



# 20

dobrých  
důvodů



proč proměnit ulice našich  
měst a obcí



This project has received  
funding from the European  
Union's Horizon 2020 research  
and innovation programme under  
grant agreement No. 723375



**METAMORPHOSIS**  
[www.metamorphosis-project.eu](http://www.metamorphosis-project.eu)



Koncept ulice existuje již velmi dlouho, mnohem déle než auta. V minulosti sloužil prostor mezi domy ve městech k nejrůznějším účelům a aktivitám, včetně práce, zábavy, sociální komunikace, jako místo pro trhy nebo pro dopravu. A samozřejmě byla ulice i ideální prostor pro rozvoj dětí – místem, kde si hrály, hádaly se, uzavíraly přátelství, rostly a stávaly se součástí společnosti. Tak tomu bylo mnoho set let, než se situace v 60. letech minulého století radikálně změnila.

Barevná multifunkčnost ulice zmizela, aby ustoupila monokultuře aut a dalších dopravních prostředků, kterým dominuje právě motorová doprava. Z prostranství určeného lidem se stal prostor plný strojů se spalovacím motorem. A děti, jako všechno ostatní, co by mohlo bránit plynulému provozu motorové dopravy, byly odklizeny z cesty.

Prostor v ulicích nahradily specializované rezervace pro děti, kterým říkáme hřiště. Protože hrát si a jen tak se potulovat v místě, kde žijí, to už děti nemohou. Ulice se stala nepřátelským prostorem, kde číhá nebezpečí a strach. A tak je tomu dosud. Dokonce musíme děti učit, jak v tomto prostředí přežít. Tomu říkáme dopravní výchova!

Naštěstí se objevují malé záblesky naděje, které osvětlují cestu ven z téhle slepé motorizované ulice, pomalu, krok za krokem. „Ulice pro život“ umožňují dětem hrát si znovu na ulici, díky parkletům (parkovací místa upravená pro jiné účely) mizí stroje a objevuje se příjemný prostor pro lidskou komunikaci, stejně jako z okolí škol mizí auta a vrací se sem děti.

To je jen pár příkladů, ale tato publikace předkládá hned 20 dobrých důvodů, proč prostor ulice vrátit zpátky lidem, a především dětem!

Projekt Metamorphosis se zabývá transformací obytných částí měst a obcí s důrazem na děti.

Metamorphosis vychází z předpokladu, že pokud se někde ve veřejném prostoru pohybuje hodně dětí, ukazuje to, že ulice je dobře a udržitelně navržena. Slovo udržitelnost je samo o sobě neoddělitelně propojeno s dětmi, protože naznačuje, že se plánuje s ohledem na příští generaci.

#### **Kontaktní údaje pro případné dotazy a návrhy:**

Karl REITER  
Tel.: ++43 316 81 04 51 13 23  
E-Mail: reiter@fgm.at

#### **(CZ)**

Jaroslav MARTINEK  
Partnership for Urban Mobility  
Tel.: +420 602 503 617  
jarda@dobramesta.cz

#### **Koncepční plánování a rozvoj:**

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM  
Austrian Mobility Research AMOR  
Alan Wong, Karl Reiter, Susanne Wrighton, Sabine Oberrauter

**Datum vydání: duben 2019**

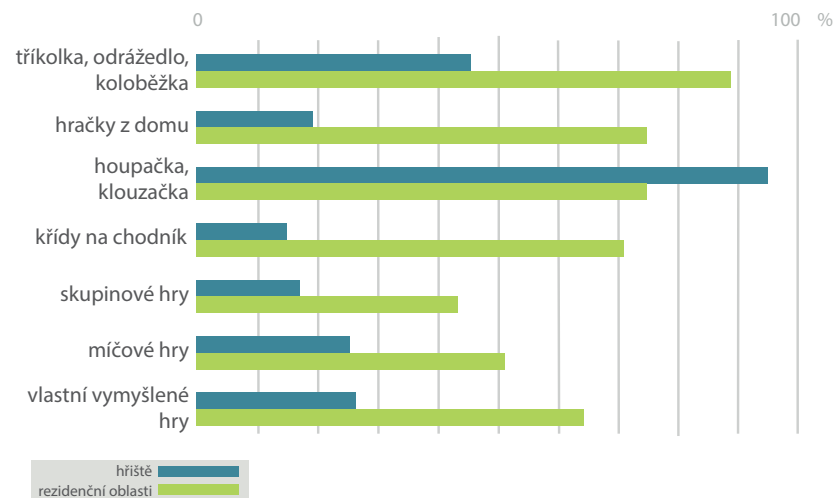
Obálka/grafika: © Harry Schiffer

## Děti v dopravním provozu



Zdroj: Verkehrsclub Österreich VCÖ (1991)  
Grafika: Verkehrsclub Österreich VCÖ (1991); FGM-AMOR (2019)

## Kde a jak si děti nejraději hrají?



Zdroj: Hüttenmoser M. (2004)  
Grafika: Hüttenmoser M. (2004); FGM-AMOR (2019)

## 01 Děti nejsou zmenšenou verzí dospělých

Chceme dopravu vstřícnou k dětem, nebo děti vstřícné k dopravě?

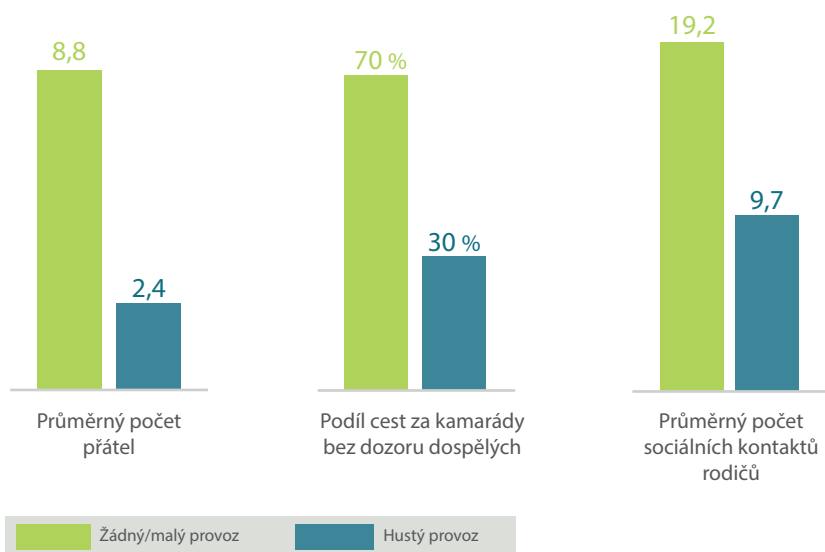
Zrakové vnímání a schopnosti dětí a dospělých se zásadně liší. Zejména ve veřejném prostoru, kde je spousta věcí, které děti musí sledovat, a příliš mnoho těch, kterým nemusí rozumět, nemohou se s nimi identifikovat a zpracovat je. Pokud však kolem dětí vznikne prostor pro ně přátelský, který zohledňuje jejich potřeby a schopnosti, nabízí otevřené prostranství, zóny bez motorové dopravy, školní a rezidenční ulice, vznikne dost místa, kde si děti mohou hrát, socializovat se, růst a rozvíjet se.

## 02 Pomáháme dětem rozvíjet se

Děti jsou kreativnější v blízkosti domova

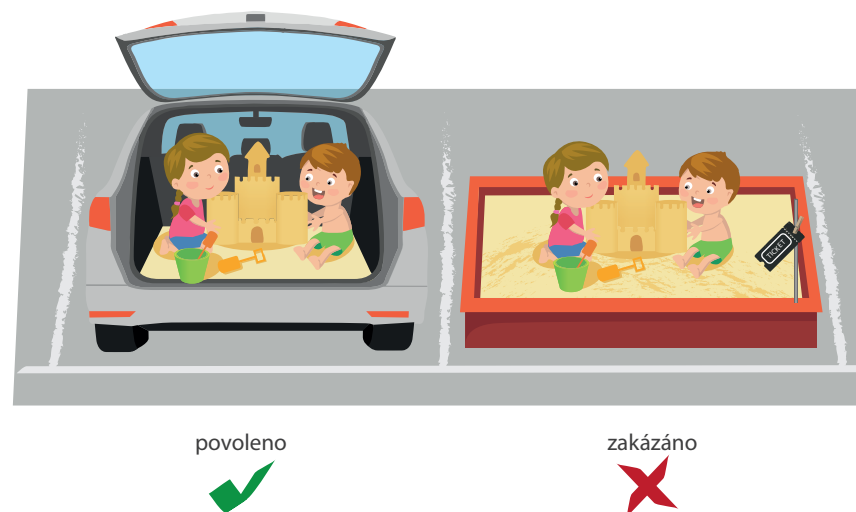
Hra je pro zdravý vývoj dětí zásadním prvkem, proto prostor pro hry musí být snadno dosažitelný. Děti mají mít možnost žít ve svém prostoru nezávisle, bez neustálého dozoru, naučit se vnímat a zvládat rizika. Proto je nezbytné zajistit dětem příležitost, aby se mohly pohybovat a hrát si v blízkosti domova, na ulicích, a přitom v bezpečí. Skvělým příkladem takového přístupu je německý Freiburg, který se snaží rozšiřovat počet „obyvatelných ulic“ a dopravně zklidňovat ulice v obytných částech města.

### Sousedské kontakty pětiletých dětí a jejich rodičů



Zdroj: Hüttenmoser M.; Sautner D. (2002)  
Grafika: FGM-AMOR (2019)

### Omezený přístup a možnosti využití



Grafika: © FGM-AMOR (2019)

## 03

### Menší provoz = víc kamarádů

Trvalé zklidnění dopravy má pozitivní vliv na společenské vazby

Podle průzkumu dnešní děti vyrůstají především mezi čtyřmi stěny svého domova, protože jejich rodiče mají příliš velké obavy z nebezpečí, které představuje doprava na ulici. Možnost dětí nezávisle se pohybovat je v takovém případě omezená, stejně jako příležitost navazovat nová přátelství. Expanze dopravně zklidněných oblastí naproti tomu přispívá k zdravějšímu vývoji dětí a pomáhá dospělým lépe budovat vlastní sousedské vazby.

## 04

### Skutečně je veřejný?

Veřejný prostor musí být otevřený a přístupný všem

Veřejný prostor by měl sloužit pro obecné blaho a být přístupný celé veřejnosti. V současnosti však velká část prostoru v ulicích patří motorové dopravě. V případě parkování na ulici je prostor vyhrazen pouze pro majitele aut. Pokud by si dnes dítě mělo hrát v prostoru pro parkování, muselo by to dělat uvnitř zaparkovaného auta! Tomu, aby určitý prostor měl jen jednu funkci a byl vyhrazen jen pro určitou skupinu a její zájmy, by mohla zabránit prostorová spravedlnost. Pokud by parkovací místa znovu sloužila náhodnému účelu a interakci, byla by dostupná pro každého.



### Výuka na ulici (Odense, DK)



Zdroj/Grafika: cycling-embassy.dk (2010)

## 05 Jiná výuka

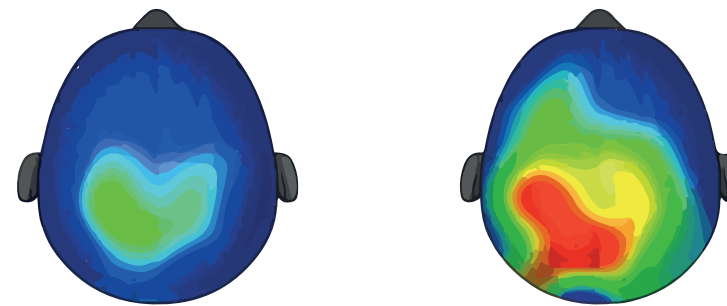
Prostor v ulicích kolem škol by mohl sloužit jako venkovní učebna

Ulice před školami a školkami mohou sloužit ve prospěch dětí – jako další prostor pro hry a výuku. Například v dánském Odense jsou ulice v okolí škol po dobu vyučování uzavřeny pro motorovou dopravu. Žáci a studenti využívají tento prostor nejen k různým pohybovým aktivitám a hraní si během přestávek, ale i v rámci výuky, například k pohybovým hrám v matematice. Podobně se inspirovali i v rakouském Bregenzu, kde platí uzavírka školních ulic od 7:15 do 17 h, samozřejmě jen tam, kde je to možné.

### Aktivita mozku během testování

Po 20 minutách klidného sezení

Po 20 minutách chůze



Modrá = nižší neuronová aktivita  
Červená = vyšší neuronová aktivita

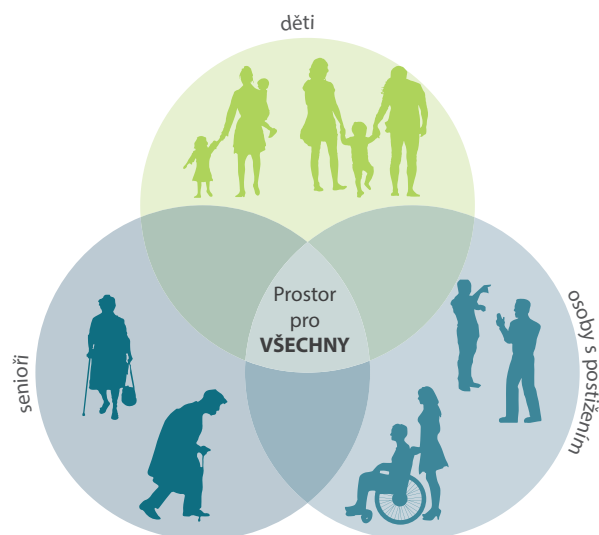
Zdroj: VCÖ (2017), Eltis (2017)  
Grafika: activelivingresearch.org (2015), FGM-AMOR (2019)

## 06 Fyzická aktivita zlepšuje výkon mozku

Cestování do školy na kole nebo pěšky zlepšuje školní výsledky

Je všeobecně známo, že fyzická aktivita zlepšuje kognitivní funkce a zlepšuje činnost mozku člověka. Naznačuje to i zkušenost z italského Bolzana, kde uzavírka ulic před školními budovami vedla ke zvýšení počtu dětí, které do školy začaly jezdit na kole nebo chodit pěšky, o téměř 80 %, přičemž 45 % dětí ze základních škol chodilo do školy bez doprovodu; současně s těmito změnami se projevil i zvýšený výkon dětí a celkově větší pohoda ve výuce.

## Podstata prostoru pro všechny



Grafika: © FGM-AMOR (2019)

## Silné sousedství díky pouličnímu festivalu (Seestadt Aspern, AT)



Grafika: © nikohavranek.com (2018)

## 07 Multifunkční město

Města, která se zaměřují na multifunkční prvky, nabízí každému stejnou šanci užít si své město

Města s atraktivními multifunkčními prvky a dostatkem míst k posezení a odpočinku mohou vrátit život zpět do ulic. Vyšší kvalita veřejného prostoru v ulicích přispívá k funkčnosti sociálního prostředí především dětí, seniorů a osob s postižením. Například německý Griesheim nabízí prostorový design a objekty vhodné nejen k posezení či hrám, ale i k setkávání nebo jako místo pro městské kino.

## 08 Dočasné „otevření ulice“

Dočasné uzavírky ulic rozšiřují oblast, kterou lidé vnímají jako svou „sousedskou čtvrť“

Koncept „místa“ stojí na mezilidských vztazích, budování společné identity a smyslu pro sounáležitost – a prostor určený lidem vytváří příjemné prostředí pro rozvoj celé čtvrti. Pouliční festivaly, běžecké akce, komentované procházky nebo dny bez aut mohou zvýšit povědomí o tom, jak využíváme veřejný prostor a jeho potenciál. Například v Paříži, Bruselu či Kodani jsou ulice města během každoročních Dnů bez aut otevřeny veřejnosti. V tomto ohledu vede Bogota a její Dny bez aut, které se konají každou neděli a během svátků od 7 do 14 h.



### Komunitní zahrady jako „krystalizační body“ (Graz, AT)



Grafika: bergschaf / Lendwirbel (2018)

### „Parklety“ plní město životem (Vídeň, AT)



Grafika: © Hinterland / Krongarten Wien (2013)

## 09 Krystalizační body

Místa pro společenská setkávání poskytují sousedské komunitě řadu výhod

„Krystalizační body“ přispívají ke komunitnímu duchu, který je výsledkem společného úsilí a cílů, vzájemné důvěry a podpory a investování do společných prostor. Například komunitní zahrady nejen oživují celou čtvrť, ale poskytují i radost z kontaktu s přírodou a příležitost k pravidelné fyzické aktivitě, která snižuje stres a zlepšuje zdraví obyvatel. Kromě toho nabízí možnost překonávat společenské bariéry a poznávat své sousedy.

## 10 Požitek z parkování

Parklety mění ulici v místo pro setkávání

Veřejná parkovací místa lze transformovat ve veřejný prostor určený lidem. Tyto úpravy (re)aktivují ulice města, oživují je a podporují ekonomickou životaschopnost. Parklety jsou původně parkovací místa pro auta, přebudovaná tak, že obvykle tvoří rozšíření chodníku, vybaveného např. lavičkami a zelení. Když se parkovací místa pro auta stanou místem pro všechny, kvalita života v celé čtvrti výrazně vzroste.

### V hybridní zóně jako doma



Grafika: © Hertha Hurnaus / feld72 Wien (2018)

### Přirozený dohled (Kodaň DK)



Grafika: © Stan Petersen (2017)

## 11

### Oživení městského parteru

Orientace na chodce oživuje přízemní část města

„Hybridní zóny“ jsou místa, kde se veřejný prostor setkává se soukromým, kde se domácnost, práce, obchod setkává s ulicí, parkem či náměstím. Tyto přízemní zóny formují obraz života ve městě a plní důležité funkce ve společnosti. Jde o prostor, kde se chceme zastavit, kde nakupujeme a trávíme volný čas – alespoň dříve tomu tak bývalo. Dobrá čtvrť je taková, v níž jsou přízemní prostory budov v interakci s okolním veřejným prostorem, nabízejí flexibilní každodenní využití a dostatek místa pro příjemná setkávání.

## 12

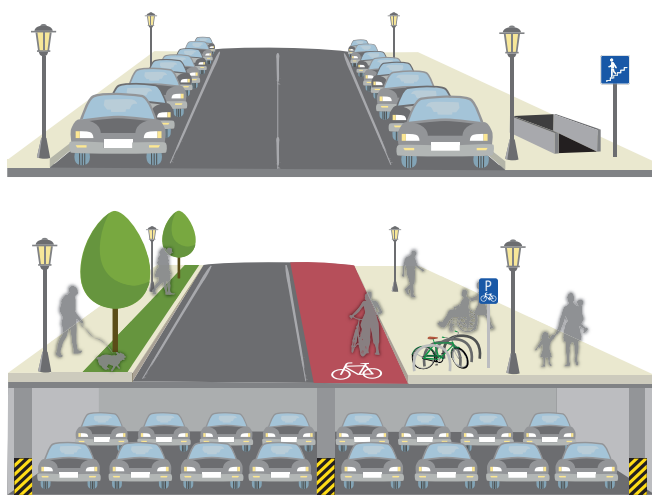
### Oči na ulici

Prosperující centra měst umožňují cítit se ve veřejném prostoru bezpečně i přesto, že jsme mezi úplnými cizinci

Lidé, kteří městem procházejí, projíždějí na kole a tráví zde víc času, v něm vytváří pocit bezpečí – jsou zrakem ulice. K dosažení takového stavu je však nezbytné vyvážit potřeby všech uživatelů. Kvalitu veřejného prostoru a jeho schopnost přitáhnout lidi do ulic zajišťuje koncepce otevřeného prostoru, možnost sledovat život na ulici i z okolních budov, jasně definované trasy a přehledné zorné pole (ve dne i v noci). Podpora především pěší dopravy zvyšuje aktivitu, sociální interakci a vnímané „sociální bezpečí“ ve veřejném prostoru – a tím snižuje riziko kriminality.



### Historický kompromis v Curychu (CH)



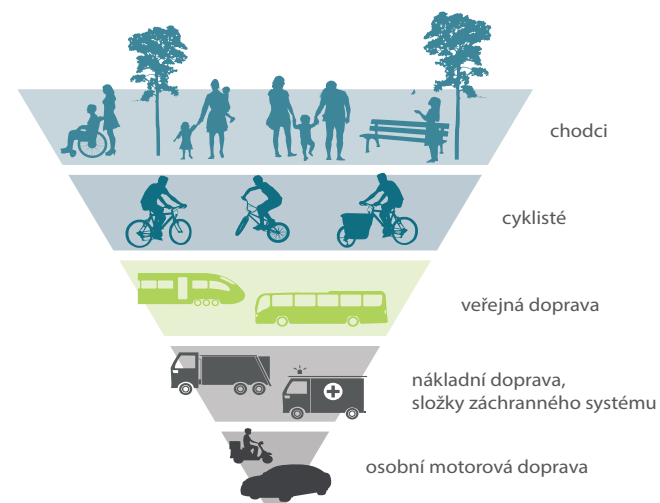
Grafika: © FGM-AMOR (2019)

## 13 Méně může být více

Za každé nové podzemní parkoviště radnice v Curychu proměnila jedno nadzemní

Téměř ve všech městech neustále probíhá diskuze o nedostatku parkovacích míst. Naproti tomu existuje jedno známé pravidlo: víc parkovacích míst znamená hustší provoz motorových vozidel. V Curychu však dokázali, že to jde i jinak. Politika historického kompromisu udává, že počet parkovacích míst je pevně stanovený počtem, který byl ve městě k dispozici v roce 1990. Kdykoliv vznikne nové podzemní parkoviště, musí být odstraněna některá z nadzemních parkovacích míst. Díky této strategii začalo mnohem víc veřejných prostor sloužit i jinému účelu.

### Priority v dopravním plánování



Zdroj: Schnaitl E. (fairkehr); Tschinder S. (Stadt Salzburg) (2013)  
Grafika: © FGM-AMOR (2019)

## 14 Priority v prostoru mezi budovami

Vyšší kvalita života díky inteligentnímu plánování

Rozdělení prostoru mezi budovami v obci musí upřednostnit člověka. Má-li v nějakém prostoru proběhnout celková rekonstrukce, je to příležitost k boji za lepší ulici, ve které stojí za to bydlet. Nejvyšší prioritou by měl být člověk a co nejpříjemnější koncepce prostředí, ve kterém žije. Může tak vzniknout nejen dostatek prostoru, ale dříve šedivá a nudná ulice se promění v radost pro „oči a duši“.

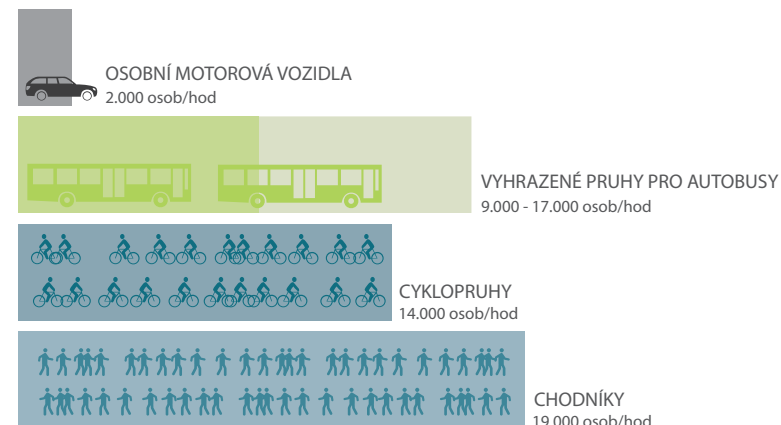


### Nová podoba hlavní třídy ve slovinské Lublani



Grafika: urb-i.com - Urban Ideas / google streetview (2013); planet.si (2015)

### Maximální kapacita třímetrového dopravního pruhu



Zdroj: FSV, RVS 03.04.12; SUP u.a. (2008); UITP (2015), GIZ, TU Delft  
Grafika: © UITP 2015, GIZ, TU Delft; FGM-AMOR (2019)

## 15 Vyplácí se nezůstávat při zdi

Odvaha jednat a opustit staré zvyky vytváří prostor pro nové příležitosti

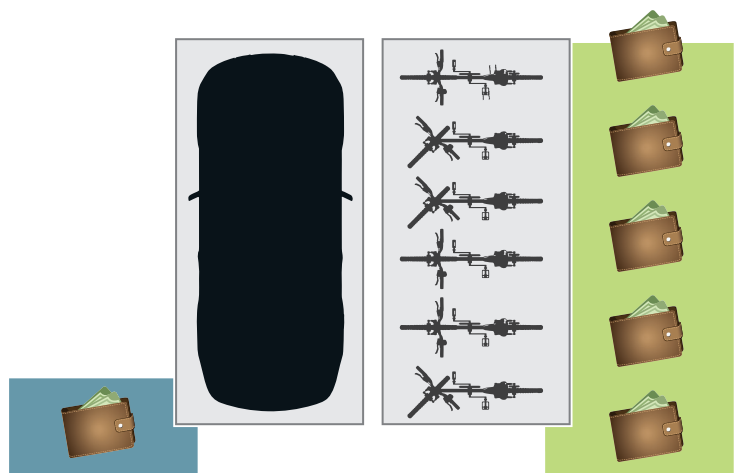
Nové způsoby myšlení mohou zvýšit kvalitu života ve městech. Méně emisí, menší dopravní zácpy, víc místa pro chodce a cyklisty v ulicích, to jsou jen některé z mnoha přínosů. Například kdysi čtyřproudová hlavní třída v Lublani, která byla pozůstatkem z dob, kdy město bylo orientované především na automobilovou dopravu, se proměnila v prostor, kde mají přednost cyklisté, chodci a veřejná doprava. Pro město jsou v současnosti charakteristické stromy a absence automobilové dopravy, prostředí ve městě je přívětivější k lidem. Důkaz, že nepřítomnost aut je možná.

## 16 Správný režim pro prostorovou efektivitu

Rozdělení prostoru ulice ve prospěch efektivnějších a aktivních způsobů dopravy zvýší celkovou kapacitu ulice

Naše dopravní systémy jsou především v době ranní dopravní špičky extrémně namáhané. Lidé se chtějí dostat do práce nebo s dětmi do školy, to však s sebou nese značné náklady. Jeden příklad – externí náklady na kongesci v Londýně se odhadují na cca 7,9 miliard liber ročně (INRIX 2018). A tento problém se bude s rostoucí populací ve městech neustále zvyšovat. Investice do infrastruktury pro chodce a cyklisty však mohou přimět obyvatele měst ke změně životního stylu – místo každodenního sezení v dopravní zácpě sednout na kolo nebo vyrazit pěšky.

### Prostor využívaný cyklisty má na m2 vyšší obrat



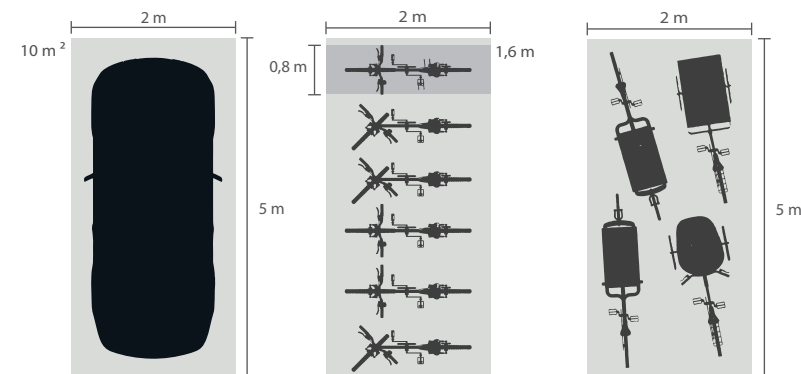
Zdroj: BMLF 2010, tfl.gov.uk (2018)  
Grafika: © FGM-AMOR (2019)

## 17 Stejný prostor, víc zákazníků

Peněženka jednoho řidiče auta zabere tolik místa jako peněženky pěti cyklistů

Se zákazníky z řad cyklistů a chodců může maloobchodní sektor (při plném využití) dosáhnout výrazně vyššího obratu než se zákazníky, kteří přijedou autem. Jak je to možné? Podle průzkumů cyklisté a chodci častěji navštěvují obchody, především ty v blízkosti centra obce. Během roku zde utratí až o 40 % víc než zákazníci v autech. To znamená, že jsou nejen lepšími zákazníky, ale také kupní silou, která zůstává v dané lokalitě. Úpravy veřejného prostoru ve prospěch chodců a cyklistů mohou zvýšit obrat až o 30 %.

### 1 auto = 6 jízdních kol



Počty závisí na uspořádání a situaci na konkrétním místě.

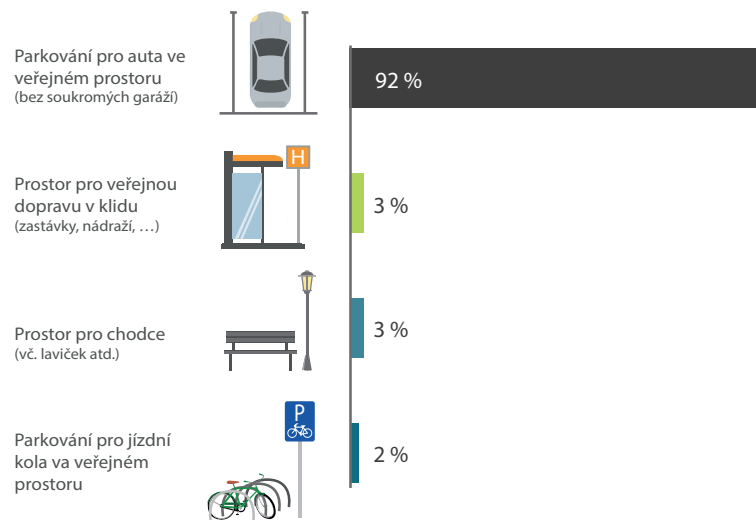
Zdroj: BMVIT (2018), Stadtentwicklung Wien (2018)  
Grafika: FGM-AMOR (2019)

## 18 Plně využitý potenciál prostoru

Auta plýtvají místem: tam, kde je jedno auto, může být až šest jízdních kol

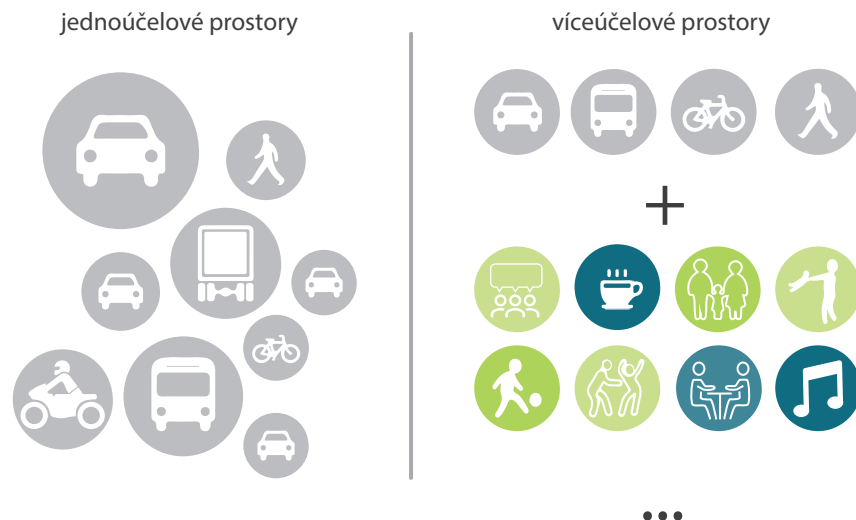
Auta potřebují hodně místa, podílejí se na znečišťování životního prostředí a na přetížení dopravní sítě. A navíc – parkování pro auta je hodně drahé. Jízdní kolo zabírá mnohem méně místa, další prostor lze ušetřit např. překrýváním předních kol u bicyklů. Podle uspořádání tak lze na parkovacím místě pro jedno auto umístit 6 až 9 jízdních kol. Dokonce i v případě prostorově náročnějších jízdních kol jde o 3 až 4 kusy na jedno parkovací místo pro auto.

### Rozdělení prostoru pro dopravu v klidu (Graz AT)



Zdroj: Holding Graz, Parkraumreferat (2016)  
Grafika: © FGM-AMOR (2019)

### Monokultura versus diverzita



Grafika: © FGM-AMOR (2019)

## 19 Je to fér?

### Auta mají ve veřejném prostoru přednost

Plánování a rozvoj většiny měst se zaměřuje na automobilovou dopravu, která však potřebuje prostor nejen pro jízdu, ale i pro parkování – mnoho lidí předpokládá, že vlastnit auto znamená automaticky možnost parkovat ve veřejném prostoru. Průměrně bývá auto zaparkované po dobu 162 hodin týdně, pouze 6 hodin slouží k jízdě. To není fér! Snížení objemu statické motorové dopravy by nejen mělo dlouhodobý dopad na volbu dopravy, ale došlo by i k uvolnění prostoru, který by lidé mohli používat efektivnějším způsobem, například k sociálním kontaktům, odpočinku atd.

## 20 Ulice pro lidi

### Města nejsou jen funkční, měla by být i obyvatelná

Veřejný prostor nám nabízí příležitost setkávat se s dalšími lidmi. Naším úkolem je proměnit ulice v otevřený a pestrý prostor, kde může pobývat každý. Německý Mnichov a jeho „chodící stromy“ jsou příkladem, jak lze ulice měst obohatit o dočasnou zeleň. K vyváženějšímu rozdělení veřejného prostoru v obcích přispívají i obytné zóny, sdílený prostor nebo školní ulice. Dočasné testovací uspořádání městského prostoru umožňuje lidem využívat ulice pro více účelů a objevovat své město. Jen tak budeme mít ulice, v nichž skutečně stojí za to žít.

Vytvořeno jako součást projektu „Metamorphosis“ s podporou Evropské komise.

Veškerou odpovědnost za obsah publikace nesou autoři textu. Publikace nemusí nutně reflektovat názory Evropské unie. EACI, CEE ani Evropská komise nezodpovídají za jakékoliv užití informací uvedených v textu.



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION