



PROSPERITY



SHRNUTÍ K TÉMATU TRÉNINKU

Využití veřejného prostoru & SUMP

Odpovědný autor: Irina ROTARU | Cities on the Move (CiMo)

Datum:

27.02.2018

Status:

Finalní



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



Obsah

1	ÚVOD	3
2	ÚVOD K TÉMATU.....	3
3	VÝMĚNA ZKUŠENOSTÍ	4
4	AKTIVACE/REAKTIVACE VEŘEJNÉHO PROSTORU	4
5	CO MĚSTA MOHOU UDĚLAT PRO VYTVOŘENÍ LEPŠÍCH MÍST PRO UDRŽITELNOU MOBILITU A SPOLEČENSKOU INTERAKCI.....	6
6	HRA.....	7
7	DALŠÍ ZDROJE	8

1 Úvod

TRÉNINK “VYUŽITÍ VEŘEJNÉHO PROSTORU A SUMP” je v zásadě určen pro politiky místní samosprávy a zaměstnance, odpovědné za dopravu, mobilitu a příbuzná témata (městské plánování, životní prostředí, veřejné zdraví, městské politiky, strategický rozvoj), kteří jsou hlavní skupinou, účast které je podporována. Může však být také velmi užitečný pro různé zástupce regionální a národní úrovně veřejné správy, odpovědné za regulaci, podporu a hodnocení SUMP, a také nevládní organizace zabývající se městskou mobilitou a konzultanty a odborníky zabývající se vypracováním a poskytováním poradenství při zavádění SUMP. Dále může sloužit i obecnému publiku, protože každý je uživatelem nějakých veřejných prostor a toto školení poskytuje vhled do jejich kolaborativního navrhování a uvádí možnosti, jak lidé mohou přispět ke zlepšení svého prostředí v závislosti na svém postavení.

TRÉNERKA: Dr. architektury & městského plánování Irina ROTARU – president Cities on the Move

2 Úvod k tématu

VEŘEJNÝ PROSTOR A JEHO VYUŽITÍ

Veřejný prostor byl vždy velmi kontroverzním tématem, hluboce zkoumaným z pohledu různých oborů a jedním z hlavních témat pro evropská města. Vzhledem k tomu, že je veřejný, měl by ho být každý schopen využít, ale v praxi je situace mnohem složitější. Ve skutečnosti je jeho využití do velké míry určeno jeho designem a má rozhodující vliv na dostupnost různých míst, na městskou mobilitu a nakonec i na kvalitu života. Tento modul má za cíl informovat o vzájemných vztazích mezi designem veřejných prostranství, jejich využitím a udržitelnou městskou mobilitou a udržitelným rozvojem, s cílem podpořit města a obce při prosazování a zavádění efektivních plánů SUMP.

Podle definice Urban Dictionary (2015) je veřejný prostor *"v široké definici prostor pro všechny, aby si užívali vzájemné soužití a vyjadřovali svou kolektivitu a společný zájem, aniž by utopili nebo rozpustili svou rozmanitost"*. Je to tedy prostor setkávání, komunikace, reprezentace, složitosti a rozmanitosti, kde by si každý měl najít své místo. Kromě toho by neměl být interpretován jako výhradně prostor pro dopravu a mobilitu. Ta je pouze jedním z mnoha využití, které by veřejný prostor měl umožňovat, ale nemusí být hlavní.

Veřejný prostor by měl nabídnout pohodlí při svém používání všem lidem, ať už chodí, jezdí na kole, řídí, pozorují, sedí, jedí, mluví atd. Současně by se měl přizpůsobit místním podmínkám a integrovat různé druhy dopravy, které cestující chtějí používat. Nicméně, bez ohledu na to, jak vysoká je jeho kvalita, samotný design ulice nemůže určit způsob, jakým si lidé volí cesty, ani využití veřejného prostoru. Musí být propojen s kampaněmi pro městskou mobilitu, omezeními vjezdu, managementem parkování atd.

Než se používání automobilu stalo hlavním prvkem moderní společnosti, veřejný prostor byl jednodušší, ale také flexibilnější a komplexnější. Snadno měnil svůj vzhled a identitu podle aktivit, které tam probíhaly. Často, jelikož mnoho lidí bydlelo ve špatných podmínkách, veřejná náměstí byly jakousi společnou obytnou místností pro komunitu. Nicméně takováhle živá identita

multifunkčních prostorů začala být postupně přehlížena s nárůstem počtu motoristů a jejich novými potřebami a očekáváními.

Od 19. století došlo k jasnému rozlišení mezi chodníky a silnicemi a většina investic do infrastruktury byla cílena na uspokojení potřeb motorizované dopravy. Byly vyvíjeny snahy o spojení vysoké rychlosti s bezpečností, založené na odvětví statiky týkající se mrtvé hmotnosti vozidel a kvality vozovek / asfaltu a množství dynamik, týkajících se kinetických aspektů rychlosti a hmotnosti více nezávisle řízených objektů, časoprostorové separace mezi vizuálními vjemy na sítnici řidiče, svalovou aktivitou a odezvou vozidla, mechaniky brždění a zrychlení a vztahu mezi rychlostí a silniční geometrií (poloměr zatáček, šířka jízdního pruhu, oddělení vozovek a bočních cest atd.). Po dlouhou dobu byla ulice považována pouze za prostor, spojující cíle, pouze pro motorizovanou dopravu. Tento pohled se však změnil a byl brán ohled i na některé jiné dopravní prostředky, kvůli velké rozmanitosti podmínek a potřeb různých uživatelů. Standardy zavedené motorizovanou dopravou byly obohaceny o hlediska funkčnosti a ekonomickými, sociálními a estetickými kritérii, jako jsou: ekonomická životaschopnost pouličních obchodů; fyzické pohodlí okolních rezidentů (zejména co se týče hluku a úrovně znečištění); bezpečnost dětí, které chodí do školy nebo si hrají na chodníku; pohodlí starších nebo znevýhodněných lidí při překročení silnice nebo procházení ulic a obecnou atmosféru ulice.

Mnohem více měst se začalo soustřeďovat nejen na aktivní prostředky dopravy a jejich vyhrazenou infrastrukturu, ale také na veřejné prostory jako víceúčelové městské zařízení a hlavní předpoklad kvality sousedství a života lidí, kteří tam žijí.

3 Výměna zkušeností

JMÉNO, PROFESNÍ ZÁZEMÍ, PŘÍBĚH, KLÍČOVÉ SLOVO

S tréninkem je spojena prezentace každého účastníka, čímž se účastníkům poskytne změna činnosti a příležitost spojit si jméno s příběhem a současně možnost dále shromažďovat odborné informace relevantní pro ekonomiku jejich každodenní práce.

Proto každý účastník představí své jméno, profesní zázemí a instituci, ale také je požádán, aby přemýšlel o situaci relevantní k tématu a shrnul ji pomocí jednoho klíčového slova, které bude použito v následných cvičeních.

4 Aktivace/reaktivace veřejného prostoru

VEŘEJNÉ PROSTORY V SOUČASNÉ DOBĚ

Jelikož jsou z principu veřejné, městské prostory by měly být v péči místní samosprávy. Avšak vzhledem k nárůstu problémů, s nimiž se město potýká s čím dál tím více omezenými zdroji, v posledních desetiletích mnohé opuštěné veřejné prostory znovu získaly charakter a život díky různým nevládním organizacím, jednotlivcům, skupinám aktivistů, charitám nebo soukromým projektům s motivací zlepšit prostředí pro život. Ve většině případů by tyto iniciativy neměly být považovány za kritiky veřejné správy, nebo protesty, ale spíše za vlastní příspěvek ke zlepšení kvality svého životního prostředí a tím také k prosperitě sousedství, společenství a v konečném důsledku i města. Proto je důležité nalézt různé způsoby, jak tyto iniciativy co nejvíce zhodnotit jejich začleněním do oficiálních politik, plánů a projektů.

PÁR PŘÍKLADŮ ORGANIZACÍ A INICIATIV

Collectif Etc. je francouzská skupina mladých profesionálů s různým zázemím (obecně souvisejícím s uměním a společenskými obory), kteří identifikují opuštěné veřejné prostory a analyzují je prostřednictvím přímé komunikace s obyvateli příslušných čtvrtí. Společně s místními obyvateli zapojenými do procesu společné tvorby testují různé potenciální využití ve snaze identifikovat nejlepší využití těchto zbytků po rozvoji města. Jejich projekty jsou otevřeny a zaměřené na náhodné městské publikum a jsou realizovány prostřednictvím různých dočasných uměleckých zásahů, v podobě městského mobiliáře, workshopů a konferencí. Hlavní podstata těchto městských aktivit spočívá v procesu, který utváří a usměrňuje nové společenské prostředí a chování.

První akce kolektivu fungujícího od roku 2009 byly zcela spontánní, bez oficiálních oznámení nebo formálního schválení, avšak vzhledem k úspěchu myšlenek se od ledna 2011 kolektiv stal legálně uznaným sdružením a často je různými orgány veřejné správy přizván k rozvíjení iniciativ pro revitalizaci opuštěných veřejných prostorů a čtvrtí a posilování ducha komunity.

Také ve Francii, **aaa** provádí průzkumy, akce a výzkum městských mutací a emergentních kulturních, společenských a politických praktik v současném městě. Aaa koná prostřednictvím "městských taktik", povzbuzuje vlastní řízení nevyužívaných městských prostor. Navrhuje putovní a reverzibilní projekty, pomocí nichž zkoumá potenciál současného města (z hlediska počtu obyvatel, mobility, časovosti atd.). Záměrem je pokročit směrem k demokratičtějšímu a ekologičtějšímu městu s dostupnějšími prostory blízkosti, které jsou méně závislé na procesech řízených shora nadolu.

Dočasné městské instalace a mikro-události se čím dále, tím více dostávají do praxe i v Itálii, ve snaze upozornit obyvatele na různé problémy, testovat a vyvíjet řešení. Aktivita tohoto druhu byla vytvořena v Itálii v roce 2013 na Piazza Leonardo Da Vinci v Milánu. Projekt s názvem **RiconquistaMI** byl iniciován univerzitou Politecnico di Milano ve spolupráci s městskou veřejnou správou a radou pro oblast (Zóna 3). Původně obří parkovací místo před univerzitou, náměstí bylo osvobozeno od aut, aby bylo možné uskutečnit řadu městských představení (současný tanec, kresba, kolaborativní představení, experimentální divadlo, koncerty, výstavy, workshopy), všechny volně otevřené pro publikum, kladoucí otázku nad možnou budoucnost tohoto místa. Vysoce interaktivní zážitek dokázal přesvědčit jak úřady, tak i občany o potenciálu a užitku tohoto náměstí, který se tak změnil v pěší zónu.

Small Ideas for a Big City (*Malé nápady pro velké město*) – výstava a konference, které jsou aplikovaným výzkumem **Asociace ZEPPELIN** (Rumunsko) a zahrnují 16 alternativních projektů s cílem zlepšit veřejné prostory v Bukurešti. Tyto finančně nenáročné návrhy mají odhadovaný vysoký dopad na optimalizaci využití městského prostoru a zlepšení kvality života a zaměřují se na různá místa, od opuštěných prostor po zbytkové prostory velkých ploch bydlení a prostory v srdci historického centra. Byly navrženy členy Zeppelinu a mladými architekty, a podány pro posouzení úřadům a široké veřejnosti.

<https://e-zeppelin.ro/en/small-ideas-for-a-big-city/>

Stejná asociace vedla také projekt **MAGIC BLOCKS**, který se skládal ze studie a minimalistických zásahů do opuštěných veřejných prostor, pozůstatků pilotního socialistického sídliště. Prvotní sociologický, antropologický a městský výzkum vedený řídicí skupinou spolu se zahraničními a rumunskými odborníky byl následován návrhem různých levných řešení. V reakci na potřeby a očekávání místních obyvatel pracovní skupina navrhla a vyrobila víceúčelový odnímatelný městský nábytek a mobiliář, vyrobený z recyklovaných materiálů a sloužící k rekonfiguraci cílových oblastí. Tyto prvky byly instalovány různými způsoby, které se z času na

čas přesouvají z jedné oblasti do druhé a zároveň je nadále pozorována interakce a reakce lidí s nimi jako podklad pro následné větší intervence na veřejných prostranstvích.

<http://www.publicspace.org/en/works/q202-magic-blocks>

Příkladem iniciativy městské aktivace, která je přímo spojena s otázkami městské mobility a nakonec je integrována do příslušné místní politiky, je tzv. hnutí **Street Delivery** (*pouliční donáška*) v Rumunsku. Společnost STREET DELIVERY začala jako soukromá iniciativa, jejímž cílem je učinit Bukurešť přátelštější tím, že spojuje a utužuje využívání hlavních veřejných prostor. Iniciativa vznikla v podobě kulturních událostí, které zkoumají alternativní využití městských prostorů oproti motorizované dopravě. Jejím cílem bylo vytvoření itineráře – plánu pro pěší v centrální části Bukurešti, propojujícího řadu městských parků, veřejných prostorů a kulturních zařízení. Koncept se datuje od roku 2005, kdy byl oficiálně zahájen Řádem architektů z Rumunska společně s Nadací Cărturești pod názvem "Kulturní itinerář ulice Pictor Arthur Verona", v roce 2006 pokračoval pod názvem "Vaše ulice je mou ulicí" až dokud v roce 2007 nezískal současné jméno Street delivery. Doprovázel schválený Plán městské zóny (ZUP) pro oblast Episcopiei Street - ulice Pictor Verona - Icoanei Gardens, s cílem zlepšení její funkčnosti. Iniciativa byla koncipována jako metoda, která lidem umožňuje porozumět různým možnostem mobility které mají k dispozici a uvědomit si rozmanitost možných využití veřejných prostranství a potenciál pěších prostorů obecně. Přežila změny politické moci a nadále hrála roli mocného nástroje komunikace a vzdělávání lidí pro udržitelnou městskou mobilitu a živé města. Byla postupně obohacena o obsah, zvyšující se účast a byla také replikována v dalších rumunských městech (Kluž, Temešvár, Iași, Baia Mare).

Více podrobností, fotek, správ a statistik o projektu a jeho evoluci je na stránkách

<http://street.delivery>

<http://blog.carturesti.ro/category/proiecte/street-delivery/>

<http://www.bucharest-tips.com/places/388-culture-cultural-centres-street-delivery>

5 Co města mohou udělat pro vytvoření lepších míst pro udržitelnou mobilitu a společenskou interakci

I pokud jsou dobře řízeny, místní iniciativy obvykle mají omezený vliv, pokud je nepodporuje místní samospráva a nejsou integrovány do obecných městských politik a strategií. Veřejná správa by tedy měla promýšlet nové způsoby, jak pracovat v současných podmínkách a jak udržitelně zhodnotit tyto energie v nových formách partnerství a mechanismů.

Tento typ upřímných myšlenek a iniciativ, tzv. „aktivace veřejného prostoru“ může být úspěšně propojený s projekty městské mobility a zahrnut také do SUMPů.

Výrazným počinem na poli integrace těchto nových způsobů revitalizace veřejného prostoru a městského života do současných veřejných plánů, politik a programů je akce „Reinventer Paris“, úspěch které povzbudil následné opakování v programu „Reinventer la Seine“ mezinárodní iniciativě „Znovuobjevení města“. Začínaje v roce 2015, „Reinventer Paris“ mělo za cíl nacházet nové zdroje financování a podporovat hodnotu pod tlakem časového omezení pro realizaci veřejných projektů.

Samospráva tedy zorganizovala soutěž projektů pro 12 opuštěných míst v jejím vlastnictví. Pro zajištění realizovatelnosti projektu byl formát namísto jednoduché soutěže návrhů nahrazen soutěží komplexních městských operací, vyžadujících detailní představení myšlenek, jejich operativních, finančních a časových aspektů a nákladů. Každá skupina musela zapojit architekty, městské plánovače, podporovatele a donory, stavební společnosti, nevládní organizace a občanská sdružení. Pro každou lokalitu byla ustanovena porota, která kromě obvyklých odborníků na revitalizaci městských prostor zahrnovala další intelektuály (filozofy, novináře, umělce atp.). Město Paříž tím získalo, neboť některé opuštěné plochy budou obnoveny za relativně krátký čas (maximálně 5-7 let) na tak rozsáhlé a důležité projekty bez veřejných investic, naopak, na veřejný rozpočet budou přispívat peníze z prodeje lokalit a různých daní, spojených s výstavbou a investicemi. A nakonec, publicita, spojená s inovativní iniciativou, podpořila obraz a dobré jméno Paříže na mezinárodní úrovni.

Aby byly efektivní, iniciativy zabírající se revitalizací veřejného prostoru musí být v souladu a v propojení s ucelenou městskou politikou, a musí se odrážet v plánovacích dokumentech, jako je SUMP. Veřejný prostor a design může být v jádru dokumentů a směřovat tak místní strategii v této oblasti. Dobrymi příklady mohou být např. města jako Vitoria Gasteiz, Paříž, Bordeaux a Vídeň.

Vitoria Gasteiz založila svůj SUMP na konceptu Superbloků, inovativní schéma městského plánování, s cílem redukce množství veřejného prostoru, který zabírají automobily a jeho realokace pro jiná využití, podporující společenský život v sousedství. Celkem s plochou 400x400 m, superblok je městský ostrov, obsahující množství bloků, uvnitř kterých jsou prostory vyhrazeny pouze pro chodce, cyklisty a vozidla záchranných systémů. Motorová doprava (automobily a MHD) jsou vymístěny na ulice obklopující superbloky, tzv. hlavní silnice.

V Paříži byly hlavní myšlenky politik městské mobility a vypracování SUMPu stejné, tedy redukce povrchového prostoru pro pohyb a parkování vozidel a využití zbylých prostor na jiné aktivity, které mohou sdílet prostor s „měkkou“ mobilitou, a které jsou esenciální pro život a bohatství ve městě. Kontext zde byl však jiný – každá oblast byla zkoumána samostatně a pro každou se navrhla personalizovaná řešení. Mezi nejznámější řešení, která pozvedla vlnu rokováání a debat, byla ta, která se týkala hlavních náměstí (např. už přestavěné náměstí Place de la République nebo Place de la Bastille, které bude dokončeno do roku 2020) a pěší zóna na pravém břehu řeky Seiny.

S podobnými prioritami ve Vídni bylo podporováno tzv. „plánování, kompatibilní s městem“, tedy „poskytující dostatek prostoru pro chodce a cyklisty, veřejnou dopravu a atraktivní design, který láká lidi k setrvání“. Myšlenka nebyla zaměřena jenom na podporu čistých modů dopravy, ale také na proměnu dopravní infrastruktury z bariéry na prostor, podporující různá využití a proměňující cestování na příjemnější a bohatší prožitek. Veřejný prostor byl na čele opatření v SUMPu, a jeho zásadním principem bylo sdílení silničního prostoru spravedlivým způsobem.

6 Hra

Tato zkušenost má za cíl pomoci účastníkům lépe pochopit a aplikovat teorii v praxi, a naučit se inspirovat se příklady z dobré praxe a opatřeními z jiných měst pro efektivní řešení vlastních konkrétních situací. Dotčená místa se nacházejí v hostitelském městě a tedy každý je může navštívit před tréninkem pro autentičtější zkušenost. Navíc, díky účasti představitelů místní samosprávy, cvičení může poskytnout cenný vhled pro správu veřejných prostorů a být počátkem realizace možných opatření.

7 Další zdroje

Christophe Najdovski, náměstek starosty Paříže pro dopravu, silniční síť, mobilitu a veřejný prostor (Březen 2017): Roads and Mobility. Parisian Policy

Prezentace o úpravě prostoru pro mobilitu v Paříži a nedávných opatřeních přijatých místní správou k podpoře udržitelného využívání a rozvoje města.

http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_conference_2017_ops2_1_najdovski.pdf

Octavia Stepan & Irina Rotaru (2012): Street design, streetscape and traffic calming

Modul výcviku vyvinutý v rámci evropského projektu Transport Learning (Inteligentní energie v Evropě) - poskytuje stručnou historii trendů v designu městské mobility a vysvětluje různé teorie a prvky používané v návrhu ulice a konfiguraci prostor ulice www.transportlearning.net

Blog Timo Hämäläinen – články o různých dopadech opatření městské mobility

Presentace o dopadech opatření v Neapolu a Potenza: <https://urbanfinland.com/2017/08/24/urban-lessons-from-naples-potenza-and-matera/>

Vhledy do veřejného prostoru v Hong-Kongu & Tokyu

<https://urbanfinland.com/2017/02/06/urban-lessons-from-hong-kong-and-tokyo/>

iniciativy zdola pro městskou mobilitu, s cílem učinit centrum Helsink příjemnější pro lidi

<https://urbanfinland.com/2016/04/15/making-downtown-helsinki-more-walkable-its-time-for-a-grassroots-revolution/>

Monica Oreviceanu (2013): Posílení role SUMP jako nástroje monitorování, hodnocení a kontroly městského a regionálního udržitelného rozvoje Annual Polis conference December 2013

Source: <https://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1305/document/monica-oreviceanu---enhancing-the-sump-s-role-....pdf>

Zeppelin Association (2009): Kouzelné bloky, scénáře pro kolektivní socialistické bloky v Bukurešti

projektová publikace Magic Blocks Zdroj: https://issuu.com/zeppelin.magazine/docs/magic_blocks

Další informace: <http://www.aedes-arc.de/cms/aedes/en/programm?id=374074>

Comparative Research Network (2017): Hrdinové našich sousedství: příběhy občanské angažovanosti v místním rozvoji evropských měst. Publikované v rámci evropského projektu Urbanities (Erasmus +) - obsahuje řadu případových studií zaměřených na iniciativy občanské iniciativy týkající se využívání veřejného prostoru https://www.researchgate.net/publication/319968315_URBANITIES_-_collected_experiences_Our_Neighbourhoods_Heroes_-_Stories_on_Citizen_Participation_in_Local_Development_in_European_Cities

https://www.researchgate.net/publication/319968315_URBANITIES_-_collected_experiences_Our_Neighbourhoods_Heroes_-_Stories_on_Citizen_Participation_in_Local_Development_in_European_Cities

Center for London (2017): “Dělejte dobro – vytvářejte prostory pro lidi” Editováno: Richard Brown, Kat Hanna and Rachel Holdsworth Dostupné z: http://www.centreforlondon.org/wp-content/uploads/2017/02/CFLJ5081_collection_essay_placemaking_0217_WEB.pdf

Městská mobilní opatření zavedená prostřednictvím taktického urbanismu:

Film dostupný na: <http://www.streetfilms.org/transform-your-city-with-tactical-urbanism/>

Wei-Hsiang Tseng: “Jak posílit městské vztahy k Dunaji prostřednictvím instalace 15 hravých struktur” Příběh a ilustrace k projektu Parasitismus Braila, s cílem oživení nábřeží Dunaje ve městě Bräila prostřednictvím hraní se s jednoduchými tvary a návrhem různě využitelných nebo symbolických struktur. Dostupné z

<http://www.urbanmarkers.ro/actions/how-to-intensify-the-urban-relation-to-the-danube-through-the-installation-of-15-play-structures/>