

Změny v urbání komunikaci a urbáním veřejném prostoru vlivem krizového stavu způsobeného pandemií

Changes in Public Space due to the State of Emergency Caused by the Current Pandemic

Dušana Andrášová

Abstract:

The following article aims to identify changes in the use of the public space that have emerged since spring of 2020 as a result of the current pandemic in the context of the Czech Republic and worldwide as well. Additionally, it aims to identify the contemporary and prospective effect of these changes using the approach of designing and modifying of public spaces.

The work presented is based on the definition of a public space according to the theory of prof. Ing. arch. Michal Sourek. Based on this theory and further research of:

1. current tendencies in population behavior in regard to the usage of public space, housing and a work style, through press coverage and personal experience
2. current temporary safety measures of some European and American cities through city council statements and press coverage
3. examination of already published opinions and expert predictions in the field of urbanism and urban planning

This article identifies changes in the manner of use of public spaces and tendencies of using public spaces in a specific way. The link between the use of private and public space, urban and virtual public space, interior and exterior urban space, and their mutual influence will be examined.

Based on the theory provided above and in the context of the consequences of historical pandemics on public spaces, the work offers possible consequences and focus on some existing approaches or changes in the way of designing and redevelopment of public spaces. These lead mainly to healthier, greener cities, centered round their inhabitants. The possible consequences of changes in the perception of intuitive capacity of the space, the expansion of home office and the decline in popularity of public transport as places with higher probability of contagion will be focused on. Aforementioned consequences will be demonstrated on the Adaptation Strategy and Open Streets Project of the city of Milan. These findings will be compared with the situation in the Czech Republic.

The article submits several general recommendations and trends in the development of public space, such as supporting micro-mobility, pedestrian traffic and transformation of public spaces with respect to its attractiveness and functionality. These recommendations are already apparent in the current situation and cities should adopt them if they aim to achieve a sustainable coexistence of population in urban areas (like prevention of lockdowns, closure of public amenities, decline of use and deterioration of public spaces, poor environment) during the SARS-CoV-2 pandemic and afterwards (in other words after the cure invention).

Keywords:

covid-19; pandemic; urban design; planning; public space; mobility

ANDRÁŠOVÁ Dušana (2020). Změny v urbání komunikaci a urbáním veřejném prostoru vlivem krizového stavu způsobeného pandemií.

In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 126–148. ISBN 978-80-01-06893-9. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Různé druhy nemocí a nimi způsobené pandemie provází lidstvo od nepaměti. Mnohdy měnily celé společnosti. Způsobovaly zmenšení populace, zániky vesnic i měst a tím často měnily vzorce osídlení krajiny. Kromě toho měly vliv také na chování lidí, a na způsob, jakým navrhovali města a jejich veřejný prostor, zejména ulice a náměstí.

Následující stať si klade za cíl identifikovat změny v užívání veřejného prostoru, odehrávající se od počátku aktuální pandemie nemoci covid-19, od jara 2020, v celosvětovém měřítku, i na domácí půdě. A posléze identifikovat, jaké budou mít tyto změny vliv na přístup k navrhování či úpravám veřejných prostranství.

Změny ve využívání, či tendence upřednostňování konkrétního způsobu využívání veřejného prostoru a veřejných prostranství budou identifikovány na základě definování veřejného prostoru dle teorie prof. Šourka, a zkoumáním:

1. Historického kontextu. Konkrétně pandemií moru, tzv. černé smrti během 14. století a cholery během 19. století, a jejich vlivem na veřejný prostor.
2. Současných tendencí v chování obyvatelstva týkající se využívání veřejného prostoru, bydlení a způsobu práce, skrze zpravodajství a vlastní zkušenost.
3. Současných dočasných opatření vybraných měst skrze oficiální plány a prohlášení měst (Adaptační strategie Milána, Open streets New York a další), a skrze zpravodajství.
4. Zkoumání již publikovaných názorů a predikcí odborníků v oblasti urbanismu a městského plánování, především publikace Jordi Honey-Rosés a kolektivu.

Tato práce předjímá možné důsledky, důraz na některé stávající přístupy či změny v přístupu k navrhování či úpravám veřejných prostranství, jako je upřednostňování pěšího pohybu a mikromobility. Vedoucí převážně ke zdravějším, ekologičtějším městům, zaměřeným na své obyvatele. Tato zjištění budou porovnána se situací na domácí půdě. Nejvíce budou řešeny možné důsledky změn ve vnímání intuitivní kapacity prostoru, rozšíření home office a menší popularitě MHD, jakožto míst s vyšší pravděpodobností nárůstu.

Ze statě vyplývá několik obecných doporučení a tendencí vývoje veřejného prostoru a prostranství, které jsou ze stávajícího vývoje patrné a (nejenom česká) města by je neměla v blízké budoucnosti podceňovat, pokud chtějí dospět k udržitelnému soužití obyvatelstva ve městech a udržitelnému chodu společnosti (například předejití lockdownu, zavírání občanské vybavenosti, nevyužívanosti a chátrání veřejných prostranství, špatnému životnímu prostředí...) během pandemie SARS-CoV-2, i po ní (resp. po vynalezení léku).

2 Pandemie v Historii

Během historie lidstva byly pandemie či epidemie různých nemocí běžnou součástí lidských životů. Výjimku tvoří až posledních přibližně 100 let, během kterých se minimálně v rozvinutých zemích rozsáhlé epidemie ani celosvětové pandemie nevyskytovaly. Vžil se tak názor, že pandemie se vyspělých zemí netýkají. (Holubec, 2020) Což způsobilo, hlavně zpočátku, strach a citlivost obyvatel na toto téma. Aby bylo možné správně analyzovat stávající situaci, je nutné rozšířit pohled o historické souvislosti.

2.1 Černá smrt a její vliv na společnost a veřejný prostor

O pandemii pravého moru, tzv. černé smrti, která proběhla ve 14. století, má lidstvo již poměrně dostatek informací. Její smrtnost činila až 40–50 % nemocných. Rozšířila se převážně díky obchodu z Asie do Evropy.

Mnohá města zasáhla pandemie nepřipravené, či vědomě fungující v běžném režimu, vzhledem k nejasným informacím a neracionálnímu i fanatickému chování obyvatelstva během pandemie. Některá města se ale šíření nemoci snažila bránit zaváděním podobných opatření jako dnes.

Prvním přirozeným nástrojem proti šíření nemoci byla izolace jedinců i celých čtvrtí či měst (zákaz vstupu do měst). Dále přerušení činností (kulturních, církevních, omezení řemesel a obchodu na nutné minimum), a snaha o zvýšenou hygienu prostředí. (Maňasová, 2013) Tato opatření průběh pouze zmírnila (pravý mor byl dle WHO vymýcen až r. 1960 pomocí antibiotik). Nemoc jako taková měla několik důsledků na společnost i veřejný prostor.

V souvislosti s pandemií a úbytkem populace vzniklo několik změn ve společnosti:

1. V některých městech byly zaváděny hygienické úřady (př. Benátky).
2. V Anglii došlo ke zdokonalení právního řádu, který musel řešit velmi komplikované dědické vztahy.
3. Snížila se kvalifikace pro cechovní povolání.
4. Vznikla zemědělská krize vedoucí k třídní polarizaci a postup bohatších svobodných rolníků do zemanských vrstev. Zvýšil se rozdíl mezi mzdami zemědělských rolníků a řemeslníků. Krize byla způsobena hlavně větší nabídkou potravin nežli poptávkou v prořídle populaci. Výjimkou byla situace v Anglii, kde byl nedostatek rolníků takový, že si mohli určovat podmínky, a jejich životní úroveň se zlepšila. (Maňasová, 2013)
5. A několik změn v osídlení a veřejném prostoru:
6. Zánik mnoha vesnic a usedlostí souvisí se zemědělskou krizí. Kromě velkého počtu úmrtí situaci posílilo stěhování pozůstalých vesničanů do měst za lepším výdělkem.
7. Úbytek veřejných (i soukromých) koupelí koncem 15. století. Kvůli názoru, že voda mor „nese“. (Maňasová, 2013)
8. Od poloviny 16. století vznikaly ve veřejném prostoru Morové sloupy – nové prvky jako ochrana před pandemií, a to převážně na místě morových hřbitovů a na náměstích Evropských měst. Vznikaly až do 18. století, kdy se také pomalu začala obnovovat péče o osobní hygienu. (Jaglarz, 2014)
9. Ojedinelé myšlenky nových urbanistických uspořádání: Da Vinci měl plán na zbavení Milána hradeb a jeho vybavení dopravními okruhy a radiálami – rozvolnění přílišného soustředění obyvatelstva prostřednictvím výstavby satelitních měst. Tím předběhl vývoj v urbanismu o pár set let. (Jebavý, 2012)

2.2 Cholera a její vliv na veřejný prostor

Pandemie cholery propukla během 19. století v Asii, poté Evropě a Americe. Důležitým poznatkem, který vedl k mnoha změnám veřejného prostoru bylo zjištění způsobu šíření nemoci – vodou kontaminovanou fekáliemi. Například v Holandsku byla ustanovena Státní komise pro pitnou vodu, která zkoumala její kvalitu, a zjistila, že v Utrechtu je voda přijatelné kvality pouze ve 14 % veřejných studních. (Jaglarz, 2014)

V reakci nejenom na tato zjištění se celkově proměnil pohled na hygienu ve společnosti, a tak měly změny charakter propisování hygienických zásad do veřejného prostoru. A to:

1. Kontaminaci vody se lidé snažili zamezit postupným zaváděním zatrubněných veřejných vodovodů a kanalizací. (například v Maastrichtu koncem 19. století). (Jaglarz, 2014) Ty neodmyslitelně změnily rozložení ulic a kvalitu veřejného prostoru.

2. Od poloviny 19. století se začaly zavádět veřejné toalety (a také byly soukromé toalety integrovány do obydlí chudších vrstev). Rozšíření povědomí o budování veřejných toalet pomohlo jejich zavedení na Světové výstavě v Anglii r. 1851, a poté jejich zavádění v rámci větších dopravních uzlů. (Jaglarz, 2014)
3. Veřejný prostor byl obohacen o znovunalezené veřejné lázně.
4. Vznikl požadavek zdravého města, odražen například v nových urbanistických koncepcích, jako je teorie Howardových Zahradních měst (Honey-Rosés et al. 2020) a další teorie sociálních reformátorů a utopistů na lepší, zdravější a rovnější města. Ve stávajících městech byly prováděny asanace jejich částí (převážně kvůli požadavku rozšíření ulic).

3 Veřejný prostor dle teorie Michala Šourka

Základní kámen teorie Michala Šourka a definování veřejného prostoru je komunikace. Ta je jeho podstatou. (Šourek, 2019) Dle Wikipedie je definována jako „vzájemná výměna informací mezi dvěma či více entitami“. Ovšem také je „komunikace“ dělena do mnoha kategorií, a kromě sociální komunikace (kterou reprezentuje lidská řeč a písmo) zahrnuje tento pojem i telekomunikace (přenášející informace), či pozemní komunikace (umožňující distribuci zboží, lidí, informací). Pojem komunikace je tedy vhodné chápat i ve významech pramenících z odvozených pojmů. (Ne tedy jako samotné síť, ale to, co poskytují)

Teorie dále definuje pojem urbání komunikace, který zahrnuje komunikaci společensko-kulturních i materiálních hodnot, přičemž její principy jsou východiskem idey města i praktického fungování města.

Veřejný prostor tedy určují tři dílčí druhy komunikační funkce:

1. konzumace benefitů
2. mediace
3. zásobování

Tyto druhy jsou provázány a nelze je od sebe oddělit. Urbání veřejný prostor je místem, kde jsou konzumovány benefity poskytované městem. Těmito benefity může být rychlá a komfortní (hromadná) autobusová doprava, bezpečnost pohybu, možnost obživy či společensko-kulturní akce. Obyvatelé města tedy konzumují benefity připravené či vyvolané jinými obyvateli, př. divadelní vystoupení, happening, ale i sociální kontakty – setkání se sousedy. Jednotlivec střídá roli konzumenta a tvůrce benefitů. Díky směně benefitů se tedy předávají informace, materiálie, dojmy a zážitky – jedná se o formu komunikace. (Šourek, 2015)

Mediací lze chápat zpřístupňování benefitů odehrávajících se ve veřejném prostoru. Benefity jsou jí zprostředkovávány a interpretovány. Na příkladu: Benefit v podobě „setkání s přáteli u večeře“ není uniformní událostí. Dojmy, pocity a informace které z události získáme přímo ovlivňuje výběr konkrétní částí veřejného prostoru = místa setkání. Jestli se tedy obyvatelé sejdou v restauraci umístěné v parku / u památky / u rušné komunikace či přes internet, ovlivní nejenom kvalitu ale i možné téma jejich hovoru. Veřejný prostor i přílehlá stavební díla, která jej artikulují svojí formou, nadto sama o sobě komunikují s jejich uživateli. (Šourek, 2019)

První dva druhy komunikace by se neobešly bez třetího – zásobování. „Kromě dopravy lidí do míst, kde jsou potřeba, a do míst, kde jsou saturovány jejich potřeby, kromě surovin, výrobků i zboží zásobování zahrnuje také energie, elektronická sdělovací média, vodu pitnou, užitkovou i znečištěnou.“ (Šourek, 2015) Ve všech druzích komunikace se prolíná její obsah, který je také trojího typu – hodnoty kulturní, sociální a materiální.

Veřejný prostor, definován tedy jako prostor přístupný veřejnosti (úplně či částečně) poskytující a zprostředkující komunikaci, má dvě podoby. **Fyzický = urbánní veřejný prostor**, a **virtuální veřejný prostor**. „Virtuální veřejný prostor je prostorem médií: dnes zahrnuje denní tisk, rozhlas, televizi, internet i jeho nejrůznější produkty a další. Je nezávislý na struktuře města či sídelní struktuře.“ Urbánní veřejný prostor má na rozdíl od virtuálního veřejného prostoru kromě veřejnosti ještě druhou vlastnost = urbanitu, neboli bezprostřední fyzický kontakt s člověkem zbudovanou částí městského prostředí.

„Urbánní veřejný prostor zahrnuje exteriér – veřejná prostranství, stejně jako interiéry budov jsou-li veřejně přístupné. Ve všech těchto prostorách probíhá urbánní komunikace.“ (Šourek, 2015)

4 Změny ve veřejném prostoru vztahované k teorii Michala Šourka

4.1 Vyprázdňení – vliv na funkce veřejného prostoru

Aktuální pandemie nemoci covid-19 se začala šířit koncem roku 2019. Za pandemii byla nemoc označena 11. března 2020. Šíří se kapénkami ve vzduchu. Přenosu je tedy nejnanejdřív zamezit izolací obyvatel v jejich domovech. Proto první (dočasnou) změnou ve veřejném prostoru v důsledku restrikcí (v ČR vyhlášení nouzového stavu a omezení volného pohybu osob (Vláda ČR, 2020)) bylo jeho vyprázdňení. To značně omezilo jeho funkce:

1. Užívání benefitů města bylo většinou přesunuto do soukromého a virtuálního veřejného prostoru.
2. Zprostředkování zážitků (mediace) je až na výjimky znemožněna.
3. Zásobování (převážně zbožím a energiemi) se stalo pro fungování společnosti v tomto režimu nejvyužívanější a nejdůležitější funkcí urbánního veřejného prostoru. Zásobovány byly převážně soukromé prostory domácností. Obsahem komunikace ve veřejném prostoru tak zůstala hlavně složka materiální (např. kurýři s potravinami a dalším zbožím), v menší míře i sociální (sanitní vozy, sociální pomoc, státní správa).

Prim funkce zásobování je patrný již během zmiňované pandemie cholery (nové kanalizace, vodovody). Ovšem zřetel na tuto funkci přímo ovlivnil ostatní komunikační funkce prostoru. Na ulicích i náměstích vzniklo více užitečného prostoru, mohlo se v něm pohybovat více lidí a bylo v nich mnohem příjemnější prostředí pro pobyt.

Stejně tak jako se v reakci na pandemii cholery rozvinulo zásobování energiemi, bude nutné nyní rozvinout zásobování lidmi a zbožím. Tak, aby na náměstích vzniklo více užitečného prostoru, mohlo se v něm pohybovat více lidí a bylo v nich mnohem příjemnější prostředí pro pobyt.

Vyprázdňení urbánního veřejného prostoru umožnilo plynulejší opravy a jeho údržbu. K tomu se pojí změna uživatelů různých typů veřejných prostranství. V ulicích či náměstích se zdržovali převážně lidé, kteří zde museli být kvůli své práci (údržba, úklid), převážně z nižších sociálních vrstev. Kvalifikovaní, lépe placení pracovníci, kteří mohli využívat home office, začali dávat přednost parkům a zeleným místům. Změna uživatelů prostranství může vyvolat změny investic do nich vnášené. (Honey-Rosés et al. 2020) Tato tendence může být problematická pro veřejná prostranství méně užívaná již před pandemií, ze kterých se mohou stát vyloučené lokality.

4.2 Změny vztahu urbánního a virtuálního veřejného prostoru

Od jara letošního roku se mnoho činností přesunulo do virtuálního veřejného prostoru. Ten byl využíván k pracovním setkáním, k výuce, ke kulturním zážitkům, k setkávání s přáteli, či k nákupu.

Díky virtuálnímu veřejnému prostoru mohou obyvatelé mnohé benefity města konzumovat z domova – k tomu, aby si zajistili obživu, či prožili kulturní zážitek, nepotřebují nutně fyzicky být v urbánním veřejném prostoru. Také zásobování zbožím se odehrávalo, aniž by musela tento prostor většina obyvatel užívat.

Otázkou tedy je: Potřebují obyvatelé ještě urbánní veřejný prostor?

Možnost provádět většinu běžných činností ze soukromých domovů má svá úskalí. Jedním z nich je samotný fakt, že různé činnosti provádíme z jednoho fyzického prostředí, které není vždy dostatečně kvalitní. A tak i přes to, že skrze virtuální veřejný prostor můžeme být obyvatelé v kontaktu s některými částmi toho urbánního (přednášky, výstavy či představení natáčena v budovách, kde se předtím odehrávala; fotografie měst), zážitky těchto obyvatel jsou nekvalitní, pořád stejné, a stávají se tak fádní. Zprostředkování zážitků skrze virtuální veřejný prostor a soukromý prostor se jeví jako nedostatečné. Obyvatelé si budují svoji identitu také na základě identity místa (Norberg-Schulz, 2010). K místu je pojí zážitky, které je formují (Honey-Rosés et al. 2020) – pro kvalitní život tak potřebují kvalitní a pestré prostředí – potřebují provádět činnosti na různých místech, které zprostředkovávají jejich zážitky odlišně a kvalitně.

Lze tedy říci, že mediační funkce urbánního veřejného prostoru bude mít na jeho návěstěnost v době PostCovidové!! zásadnější vliv (současně s jeho kapacitou), nežli funkce zásobovací či konzumace benefitů. Vzhledem k tomu, že je jedinou funkcí, kterou nelze dostatečně uspokojit skrze prostor virtuální. Tento fakt vyvolává **potřebu atraktivního urbánního veřejného prostoru**, který bude kvalitnější než soukromé prostory obyvatel.

4.3 Změny vztahu exteriérového a interiérového veřejného prostoru

Změnu tohoto vztahu významně ovlivňuje změna „Intuitivní kapacity prostoru“, definovaného Wiliamem Whytem (1980). Jedná se o představu jednotlivých obyvatel o maximálním množství uživatelů daného prostoru v daném čase. Interiérový veřejný prostor utrpěl, protože se vlivem pandemie tato kapacita výrazně snížila. Důsledkem v krátkodobém horizontu bude zmenšení kapacity, oblíbenosti i využívanosti interiérových veřejných prostorů. (Honey-Rosés et al. 2020)

Tyto předpoklady v ČR potvrdilo chování obyvatel během letních měsíců. Lidé se raději scházeli v exteriérovém veřejném prostoru na úkor interiérového, a zatím nejsou patrné žádné známky o změně tohoto trendu. Praxe zatím vyvrací názor, že místa vnímána jako čistě veřejná (park, náměstí) budou využívána méně než místa vnímaná jako poloveřejná, jako „třetí místa“ „domácí místa“ (pravidelně navštěvovaná restaurace, tělocvična...) (Low, Smart, 2020) Z tohoto lze vyvodit dva důsledky.

1. Aby občanská vybavenost dál správně fungovala, potřebuje expandovat do exteriéru. Tento trend není nový, venkovní čítárny či třídy se místy zavádí již několik let. Na existenci předzahrádek jsme zvyklí. Ovšem nyní toto téma nabývá na důležitosti. Například Rotterdam dovolil dočasně veškerým podnikům (tedy i službám jako je kadeřnictví) zabírat bez poplatků a povolení běžná parkovací místa.
2. Je potřeba poskytnout dostatek kvalitního exteriérového prostoru obyvatelům města. Možným řešením je:
 - a) Úprava celostátní legislativy: V současné době je stanoven požadavek na nová veřejná prostranství v nových čtvrtích ve vyhlášce č 501/2006 o obecných požadavcích na využívání území, § 7 odst. 2 takto: „Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m²; do této výměry se nezapočítávají pozemní

komunikace.“ Je možné uvažovat o úpravě tohoto požadavku, který ovšem není všespásný, a to z hlediska různorodosti jednotlivých měst, kdy pro některé je již stávající požadavek naddimenzován.

- b) Vzhledem k tomu se jeví jako nejlepším řešením vypracování koncepce veřejných prostranství v rámci ÚPD a manuálu jeho tvorby jednotlivými městy. V Územních plánech pak můžou mít jednotlivé nově navrhované zastavitelné plochy v rámci ploch s rozdílným způsobem využitím předepsané požadavky zakomponování různě velkých veřejných prostranství, či můžou být jejich plochy vyčleněny zvlášť. Manuál tvorby zase dodá parametry pro navrhování odpovídající místním podmínkám. Tyto materiály musí být vytvářeny se zřetelem na dostatek prostoru pro veřejná prostranství. Diskutabilním příkladem jsou Pražské stavební předpisy, lokální prováděcí předpisy ke stavebnímu zákonu, které zavedením odstupových úhlů r. 2018 umožnily fasádám objektů se k sobě přiblížit, čímž vzniká užší uliční prostor, který na základě změny „Intuitivní kapacity prostoru“ již nemusí pojmout dostatečné množství obyvatel, může zamezit vzniku předzahrádek a dostatečně širokých chodníků.

4.4 Změny vztahu soukromého a veřejného prostoru

V důsledku pandemie se mohou odehrát i změny vazeb a hranic soukromého a veřejného prostoru. Díky rozšíření home office či online výuky, se části soukromých obydlí dostávají do virtuálního veřejného prostoru. I přesto, že některé komunikační aplikace umožňují i komunikaci z virtuální místnosti, lze očekávat častější požadavky na implementování pracoven do bytů a domů. Tendenci podporuje i průzkum provedený společností Procházka & Partners: dle kterého 75 % firem zachová home office i po skončení krize, z toho 15.9 % neomezeně navždy, zbylí jako možnost na několik dní v týdnu či měsíci. (Retrend, 2020) A také aktuální trh nemovitostí – nejvíce jdou na odbyt prostory, které mají k dispozici zahradu či prostor na home office. (The Guardian, 2020)

Ovšem, již vzhledem ke zmíněné mediační funkci veřejného prostoru, kterým jsou i kanceláře, lze říci, že budou dále využívány, ale v menší intenzitě. Dle průzkumu Colliers International by obyvatelé nejraději chodili do kanceláře nejméně 3 dny v týdnu. (Retrend, 2020)

Již nyní je patrné, že poptávka po kancelářských prostorech v roce 2020 klesla, což v kombinaci s od roku 2014 největší stavební činností v oblasti kancelářských budov snižuje obsazenost kanceláří. Trendu lze jistě zamezit navrhováním flexibilních kanceláří, po kterých dle průzkumu Colliers International nyní i do budoucna roste poptávka. Nejenom flexibilní kancelář, ale hlavně také flexibilní a multifunkční objekty budou zárukou živé lokality a živého města. V Praze je nyní nejvíce těchto kancelář situovaná v centru (Retrend, 2020). Což vyvolává dopravní komplikace, problém zásobování lidmi. Reakcí na tento problém je již nyní patrný posun poptávky po těchto kancelářích z centra města směrem do vnějších městských lokalit. To umožňuje vrátit do městských center další funkce, hlavně bydlení, či jiné typy interiérového veřejného prostoru.

Tato tendence ukazuje na raná stadia **decentralizace**. Tu posiluje i samotný fakt slabší vazby obživy a města. Lidé, kteří budou na místo zaměstnavatele dojíždět jenom občas, nemusí bydlet blízko. Můžeme tedy očekávat novou vlnu suburbanizace.

5 Suburbanizace

Trend suburbanizace je patrný v zahraničí: příkladem v Americe zvažuje v přímém důsledku pandemie stěhování do méně rušné lokality třetina obyvatel – přesněji 43 % dotázaných v průzkumu provedeného na konci dubna. (The Harris Poll,

2020) Tato skupina se skládá převážně z lidí ve věku 18–34 let – mladé generace, která bude nyní určovat vývoj vzorců bydlení. Podobně dle studie realitní firmy Hamptons International v Londýně pronajímatelé snižují nájemné až o 20 %, protože nájemci v pandemii opouštějí centra měst (příčemž normálně meziročně klesne tak o 4 % v Londýně, o 0,5 % v celé Anglii). (The Guardian, 2020)

Lze předpokládat, že se lidé budou stěhovat do okolí měst spíše než na vzdálený venkov či samoty, protože ve městech se stále nachází atraktivní urbání veřejný prostor, který zprostředkovává naše zážitky, a dělá je kvalitnějšími.

Vztaženo k Praze tedy lze očekávat ještě rychlejší rozvoj obcí středočeského kraje s dobrou dostupností do hlavního města. Proto roste potřeba spolupráce Prahy se Středočeským krajem v koordinování tohoto rozvoje a zátěží z něj plynoucích. Mezi nejdůležitější úkoly na úrovni metropolitní koordinace bude patřit zajištění nových podmínek pro ochranu zdraví, řešení negativních dopadů na změnu klimatu (souvisejících se zvýšenou mobilitou, individuálním vytápěním a rozšířením ekonomických aktivit) a řešení bytových potřeb (se zvláštním ohledem na dostupné a sociální bydlení). (Tosics, 2020)

Situaci může pomoci mimo jiné již deklarované sjednocení systému PID a SID, a také výstavba parkovišť P+R na přestupných bodech, která je prozatím nedostatečná. Pro názornost r. 2016 měla Praha k dispozici 3 009 míst. Do roku 2030 by se měly kapacity navýšit na 6 000 – otázkou je, jestli je tento cíl, stanovený roku 2016, dostačující. (Praha – Strategický plán, 2016)

5.1 Distribuce zeleně

Stěhování se do suburbíi pro mnohé znamená větší kontakt s přírodou. Z psychologického hlediska tedy potřebu se stěhovat zmírní dostatek zeleně a exteriérového veřejného prostoru ve městech. Od propuknutí pandemie je patrná větší využívanost zelených míst, převážně ke sportu, rekreaci a socializaci. Tato místa jsou sama o sobě atraktivní. Příčemž bylo patrné upřednostňování malých parků a alejí.

Důležitá bude hlavně jejich dostatečná údržba a vzájemná provázanost.

Jako nejdůležitější se jeví podpora malých lokálních zelených míst – která jsou také od začátku pandemie upřednostňována. Malá, lokální zelená místa umožní odlehčení, menší koncentraci obyvatel ve známých parcích. Tato „sousedská místa“, ve kterých se setkávají převážně ti samí lidé, bydlící v blízké vzdálenosti, také umožní tvorbu lokálních komunit, které jsou od jara jednou z mála platforem neformální komunikace. Pro jejich tvorbu je vhodné revitalizovat špatně řešené křižovatky, využít střešní krajiny či brownfielity či integrovat aleje do uličních prostor. (Honey-Rosés et al. 2020)

Města, která mají propojené diferenciované a decentralizované zelené plochy – jako například v Nantes či Valencii, mají výhodu. Lépe poskytnou „denní dávku“ přírody svým obyvatelům, aniž by museli cestovat dále od svých domovů. Z hlediska biologické rozmanitosti ale budou nepřetržitě síť zeleně stále cennější než izolované záplaty. (Honey-Rosés et al. 2020) Poměrně souvislou síť zeleně má i Praha (Celoměstský systém zeleně). Strukturu bude nutné doplnit a lépe propojit, vzhledem k tomu, že od začátku pandemie jsou parky a další přírodní plochy celoměstského významu, i vzhledem k zmenšené „individuální kapacitě prostoru“, poměrně přetížené.

6 Mobilita

Pandemie má od svého začátku zásadní vliv na dopravní vzorce. Změnily se preference ve způsobu dopravy, její četnost, délka, a často i počáteční a koncové body jednotlivých tras. Doted' byla kvalitní městská mobilita stavěná na dostupnosti městské hromadné dopravy (MHD). (Polívková, 2020) Vyvalstalým problémem je zmenšená obliba využívání MHD obyvateli, způsobená jak zmiňovanou zmenšenou „intuitivní kapacitou

prostoru“, tak rozšířeným názorem, že se jedná z hlediska zdraví o nebezpečný prostor s vysokou pravděpodobností nákazy. Tento názor je příživován částí samotných obyvatel, kteří nerespektují pravidla – hlavně nošení roušek v MHD. (Lidovky.cz, 2020) Menší využívání MHD vede k větší hustotě individuální automobilové dopravy.

K předcházení problémů spojených s automobilovou dopravou, je nutné udržovat atraktivitu městské hromadné dopravy – zajištění hygieny ve vozech, informovanost obyvatel o její bezpečnosti, ale také zvýšení četnosti spojů na vytížených trasách, pro lepší distribuci obyvatel.

Dále je potřeba nabídnout alternativní formu individuální dopravy. Formu nezatěžující životní prostředí a podporující fyzickou aktivitu obyvatel – neboli chůzi, cyklistiku a další formy mikromobility (např. koloběžky). Tyto formy mobility jsou klíčovými doporučením WHO pro všeobecné zdraví před COVID-19, a také zažívají od jara velkou podporu v mnoha metropolích. Objevily se různé druhy podpory:



obr. 1 – Podporování mikromobility Londýnem, Zdroj: wikimedia commons

1. Slovní pobídky a programy měst, motivující své obyvatele k využívání mikromobility, provedené formou sloganů na billboardech či informačních cedulí a štítků na sdělovacích plochách či publikované v místních médiích.
2. Změnami fyzického prostředí (především dočasnými, ale také trvalými)
 - a) změnou jeho užití pomocí značení
 - b) formou reálné výstavby
 - c) taktickým urbanismem

Add a) Jedná se především o projekty „Open streets“ a „Slow streets“, neboli uzavření částí, či celých ulic pro automobily (s výjimkou IZS a rezidentů, případně zásobování) a jejich poskytnutí pěšímu provozu. Uzavření je často značeno pouze dopravním značením, případně zátarasem (mobilním prvkem) znemožňujícím vjezd do ulice) Z již provedených realizací:

- New York: otevřel v rámci Open streets přibližně 160 km ulic. Ty poskytují kromě surového prostoru také jiné možnosti a aktivity, mimo jiné díky neziskovým organizacím. Skupina StreetLab v rámci NY Open Streets poskytuje i bezdotyková hřiště pro děti, či dětský mobiliář potřebný pro psaní domácích úloh, s kterými mohou dětem pomoci dobrovolníci. (NYC, 2020)
- Oakland otevřel v rámci Open streets přibližně 34 km ulic pro chodce, protože čelil přeplněným parkům. (WHO, 2020)

- Podobné projekty můžeme vidět v Milánu, Vídni, San Franciscu, Mineapolis, a dalších.

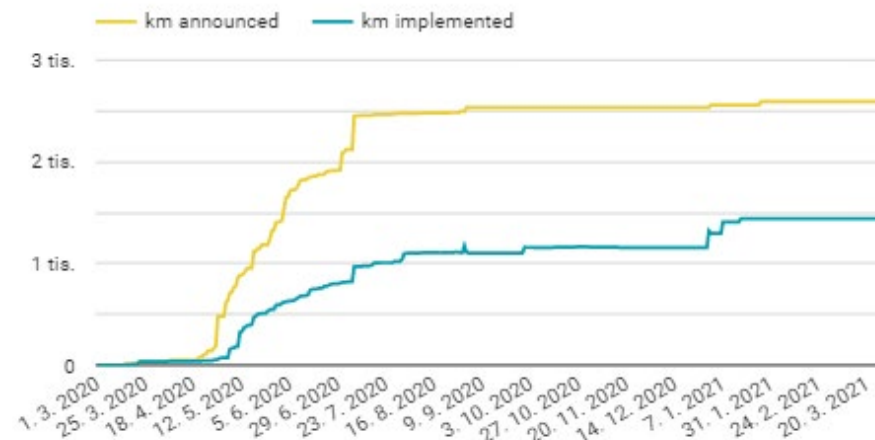
Add b) Zde hlavně projekty nových (dočasných či trvalých) cyklostezek. Umístování nových parkovacích míst na kola, či dobíjecích míst na elektrokola, elektrokoloběžky a skútry. Poté tzv. „parklety“ – defacto lokálně rozšířené chodníky na úkor parkovacího pruhu pro automobily za cílem umístit na ně předzahrádky přilehlých především gastronomických provozů. Výběr z již provedených realizací:

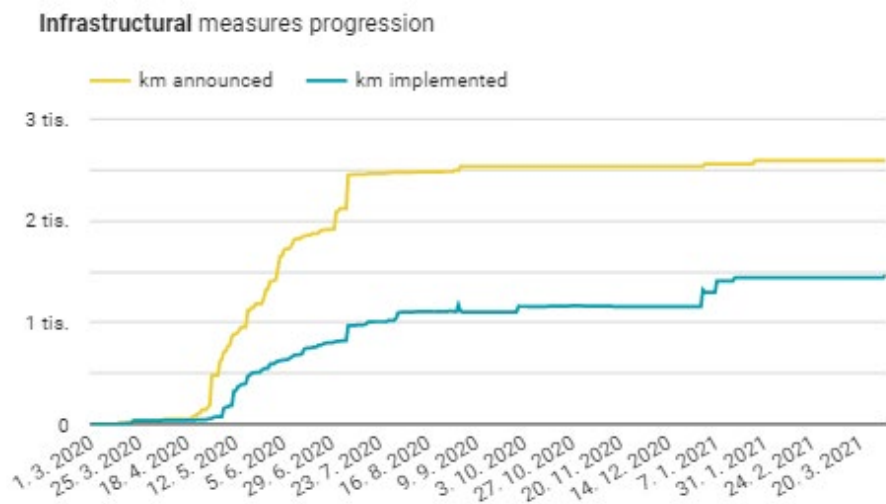
- Lima (Peru) otevřela 46 km dočasných a 16 km trvalých cyklostezek. (WHO, 2020)
- Bogota přidala do své cyklistické sítě 76 km plnohodnotných obousměrných dočasných cyklostezek.
- Brusel 40 km cyklostezek (BBC, 2020)

Add c) Projekty taktického urbanismu jsou dočasné, provedené převážně mobilními úpravami (květináče, lavičky, instalace...) či nestavebními úpravami povrchů (nabarvením), které mění využití prostoru i jeho fyzickou podobu. Mají za cíl ověřit možnost renovace zanedbaných či špatně užitých míst (často nepotřebných křižovatek), nabízejí možnost poskytnutí zpětné vazby od obyvatel. Tyto projekty jsou ze své podstaty převážně vyvolané i uskutečněné samotnými obyvateli města (někdy můžou být až na hranici se zákonem). Tato práce se ovšem zmiňuje pouze o projektech spadajících do této kategorie, uskutečněné municipalitou měst a odborníky.

V mnoha případech úpravy zahrnují kombinaci přístupů. Časté jsou úpravy uličních profilů, ve kterých je na základě místních poměrů zbudována cyklostezka, rozšířen chodník, či vystavěn parklet na úkor automobilového pruhu či parkovacích míst. Nebo je na úkor pruhu pro automobily vyznačen cyklistický pruh pouze (vodorovným i svislým) dopravním značením. Či je ulice označena za obytnou zónu či zónu 30 (max 30 km/hod) a vyznačena také jako cyklostezka.

Infrastructural measures progression





obr. 2 a 3 - Grafy porovnávající oznámené a již reálně provedené úpravy ve veřejném prostoru k březnu 2021, Zdroj: ECF COVID-19 measures tracker v1.1.

Z dlouhodobých plánů a strategií:

- „Paříž na kole“ – plán Paříže, prosazovaný primátorkou Anne Hidalgo. Do roku 2024 chce zajistit ve 100 % svých ulic bezpečné podmínky pro jízdu na kole. (Polívková, 2020)
- Torino 2030: strategický plán Turínu, který byl představen v prosinci 2020 a ve kterém se odráží řešení změn vyvolaných pandemií v návaznosti na dlouhodobé cíle. Plánuje podporovat elektro mikromobilitu, neboli elektrokoloběžky a pod. Dále výstavbu dobíjecích míst mikromobility na úkor těch parkovacích pro automobily. (Polívková, 2020)
- Nový Zéland je příkladem oficiální podpory na úrovni státu. Již v první půlce dubna přislíbil městům 90 % spolufinancování zrychleného přerozdělení uličního prostoru ve prospěch chodců a cyklistů. (Polívková, 2020)

Podpora mikromobility je patrná v překotném vyhlašování úprav veřejných prostranství pro její podporu napříč světem, které začalo na přelomu března a dubna 2020, v přímém důsledku pandemie. V průběhu půl roku se reálně implementovala přibližně polovina všech oznámených opatření.

6.1 Adaptační strategie Milán 2020

Všechny výše zmíněná opatření na podporu mikromobility jsou obsažena a dobře čitelná na Adaptačním plánu města Milán, a jeho projektu Open Streets, vydané v reakci na pandemii, které zde poslouží jako příklad. (Milan, 2020)

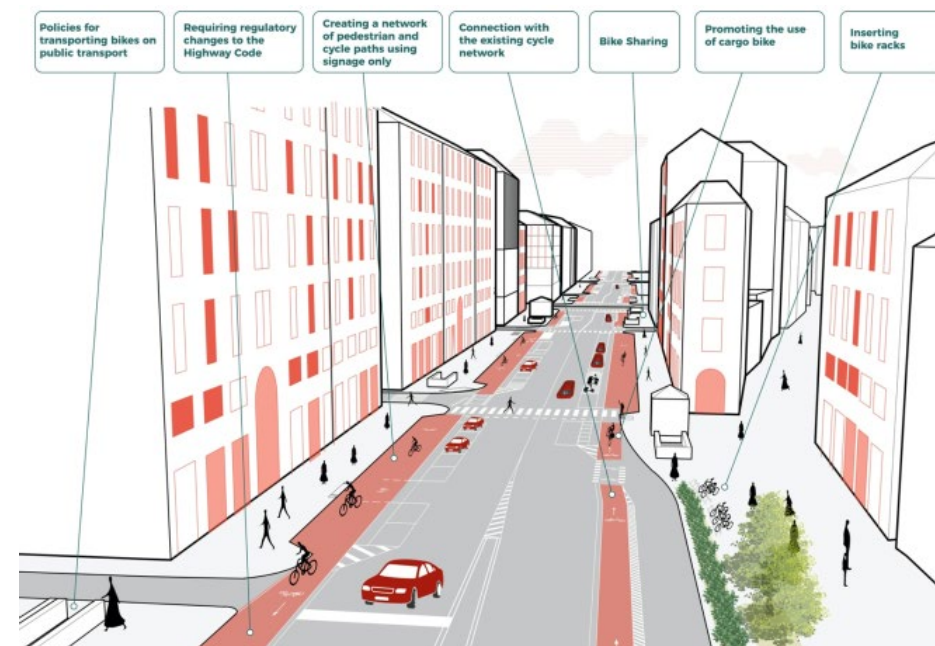
Adaptační strategie poskytuje slovně vyjádřené obecné oblasti podpory a myšlenek reorganizace města v reakci na sociální distancování a další opatření vzhledem k pandemii. Apelují na nastolení „new normal“, která se oproti před pandemickému normálu bude lišit v úrovni vedení města mimo jiné také:

- větší podporou MHD
- pomocí potřebným a veřejnými investicemi
- ztenčením a zrychlením byrokratických procesů
- zahájením rozsáhlých projektů údržby a sanace stávajících nemovitostí,

- veřejných i soukromých
- podporou územního plánování
- podporou digitalizace

A v úrovni města samotného mimo jiné také:

- reorganizací městského časového rytmu – změna a diferenciací pracovních dob či prodloužení otevírací doby pro veřejnost, aby se předešlo dopravním špičkám.
- Podpora mikromobility – pomocí:
 - rozšiřování cyklistické sítě
 - podporou sdílených systémů kol a mikromobility
 - zvyšováním četnosti parkovacích míst na kola
 - rozšiřováním chodníků
 - tvorbou obytných zón a zón 30
 - vyžadováním regulačních změn silničního řádu s cílem zjednodušit pravidla na podporu chůze a jízdy na kola
 - zvýšení četnosti krátkodobých parkovacích stání pro drop-off (donášku zboží do domácností) a zdravotní péči
- Podporou realizace projektů taktického urbanismu
 - dočasná i trvalá otevřená náměstí, které poskytnou venkovní prostory pro vybavenost, pro kulturu, sport, trhy a setkávání



Planned interventions



Planned intervention for walkability and cyclability in the city of Milan

obr. 4 – Představa ulice Corso Buenos Aires v Miláně, Zdroj: Adaptation strategy, Milan
obr. 5: Přehled plánovaných změn, Zdroj: Open Streets, Milan

- Play streets – dočasné pěší zóny s hřišti pro děti (prioritně v sousedstvích bez zelených ploch).

V projektu Open streets jsou poté ustanoveny konkrétní projekty avizované v adaptační strategii, většina z nich provedena pomocí nestavebních zásahů (mobilními prvky či dopravními značením). Například graficky znázorněné plánované proměny profilů některých ulic (Corso Venezia, projekty zóny 30 Via Marghera, Lazzaretto, obytná zóna Via Casati...) Dále znázorněny plánované zásahy Open streets v pilotní lokalitě (Porta Venezia-Lazzaretto district) či představen návrh projektu „Piazze Sicilia“, který vznikl na jednom z 65 míst již vytipovaných lokalit v projektu z roku 2018, v rámci kterého vznikla proměna náměstí Piazza Aperte – zdárného příkladu taktického urbanismu.

Strategie a projekty v Open streets navazují na již stávající strategie:

- Sustainable Urban Mobility Plan (2018): Plán zahrnující nosnou kostru cyklostezek, kterou chtějí nyní rozšířit o nových přibližně 35 km. Přičemž rozšíření bude podpořeno změnami legislativy zahrnuté do naléhavých a nouzových vyhlášek.

- The Milan 2030 Territory Management Plan (PGT): A plán identifikující síť potenciálních pěších oblastí pro transformaci na město 15 min docházkových vzdáleností.

Kromě toho se také opírají o zahraniční zkušenosti, převážně na úspěch Nizozemské dopravní revoluce ve prospěch cyklistiky podpořené vládou, která byla vyvolaná energetickou krizí roku 1973, a díky které je nyní 30 % vnitrostátního cestování na kole. Změna dopravních vzorců a podpora mikromobility není novým prvkem, který by doteď nebyl podporován. Ovšem vlivem pandemie se podpora mnohonásobila a myšlenka zpopularizovala v mnoha místech, která na ni ještě nebyla připravena. Pandemie poskytla výhodu tvorby dočasných změn (např. výstavby cyklostezek), které pro zvládnutí stavu nouze nabývají naléhavějšího aspektu a narážejí na menší odpor ze strany občanů. O tento obecně menší odpor se opírá i Milán, který by se chtěl během krizového stavu dostat o krok blíže k dlouhodobým plánům, o které se Adaptační strategie opírá. Obdobně jako ostatní města, která již ve svých plánech s podporou mikromobility počítala, dostal možnost k jejich rychlejšímu uskutečnění.

V těchto bodech Můžeme vidět paralelu s českou novelou stavebního zákona, která si klade podobné cíle (i když její provedení k nim nemusí spět).

6.2 Strategický plán Prahy a vývoj v Praze

Tato epidemie, jak již bylo zmíněno v mnoha jiných článcích a studiích, je příležitostí – kromě jiného i příležitostí pro vytvoření takových podmínek v urbánním veřejném prostoru, aby se v něm lidé bezpečně a rádi pohybovali.

Jestli se Praha chytla této příležitosti, bude nyní načrtnuto v malé „case study“ nynější situace v Praze, která je založena především na oficiálních zdrojích IPR a zpravodajství, a soustředí se hlavně na výše představené reakce a změny v důsledku pandemie covid-19.

Praha v reakci na pandemii nevytvořila nový strategický dokument, který by nahrazoval či doplňoval dokumenty stávající. Stávající dokumenty, kterými se rozvoj Prahy řídí, ovšem obsahují některé myšlenky a procesy, témata, které jsou mezi výše zmíněnými, v důsledku pandemie jsou vnímány jako důležitější a jsou celosvětově podporována:

6.2.1 Strategický plán hl.m. Prahy (aktualizovaný roku 2016, stanovující vizi Prahy pro rok 2030)

Opírá se o celoevropské strategie. Má být v synergii s Metropolitním plánem, a jednotlivé koncepce dílčích témat a strategií jsou mu naopak podřízeny, pro umožnění jejich koordinace. (Praha, 2016)

Strategický plán obsahuje kategorie, které akcentují s řešeními a tendencemi vyvolané pandemií, které jsme již zmiňovali. Konkrétně:

1) v sekci „Život ve městě“

- deklaruje adaptaci na město krátkých vzdáleností stavěnou především na polyfunkčnosti území a zastavování brownfieldů nežli volný ploch za městem
- zvyšování atraktivity a pobytové kvality veřejných prostranství
- deklaruje zvyšovat fyzickou prostupnost a bezbariérovost
- usnadňovat pěší spojení frekventovaných lokalit

Tyto prohlášení směřují k přívětivějšímu městu pro chodce, a staví chůzi do pozice preferovaného způsobu dopravy po městě.

2) v sekci „Udržitelná mobilita“

- určí problémy Prahy, jako je negativní vliv automobilové dopravy na ŽP a VP, nedostatek P+R, či nekonceptní organizace zásobování města
- hlavním indikátorem dosažených změn je Zvýšení podílu veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce (není zadané přesné cílové procento)

Přičemž dělba přepravní práce z roku 2016 je následovná: 43 % cest bylo vykonáno veřejnou dopravou, 33 % automobilovou dopravou, 23 % pěšky a 1 % na kole. Ze zmíněné dělby přepravní práce je patrné výrazné využití MHD. To akcentuje kvalitní systém veřejné dopravy v Praze, která je jejím potenciálem, a je strategií dál výrazně podporována. Podpora pěších a cyklistů je dál nastíněna pouze v kapitole:

3) Nová propojení

- deklaruje mimo jiné vytvoření nové nabídky tras a prostorů pro chůzi a používání jízdních kol
- přípravu a realizaci nových cyklistických tras s důrazem na jejich bezpečnost a atraktivitu, s vazbou na síť ve Středočeském kraji (není vyjádřen počet kilometrů nových cyklistických tras)
- optimalizaci podoby a stavu dálkových cyklistických tras a dal.

6.2.2 Realizační plán (vydaný roku 2018 navazuje na strategický plán)

Realizační plán vyjadřuje některé problémy Prahy k vyřešení, a především představuje konkrétní projekty, které mají naplňovat směr vývoje stanovený Strategickým plánem. Zde budou zmíněny projekty podporující v předchozích kapitolách popisované tendence, především mikromobilitu a dostatek atraktivních veřejných prostranství. (Praha 2018)

1) Koncepce užívání veřejných prostranství

- Záměrem je zjednodušit v Praze podmínky a pravidla pro aktivní kulturní a společenské užívání veřejných prostranství – vytvořit transparentní systém správy, který rozlišuje veřejný a soukromý zájem a vytvoření jednotné komunikační platformy
- jedná se tedy převážně o podpoření kulturních akcí v exteriérovém veřejném prostoru, z aktuálního hlediska stěžejní záležitosti

2) Strategie revitalizace transformačních území

- indikátorem projektu je Podíl investičních nákladů na veřejnou vybavenost veřejného a soukromého sektoru (podíl není vyjádřen číselně, pouze je stanovena vzrůstající tendence)

3) Úprava pražských vyhlídek

- cíl: 30 revitalizovaných a 10 nově vybudovaných do konce roku 2019

4) Příměstský park Soutok

- cíl: Zvýšení podílu obyvatel s pěší dostupností do městských i příměstských parků do 15 minut (podíl není vyjádřen číselně, pouze je stanovena vzrůstající tendence)

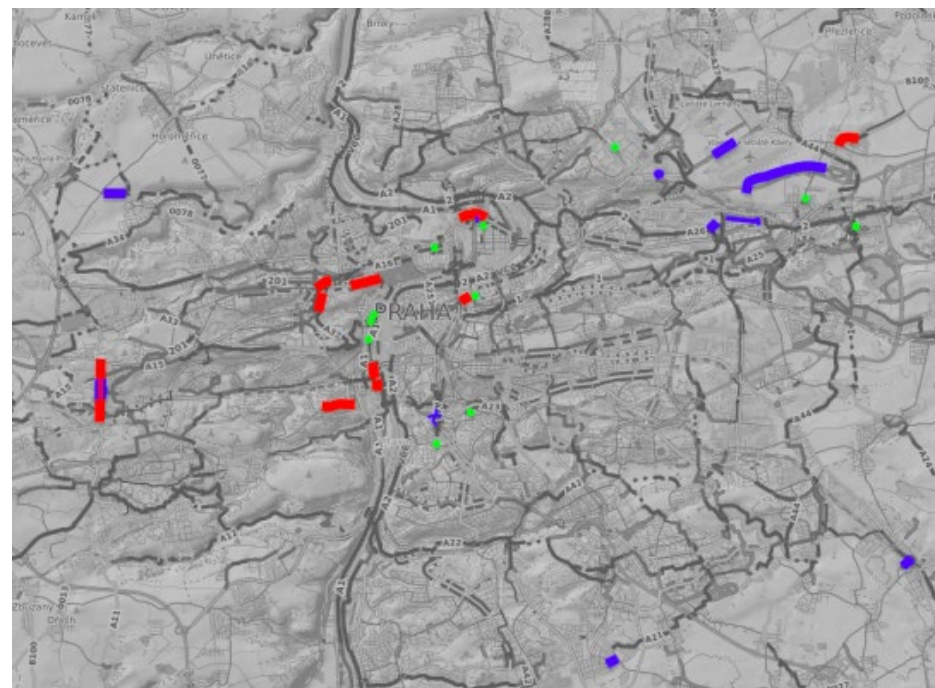
Dále se v projektech nachází podpora MHD a elektromobility, ovšem žádný projekt není mířen na podporu cyklistiky, i přesto, že Strategie si klade za cíl vytvářet nové trasy.

6.2.3 Cyklistika v Praze

Pomalým tempem i přesto nějaké úpravy vznikají, a to na základě Generelu cyklistické dopravy z roku 2018.

Na obrázku č. 6 je patrný Souhrn cyklistických změn za rok 2019. Červeně jsou cyklopruhy, modře cyklostezky, tence modře legalizované chodníky a zeleně cykloobousměrky. Generel má ale několik nedostatků, mimo jiné jasně neurčuje, které trasy měly být zásadně řešeny jako chráněné, a kde je přípustný nižší standard. (Šnabr, 2020)

Kvalita cyklo opatření je přeneseně patrná z „mapy dopravního stresu“ provedené týmem „Pražou na kole“ na základě obdobné studie ze San Franciska. Ukazuje poměrně velké množství oranžových tras (vedené po frekventovaných silnicích III. třídy) a také některé červené, na které si troufne odhadem pouze 1 % dospělých cyklistů. Problémem jsou hlavně úseky páteřních cyklotras, které jsou po většině své délce pro jízdu příznivé, ale obsahují přerušení červenými úseky. (Filler, 2020)

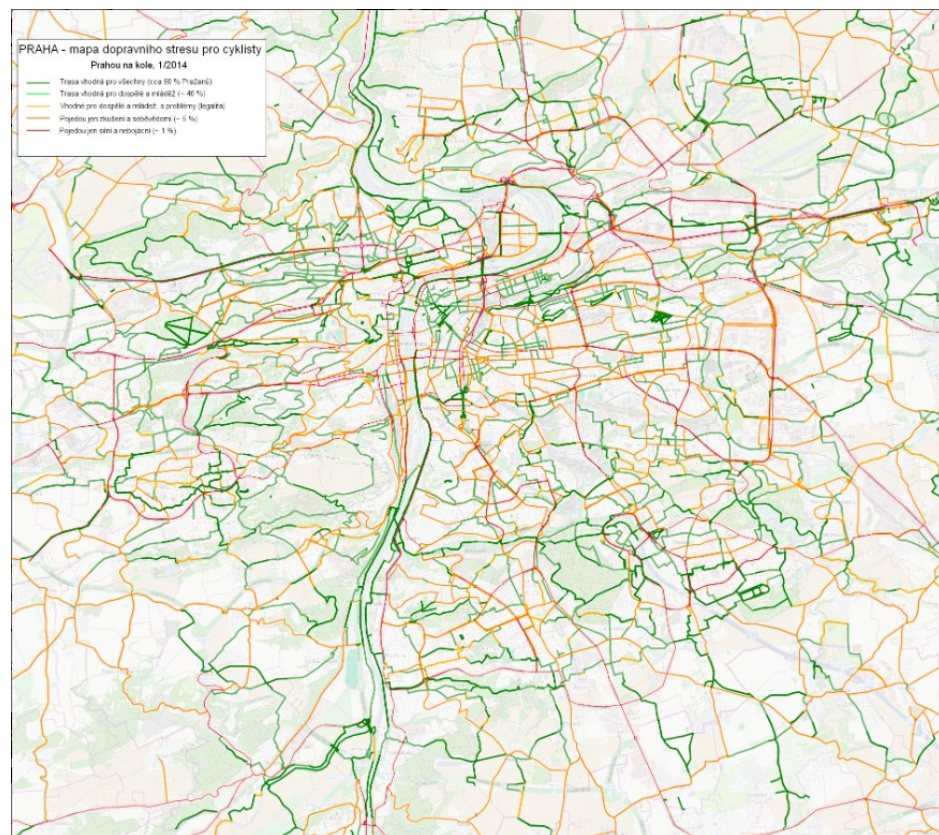


obr. 6 – Souhrn cyklistických změn za rok 2019, autor: Martin Šnabr, Zdroj: Prahou na kole

Již během prvních 2 týdnů pandemie v březnu byl patrný mírný nárůst počtu cyklistů v Praze.

Průměrný počet cyklistů za první polovinu března 2020 narostl oproti minulému roku o více než 50 %. Po omezení cest vládou byl denní průměr na sčítač oproti loňsku o 10 % vyšší. I na orientačním výpočtu modelu Dělbí dopravní práce (Filler, 2020) je patrná stejná tendence jako v jiných metropolích a městech. Je potřeba zmírnit automobilovou dopravu podporou chůze a cyklistiky. (Dělba přepravní práce 2020 (orientační výpočet): 24 % cest vykonáno veřejnou dopravou, 46 % automobilovou dopravou, 27,5 % pěšky, 2,5 % na kole)

Trend je podporován i samotnými obyvateli města, např. spolkem AutoMat (který se podílel na návrhu strategického plánu), spolkem Prahou na kole, nebo občanským sdružením Pražské matky, které má již za sebou úpravu několika křižovatek a ulic u pražských škol, zvyšující kvalitu užívání a bezpečnost pro chodce. Na základě jejich iniciativ se zavedlo také několik „školních ulic“ u objektů škol, ve kterých je omezený automobilový provoz pouze v ranních špičkách.



obr. 7 – Mapa dopravního stresu, autor: Vratislav Filler, Zdroj: Prahou na kole

6.2.4 Aktuální pražské projekty, „pražské židle a plácky“

Z iniciativy IPR vznikl velmi diskutovaný projekt Smetanova nábřeží. (ČTK, Šafhauser, 2020) Projekt od 23. května zklidňuje provoz vjezdu ve směru od Národního divadla, s omezením vjezdu automobilů pouze na noční hodiny. Prostor dopravního pruhu a několika parkovacích míst je proměněn na předzahrádky restaurace a místa pro galerii.

Další přechodná opatření se odehrávají v rámci projektu „pražské židle a plácky“ (IPR, 2020). Tento projekt spadá do kategorie taktického urbanismu. V rámci projektu vznikla proměna 3 prostranství:

1. Mariánského náměstí, která bude trvat až do stavební rekonstrukce náměstí ateliérem Xtopix
2. náměstí na křižovatce Americká / Záhřebská, na které nyní probíhá vyhodnocení, to bude poté sloužit jako fundovaný podklad pro rozhodování městské části
3. prostor v Malvazinkách, na křížení ulic Peroutkova a U Šalamounky, které vzniklo na základě dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření a vyhodnocení projektu mělo proběhnout do konce roku 2020 (Kočová, 2020)

Patrná je odlišná kvalita zpracování řešení od prezentovaných dočasných opatření v zahraničí. Ovšem i tyto kroky, byť na nich je co zlepšovat, jsou správným směrem. Směrem k trvalým změnám umožňujícím a zkvalitňujícím pobývání občanů ve veřejných prostranstvích. Praha ale zatím dostatečně nevytváří dočasné projekty rozšiřující či vytvářející chodníky, cyklostezky, podporující mikromobilitu stejného charakteru, jako zahraniční příklady. Z trvalých projektů jsou nyní plánované převážně nové lávky pro pěší, a také projekt „Dražní promenády“. Jedná se o proměnu opuštěného koridoru benešovské trati na pěší a cyklo promenádu. Bývalá trať se má stát zelenou bezmotorovou páteří Vršovic a Strašnic. Časově zatím není realizace projektu určena, ovšem její propagace začala ve správnou dobu. Praha také podporuje mikromobilitu slovními pobídkami. Nenajdeme zde ucelený program pro její podporu, ale jednotlivé zprávy, příkladem rozhovor s ředitelem IPR Ondřejem Boháčem či videa „Doprava není závod“ produkovaná IPR.

Momentální celosvětové dění potvrzuje urychlení změn v interiéru města, které jsou umožněny dočasnými úpravami veřejných prostranství a změnou myšlení obyvatel.



obr. 8 – Náměstí na křižovatce Americká / Záhřebská, autor: Jan Malý, Zdroj: IPR



obr. 9 - projekt Drážní promenády autor: Tomáš Cach; zdroj: CAMP, výstava Praha zítřka

7 Závěr

Stejně jako pandemie nemocí v minulosti, má i nynější pandemie covid-19 na veřejný prostor vliv. V některých ohledech se tyto vlivy shodují. Například v důležitosti a rozvoji zásobování a pozitivním vlivem na kvalitu veřejných prostranství vzniklým tímto rozvojem, ve změnách vzorců osídlení či ve zvýšené snaze nalézt řešení, která by pomohla pandemiím předcházet. Ovšem nynější globální svět má oproti minulosti několik specifikací, která dříve nemohla ani nemusela být řešena – primárně dominující funkci virtuálního veřejného prostoru. Nynější tendence, vyplývající z reakce na aktuální pandemii a nastolená nouzová opatření jsou:

1. Urbání veřejný prostor budeme nadále využívat nejvíce díky jeho funkci zprostředkování zážitků – proto je potřeba, aby byl atraktivní.
2. Exteriérový veřejný prostor bude využíván více, nežli prostor interiérový – o to více je potřeba, aby byla veřejná prostranství atraktivní, a především dostatečně kapacitní.
 - a) Pro tvorbu adekvátních veřejných prostranství a stanovení přiměřených finančních nákladů na opatření pro zvýšení atraktivity a funkčnosti je nutné v rámci ÚPD stanovit koncepci veřejných prostranství, jejich hierarchii a požadavky na vybavení.
3. Kancelářské komplexy budou patrně méně využívány – nastává potřeba změn jejich typologie a zvýšení míry polyfunkčnosti území – nejvíce v atraktivních územích jako jsou městská centra, kde redukce administrativy na nutné reprezentační minimum pomůže zamezit deurbanizaci a oživit aglomerační jádra.
4. Můžeme očekávat novou vlnu suburbanizace – roste nutnost koordinace rozvoje aglomerace se středovým městem.

5. Stoupá potřeba se zaměřit na implementaci lokálních zelených míst do struktury města a údržbu parků.
6. Již nyní se odehrávají změny v mobilitě – je nutné zabránit rozšířenímu využívání individuální automobilové dopravy, a to:
 - a) Kvalitní péčí o hygienu MHD, zvýšením četnosti spojů, udržením cenové dostupnosti a koordinací jednotného systému.
 - b) Podporou pěších, cyklistů, a mikromobility.
 - i) Změnami uličních profilů; tvorbou nových či rozšiřováním prostorů pro chodce.
 - ii) Tvorbou infrastruktury pro mikromobilitu včetně parkování.
 - iii) Příspěvků a dotacemi na nákup a provozování mikromobility.
 - iv) Tvorbou nových veřejných prostranství pro chodce.

Vzhledem k tomu, že pandemie pořád trvá, bude potřeba toto téma dále zkoumat. Mnoho informací se vyjasní až po odeznění pandemie. Bylo by vhodné provést terénní studie, začít více sledovat, jak pandemie ovlivnila názory obyvatel nebo změnila politickou proveditelnost.

Literatura

- BBC (2020) Coronavirus: How pandemic sparked European cycling revolution. In: BBC – Homepage [online]. Copyright © 2020 BBC. The BBC is not responsible for the content of external sites [cit. 27.09.2020]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/world-europe-54353914>
- BICK, Alexander et al. (2020). Work from Home after the Covid-19 Outbreak (June, 2020). In: FRB of Dallas Working Paper No. 2017, DOI 10.24149/wp2017
- ČESKO (2006) Vyhláška č 501/2006 o obecných požadavcích na využívání území In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2006, částka 163/2006
- ČTK, ŠAFHAUSER, Roman (2020) Praha ukázala vizi Smetanova nábřeží: dřevěné plochy a jednotné zahrádky. In: Idnes.cz [online]. 10. 06. 2020 [cit. 2020-09-08]. https://www.idnes.cz/praha/zpravy/smetanovo-nabrezi-kultura-zahradky.A200610_104722_praha-zpravy_rsr
- ECF COVID-19 measures tracker v1.1. [online]. [cit. 06.11.2020]. https://datastudio.google.com/u/0/reporting/1ae589b4-e01c-4c27-8336-f683ea516256/page/fXVTB?fbclid=IwAR3boPbRgvncP1wFi5EEyQ0IIQ31vxHI_dmPUZxlADrmvT3jqg4Lr0_akCc
- FILLER, Vratislav (2020) Mapa dopravního stresu. In: Prahou na kole [online]. Copyright © [cit. 21.09.2020]. Dostupné z: <https://prahounakole.cz/2014/02/mapa-dopravnihostresu/>
- FILLER, Vratislav (2020) Potvrzeno: Pražané volí během pandemie častěji jízdu na kole. In: Prahou na kole [online]. Copyright © [cit. 21.09.2020]. Dostupné z: <https://prahounakole.cz/2020/03/potvrzeno-prazane-voli-behem-pandemie-casteji-jizdu-na-kole/>
- HOLUBEC, Stanislav (2020). Historik: Lidé zapomněli, že jim hrozí smrt. Pandemie může ovlivnit další dekády: rozhovor se Stanislavem Holubcem. In: Magazin - Aktuálně.cz [online]. 16.05.2020 [cit. 2020-12-06]. Dostupné z: <https://magazin.aktualne.cz/historik-lide-zapomneli-na-smrtelnost-pandemie-muze-ovlivnit/r-179bc3d28aea11ea9c800cc47ab5f122/>
- HONEY-ROSES, Jordi, et al. (2020). The impact of COVID-19 on public space: a review of the emerging questions. In: OSF Preprints DOI: 10.31219/osf.io/rf7xa
- HRŮZA, Jiří, 2011. Stavitelé měst. Agora, Praha. ISBN 978-80-86820-08-8
- IPR (2020) Pražské židle & plácky. In: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy [online]. Dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/zidleaplacky>

- JAGLARZ, Anna, STEPHANIDIS, Constantine a Margherita ANTONA ed. (2014). The Evolution of Public Hygiene and Sanitary Facilities in the Context of Urbanization Processes and Social Conditions. In: Universal Access in Human-Computer Interaction. Design for All and Accessibility Practice: Volume 7 of the combined Proceedings of HCI International. Heraklion, Kréta, Řecko: Springer, LNCS 8516, Červen 22-27 2014, s. 192-203. ISBN 978-3-319-07509-2. ISSN 978-3-319-07508-9.
- JEBAVÝ, Matouš (2012). Zahradní města: teorie zahradního města, příklady založení zahradních měst na počátku 20. století, vliv na současné zakládání městských čtvrtí. In: Příspěvek ke konferenci v Luhačovicích. Dostupné z: http://home.czu.cz/storage/54383_Zahradni_mesta_pripisevek_do_katalogu_konference_v_Luhačovicích_2012.pdf
- KOČOVÁ, Kristýna (2020). Emailová korespondence ze 04. 11. 2020
- KRASTEV, Ivan (2020). Už je zítřka?: Aneb jak pandemie mění Evropu. Charles University in Prague: Karolinum Press, ISBN 8024646471, 9788024646473
- LIDOVKY.cz, 2020. Více než třetina Čechů roušky vadí, ukázal průzkum. Zhruba 200 tisíc obyvatel ochranu ,bojkotuje', In: Lidovky.cz, [online]. Copyright © 09.09.2020 [cit. 27.09.2020]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/vice-nez-tretine-cechu-rousky-vadi-ukazal-pruzkum-zhruba-200-tisic-obyvatel-ochranu-bojkotuje.A201009_115946__In_domov_sei
- LOW, Setha. SMART, Alan, 2020. Thoughts about Public Space During Covid 19 Pandemic. In: City & Society, Washington, DC, DOI:10.1111/ciso.12260
- MAŇASOVÁ, Denisa (2013). Odraz morové epidemie ve středověké společnosti. Plzeň. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni - Fakulta filozofická. Vedoucí práce PhDr. Drahomír Suchánek, PhD.
- MILAN (2020). Adaptation strategy, Milan 2020 In: Coronavirus. Milano 2020, la strategia di adattamento del Comune per la ripartenza - Comune di Milano. Home - Comune di Milano. Dostupné z: <https://www.comune.milano.it/-/coronavirus.-milano-2020-la-strategia-di-adattamento-del-comune-per-la-ripartenza>
- MINGWANG, Shen a et al. (2020). Assessing the effects of metropolitan-wide quarantine on the spread of COVID-19 in public space and households. In: International Journal of Infectious Diseases Elsevier, 10.05.2020, 96, 503-505 Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S120197122030326X#!>
- NORBERG-SCHULZ, Christian (2010). Genius loci: krajina, místo, architektura. 2. vyd. Přeložil Petr KRATOCHVÍL, přeložil Pavel HALÍK. Praha: Dokořán. ISBN 978-80-7363-303-5.
- NYC (2020). Welcome to NYC.gov | City of New York [online]. Copyright © City of New York. 2019 All Rights Reserved, [cit. 09.09.2020]. Dostupné z: <https://www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/openstreets.shtml>
- POLÍKOVÁ, Zuzana (2020). Krize dává naději na zdravější budoucnost měst. Propásne Česko příležitost k dopravní revoluci? In: AutoMat – nádech pro město [online]., 10.08.2020 [cit. 17.08.2020] Dostupné z: <https://auto-mat.cz/26098/krize-dava-nadeji-na-zdravejsi-budoucnost-mest-propasne-cesko-prilezitost-k-dopravni-revoluci>
- PRAHA (2016). Strategický plán hl. m. Prahy: návrhová část - aktualizace 2016. In: Praha: IPR Praha, 2016. ISBN 978-80-87931-63-9.
- PRAHA (2016). Realizační program [R1] 2018: Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2016. In: Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy - Sekce strategií a politik, 2017 [cit. 2020-11-08]. Dostupné z: www.iprpraha.cz/strategickyplan

- PRAHA (2018). Pražské stavební předpisy 2018 (nařízení č.10/2016 Sb. Hl.m. Prahy, ve znění nařízení č. 14/2018 Sb. HMP) In: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018, ISBN: 978-80-87931-88-2
- PRAHA (2018). Celoměstský systém zeleně. In: Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, výkres č.31. IPR
- RETREND (2020). Čtvrtině kancelářských firem koronakrizy změnila plány. In: RETREND – zpravodajský magazín z oblasti Real Estate aj. [online]. Copyright © RETREND.cz, 2018, 1. 7. 2020 [cit. 20.10.2020]. Dostupné z: <https://retrend.cz/administrativni-centra/kancelar/>
- RETREND (2020). Kancelářím není konec, mění se kvůli COVID-19. In: RETREND – zpravodajský magazín z oblasti Real Estate aj. [online]. Copyright © RETREND.cz, 2018, 24. 6. 2020 [cit. 20.10.2020]. Dostupné z: <https://retrend.cz/administrativni-centra/kancelarim-neni-konec/>
- RETREND (2020). Poptávka po kancelářských prostorech zpomalila. In: RETREND – zpravodajský magazín z oblasti Real Estate aj. [online]. Copyright © RETREND.cz, 2018 31. 8. 2020 [cit. 20.10.2020]. Dostupné z: <https://retrend.cz/administrativni-centra/poptavka-po-kancelarich/>
- RETREND (2020). Colliers předpovídá silné oživení poptávky. In: RETREND – zpravodajský magazín z oblasti Real Estate aj. [online]. Copyright © RETREND.cz, 2018 14. 10. 2020 [cit. 20.10.2020]. Dostupné z: <https://retrend.cz/administrativni-centra/colliers-2/>
- ŠNOBR, Martin (2020) Co pro cyklisty v Praze přinesl rok 2019? In: Prahou na kole [online]. Copyright © [cit. 21.09.2020]. Dostupné z: <https://prahounakole.cz/2020/01/co-pro-cyklisty-v-praze-prinesl-rok-2019/>
- ŠOUREK, Michal (2015). Od funkčních ploch ke struktuře veřejného prostoru: udržitelný rozvoj města v kontextu komunikace společensko-kulturních hodnot. In: Pavel Holubec, ed. Člověk, stavba a územní plánování 8. ČVUT v Praze, Fakulta stavební pp. 41-64, 2015. ISBN 978-80-01-05655-4. ISSN 2336-7695.
- ŠOUREK, Michal (2019). Architektura v moderní době: hledání veřejného prostoru. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2019. ISBN 978-80-01-06576-1.
- TOSICS, Ivan (2020). Metropolitan areas under the pandemic. In: Urbact [online] 12.9.2020 [cit. 2020-10-06]. Dostupné z: <https://urbact.eu/metropolitan-areas-under-pandemic>
- WHYTE, William H. (1980). The Socia Life of Small Urban Spaces, The Conservation Foundation Washington, D.C., str. 66 – 75, ISBN: 0891640576 9780891640578
- THE GUARDIAN (2020) Landlords slash rents by up to 20% as tenants quit city centres in pandemic | Property | The Guardian. [online]. Copyright © 20.9.2020 [cit. 27.09.2020]. Dostupné z: https://www.theguardian.com/money/2020/sep/20/private-rents-plunge-covid-19-decimates-lettings-market-workplace-space-gardens?utm__term=e0c23426b7ca2565ffe1becfe5ab7cd1&utm__campaign=GuardianTodayUK&utm__source=esp&utm__medium=Email&CMP=GTUK_email
- THE HARRIS POLL (2020) Coronavirus may Prompt Migration out of American Cities In: Home HarrisPoll | The Harris Poll [online]. [cit. 10.10.2020]. Dostupné z: <https://theharrispoll.com/coronavirus-may-prompt-migration-out-of-american-cities/>
- WIKIPEDIA (2020) Černá smrt. [online]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Černá_smrt
- WIKIPEDIA (2020) Pandemie [online]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Pandemie>
- WIKIPEDIA (2020) SARS-CoV-2 [online]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/SARS-CoV-2>

WHO (2020). Slow Streets Network, City of Oakland Department of Transportation (OakDOT). In: WHO | World Health Organization [online]. Copyright © [cit. 06.11.2020]. Dostupné z: [https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/slow-streets-network-city-of-oakland-department-of-transportation-\(oakdot\)](https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/slow-streets-network-city-of-oakland-department-of-transportation-(oakdot))

WHO (2020). Lima responds to the COVID-19 pandemic on wheels. In: WHO | World Health Organization [online]. Copyright © [cit. 06.11.2020]. Dostupné z: <https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/lima-responds-to-the-covid-19-pandemic-on-wheels>

Informace o autorce

Ing. arch. Dušana Andrášová
Fakulta stavební ČVUT v Praze, Katedra urbanismu a územního plánování
dusana.andrasova@fsv.cvut.cz