

KVALITNÍ PROSTŘEDÍ PRO PĚŠÍ JAKO PŘEDPOKLAD UDRŽITELNÉHO ROZVOJE MĚST

Ing. arch. Robert Sedlák
Školitel: Doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D.

1. Úvod

Udržitelný rozvoj patří v posledních dvou desetiletích k hojně diskutovanému tématu v mnoha vědních oborech. Mnozí autoři se shodují na tom, že udržitelného rozvoje světa nelze dosáhnout bez udržitelného rozvoje měst. Ve svém doktorandském studiu se zaměřuji na popsání a možnosti praktické aplikace principů udržitelného rozvojem měst. V tomto příspěvku se budu podrobněji věnovat jednomu z možných přístupů k udržitelnosti měst, a sice systematickou podporou pěší dopravy. Uvedu argumenty, proč by chodec měl být postaven na vrchol hierarchie uživatelů veřejných prostranství a dopravního systému města. Dále zmíním příklady konkrétních strategií a postupů měst, která systematicky zlepšují podmínky pro pěší. Cílem práce je poukázat na spojitost mezi tématy pěší dopravy a udržitelného rozvoje měst. V rámci svého studia chci dále tuto spojitost využít pro formulaci zásad a postupů, které by měly být uplatňovány v územním a strategickém plánování měst.

2. Udržitelný rozvoj měst

Existuje celá řada definic udržitelného rozvoje. Zde pro jednoduchost uvedu definici nejčastěji citovanou, která pro účely tohoto příspěvku plně postačí. Světová komise pro životní prostředí a rozvoj "Naše společná budoucnost" v roce 1987 udržitelný rozvoj definovala jako: „rozvoj, který zabezpečuje uspokojení současných potřeb, aniž by ohrozil možnosti uspokojení potřeb generací budoucích“. Mluví se zde o vyváženosti složek ekonomické, ekologické a sociální.

Snahu o integrovaný a celostní přístup k rozvoji měst vyjadřují politiky a strategické dokumenty na národní i nadnárodní úrovni. Klíčovým dokumentem je tzv. Aalborgská charta - Charta evropských měst směřujících k trvale udržitelnému rozvoji – ke které se od roku 1994 připojily stovky evropských měst. Na tuto dohodu navázal Lisabonský akční plán, který stanovil konkrétní naplnění jejích principů. V praxi jsou jejich výsledky zatím omezené.

Odborníci zabývající se rozvojem měst formulovali zásady a nástroje pro jejich udržitelnost:

polyfunkční kompaktní město s vyrovnaným poměrem bydlení a pracovních příležitostí a vysokou intenzitou využití území v oblastech obslužených kapacitní hromadnou dopravou

preferenci dopravy šetrné k životnímu prostředí, tedy hromadné dopravy a bezmotorové pěší a cyklistické spolu s rozvojem multimodální integrované dopravy umožňující snadnou kombinaci vhodných způsobů dopravy a s opatřeními omezujícími zbytnou dopravu

utváření snadno a všem dostupných kvalitních veřejných prostranství a jejich propojování pěšími trasami s atraktivní vybaveností ve formě služeb, obchodů, kulturních a rekreačních funkcí

ochrana, zachování a obnova přírodních prvků spojovaných do souvislých systémů ploch a koridorů spolu s utvářením vyššího podílu zeleně a nezpevněných povrchů v zastavěných plochách

„uzavřený metabolismus“ měst využívající obnovitelných zdrojů energetických i územních i materiálových

přísné předpisy vylučující stavění mimo zastavitelné území a silná pozice města v plánování a realizaci územního rozvoje, který podporuje kompaktní formu města a tomu odpovídající infrastrukturu

Tato výše zmíněná opatření se vzájemně podporují. Lepší využití území umožní efektivnější dopravní systémy, kompaktní charakter a koncepční plánování s lepší prostorovou dosažitelností služeb umožní větší podíl pěší a cyklistické dopravy namísto individuální automobilové.

3. Kvalitní podmínky pro chůzi jako předpoklad udržitelného rozvoje měst

Systematická podpora kvalitních podmínek pro pěší je součástí postupů vedoucích k udržitelnosti měst. Pokud se totiž na město podíváme z perspektivy chodce, výrazně to ovlivní i další kritéria pro utváření udržitelného prostředí sídel, např. hustotu zastavění, polyfunkční využití území, podporu polycentrického rozvoje měst, kvalitu veřejných prostranství nebo celý systém šetrné mobility.

3.1. Význam pěší dopravy

Chůze, jakožto základní a původní způsob přepravy člověka, je v dnešní společnosti často opomíjená. Pěší doprava není považována za legitimní součást celého dopravního systému. V posledních osmi letech se však jako reakce na negativní jevy související s enormním nárůstem individuální automobilové dopravy rozvíjí nový směr, který prosazuje renesanci každodenní chůze jako základu zdravého města. Průměrný člověk je schopen běžně pěšky dosahovat cílů v okruhu 300 až 500 metrů, nebo v časové dostupnosti 10-15 minut. Velkou roli pro akceptovatelnou docházkovou vzdálenost hraje fyzické prostředí, kterým se má chodec pohybovat. Bariér je celá řada, od rušných křižovatek s nadchody či podchody až po užoučké chodníky v historické zástavbě, na které se tísní až příliš mnoho jeho uživatelů. Méně zřejmými překážkami pro chůzi jsou například nebezpečí a hluk z dopravy, pasivní nudný parter přilehlých budov nebo chybějící místa pro zastavení a odpočinek v případě chodců-seniorů.

Impuls pro aktivní přístup k podpoře pěší dopravy není dán jen známým problémem masového automobilismu, ale také dalšími jevy ve společnosti jako jsou zdravotní problémy populace a její stárnutí, blížící se ropný zlom apod. Celá společnost o mnoho přichází, pokud lidem nevytváří odpovídající podmínky pro chůzi. Zmíněný nově se prosazující pohled na mobilitu namísto osobního automobilu klade na vrchol pyramidu uživatelů veřejného prostoru chodce. Upozorňuje na to, že namísto nikdy nekončícího procesu budování komunikačních sítí pro automobily je třeba v první řadě zajistit kvalitní podmínky pro pěší dopravu. Přednosti města vnímáme nejvíce právě jako chodci, a proto je-li město přátelské chodcům, podmínky pro život jeho obyvatel se zvýší v mnoha ohledech.

3.2. Jak utvářet kvalitní prostředí pro pěší?

3.2.1. Pěší doprava jako systém

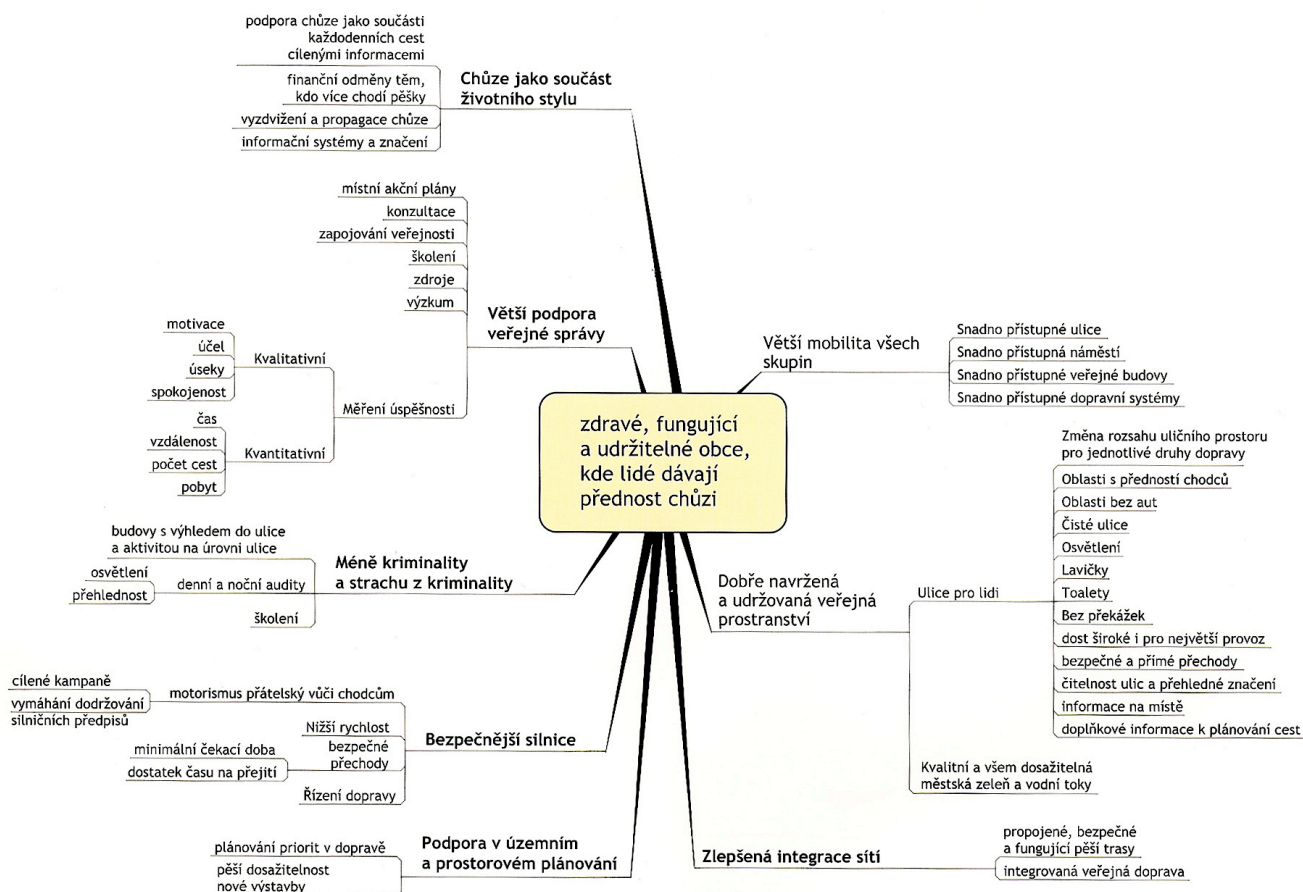
Podle vědeckého týmu projektu Pedstrian Quality Needs vedeného Robem Methorstem tvoří základní systém pěší dopravy čtyři prvky: chodec, společnost,

prostředí a doprava. Tyto prvky jsou vzájemně provázané a navzájem se ovlivňují. Kvalitní prostředí pro chodce tak není pouze otázkou kvality prostředí, ale také hodnot společnosti a dopravních systémů a návyků, které společnost uznává. Při tvorbě možných strategií vedoucích ke zlepšení situace pro chodce je třeba začít analýzou potřeb a zjišťováním, co je pro chodce nejdůležitější. Pokud na základě průzkumů známe potřeby chodců, je třeba výsledky porovnat se stávající situací: tvůrce strategie zjišťuje, do jaké míry stávající situace vyhovuje potřebám a jsou-li chodci se stávající situací spokojeni. Tato část je obecně velmi podceněná. Ačkoli je například i v některých starších územních plánech pěší doprava „řešena“, v praxi ovlivní maximálně řešení pěších zón v centrech měst. Teprve se znalostí potřeb a aktuálního stavu je možné začít plánovat opatření.

3.2.2. Zásady

Zásady pro systematické zlepšení podmínek pro každodenní pěší pohyb jsou formulovány v Mezinárodní chartě chůze. Tento dokument sestavila pracovní skupina mezinárodní asociace WALK 21, sdružující odborníky z celého světa. Obecné cíle a opatření jsou formulovány v základních oblastech patrných z grafu:

graf č.1 – Mentální mapa zobrazující zásady a opatření pro utváření kvalitního prostředí pro chodce



Výčet opatření tvoří zdánlivě samozřejmé požadavky: Snadno dostupná veřejná prostranství a veřejné budovy, ulice a veřejná prostranství bez bariér, dostupnost rekreačního zázemí, integrace dopravních sítí, zejména pěší a veřejné dopravy nebo navrhování takových urbanistických forem, které umožňují a podporují pěší dopravu. Autoři Mezinárodní charty chůze vyzývají města a další organizace, aby tento dokument podepsali a symbolicky se přihlásili k utváření lepších podmínek pro pěší.

K chartě představené v roce 2006 se doposud připojil například Londýn, Sydney a další světová města.

3.2.3. Strategie - příklady

Vedle obecných doporučení formulovaných v Mezinárodní chartě chůze se můžeme poučit také z praktických příkladů. Řada měst ve vyspělých zemích již systematicky na základě vypracovaných strategií a plánů zlepšuje prostředí pro pěší s cílem zajistit udržitelný rozvoj města. Příkladem může být Londýn, který přijal Strategii rozvoje pěší dopravy, jehož realizaci chtějí do roku 2015 dosáhnout konkrétního cíle: 10% podílu chůze na přepravní práci. Dokument Walking Plan for London popisuje hlavní problémy spojené s chůzí a navrhuje možnosti řešení praktickým a nízkonákladovým způsobem. Akční plán klade důraz zejména na rozvoj integrovaných sítí pěších tras a zajištění kvalitních podmínek pro pěší v nově zastavovaných územích a na křižovatkách.

Na základě screeningu provedeného v rámci konference Město pro pěší jsou s rozvojem podmínek pro chodce v rámci ČR nejdále v Plzni. Podporu pěší dopravy mají zakotvenu již v Programu rozvoje města Plzně a v Zásadách dopravní politiky města Plzně. Na úvodní dokument Zásady řešení pěší dopravy v městě Plzni z roku 2005 navazuje Generel pěších tras města Plzně, jehož části jsou postupně rozpracovávány do podrobnější fáze a následně realizovány. Zajímavé je, že impuls k tomu, aby se vedení města a Útvar koncepce a rozvoje města zabýval tímto tématem, vzešel z veřejného projednávání Programu rozvoje města Plzně, kde územní plánovači nebyli schopni odpovědět na požadavky občanů, kteří kladli důraz na pohodlný pěší pohyb městem více než na radnicí očekávané řešení situace v automobilové dopravě. Autorský tým, který zpracoval plzeňský generel, vychází z faktu, že pěší doprava má na rozdíl od jiných druhů dopravy širší spektrum funkcí. Dokument se proto zabývá nejen přepravní funkcí pěší dopravy, ale i funkcí společenskou a rekreační. Pro přepravní funkci navrhuje základní síť pěších tras, z které vybírá sledované bezbariérové trasy a významná pěší propojení. Pro společenskou funkci vymezuje významné městské třídy a významné městské prostory. Pro rekreační funkci navrhuje základní síť rekreačních tras a z ní vybírá významné rekreační trasy – greenways.

Také v nově zpracovávaném Územním plánu města Brna by měla být v souladu se Zadáním podrobněji a konkrétněji než dříve řešena problematika pěších tras. V rámci konceptu je zpracován samostatný výkres pěší dopravy, který vymezuje linie – koridory – zajišťující prostupnost území. Podle charakteru jsou trasy děleny na městské se společenskou a obchodní funkcí a na rekreační trasy situované převážně do přírodního zázemí města. Zatímco tyto „zelené“ trasy jsou navrženy jako spojité, u „kamenných“ tras vedených po městských třídách se předpokládá těsná vazba na hromadnou dopravu a tudíž tyto trasy nejsou nutně spojité. Územní plán nemůže dostatečně definovat požadované parametry těchto tras a proto by měl být vypracován podrobnější dokument např. po vzoru Plzně. Již ve zprávě k územnímu plánu jsou formulovány zásady pro utváření funkčního systému pěších tras:

Prostupnost územím

Vedení pěších tras je navrženo s ohledem na prostupnost území. Jsou zachována důležitá stávající spojení v existujících a historických stopách cest a dále jsou navržena nová spojení nezbytná pro dobrou prostupnost územím. V návrhových a představbových plochách je nutno tyto nové, resp.obnovené koridory respektovat a zajistit jejich kvalitu a atraktivitu pro pěší.

Dostupnost rekreačního zázemí

Návrh řeší ve vazbě na lokality bydlení a vybavenosti kvalitní pěší dostupnost ploch a koridorů určených ke každodenní rekreaci. Udržitelné sídlo potřebuje snadno dostupné „zelené“ rekreační zázemí. Pokud toto zázemí leží za hranicí jeho katastru (např. Bobrava), je nutno průběh důležitých pěších tras koordinovat s JMK.

Dostupnost místních center

Historické jádro, centra místních částí, hlavní městské třídy i přestupní uzly HD jsou přirozenými cíli pěší dopravy. Je třeba zvyšovat atraktivitu těchto veřejných prostranství a dostupnost v rámci daného spádového území. Tam, kde tato centra chybí, je žádoucí podpořit jejich rozvoj.

Přímost tras

Pěší trasy musí být vedeny přirozeně bez zbytečného prodlužování a obcházení překážek ve formě areálů, soukromých objektů, dopravních staveb apod. Jedině tak lze zajistit atraktivitu pěších tras vzhledem k povaze chůze jako způsobu dopravy.

Atraktivita tras

Funkčnost systému pěší dopravy je podmíněna atraktivitou tras. Městské (kamenné) trasy je nutno dopravně zklidnit, zajistit dostatečně široké chodníky, kvalitní parter s pobytovou funkcí (obchody, služby, stromořadí, mobiliář, komfortní vazbu na HD)

Bezbariérovost

Pěší trasy musí být schůdné i pro osoby se sníženou pohyblivostí, s maximální možnou předností chodců v místě křížení s jinými druhy dopravy.

Technické řešení

Řešení vhodných povrchů, tzn. „měkké“ povrchy pro rekreační účely, komfortně schůdné povrchy na místech se společenskou funkcí, zajištění doprovodného vybavení veřejných prostranství.

Koexistence

Vzhledem k omezeným (daným) profilům v uliční síti je nutno zajistit funkční souběh různých druhů dopravy. Plochy a koridory vyznačené jako kamenné městské trasy doporučujeme řešit jako pěší zóny, zóny 30 nebo obytné zóny, případně s opatřeními zpomalujícími motorovou dopravu a zajišťujícími bezpečnost a pohodu chodců.

4. Závěr

Pokud mají sídla splňovat zásady udržitelnosti, jsou kvalitní podmínky pro pěší dopravu nezbytné. Měřítko, podle kterých je hodnoceno kvalitní prostředí pro pěší, se ve velké míře shodují s měřítky udržitelnosti sídel. Dál je třeba hledat všechny možnosti a podpůrné argumenty pro rychlejší zavádění těchto poznatků do praxe. Pro hodnocení postupu bude možné použít některé z definovaných indikátorů udržitelného rozvoje.

5. Použitá literatura

- Principy a pravidla územního plánování, Ústav územního rozvoje, 2007
- Město pro pěší, sborník mezinárodní konference, Nadací Partnerství a O.S. Oživení 13.-14.2.2008, Brno a Praha
- Gehl, J. (2000): Život mezi budovami. Nadace Partnerství, Brno
- International Walking Charter, WALK 21
- Whyte, W. H. (1980): The Social Life of Small Urban Places. The Conservation Foundation, Washington D. C.