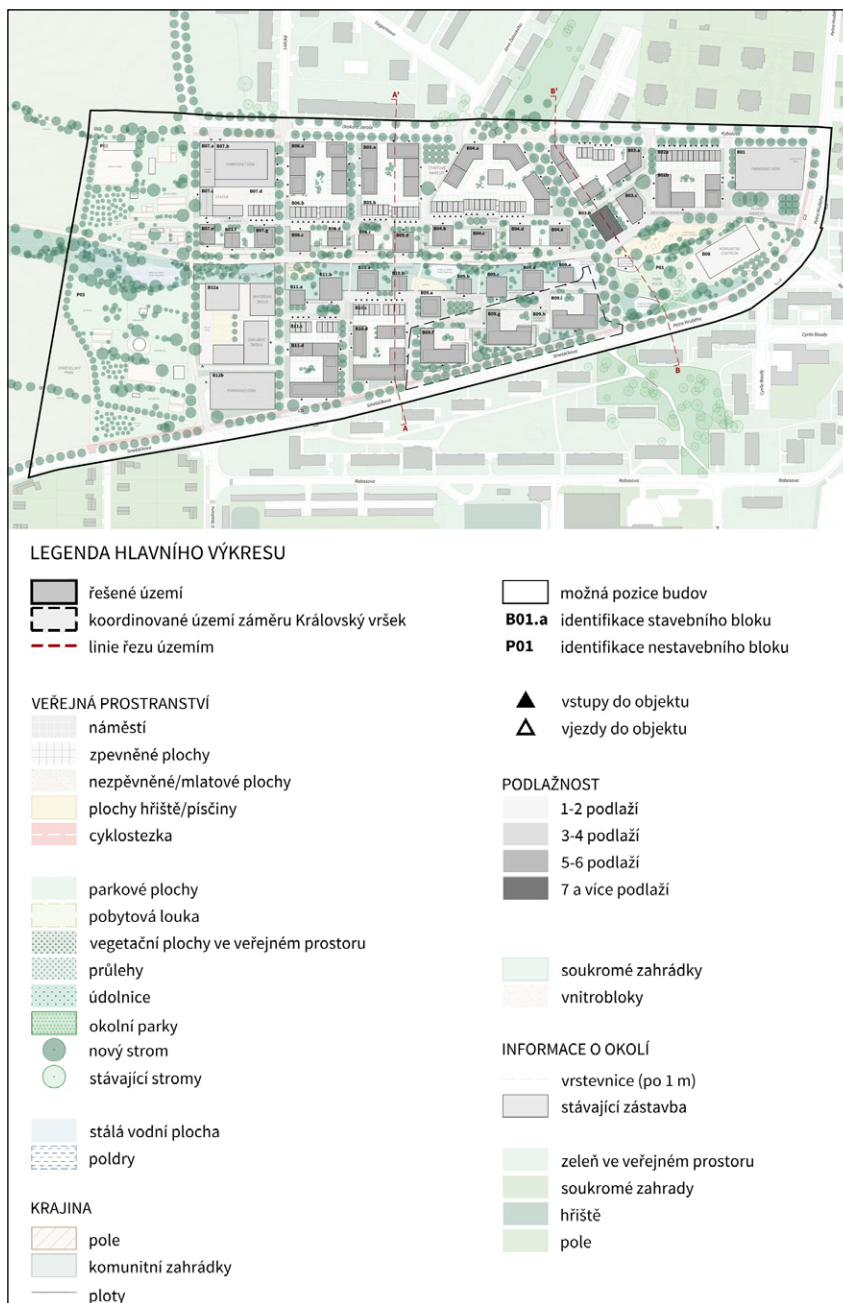
TÉMA

v posledních letech nechalo zpracovat analýzy různých aspektů svého fungování a na jejich základě usiluje o aktivní řízení svého rozvoje. Tyto analýzy ukazují, že město postupně roste, a i v kontextu vývoje Prahy a dalších sídel v jejím zázemí má potenciál k dalšímu růstu. Zároveň z nich vyplývá, že pro dlouhodobou udržitelnost stávající veřejné vybavenosti potřebuje město relativně vysoký nárůst počtu obyvatel.

Řešené území je k zástavbě určené dlouhodobě – jde o klín zemědělské krajiny vbíhající do zastavěného území města a současně jde z velké části (byť ne výhradně) o pozemky ve vlastnictví města. Samotná územní studie navazuje na návrh vzešlý z mezinárodní architektonicko-urbanistické soutěže konané v roce 2023. V té zvítězilo konsorcium ateliérů *Cityförster a atelier gram*, které následně zahájilo práci na územní studii, která probíhá dodnes. Vznik samotné územní studie je nicméně propojen s dalšími procesy a studie je tak chápána jako hlavní součást celé palety nástrojů, s nimiž město pracuje. Součástí zpracování studie je samostatně řešená rozsáhlá participace rozvoje území s veřejností od fáze zadání soutěže dále. Různé fáze návrhu tak byly opakovaně předkládány veřejnosti v rámci několika participacích setkání, formou výstavy v městské galerii, opakovaně také na městských slavnostech a v létě 2025 pak přímo v území v rámci řady akcí konaných v prostoru „Dolík“, který vznikl jako dočasná intervence při ulici Petra Hrubého. Tato intervence přitom nebyla jen doprovodnou aktivitou, ale důležitou součástí celého procesu – umožnila přenést debatu o budoucí čtvrti přímo do místa, ověřovat využití území v měřítku každodennosti a vytvořit srozumitelný kontakt veřejnosti s jinak abstraktním plánovacím dokumentem. Už součástí zadání pro zpracovatelský tým ÚS je podrobné zpracování části veřejných prostranství v území, samostatně pak bylo zadáno zapracování

studie základního masterplanu zemědělského příměstského parku. Zpracování ÚS v území dále předcházelo vydání stavebního povolení pro záměr výstavby tří bytových domů, u něž se podařilo dosáhnout dohody na přepracování projektu. Zpracovatelský tým ÚS byl v tomto případě přizván developerem ke zpracování nové hmotové studie zajišťující soulad upraveného projektu s koncepcí celého území.⁴ Souběžně se zapracování

studie město zároveň ověřuje některé souvislosti území také ve spolupráci se studenty. Na Fakultě stavební a Fakultě dopravní ČVUT v Praze byly zpracovány studentské projekty zaměřující se na železniční stanici Slaný a obecněji na řešení problému odříznutí západní části města od centra bariérou železnice. Na Fakultě architektury ČVUT v Praze pak v rámci studijního modulu Prostorové plánování vznikla diplomová



Hlavní situace z hrubopisu územní studie (výřez)

⁴V tomto bodě došlo k postavení části zpracovatelů ÚS do citlivé pozice, kdy se současně předpokládalo hájení zájmů města a zájmů developera. Bylo tedy nutné nastavit transparentní a pevné mantinely vymezující, kdy je tento střet zájmů ještě možné ustát tak, aby výsledkem byl co nejlepší výstup pro všechny strany.

práce ukazující možné řešení zcela nového územního plánu města včetně podrobného prověření variant zlepšení napojení Slaného na Prahu po železnici. Zpracování územní studie bylo zároveň těsně provázáno také s přípravou dopravního modelu Slaného a se zpracováním parkovací politiky města – k obojímu podrobněji viz dále. V rámci hrubopisu územní studie je současně již předjímana nutnost zpracování změny územního plánu v řešeném území. Příprava rozvoje území tedy není otázkou jednorázového zpracování územní studie a následné lineární realizace předloženého plánu, ale dlouhodobým zpětnovazebním procesem, do něhož vstupuje řada aktérů a různých typů nástrojů. V době psaní tohoto textu je zpracován hrubopis územní studie, který je dále dopracováván do podoby podkladu pro navazující rozhodování města. Bezprostředně budou následovat kroky zaměřené nejen na projekční dopracování, ale také na ověření proveditelnosti a priorit: vyhodnocení ekonomického posouzení pracovní skupinou města a formulace poradního stanoviska pro další rozhodování samosprávy. Paralelně se připravuje také rozpracování studie Nových Dolíků 2035, která má pomoci určit priority nejbližších kroků a prověřit, které části návrhu lze realizovat v dohledné době.

Navržená zástavba

Rozvoj území Nové Dolíky se soustředí především na plochu SM1 (11,27 ha), která je podle aktuálního územního plánu největší zastavitelnou plochou ve městě. Cílem je vytvořit novou čtvrť pro přibližně 2 500 obyvatel a současně nové centrum pro západní část města, která dnes trpí nedostatkem různých typů vybavenosti. V hrubopisu územní studie je navržen vznik cca 1 170 bytových jednotek různých typologií. Základem je bloková zástavba bytových domů s podlažností 4–8 NP lemující území po obvodu. Podél

střední zelené osy jsou rozmístěny solitérní „viladomy“ se 4–5 NP a v několika lokalitách území doplňuje specifická typologie „townhousů“, tedy funkčně řadových rodinných domů organizovaných vertikálně kombinujících některé prvky individuální zástavby s prvky hromadné zástavby.⁵ Ve východní části území je kolem malého centrálního náměstí navržen vyšší podíl dalších funkcí – především obchod v parteru, supermarket v přízemí „mobility hubu“ a případně i podíl drobné administrativy. V západní části je navržen areál základní a mateřské školy. Kapacita území je však z hlediska smysluplnosti výstavby nové školní budovy hraničící a otázka využití tohoto území zřejmě zůstane otevřená. Místo klasické školy zde může vzniknout např. menší školní zařízení pracující s alternativními prvky nebo jiná funkce, např. dům s pečovatelskou službou. Mateřská škola vzhledem k velikosti území vznikne v každém případě. Otevřená zůstává možnost kombinace většího zařízení s menší dětskou skupinou, což může být důležité zejména v prvních fázích rozvoje území. Umístění pozemku pro veřejnou vybavenost na okraji řešeného území (nicméně stále v docházkové vzdálenosti k centru území) se ukazuje z hlediska této flexibility jako velmi výhodné.

Provázání s krajinou

Studie navrhuje otevření zatravněné meliorace v údolnici a vytvoření kaskády suchých poldrů a retenčních nádrží v centrálním parku. Tento decentralizovaný systém minimalizuje odtok dešťové vody do kanalizace a využívá přirozenou filtraci vegetací. Vzniká tak zelená osa, která je klíčovou součástí návrhu. Podél této osy je uspořádaná koncepce celé čtvrti a zároveň půjde o prvek s celoměstským významem, který propojí centrum města s plánovaným zemědělským příměstským parkem na západě. Krajinová vrstva návrhu přitom není jen doplňkem urbanistického řešení, ale jeho rovno-

cennou součástí. Důležitou roli zde hraje i spolupráce s krajinářským architektem Štěpánem Špoulou, který se podílí na formulaci vztahu nové zástavby, vodního režimu a navazující příměstské krajiny. Podrobné projekční řešení tohoto prvku je tak již zasmulnováno v rámci zpracování územní studie jako samostatná část práce, aby nezůstalo pouze nikdy neaplněnou vizí do stále se vzdalující budoucnosti. Obdobně procesně se přistupuje k přípravě zemědělského příměstského parku, který bude navazovat na zástavbu na západě a vyplní větší část prostoru mezi koncem zástavby, dálnicí D7 a silnicí I/16. Až za dálnici k obci Tuřany pak zasahuje tzv. zájmové území tohoto parku, jehož těsnější integraci k městu má dle územní studie (i dle zadání studie k tomuto parku) zajistit zvětšený prostepek v údolnici a nově vybudovaná lávka ve stopě historické cesty na Studeněves.

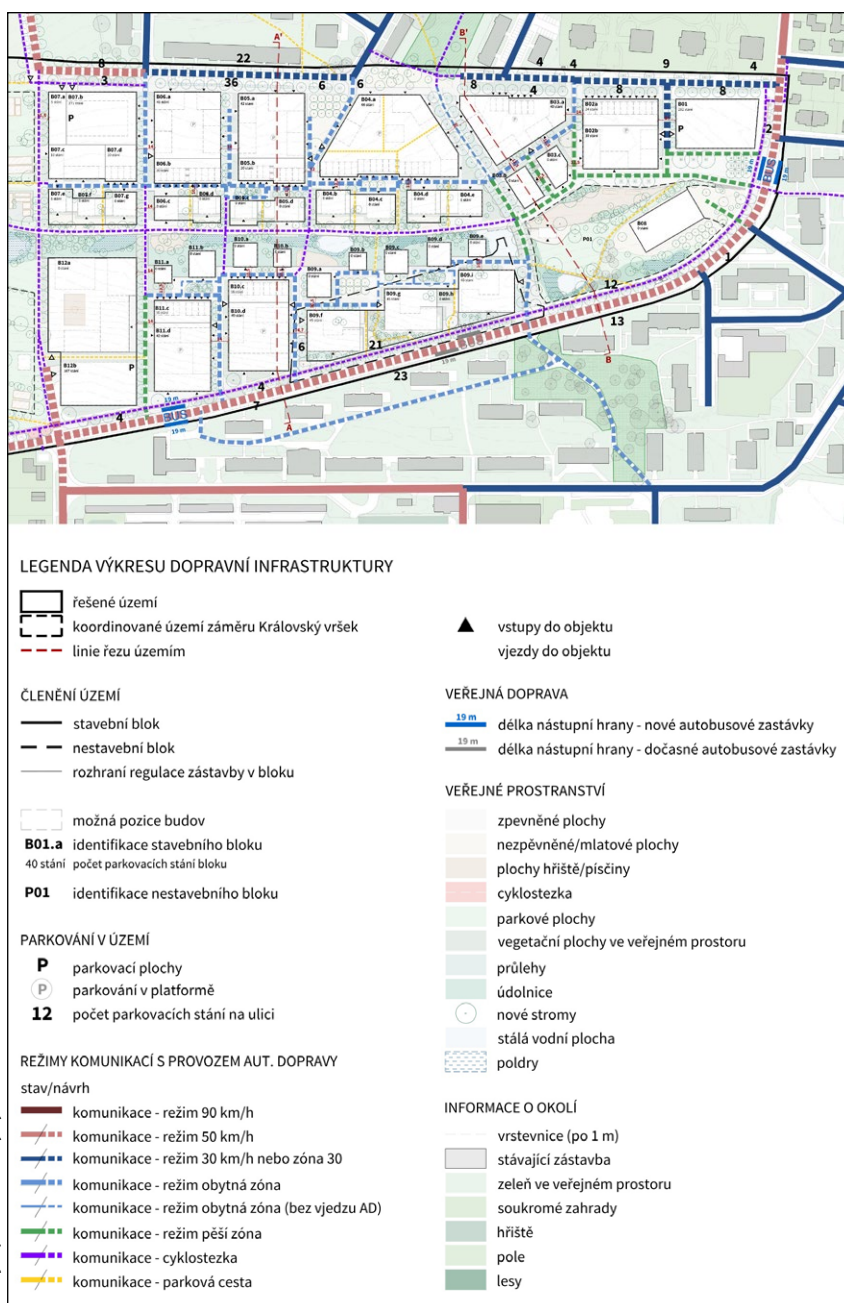
Dopravní řešení

Základní předpoklad zpracování – dopravní model města

Již v poslední fázi architektonicko-urbanistické soutěže došlo k formulování problému nedostatku dat o (především automobilové) dopravě na straně města. Některá zásadní rozhodnutí týkající se koncepce čtvrti tak bez tohoto datového podkladu neměla pevnou oporu. Krátce po začátku prací na územní studii tedy bylo zadáno zpracování prvního dopravního modelu Slaného. Přestože primárním cílem bylo získat podklad pro rozhodnutí v oblasti Nových Dolíků, model byl koncipován tak, aby byl využitelný i pro další rozhodování ve městě a aby mohl být průběžně rozvíjen s různými dodavateli. Součástí zadání tedy byl požadavek na zpracování modelu v u nás nejběžněji využívaném softwaru (tedy PTV Visum) a také předání všech dat modelu městu. Klíčovým výstupem práce na modelu bylo zpracování řady scénářů uspořádání území Nových Dolí-

⁵ Tato specifická typologie je vkladem nizozemské části zpracovatelského týmu.

⁶ Jižně od řešeného území se nachází velká základní škola sloužící v současnosti nejen západní části Slaného, ale také několika okolním obcím.



Zdroj: Zpracovatelství tým ÚS

Dopravní situace z hrubopisu územní studie (výřez)

ků. Ty potvrdily vhodnost řešení navrženého v soutěži a zároveň ukázaly některé prvky, které bylo vhodné do návrhu doplnit – především realizaci krátkého lokálního „obchvatu“ zastávky severně od řešeného území a zároveň ponechání neprůjezdnosti ulice Kybalova na jeho severním okraji. Již v průběhu zpracování modelu ho město začalo využívat i pro prověřování dílčích úprav v dalších částech města zcela bez vazby na oblast Nových Dolíků.

Čtvrť krátkých vzdáleností

Základní koncepce území vychází z modelů čtvrtí, v nichž je každodenní dostupnost služeb, vybavenosti a veřejných prostranství určujícím principem a dopravní řešení je tomuto cíli podřízeno. Automobilový pohyb ve veřejných prostranstvích proto není zcela vyloučen, ale je omezen na úroveň, kdy jeho negativní vliv na kvalitu veřejných prostranství zůstává zásadně redukován. V zahradnickém kontextu jsou tak vzorem čtvrti jako Vauban ve Freiburgu im Breisgau v Německu nebo vídeňské

Sonnwendviertel a Seestadt Aspern. I v českém kontextu se nicméně tyto principy uplatňují v různých úrovních, v řadě případů především v sídlištní výstavbě druhé poloviny 20. století, ale (spíše v menším měřítku souborů staveb) i u některých novějších realizací. Z větších celků využívajících u nás tyto principy je možné zmínit připravovaný projekt rozvoje tzv. Papíráku v Liberci, na němž se část zpracovatelského týmu územní studie také podílí. V oblasti Nových Dolíků k tomuto cíli směřuje několik nástrojů, které jsou popsány v následujícím oddílu.

Zprvce se jedná o využití principu přibližování cílů a zdrojů cest v rámci území. To není koncipované jako monofunkční. Především v jeho východní části se uvažuje s koncentrací různých typů hlavně komerční, ale zčásti i další vybavenosti (a tedy i pracovních příležitostí), zatímco v jeho západní části je vymezena plocha pro větší veřejnou vybavenost typu základní školy (viz výše). Vybavenost i pracovní místa v území přitom budou zajišťovat částečnou soběstačnost nejen samotného řešeného území, ale zvýší také nezávislost na dojízdce i pro sousední hustě obydlené území na severu, jihu a východě.

Zadruhé je celá oblast koncipována jako neprůjezdná pro automobilovou dopravu – hlavní obsluha se bude odehrávat na stávajících komunikacích po obvodu, dovnitř území bude možné vjet, ale ne ho projet skrz, centrální zelená osa pak pohyb automobilů vůbec neumožní. V tomto ohledu byl zásadní výstup dopravního modelu, který ukázal, že územním plánem uvažovaná nová komunikace probíhající na západním okraji území, která by tvořila bariéru mezi navrhovanou čtvrtí a přilehlým parkem, není pro fungování nové čtvrti nutná. V území tak zůstane přítomná pouze cílová doprava.

Třetí bod souvisí s rozmístěním parkovacích kapacit. Pouze bloky rozmístěné po obvodu území budou vybaveny vlastními parkovacími kapacitami, přičemž vjezdy do nich budou jen z obvodových komunikací či

umístěné alespoň co nejbližší okraji řešeného území. U bloků v jádru území se návrh parkovacích stání nepředpokládá vůbec, naopak ve třech cípech území je vymezen prostor pro výstavbu tzv. mobility hubů – tedy v zásadě parkovacích domů integrujících i další funkce⁷ – které budou moci sloužit pro pokrytí případné poptávky po parkování přesahující dostupné kapacity realizované v rámci objektů. Konkrétní nastavení parametrů regulace v rámci změny územního plánu a úprava systému kontribucí městu tak, aby umožňovaly realizaci navrženého systému parkování, je klíčovou součástí aktuálně probíhající fáze zpracování územní studie i obecněji přípravy rozvoje území.

Čtvrtý bod se týká kapacit parkování v obecnějším smyslu a vychází z předpokladu, že pokud jsou v území dodržovány obecné principy města krátkých vzdáleností, tlak na vlastnictví automobilu se snižuje a příliš vysoký požadavek na realizaci parkovacích stání může působit kontraproduktivně. Slaný v současnosti v rámci územního plánu uplatňuje požadavek na realizaci 1,5 parkovacího stání na byt na celém území města. Jde tak o požadavek více než dvakrát převyšující aktuálně platnou úpravu danou vyhláškou č. 146/2024 Sb. V rámci zpracování územní studie se nicméně podařilo dosáhnout konsenzu na tom, že takto vysoko nastavené požadavky by vedly ke snižování atraktivity území (z hlediska finanční náročnosti výstavby a z hlediska atraktivity veřejných prostranství v území), jehož rozvoj město potřebuje zajistit a současně by zhoršovaly dopravní situaci

v okolí řešeného území. Výsledkem tedy je závěr, že po dokončení územní studie bude vhodné tento požadavek v řešeném území ve formě změny územního plánu revidovat. V průběhu zpracování studie se navíc ukázalo, že stávající způsob definice tohoto požadavku je problém i z hlediska souladu s metodikou MMR *Požadavky na počet parkovacích stání ve vazbě na územně plánovací dokumentaci* a bude tedy nutné způsob výpočtu upravit pro celé území města. Otázka regulace parkování v rozvojovém území byla současně řešena i v kontextu nově zpracovávané (a v tuto chvíli zatím neschválené) parkovací politiky pro území celého města. Zástupci zpracovatelského týmu studie byli tedy přizváni i do pracovní skupiny, která na zpracování nové politiky dohlídí, aby byl zajištěn soulad mezi navrženým specifickým režimem parkovacích kapacit v území Nových Dolíků a nastavení regulace parkování v městě jako celku.

Pátým dílem skládačky je pak silné zaměření na kvalitu veřejných prostranství a důraz na jejich využitelnost především pro aktivní mobilitu (tedy zjednodušeně „pro chodce a cyklisty“) a pro pobytové funkce. Jedním z důvodů relativně vysoké hustoty zalidnění v některých částech území je možnost zajistit městu výnosy ve formě kontribucí, které umožní realizovat veřejná prostranství integrující prvky zelenomodré infrastruktury s dopravními a pobytovými plochami v kvalitě, která bude zvyšovat atraktivitu trávení volného času v řešeném území a zároveň atraktivitu využití aktivní mobility pro dopravu do dalších částí města.

Závěr

Text popisuje stav přípravy rozvoje území Nové Dolíky ve Slaném na jaře 2026. Poskytuje tak vhled do probíhajícího projektu a usiluje o zachycení nejen cílového stavu území, ale i řady prolínajících se procesů, které k němu mají vést. Projekt v rozpracované fázi vždy nese řadu nejistot, které mohou do konečné realizace vstoupit. V případě projektu Nových Dolíků je to dobře patrné zejména na nejistotě spojené s tím, zda a v jaké formě nakonec v území dojde k realizaci základní školy. V nejbližší fázi bude proto klíčové nejen dopracování hrubopisu územní studie, ale také návazné ekonomické posouzení navrženého řešení a projednání v rámci pracovní skupiny města, která má dát samosprávě kvalifikovaný poradní hlas pro další rozhodování. Důležitým paralelním krokem bude i provázání výstupů územní studie s připravovanou studií Nové Dolíky 2035, která má pomoci převést dlouhodobý návrh do konkrétních etap a postupně začlenit jeho realizovatelné části do stávající struktury města a krajiny ještě před úplným naplněním celé rozvojové lokality. Cílem této relativně složité organizační struktury je vytvořit dostatečně robustní a předvídatelný rámec pro budoucí rozvoj Nových Dolíků v nadcházejících desetiletích.

Více informací o projektu naleznete na <https://www.novedoliky.cz/>.

*Za zpracovatelský tým
David Pffann a Zuzana Tittl*

⁷V kontextu Slaného představuje zásadní souvislost pro jakékoli úvahy o parkovacích domech špatná zkušenost s budováním parkovacích kapacit založené na realizaci zakladačového parkovacího domu v samotném centru města, který je kvůli nefunkční technologii dlouhodobě mimo provoz. To představovalo významný prvek při všech participačních setkáních s veřejností.

Teze ČKA k odolnosti vystavěného prostředí (resilience)

Česká komora architektů vydala 10 tezí k odolnosti vystavěného prostředí. Reaguje tím na rostoucí dopady klimatických extrémů, energetickou nejistotu i potřebu kvalitní a bezpečné obnovy území po mimořádných událostech. Odolnost chápe Komora jako schopnost budov, veřejných prostranství, čtvrtí i měst obstát v krizi, absorbovat šok, adaptovat se a proměnit se tak, aby neztratily svou základní funkci a dlouhodobě zůstaly obyvatelné a bezpečné.

V současné době nabývá téma odolnosti mimořádného významu. Česká komora architektů jakožto expertní organizace sdružující profesionály v oborech architektura, krajinářská architektura, urbanismus a územní plánování proto vydává teze týkající se odolnosti vystavěného prostředí. Jejich účelem je především pojmenovat nejdůležitější aspekty odolnosti vystavěného prostředí a nabídnout je jako východisko pro odbornou i veřejnou debatu.

Teze jsou určeny členům ČKA, samosprávám, státní správě i veřejnosti. Tak široký záběr je nezbytný, protože ve vystavěném prostředí všichni žijeme a významným způsobem ovlivňuje fungování celé společnosti. Odolnost vystavěného prostředí je zásadní pro každého občana České republiky.

Je vhodné uvést, co se odolností vystavěného prostředí míní. Jde v zásadě o schopnost systému (budovy, veřejného prostoru, čtvrtě, města, regionu či státu) obstát v krizi, absorbovat šok, adaptovat se na něj a transformovat, aniž by ztratil svou základní funkci a identitu a zůstal dlouhodobě funkční.

1. Build Back Better

Obnova po živelní pohromě, např. povodni nebo tornádu, by měla prostředí zlepšit. Nesmí zůstat u pouhého znovuvybudování téhož, ale pokrizová investice

musí vycházet jak ze zkušeností získaných během pohromy, tak z aktuálních znalostí a odborných poznatků, aby bylo území lépe připraveno na budoucí krizi a zároveň poskytovalo kvalitnější prostředí pro život obyvatel. Pouhá oprava „jako to bylo“ zvyšuje riziko opakovaného poškození a znamená promarněnou šanci ke zlepšení a neefektivní využití veřejných i soukromých prostředků.

2. Robustní řešení

Energetická krize a krize globálních trhů ukázaly limity jednostranného spoléhání na high-tech a smart řešení. Je proto nutné systematicky zohlednit i jednoduchá a robustní řešení, jejichž odolnost spočívá ve fyzikálních vlastnostech materiálů a promyšleném návrhu, který snižuje závislost na technologiích. Tento přístup reaguje také na prokázanou propastnou rozdílu mezi teoreticky vypočtenou spotřebou energie a realitou provozu způsobenou často selháním nebo nesprávným nastavením složitých systémů. Architektura se tak vrací k tvorbě srozumitelného, bezpečného a trvanlivého prostředí. Inspirativní je doporučení Technické univerzity v Mnichově: jednoduchá obálka eliminující komplikované detaily, vysoká tepelná setrvačnost, redukce provozních technologií a optimální plocha prosklení. Opomenuty by neměly být ani tradiční materiály a místní řemeslný um.

3. Renovace

Velká většina budov a veřejných prostranství je již postavena a vyžadují či budou vyžadovat renovace. Ty by se, podobně jako v pokrizovém přístupu BBB, neměly omezovat pouze na snížení energetické náročnosti. Renovace probíhá vždy jednou za delší časové období, a proto by měla být vždy komplexní, a tedy i posilující odolnost. Úpravy dispozic by měly vést k větší flexibilitě, bezbariérovosti a lepší uživatelské kvalitě, samozřejmostí by mělo být využití robustních řešení.

4. Hospodaření s vodou

Česká legislativa je vhodně nastavena na řádné hospodaření s vodou. Je ale

potřeba téma systematicky propagovat mezi veřejnými i soukromými zadavateli, a to jak staveb budov, tak veřejných prostranství a úprav krajiny. Kromě vsakování a zadržování srážkové vody je důležitým tématem i využití šedé vody a úsporná spotřeba vody v budovách. V měřítku měst je inspirativní přístup „Sponge City“ příkladně navržený pro Kodaň. Nezbytným předpokladem kvalitních řešení je úzká spolupráce více odborností už ve fázi přípravy a projektování.

5. Přehřívání

Budovy, veřejná prostranství i sídla musí reagovat na stoupající průměrné teploty. Bez jejich zohlednění porostou náklady na provoz budov a sníží se obyvatelnost sídel a veřejných prostranství. To povede ke zvýšení zdravotních rizik obyvatel, především kvůli rozšíření a vzniku tepelných ostrovů. Téma je přirozeně provázáno s vodním režimem a zelenou infrastrukturou.

6. Zemědělská produkce sídel

Zatímco na venkově je samozásobitelství stále běžné, v českých městech došlo k zásadní proměně směrem k závislosti na okamžitých on-time nákupech. Uzavřené zahrádkářské kolonie jsou přitom považovány za přežitek. Je nutné vrátit téma samozásobitelství i do sídel, a to v nových podobách (komunitní zahrady na obecních pozemcích, ale třeba i střešní zahrady).

7. Energetická odolnost sídel

Města a obce jsou základní samosprávnou jednotkou České republiky. Díky novému zákonu o energetických společenstvích je možné podporovat jejich energetickou odolnost pro případ blackoutu a řešit ji už v urbanistickém návrhu sídla. Důležitá je integrace tepelných čerpadel, fotovoltaiky a fototermiky při návrhu čtvrti, rekonstrukcí i novostaveb.

8. Centra odolnosti

V každém sídle je důležité mít budovy a prostory, které mohou v případě krize plnit funkci zázemí pro obyvatele. Jedná se většinou o komunitní budovy

(knihovny, školy, kulturní domy), které jsou za běžných okolností využívány veřejností, ale jsou navrženy tak, aby v nouzovém režimu dokázaly fungovat ostrovně (např. s vlastním zdrojem energie, vody a zázemím pro dočasné ubytování). Takto fungují například školy v USA.

9. Krajský, městský/obecní architekt

Pro řešení všech bodů odolnosti vystavěného prostředí na úrovni obcí, měst a krajů (regionů) potřebuje samospráva odborníka. V České republice, stejně jako v řadě dalších evropských zemí, v USA a Austrálii, se osvědčila funkce městského/obecního architekta, který je odborným partnerem a poradcem samospráv a dbá na vyvážený a odolný rozvoj vystavěného prostředí sídla včetně krajinného zázemí. V německy mluvících zemích plní obdobnou roli rady pro navrhování, které se stavebníků systematicky ptají např. na mikroklimatický dopad stavby na okolí, způsob nakládání s dešťovou vodou, míru zastínění veřejného prostoru a integraci vegetace.

10. Odolnost v měřítku státu

Kromě výše uvedené odolnosti sídel existují také témata v měřítku celého státu. Jedná se zejména o technickou, dopravní a energetickou infrastrukturu a jejich prostorovou diverzifikaci, ale také o rozmístění strategického průmyslu (včetně obranného), nemocnic, škol a klíčových úřadů. Základním nástrojem pro řešení těchto otázek je územní a prostorové plánování, které je potřeba systémově modernizovat a lépe provázat s bezpečností a klimatickou politikou státu. Nezbytná je i koordinace na vládní úrovni, například prostřednictvím vládního zmocněnce pro vystavěné prostředí a jeho odolnost.

[ČKA, 19. 1. 2026]

Vláda schválila Politiku krajiny – strategický dokument pro obnovu krajiny

Česká krajina čelí mnohým výzvám: úbytku biodiverzity, erozi půdy, nedostatečné schopnosti zadržovat vodu. Vláda České republiky proto schválila Politiku krajiny, strategický dokument, který si klade za cíl do roku 2050 zlepšit

stav české krajiny tak, aby znovu plnila všechny základní funkce.

Politika krajiny vznikla jako strategický dokument reagující na potřebu koordinovaného a dlouhodobého přístupu k využívání a ochraně krajiny v Česku. Cílem je propojit existující státní strategie a definovat priority pro efektivní správu krajiny do roku 2050, přičemž důraz je kladen na udržitelnost, biodiverzitu a adaptaci na klimatickou změnu.

„Už od 90. let má Česká republika dluh vůči své krajině, který nyní postupně splácíme. Je potřeba se dívat komplexně na funkčnost krajiny, na její průchodnost a vzájemné souvislosti,“ uvedl ministr životního prostředí Petr Hladík. *„Politika krajiny přináší ucelený přístup k jejímu rozvoji, plánování a správě. Usiluje o posílení rozhodovací role obcí i občanů a zaměřuje se na lepší ochranu půdy a vody i na adaptaci krajiny na klimatickou změnu.“*

Dokument stanovuje cíle a opatření do roku 2050 v klíčových oblastech jako jsou: obnova hydrologických funkcí krajiny a posílení její retenční schopnosti; zachování a obnova biodiverzity; zlepšení struktury zemědělské krajiny; adaptace lesů na klimatickou změnu; koordinace dopravní, technické a zelené infrastruktury; vzdělávání a zapojení veřejnosti do péče o krajinu.

Na přípravě dokumentu se podílelo více než 60 odborníků z veřejné správy, akademické sféry, nevládních organizací i odborných institucí. Přípravou odborných podkladů pověřilo Ministerstvo životního prostředí Výzkumný ústav pro krajinu (VÚK), který koordinoval práci šesti tematických skupin zaměřených na biodiverzitu, vodu, lesnictví, zemědělství, sídla a infrastrukturu.

„Schválení Politiky krajiny představuje významný milník i příležitost, jak začít systematicky napravovat dlouhodobě bolestná místa v české krajině. Dokument vytváří rámec pro to, aby se dosavadní dílčí snahy o obnovu krajiny spojily do jednotného a koordinovaného postupu. Umožňuje tak cíleně řešit problémy, které se v minulosti nedařilo účinně zvládat – od vysychajících toků přes erozi ohroženou půdu až po úbytek přirozených biotopů. Politika krajiny nabízí nejen strategickou vizi, ale

i konkrétní nástroje pro postupnou obnovu funkční, odolné a pestré krajiny, která bude lépe sloužit lidem i přírodě,“ řekl k Politice krajiny ředitel VÚK Libor Hort.

Podle usnesení vlády nyní musí být ještě přijat implementační plán, který určí konkrétní úkoly vyplývající z Politiky krajiny. Zpracována bude také metodika krajinného plánování, která pomůže obcím, krajům i dalším aktérům při konkrétních rozhodnutích o využívání a ochraně krajiny.

[Výzkumný ústav pro krajinu, 13. 11. 2025]

CzechInvest spouští pokročilou databázi nemovitostí. Systém změny vyhledávání podnikatelských příležitostí a posílí investiční infrastrukturu Česka

Agentura CzechInvest spustila novou centrální databázi nemovitostí, která představuje dosud nejkomplexnější a technologicky nejvyspělejší nástroj pro vyhledávání podnikatelských a investičních příležitostí v Česku. Systém kombinuje pokročilý geografický informační systém, detailní technická i územní data a přímé zapojení regionálních investičních expertů. Výsledkem je vyspělá digitální infrastruktura, která zásadně zkracuje cestu od analýzy dat k finálnímu investičnímu rozhodnutí.

Zatímco trhy okolních zemí bojují s fragmentací dat mezi stovky soukromých či obecních registrů, CzechInvest centralizoval investiční potenciál všech 6 300 obcí v Česku do jednoho digitálního celku. Tímto krokem se Česko technologicky dostává například i před Německo, kde jsou podobné systémy dostupné pouze na úrovni některých spolkových zemí.

„Podnikatelské nemovitosti jsou místy, kde vznikají pracovní příležitosti, inovace a nové služby, a pro rozvoj ekonomiky jsou stejně důležité jako dopravní nebo energetická síť. Naše databáze dává obcím, vlastníkům i firmám do rukou nástroj, který propojuje kvalitní data o území s reálnými potřebami podnikání a umožňuje dívat se na rozvoj lokalit komplexně – od technické připravenosti přes infrastrukturu

ru až po dlouhodobý potenciál daného místa. Věříme, že transparentní a dobře spravované informace o nemovitostech se stávají klíčovou součástí konkurenceschopnosti Česka a pevným základem pro odpovědná investiční rozhodnutí," uvádí Jan Michal, generální ředitel agentury CzechInvest.

Nová Databáze nemovitostí, dostupná na adrese <https://databaze-nemovitosti.gov.cz>, výrazně mění způsob, jakým jsou v Česku prezentovány, spravovány a vyhledávány investiční nemovitosti – od výrobních hal a pozemků až po brownfieldy určené k revitalizaci.

„Vytvořili jsme nástroj, který odpovídá potřebám moderního investičního trhu a poskytuje investorům i vlastníkům nemovitostí podstatně přesnější a aktuálnější data. V reakci na probíhající transformaci globálních dodavatelských řetězců a rostoucí tlak na efektivní využití území přicházíme s řešením, které nahrazuje pasivní katalogy aktivním nástrojem pro Strategic Site Selection,“ vysvětluje Tomáš Hamerský, ředitel Odboru podnikatelské lokalizace agentury CzechInvest. Cílem je dlouhodobě snížit bariéry vstupu pro domácí investory i zahraniční kapitál a zvýšit celkovou transparentnost investičního prostředí.

CzechInvest nyní jedná o spolupráci s jednotlivými kraji a regionálními organizacemi, např. s rozvojovou agenturou Moravskoslezského kraje MSID. Právě místní partneři budou klíčoví pro průběžnou aktualizaci údajů o lokalitách a pro přenos informací o reálných potřebách území směrem k investorům.

Detailní data, chytré filtry a okamžitý kontakt na experty

Klíčovým rozdílem oproti dosud používaným databázím je technologická architektura systému. Platforma je postavena na detailních GIS datech, která umožňují vyhledávání podle přesných geografických, infrastrukturních a regulačních parametrů. „Geografický informační systém umožňuje pracovat s daty v úrovni detailu, která byla dříve dostupná pouze skrze nákladné soukromé analýzy. Díky kombinaci GIS vrstev a přímé vazby na naše experty v regionech navíc eliminujeme časové ztráty při prověřování lo-

kalit, což je pro velké průmyslové hráče kritický faktor,“ říká Tomáš Hamerský.

Investoři mohou filtrovat lokality podle vzdálenosti k dálnicím, železničním uzlům či letištím, dostupnosti inženýrských sítí, velikosti pozemku, typu objektu nebo územních omezení včetně záplavových a chráněných oblastí.

Mezi nejdůležitější technické parametry patří zejména: technický audit lokality (detailní informace o zasítování, technickém stavu nemovitostí a kapacitách inženýrských sítí); logistická konektivita (dynamické mapování vzdáleností k dálničním uzlům, železniční a energetické infrastrukturu); limity a rizika (přehled o záplavových zónách, environmentálních omezeních a ochranných pásmech). Výsledky se přehledně zobrazují v mapě i formou strukturovaného seznamu, přičemž každou lokalitu lze detailně rozkliknout.

Technologickou platformu doplňuje možnost přímého napojení na síť investičních expertů CzechInvestu. Ti ověřují shodu vybraných nemovitostí s parametry investičních záměrů, zprostředkovávají kontakt mezi zájemci a vlastníky a v případě potřeby navrhují investorům vhodné alternativní lokality.

Každý nový záznam prochází procesem validace. Systém neumožňuje zveřejnění nabídky bez kompletních informací. Správci dbají na to, aby každý záznam evidovaný v databázi byl pravidelně aktualizován. Tím platforma řeší chronický problém veřejných databází, kterým je vysoký podíl neaktuálních nebo neúplných údajů, které zvyšují transakční náklady investorů.

Nová databáze nemovitostí navíc navíc nabízí Demand Analytics, tedy zpětnou tržní vazbu. Vlastníci nemovitostí získávají přehled o tom, kolik investorů jejich lokalitu či nemovitost poptává a v jakých technických standardech. Známé požadavky umožňují efektivnější plánování rozvoje území na základě reálných dat, nikoliv odhadů.

Tisíce investičních příležitostí na jednom místě

Systém aktuálně spravuje data přibližně 5 100 lokalit, včetně 600 podnikatelských

nemovitostí a více než 4 500 brownfieldů napříč republikou. Databáze kombinuje veřejně dostupnou část, která zahrnuje například haly a celé areály určené k investicím, a neveřejnou část s citlivými záznamy – zejména brownfieldy žádající o dotační podporu nebo lokality, jejichž vlastníci nechťejí být veřejně prezentováni.

CzechInvest nyní připravuje další rozvoj databáze včetně integrace s Národním geoportálem územního plánování, napojení na další informační systémy či spuštění anglické jazykové mutace.

[CzechInvest, 9. 2. 2026]

Vídeň zrychluje cyklistickou ofenzívu

Rakouská metropole v loňském roce výrazně posílila cyklistickou infrastrukturu a investovala 57 mil. eur do nových tras, bezpečnějších ulic i zelenějšího veřejného prostoru. Přibylo více než 20 km cyklostezek, které často propojují centrum s okrajovějšími částmi a posilují dosavadní slabá místa vídeňské cyklistické sítě.

Vídeň dlouhodobě pracuje na tom, aby byla městem, kde se dobře žije. K tomu neodmyslitelně patří i ambice stát se městem, kde se dobře jezdí na kole. Od roku 2021 proto systematicky přetváří svou dopravní mapu. Nejde jen o přidávání dalších cyklostezek, ale o budování souvislé, bezpečné a přehledné cyklistické sítě, která propojí celé město, od historického centra až po vzdálenější části.

Rok 2025 přinesl výrazný posun. Radnice dokončila 53 projektů a vybudovala 20,5 km nových tras v hlavní síti i další úseky v jednotlivých obvodech. Přibližně 70 % nových cyklostezek je stavebně oddělených od automobilového provozu a dalších 25 % tvoří cyklolouce. Cílem těchto kroků je výrazně zvýšit bezpečnost i pohodlí při každodenní jízdě na kole.

Zásadní proměnou prochází i veřejný prostor samotný. Podél řeky Wien, nedaleko známého trhu Naschmarkt, vznikl na místě bývalých parkovacích ploch nový park o rozloze téměř 7 ha. Jeho součástí je široká, růžově zbarve-

ná obousměrná cyklostezka, která slouží jako klíčová spojnice mezi západem a centrem Vídně.

Podobně ambiciózní je projekt na Wagramer Straße v severovýchodní části města, v obvodu Donaustadt. Nová cyklostezka nabízí obousměrný pruh široký více než 4 m, což umožňuje pohodlnou a bezpečnou jízdu. Součástí projektu je také první vídeňský „pouliční park“ a desítky nově vysazených stromů, které pozitivně ovlivňují mikroklima hustě zastavěné oblasti. Ulice se tak proměnila z dopravní tepny v plnohodnotný a atraktivní veřejný prostor.

Velký význam mají i projekty, které propojují dosud roztržštěné části cyklistické sítě. Nová cykloulice v Seeböckgasse a Geblergasse zajišťuje bezpečné spojení přes obvody Ottakring a Hernals až k okruhu Gürtel. Trasa dlouhá 2,5 km vede kolem škol a obytných domů a výrazně usnadňuje každodenní cesty studentům, učitelům i místním obyvatelům.

Přínosem jsou i krátké úseky na frekventovaných místech. Například díky novému 250 m dlouhému úseku na Neubaugürtelu v blízkosti rušné nákupní třídy Mariahilfer Straße odpadá nutnost složitě přejíždět mezi stranami ulice a zbytečně čekat na semaforech.

Vídeň zároveň zavádí chytrá organizační opatření. Speciální zelené šipky umožňují cyklistům bezpečně odbočit doprava nebo pokračovat rovně i na červenou, což zkracuje čekání a zlepšuje plynulost dopravy. Ve městě jich už funguje více než 700 a postupně přibývají další. Důležitou součástí podpory cyklistiky je i vzdělávání. Magistrát pořádá bezplatné kurzy jízdy pro děti i dospělé a nabízí mapy i servis kol.

Vídeň přitom nehodlá zpomalit. I v roce 2026 plánuje pokračovat v rozšiřování cyklistické infrastruktury, pracovat na nových projektech a systematicky doplňovat chybějící úseky. Ve spolupráci s jednotlivými městskými obvody chce dále zahušťovat síť cyklostezek tak, aby byla atraktivní pro všechny – pro děti na cestě do školy, pro lidi mířící do práce i pro seniory, kteří vyrážejí na nákup.

[City of Vienna, 23. 2. 2026]

Mezinárodní projekt We Create Space byl oficiálně zahájen v Ostravě

Ve dnech 25.–26. února 2026 se v Ostravě setkali zástupci sedmi evropských měst a metropolitních oblastí u příležitosti oficiálního zahájení mezinárodního projektu We Create Space, spolufinancovaného z evropského programu URBACT.

Cílem projektu je přenést úspěšný ostravský grantový program Tvoříme prostor do dalších evropských měst. Ostrava se tak stala historicky prvním českým městem, které vede mezinárodní síť měst URBACT Transfer Network, čímž potvrzuje svou rostoucí roli v oblasti evropské spolupráce zaměřené na rozvoj měst.

Od místní dobré praxe k evropské inspiraci

Program Tvoříme prostor je osvědčený městský grantový nástroj, který umožňuje obyvatelům, sousedským skupinám i místním iniciativám spolupracovat o části městského rozpočtu a aktivně se podílet na proměně veřejných prostranství.

Za sedm let své existence podpořil 65 projektů v celkové výši téměř 20 mil. Kč. Vznikly tak např. komunitní zahrady, dětská hřiště nebo sousedská místa pro setkávání. Program však nepřináší jen fyzickou revitalizaci prostoru – dlouhodobě posiluje důvěru mezi městem a jeho obyvateli, podporuje občanskou angažovanost a rozvíjí sdílenou odpovědnost za rozvoj města.

Prostřednictvím mezinárodní výměny zkušeností, odborného vedení a pilotních aktivit budou nyní partnerská města navrhnout a testovat vlastní, lokálně přizpůsobené grantové programy zaměřené na zapojení komunit a zvyšování kvality veřejného prostoru.

Náměstkyně primátora Ostravy Lucie Baránková Vilamová k tomu uvedla: „Každý rok vidíme, kolik kreativity, energie a odhodlání je v našich komunitách. Tvoříme prostor není jen o úpravách vnitrobloků nebo ulic; je především o budování důvěry mezi městem a jeho obyvateli. Jsme hrdí, že díky programu URBACT

může tato dobrá praxe inspirovat další evropská města. Ostrava vůbec poprvé stojí v čele významné mezinárodní městské sítě. Vnímáme to jako odpovědnost i příležitost přispět k rozvoji živějších a udržitelnějších měst v Evropě.“

Evropské partnerství

Do sítě jsou zapojena města Koszalin (Polsko), Métropole Rouen Normandie (Francie), Pescara (Itálie), Granollers (Španělsko), Bukurešť – sektor 6 (Rumunsko) a Niš (Srbsko). Partnerství odborně podporuje hlavní expert URBACT Daniele Terzariol (Itálie), který bude po celou dobu projektu koordinovat výměnu zkušeností a vzdělávací aktivity.

Úvodního setkání v Ostravě se zúčastnilo přibližně 30 odborníků na rozvoj měst, expertů a politických zástupců partnerských měst. Program zahrnoval detailní představení ostravského grantového schématu, prezentace jednotlivých partnerů i studijní návštěvy vybraných komunitních projektů. Účastníci se setkali s místními komunitními lídry a získali přímou zkušenost s fungováním programu v praxi.

Tři fáze směřující k realizaci

Projekt je rozdělen do tří vzájemně propojených fází. První byla zaměřena na nastavení transparentního řízení a spolupráce mezi partnery. Mezinárodní setkání v Ostravě zahájilo druhou fázi, která se soustředí na učení a adaptaci – partneři se detailně seznamují s ostravským grantovým modelem, jeho parametry, hodnotícím procesem i přístupem k zapojování komunit. Ve třetí fázi partnerská města ve spolupráci s lokálními aktéry otestují a upraví vybrané prvky programu tak, aby odpovídaly jejich podmínkám a přispěly ke zlepšení veřejných prostranství i posílení participace občanů.

Ostrava jako vedoucí partner – společně s hlavním expertem – uskuteční studijní návštěvy ve všech partnerských městech. Tyto návštěvy pomohou přizpůsobit přenášenou dobrou praxi konkrétním místním podmínkám a připravit finální výstupy projektu.

[Magistrát města Ostravy, 3. 3. 2026]

TISKOVÉ ZPRÁVY



Jedno řízení, jasná pravidla: vláda schválila plán reformy státní stavební správy

Vláda dne 16. března schválila projekt na transformaci stavební správy v ČR. Dosavadních 626 stavebních úřadů se transformuje do jednoho centrálního státního stavebního úřadu – Úřadu rozvoje území se 14 krajskými ředitelstvími, územními pracovišti a případně dalšími detašovanými pracovišti. Obdobnou strukturu má např. katastrální správa. Vznik centrální stavební správy je hlavní prioritou současné vlády. Kompletní reforma stavebního práva v ČR má hlavní cíl: abychom mohli jednoduše stavět. Současný systém je po mnoha letech paralyzovaný a příliš pomalý. V loňském roce bylo vydáno zhruba 62 000 stavebních povolení, tedy meziročně o 15 % méně oproti roku 2024. Je to nejnižší číslo za posledních 25 let.

„Povolování staveb v České republice je extrémně pomalé a složité. Reforma stavební správy v Česku je absolutně nezbytná. Kvůli byrokracii se projekty připravují deset i více let, a to brzdí výstavbu bytů, infrastruktury i rozvoj celé ekonomiky. Proto musíme systém zásadně změnit a urychlit stavební řízení. Chceme nastartovat výstavbu infrastruktury, bytů pro lidi i investice firem. Rychlejší výstavba přinese rychlejší růst HDP a samozřejmě i další příjmy státního rozpočtu,“ uvedl předseda vlády Andrej Babiš.

Reforma stavební správy v Česku přinese přehlednější a efektivnější systém stavebního řízení, zkrátí dobu povolování staveb a zároveň usnadní proces územního plánování. Vláda počítá se vznikem jednotné soustavy státní stavební správy, která nahradí současnou roztržitou strukturu stovek stavebních úřadů. Základní princip spočívá v tom, že stát přebírá plnou odpovědnost za výkon stavební správy prostřednictvím jedné institucionální soustavy, která integruje agendy dosud rozptýlené mezi různé orgány veřejné správy. Cílem je sjednotit metodiku rozhodování,

odstranit kompetenční překryvy a zjednodušit komunikaci mezi státem, investory i samosprávami a sjednotit výkon této agendy v ČR.

Plán transformace stavební správy v ČR je rozložen do následujících pěti let. V letošním roce proběhnou přípravy, a především se očekává přijetí novely stavebního zákona, která je klíčem ke změně. Novela právě prochází legislativním procesem v Poslanecké sněmovně.

„Stavební zákon je prioritou celé vlády. Ze všech stran slyšíme, že další odkládání reformy už není možné. Proto postupujeme systematicky a paralelně připravujeme jak legislativní změny, tak jejich praktickou implementaci,“ uvedla ministryně pro místní rozvoj Zuzana Mrázová.

„Na klíčových parametrech novely stavebního zákona panuje mezi hlavními aktéry shoda – nikdo nezpochybňuje to, že současný systém potřebuje změnu. Ostatně i německý kancléř Friedrich Merz ve svém nedávném apelu vyzval k urychlení výstavby a zásadním systémovým změnám. Neztrácíme čas, a proto nyní intenzivně jednáme s klíčovými aktéry a také s odbornou veřejností, abychom vyslechli všechny požadavky a společně nasměrovali nový model k efektivnímu a dlouhodobě udržitelnému stavebnímu prostředí,“ uvedla vládní zmocněnkyně pro implementaci stavebního práva Hana Landová.

Dosavadních 626 stavebních úřadů se transformuje do Úřadu rozvoje území (ÚRÚ), krajských ředitelství a jejich poboček po celé ČR ve spolupráci s úřady a samosprávami. Vznikne tak jedno kontaktní místo pro stavebníka, které integruje jednotlivé agendy do jednoho rozhodovacího procesu. Implementace reformy je rozdělena do čtyř fází, po letošních přípravných krocích vznikne v roce 2027 nový Úřad rozvoje území a během celého roku do něj budou integrovány agendy z ústředních orgánů státní správy, krajů a obcí. Postupně tedy bude v příštím roce dokončena implementace v celé České republice, od 1. ledna 2028 bude nová struktura státní stavební správy fungovat v plném režimu podle stavebního zákona.

[16. 3. 2026]

Zástupci MMR na Radě EU podpořili rozvoj měst a volali po jednodušších pravidlech politiky soudržnosti

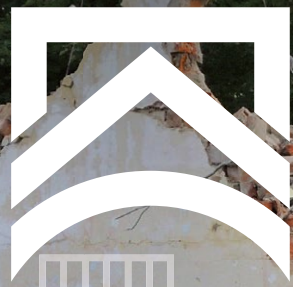
Rada pro obecné záležitosti ve formátu koheze 26. 2. 2026 v Bruselu schválila závěry k Agendě EU pro města, které mají posílit roli obcí v evropské politice. Ministryně Zuzana Mrázová na jednání s unijními partnery apelovala na to, aby budoucí pravidla pro evropské fondy byla přehlednější a umožňovala státům rychleji reagovat na nečekané události.

Schválený dokument potvrzuje nové příležitosti pro rozvoj sídel a otevírá prostor pro silnější zapojení měst všech velikostí do politiky soudržnosti. Důraz se nově klade na budování administrativních kapacit a zjednodušení postupů, což obcím podstatně usnadní přístup k financování projektů. V debatě o zkušenostech ze současného období ministryně Mrázová varovala před zbytečnou byrokracií. *„Zkušenosti ukazují, že evropské fondy potřebují především jasná a předvídatelná pravidla. Rostoucí složitost celého systému nesmí oslabit jeho skutečnou efektivitu. Přísné a vícestupňové schvalovací procesy zbytečně vyčerpávají kapacity úřadů i samotných obcí, a proto budeme trvat na co největším zjednodušení.“*

MMR se zaměřuje zejména na to, aby evropské peníze odrážely skutečné potřeby území. Mezi hlavní cíle patří celkové zpřehlednění podpory a větší regionální zacílení tak, aby se zamezilo prohlubování regionálních rozdílů. Velkým tématem zůstává také dostupné bydlení.

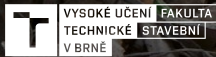
Do přípravy pravidel se ministerstvo snaží zapojit široké spektrum partnerů. *„Aktivně se snažíme naplňovat princip partnerství, který znamená úzkou spolupráci s regiony, městy, obcemi, ale také s hospodářskými a sociálními partnery a občanskou společností. Chceme, aby tito aktéři byli aktivně zapojeni do celého cyklu, tedy od přípravy až po hodnocení programů. Pouze tak zajistíme, že podpora z evropských fondů přinese maximální efekt pro kvalitu života a rozvoj našeho území,“* uvedla Olga Nebeská, náměstkyně ministryně pro místní rozvoj.

[26. 2. 2026]



KRAJINA SÍDLA PAMÁTKY

29. 4. 2026 Mezinárodní konference na FAST VUT



VYSOKÉ UČENÍ
TECHNICKÉ
V BRNĚ

FAKULTA
STAVEBNÍ

MENDELU
Zahradnická
fakulta



NÁRODNÍ
PAMÁTKOVÝ
ÚSTAV



ÚSTAV
ÚZEMNÍHO
ROZVOJE

VÝZVA

Redakce časopisu Urbanismus a územní rozvoj vyzývá k zasílání článků pro č. 3 a 4/2026 k tématům

REGIONY PŘÍLEŽITOSTÍ; SPRAVEDLIVÁ TRANSFORMACE UDRŽITELNÁ MĚSTSKÁ MOBILITA

V případě zájmu o publikaci článku k danému tématu zašlete příspěvek na adresu redakce@uur.cz.

Termín pro odevzdání recenzovaných příspěvků do recenzního řízení k tématu **Regiony příležitostí; Spravedlivá transformace** je **20. dubna 2026** (pro nerecenzované příspěvky **4. května 2026**). Termín pro odevzdání recenzovaných příspěvků do recenzního řízení k tématu **Udržitelná městská mobilita** je **6. července 2026** (pro nerecenzované příspěvky **20. července 2026**). Číslo 3/2026 bude vydáno v září, č. 4/2026 v prosinci 2026.

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

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



UUR | ÚSTAV
ÚZEMNÍHO
ROZVOJE



Ministerstvo
pro místní rozvoj