

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta právnická

Katedra veřejné správy

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE
Automobilismus ve veřejném prostoru

Předkládá: Anežka Bálková

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Tomáš Louda, CSc.

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Anežka BÁLKOVÁ**
Osobní číslo: **R20B0002P**
Studijní program: **B0421A220009 Právní specializace**
Téma práce: **Automobilismus ve veřejném prostoru**
Zadávací katedra: **Katedra veřejné správy**

Zásady pro vypracování

1. Úvod
2. Automobilismus
3. Veřejný prostor
4. Dopady automobilismu na společnost
5. Vliv na život lidí
6. Vybraná města
7. Závěr

Rozsah bakalářské práce:
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, [2012], ?2012. xi, 261 stran. ISBN 978-80-260-2080-6.
GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Vyd. v češtině 1. Brno: Nadace Partnerství, 2000. 202 s. ISBN 80-85834-STEJSKALOVÁ, Lucie. Myslet město: současné městské strategie. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, [2014]. ISBN 978-80-86863-47-4. KELLER, Jan. Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. Studie. ISBN 80-85850-64-8. OKAMURA, Osamu. Město pro každého: manuál urbanisty začátečníka. V Praze: Labyrint, 2020. ISBN 978-80-86803-67-8. REMEK, Branko. Automobil a spalovací motor: Historický vývoj. Grada Publishing, 2012. ISBN 978-80-247-3538-2. HÁBLOVÁ, Anna Beata. Města zdí: život a smrt obchodních center. Praha: Dokořán, 2017. ISBN 978-80-7363-861-0.

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Tomáš Louda, CSc.**
Katedra veřejné správy

Datum zadání bakalářské práce: **31. března 2022**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. března 2023**

L.S.

JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
děkan

JUDr. Tomáš Louda, CSc.
vedoucí katedry

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Automobilismus ve veřejném prostoru“ zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem pro vědeckou práci obvyklým.

.....

Na tomto místě bych ráda poděkovala JUDr. Tomášovi Loudovi, CSc. za trpělivé vedení při psaní mé bakalářské práce a vstřícný přístup, díky kterému jsem mohla předkládanou závěrečnou práci zdárně dokončit.

Anotace

Bakalářská práce "Automobilismus ve veřejném prostoru" se věnuje vlivu automobilů na veřejný prostor. Cílem práce je poskytnout vhled do této oblasti a poukázat na to, jak automobily ovlivňují veřejný prostor a jak tyto změny prostoru působí na člověka. V první části jsou vysvětleny pojmy automobilismus a veřejný prostor. Druhá část popisuje pozitivní i negativní stránku automobilů a zohledňuje dopady automobilismu na společnost. V závěrečné části práce jsou uvedeny příklady vybraných měst, v kterých již byla zohledněna problematika automobilismu ve veřejném prostoru.

Klíčová slova

veřejný prostor, automobilismus, automobil, doprava, město, změna, vliv

Annotation

The bachelor thesis "The automobilism in public space" is devoted to the affect of cars on public space. The aim of the thesis is to provide insight into this topic and to point out how automobiles affect public space and how these changes in public space affect people. The concepts of the motoring and public space are explained in the first part. The positive and negative impacts of cars and the impact of motoring on society is mentioned in the second part. Examples of the cities are in the final part of thesis, these cities are already trying to deal with the issue of motoring in the public space.

Keywords

public space, automobilism, automobile, transport, city, change, impact

Obsah

ÚVOD.....	8
1 AUTOMOBILISMUS.....	10
1.1 Automobil.....	10
1.1.1 Typy automobilů.....	10
1.2 Vývoj automobilu.....	12
1.2.1 Parní motor.....	12
1.2.2 Spalovací motor.....	13
1.3 Automobilismus a veřejný prostor města.....	14
2 VEŘEJNÝ PROSTOR.....	16
2.1 Veřejný prostor v legislativě České republiky.....	19
2.2 Aktivity ve veřejném prostoru.....	20
2.3 Funkce veřejného prostoru.....	21
3 DOPADY AUTOMOBILISMU NA SPOLEČNOST.....	23
3.1 Pozitivní stránky automobilismu.....	23
3.1.1 Svoboda pohybu.....	23
3.1.2 Podpora ekonomiky státu.....	24
3.2 Negativní stránky automobilismu.....	24
3.2.1 Dopravní nehody.....	24
3.2.2 Znečištění ovzduší.....	25
3.2.3 Zabírání veřejného prostoru.....	26
4 VLIV NA ŽIVOT LIDÍ.....	27
4.1 Suburbanizace.....	27
4.2 Pěší doprava.....	28
4.3 Cyklistika.....	29
4.4 Městská hromadná doprava.....	30
4.5 Chování lidí.....	31
5 VYBRANÁ MĚSTA.....	32
5.1 Kodaň.....	32
5.2 Paříž.....	35
5.3 Barcelona.....	36
5.4 Curitíba.....	39
5.5 Štrasburk.....	42
ZÁVĚR.....	46
RESUMÉ.....	48
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ.....	49

ÚVOD

Zpočátku se města plánovala prvotně pro lidi, toto smýšlení však razantně ovlivnil vznik automobilu. Příchod automobilové dopravy však zapříčinil odchod života z veřejného prostoru měst. Modernisté nevěnovali mnoho pozornosti veřejnému prostoru, pěší dopravě, kulturní či sociální stránce města, ale zaměřili se na individuální budovy. Tento způsob plánování měst vyzdvihoval izolovaně stojící budovy. Dopravní projektanti i urbanisté s příchodem automobilů opomněli stránku městského života ve veřejném prostoru a tato chyba je odhalována až nyní. Podmínky pro pěší a i cyklistickou dopravu se rok od roku stávaly složitější a komplikovanější, jelikož byl městský prostor uzpůsobován spíše pro automobilovou dopravu. V dnešní době již můžeme pozorovat, jak souvisí fyzické prostředí s lidským chováním. Velmi klíčovým faktorem, který ovlivňuje život v městském prostředí je zájem o lidi a úcta k lidem. V posledních letech se lidé začali dožadovat toho, aby se urbanismus započal věnovat lidské stránce a pustil se do plánování měst orientovaných na člověka. Po celém světě dochází k přetváření měst zaměřených především na automobil na podobu měst, která budou upřednostňovat člověka. Plánování měst by tedy mělo preferovat potřeby člověka, aby došlo ke změně a oživení měst. Posílení pěšího a cyklistického provozu by vedlo k rozvoji bezpečných, udržitelných a zdravých měst, což by se pozitivně podepsalo na společenskou funkci městského veřejného prostoru. Bezpečnost a živost města souvisí s počtem osob pohybujících se v městském veřejném prostoru. Čím více osob je přítomno na městských prostranstvích, tím více se lidé cítí bezpečněji a město je samo o sobě živější. Udržitelnost a zdraví města souvisí také s pohybem lidí po městském prostoru. Pokud člověk využívá pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu, tak tím nezpůsobuje tak negativní dopad na podobu veřejného prostoru jako využívání automobilové dopravy. Důležitým faktorem, aby člověk přehodnotil změnu pohybu v městském veřejném prostoru, je pocit bezpečnosti při chůzi či jízdě na kole, a pocit pohodlnosti při využívání veřejné hromadné dopravy.¹

Tématem této závěrečné práce je automobilismus ve veřejném prostoru. Pro přiblížení této problematiky se budu zabývat záležitostmi souvisejícími s vlivem

¹ GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Přeložil Karel BLAŽEK, přeložil Bronislava BLAŽKOVÁ. Brno: Partnerství, [2012]. ISBN 978-80-260-2080-6.

automobilu na veřejný prostor a jaké dopady má automobilová doprava na život člověka ve městě.

Mým cílem je poskytnout vhled do této oblasti a poukázat na to, jak automobily ovlivňují veřejný prostor a jak tyto změny prostoru působí na člověka. V této bakalářské práci bych chtěla zohlednit jak pozitivní, tak negativní dopady automobilismu na život člověka.

Práce je započata vymezením základních pojmů, kterých se tato práce týká, tedy automobilismu a veřejného prostoru. Dále se budu věnovat pozitivní i negativní stránce automobilů a zohledním dopady automobilismu na společnost. Závěrečná část práce bude věnována podrobnějšímu přiblížení této problematiky na příkladech vybraných měst, v kterých již byla zohledněna problematika automobilismu ve veřejném prostoru.

Pro naplnění cíle této závěrečné práce budu vycházet především z nastudovaných a rozebraných odborných publikací, z informací čerpaných na oficiálních internetových stránkách souvisejících s danou problematikou a okrajově z právních předpisů.

1 AUTOMOBILISMUS

Pojem automobilismus vyjadřuje označení pro využívání automobilů a jejich praktické používání například pro přepravu osob či nákladu. Pro pochopení tohoto termínu si musíme především vysvětlit, co vlastně znamená pojem automobil.

1.1 Automobil

Automobil je dvoustopé osobní nebo nákladní silniční motorové vozidlo a řadí se do skupiny dopravních prostředků. Hlavní myšlenkou tohoto vynálezu je přemísťování osob a věcí. Lze používat i zkrácený tvar tohoto slova „auto“.

Automobil je tvořen z několika základních částí, mezi tyto zásadní součásti se řadí podvozek, poháněcí soustava, samonosná karoserie, příslušenství, výstroj a výbava vozu. Podvozek se skládá z předního a zadního podvěsu, součástí těchto podvěsů jsou řídicí i hnací nápravy, brzdový systém, pérování, řízení, kola a příslušenství podvozku. Poháněcí soustava se skládá z vozidlového motoru s příslušenstvím a z převodového ústrojí, což je tvořeno spojkou, převodovkou s řadícím ústrojím, spojovací kloubovou hřídelí a rozvodovkou. Přepravu osob a nákladu umožňuje základní nosná část, která je součástí samonosné karoserie. Základní nosná část nese zadní a přední pověs. Nepostradatelné přístroje a zařízení pro dopravní činnost automobilu jsou příslušenství, která jsou s vozidlem pevně spojena. Mezi tato příslušenství patří například chlazení a zapalování. Výstroj automobilu je pro provoz automobilu předepsaná nebo vhodná a je pevně spojena s vozidlem, není však nezbytně nutná pro činnost a funkčnost auta. Výstroj vozu zahrnuje například bezpečnostní pásy, stěrače, zpětná zrcátka, tachometr, ukazatel stavu paliva, sluneční clona a další. Výbava vozidla není pevně spojena s automobilem, jako například autolékárnička, rezervní kolo, výstražný trojúhelník, reflexní vesta a podobně.²

1.1.1 Typy automobilů

Automobilový průmysl, vzhledem k rostoucímu zájmu lidí o koupi automobilu, vyrábí různé typy a modely aut, aby byly zaplněny všechny mezery na trhu a

2 JAN, Zdeněk a Bronislav ŽDÁNSKÝ. *Výkladový automobilový slovník*. Vyd. 2., aktualiz. Brno: Computer Press, 2006. Auto-moto-profi (Computer Press). ISBN 80-251-1147-4.

uspokojeno co nejvíce odběratelů. Osobní automobily lze rozdělit do několika skupin například podle hmotnosti, rozměrů a objemu motoru. Výrobci automobilů zároveň produkují stejné modely vozů s odlišnými typy motorů, rozdílnou výbavou či různými modifikacemi karoserie, aby si zájemce mohl vybrat dle svých potřeb a možností. Osobní automobily se obvykle dělí na automobily malé, nižší střední třídy, střední třídy, vyšší střední třídy a luxusní. Existuje několik různých druhů vozů a jsou rozděleny podle toho, pro jaký druh jízdy jsou využívány. Automobily pro volný čas se zaměřují svou podobou především na pohodlnost pro uživatele automobilu a jízdní vlastnosti jsou uzpůsobeny na silnici. Zatímco terénní automobily mají uzpůsobeny jízdní vlastnosti k jízdě po nezpevněném povrchu. Hatchback je velmi podobný automobilu pro volný čas, ale prostor pro pasažéry není oddělen od zavazadlového prostoru. Hatchback je typ dvouprostorové uzavřené karoserie se třemi nebo pěti dveřmi. Liftback je podobný typu hatchback, tedy dvouprostorová uzavřená karoserie, ale s prodlouženou šikmou zádí a běžně pětidveřová. Kombi je zpravidla pětidveřová dvouprostorová karoserie se společným prostorem pro pasažéry i zavazadla a obvykle je prodloužena zadní část auta. Kupé je dvoudveřová tříprostorová uzavřená karoserie a střecha se obvykle plynule svažuje směrem dozadu. Sedan má oddělen prostor pro zavazadla od prostoru pro cestující a jinak se stavbou podobá typu kombi. Tudor je dvoudveřová tříprostorová uzavřená karoserie se sklopnými opěradly předních sedadel, umožňující přístup k zadním sedadlům. Prostor pro zavazadla je v tudoru přístupný přes víko a je oddělen od prostoru pro pasažéry. Kabriolet je dvoudveřová nebo čtyřdveřová tříprostorová karoserie s měnitelnou střechou, střecha může být z poddajného materiálu, stahovací a složená za zadní řadou sedaček. Kabriolet je určen pro nejméně čtyři osoby a sedadla jsou ve dvou řadách za sebou. Roadster je oproti kabrioletu s jednou řadou sedadel, určenou pro dvě až tři osoby. Roadster kabriolet je pouze obohacen velkým prostorem pro zavazadla a je tedy prodloužen. Posledním zvláštním typem je limuzína, která je čtyřdveřová nebo šestidveřová a na rozdíl od předešlých automobilů, jenž běžně prostorově sloužily pro pět lidí, limuzína pojme nejméně šest, nejvíce však devět osob. Prostor pro cestující je v limuzíně obvykle oddělen od prostoru řidiče mezistěnou, která je umístěna za přední řadou sedadel. Sedadla jsou v limuzíně uspořádána ve dvou řadách, přičemž za přední řadou sedadel jsou umístěna sklopná sedadla, zpravidla

orientována proti směru jízdy. Nejčastěji používaným typem automobilů ve městech je pravděpodobně automobil pro volný čas, hatchback, liftback a kombi.³

1.2 Vývoj automobilu

Základem rozvoje technického poznání byl již v raném starověku objev kola, jenž lze pokládat za základní prvek vývoje vozidla. Vznik kola není úplně jasný, ale pravděpodobně ho vynalezli Sumerové před více než pěti tisíci lety. K prvnímu využití kola na hřídeli v dopravě mělo dojít, dle nejstarších památek, v Mezopotámii. Na území dnešní České republiky se kolo, otáčející se kolem své vlastní osy na čepu, objevilo v mladší době bronzové, tedy zhruba před třemi tisíci lety. Této skutečnosti nasvědčuje malý čtyřkolový vozík, který je vystavený v archeologické části Městského muzea v Mladé Boleslavi. Dalším technickým pokrokem, ke kterému došlo až v 18. a 19. století, byl vynález parního stroje. Parní stroj se využíval v silniční, železniční i vodní dopravě. Následujícím důležitým zvratem bylo vynalezení pístového spalovacího motoru na kapalné palivo.⁴ Všechny tyto historické milníky a závratné kroky v technice postupem času ovlivňovaly podobu současného automobilu.

1.2.1 Parní motor

Původně se lidé spoléhali pouze na svou sílu a sílu zvířecí, větru a vody. Postupem času se ovšem začali zabývat možnostmi využití páry, této myšlence se věnoval již v 15. století i Leonardo da Vinci. Průlomový okamžik nastal však až v roce 1629, kdy Ital Giovanni Branca předvedl funkční model parní turbíny. Tento moment vedl k sestrojení parního stroje v roce 1769, kdy James Watt zkonstruoval první samočinně pracující dvojčinný svislý vahadlový parní stroj. Základy pro vytvoření parního stroje zkoumal i anglický fyzik a astronom Isaac Newton, jenž roku 1663 definoval základní principy pro využití páry. Dále se touto problematikou zabýval například francouzský fyzik Denis Papin, který sestrojil ohňový atmosférický stroj nebo Angličan Thomas Savery, jenž vynalezl parní pumpu. V těchto případech se však ještě nejednalo o pístový stroj. Vynález parního stroje znamenal velký pokrok pro společnost, jelikož se využíval na železnici u lokomotiv, v lodní dopravě u parníků a prosadil se i v zemědělství.

3 JAN, Zdeněk a Bronislav ŽDÁNSKÝ. *Výkladový automobilový slovník*. Vyd. 2., aktualiz. Brno: Computer Press, 2006. Auto-moto-profi (Computer Press). ISBN 80-251-1147-4.

4 REMEK, Branko. *Automobil a spalovací motor: historický vývoj*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-3538-2.

Kolébkou parního stroje byla Anglie, která i jako první rozvinula železniční dopravu. Parní stroj se v automobilech udržel do první světové války.⁵

1.2.2 Spalovací motor

Spalovací motor vycházel svou konstrukcí z parního stroje a měl mít vyšší účinnost. Vývoj pístového spalovacího motoru se zabýval nalezením vhodného nosiče tepelné energie, tedy paliva a upravením pracovního oběhu tepelného stroje, u něhož spalování probíhá ve válci. Důležitý moment nastal v roce 1807, kdy Švýcar Isaac de Rivaz vynalezl plynový motor na svítiplyn nebo vodík. Nejvýznamnějším mezníkem vývoje se stalo použití kapalného paliva, které má ze všech paliv největší objemovou koncentraci energie. Definitivní nástup spalovacího motoru a vítězství nad parním strojem ovlivnil německý obchodník Nikolaus August Otto a jeho společník Eduard Langen. Stabilní jednoválcový čtyřdobý motor Otto-Langen byl prvním spalovacím motorem na kapalné palivo. Vznícení paliva kompresním teplem vymyslel Němec Rudolf Diesel, který je tedy zároveň považován za vynálezce vznětového motoru. Trvalo ještě několik let, než byl pístový spalovací motor použit ve vozidlech. Stále se vedou sporu o prvenství zkonstruování automobilu, tedy vozu se spalovacím motorem. Francie považuje za první automobil vůz Lenoirův, Německo vůz Benzův a Daimlerův, a Rakousko vůz Marcusův. Ve Spojených státech amerických je považován za nejvýznamnějšího výrobce automobilů Henry Ford, který vyrobil v roce 1887 funkční model automobilu s dvouválcovým motorem. Prvních pár desítek let existence automobilu docházelo pouze k hledání správných technických řešení jednotlivých částí vozidla a k jejich změnám. Za století automobilu lze tedy označit 20. století, kdy se automobil stal nedílnou součástí každodenního života lidí a fenoménem současné doby.⁶

Období automobilismu začalo tedy v devadesátých letech minulého století. Automobil byl vnímán jako neuvěřitelný technologický, ekonomický a i sociální pokrok. Příchod automobilu byl spojován s vidinou čistějších ulic, jelikož ulice byly znečištěny přítomností koňských povozů. Koňská doprava zároveň zabírala hodně místa a automobil byl oproti koňským vozům o polovinu menší. Lidé si mysleli, že

5 REMEK, Branko. *Automobil a spalovací motor: historický vývoj*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-3538-2.

6 REMEK, Branko. *Automobil a spalovací motor: historický vývoj*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-3538-2.

automobilová doprava je zbaví dopravních zácp ve městech, které způsobovala ve velkém koňská doprava. Auta byla rovněž vnímána jako bezpečnější varianta dopravy, jelikož chování koňských spřežení se nedalo předpovídat. Automobilizace společnosti se nejrychleji rozvíjela hlavně ve Spojených státech amerických, v roce 1910 zde bylo zaznamenáno půl milionu automobilů. Zatímco ve Spojených státech amerických se stalo auto běžnou součástí lidského života, v Evropě patřili majitelé automobilů mezi nejbohatší vrstvu obyvatel. Postupem času docházelo jen ke zdokonalování automobilů.⁷

1.3 Automobilismus a veřejný prostor města

Všechny dopravní prostředky proměňují podobu města, s příchodem železnic se města rozrůstala kolem železnic a později města kopírovala tramvajové trati, zřídka si lidé stavěli domy daleko od klíčových dopravních spojení. Vynález automobilu toto smýšlení obyvatel změnil a občané si začali budovat obytné domy i na velmi vzdálených místech. Města se tím začala rozrůstat více do krajiny. Postupem času se však navýšila kapacita prostoru města a obrovské množství automobilů zapříčinilo dopravní zácpy a ve městech postupně mizela parkovací místa pro auta. Automobily zabírají velké množství prostoru ve městech, většinu času jsou auta někde zaparkovaná a méně času jsou reálně využívána lidmi k mobilitě. Dále jsou ve veřejném prostoru nelogicky umístěny přechody, podchody, nadchody, úzké chodníky, které nikam nevedou nebo ustupují široké silnici a další překážky, které ve městech vyvolala dlouhotrvající přítomnost automobilové dopravy. Pohyb ve veřejném prostoru ovlivňují také krátké intervaly pro přecházení na přechodech, špatně parkující automobily, které například zasahují na chodník nebo špatně uklizené vozovky od sněhu v zimě. Všechny tyto potíže spojované s přítomností automobilů ovlivňují podobu veřejného prostoru ve městě.⁸

Automobil umožnil vytvoření předměstí, která začala vznikat daleko od samotného jádra města. Tato možnost nejvíce vyhovovala středním vrstvám, jelikož se nemuseli vzdát kariéry ve městě a nemusely žít na venkově. V momentě, kdy se

7 KELLER, Jan. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. Studie (Sociologické nakladatelství). ISBN 80-858-5064-8.

8 OKAMURA, Osamu. *Město pro každého: manuál urbanisty začátečníka*. V Praze: Labyrint, 2020. ISBN 978-80-86803-67-8.

automobilismus masově rozmohl a města začala být zahlcena auty, lidé ze střední a vyšší vrstvy začali prchat na předměstí. Automobil měl kladně působit i na venkov, jelikož jeho obyvatelé už nemuseli být tolik izolováni a automobil jim umožnil pohyb do okolí. S příchodem aut byla utvořena jedna velká chyba, a to přizpůsobování měst autům, nikoliv naopak. Tato myšlenka byla do budoucnosti velice neperspektivní, dnes se setkáváme s dopady této idey a musíme řešit její následky.⁹

Automobily mají i pozitivní vliv na změnu veřejného prostoru města, jelikož spojují dříve oddělené části města se středem města a umožňují lidem se pohodlněji na odlehlá místa dostávat. Nan Ellin ve své knize o urbanismu zmiňuje pojem automobilová architektura („car-architecture“), který vyjadřuje, jak automobilismus ovlivňuje podobu měst a budov. Naše krajina je tvořena dálnicemi, silnicemi, příjezdovými cestami, parkovišti, garážemi a čerpacími stanicemi. Tyto prostory pro auta spojují dříve izolované části města. Prostory pro auta se mohou propojit s jinými druhy veřejných prostranství, například s parky, a nebo s dalšími sítěmi určenými pro pohyb osob, což jsou například nádraží či letiště.¹⁰

9 KELLER, Jan. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. Studie (Sociologické nakladatelství). ISBN 80-858-5064-8.

10 ELLIN, Nan. *Integral urbanism*. New York: Routledge, 2006. ISBN 978-0-415-95228-6.

2 VEŘEJNÝ PROSTOR

Jedním z pohledů, jak lze vnímat veřejný prostor, je oblast médií, politiky a virtuální svět sociálních sítí. Ovšem v této bakalářské práci je užíván pojem veřejný prostor ve významu fyzických míst, která mohou lidé bez zábran užívat, což jsou například parky, náměstí a ulice. Veřejný prostor se nachází, na rozdíl od prostoru soukromého, na pozemcích ve vlastnictví obce či státu. Veřejný prostor je subjektem zájmu veřejného, neslouží tedy zájmům vlastníka, ale bez rozdílu funguje stejně pro všechny uživatele. Problematiku veřejného prostoru zkoumají různé vědní obory, jako například sociologie, urbanismus, architektura a sociální geografie. Městský veřejný prostor tedy veřejný prostor ve městech je místem, kde se lidé setkávají, navazují zde kontakty a tvoří se zde společenský, ale i individuální život. Forma městských veřejných prostor by měla být vždy tématem živé veřejné diskuse, jelikož pravidla užívání a tvoření veřejných prostor jsou tvořena na základě rozsáhlých vyjednávání mnoha aktivních účastníků. Tito aktéři vytváří pomocí konsensu určité podmínky pro používání veřejných prostranství, aby nebyla narušena jejich přístupnost. Podoba veřejných prostor je tedy tvořena i pomocí různých konfliktů a neshod mezi uživateli, jelikož se zde projevují různé pohledy na svět a každý člověk má jinou představu o tom, jak by měly veřejné prostory vypadat a jak by měly být využívány. Na základě těchto rozporů se vyjednávají podmínky pro užívání veřejných prostor.¹¹

Forma veřejného prostoru záleží na způsobu vnímání prostoru a na způsobu jeho užívání. Typ prostoru je ovlivněn jeho funkcí, zda je určen k rekreaci, pohybu nebo například k shromažďování. Struktura a podoba veřejného prostoru je ovlivněna lokalitou, polohou vůči centru a sousedství a způsobem užívání. Podoba a tvorba veřejného prostoru se odráží od lidských událostí a od lidských potřeb. Základní typologií veřejného prostoru je systém ulice – náměstí – park. Ulice vyjadřuje plnost a pohyb, náměstí prázdnotu a klid, a park hloubku a spojení. Z tohoto pohledu se na ulici díváme jako na cestu, na náměstí jako na společenství, a na park jako na přírodu. Náměstí je psychologicky vnímáno uprostřed obce a náleží všem lidem, musí tedy být vždy zájmem celé obce.¹²

11 KRATOCHVÍL, Petr. *Veřejný prostor v ohrožení?*. Praha: Ústav dějin umění Akademie věd ČR, 2018. ISBN 978-80-88283-18-8.

Veřejný prostor lze vnímat pouze jako fyzické místo, ale jeho velmi důležitou součástí je také jeho životní obsah, bez něho by byl totiž veřejný prostor pouze prázdnou fyzickou schránkou. Musíme tedy k pojmu veřejný prostor zahrnout i sociálně-kulturní dění, které se v něm odehrává. Fyzická podoba veřejných prostorů by měla být pro správné fungování propojena s aktivní náplní a se sociálním smyslem veřejných prostranství. Veřejný prostor je tedy předmětem zkoumání několika různých disciplín, jako například filozofie, sociologie, politologie, stavitelství, urbanismu a dalších. Sociologie vnímá veřejný prostor hlavně jako místo, kde člověk rozvíjí a sdílí svůj individuální život s ostatními lidmi. Humanitní vědy tedy vysvětlují termín veřejné prostranství jako prostor k veřejné diskuzi a jako prostor politiky. Veřejný prostor je především prostorem ukazování, jelikož všichni mohou vidět a slyšet, co se odehrává ve veřejném prostranství. Veřejný prostor z hlediska sociologie tedy netvoří pouze fyzické místo, ale vytváří ho také lidské jednání a člověk samotný. Fyzická forma veřejného prostoru poskytuje příležitost lidem pro veřejný život a stejně to funguje i naopak, že lidský faktor potřebuje pro veřejný život nějaké fyzické místo. Fyzické místo a lidské jednání se tedy o sebe vzájemně opírají a navzájem se potřebují pro fungování veřejného prostoru a veřejného života. Sociologický pohled na veřejný prostor je tedy zaměřen hlavně na člověka a na lidské jednání, které tvoří veřejný prostor opravdu veřejným. Ideálně by tedy při navrhování městského veřejného prostoru měl být nejprve zohledněn život, který se v něm má odehrávat a až potom by měly být zohledněny aspekty architektonické a materiální. Tento způsob navrhování a plánování měst je však často opomíjen. Veřejný prostor musí být pro občany a návštěvníky atraktivní, aby byl využíván a zároveň se musí brát ohled na to, jací uživatelé veřejný prostor budou využívat. Pokud se podíváme na veřejný prostor jako na fyzické místo a materiální skutečnost, vnímáme veřejný prostor jako náměstí, ulice a jiné venkovní prostory, které tvoří město jako celek. Na veřejný prostor existují odlišné pohledy a jeden z nich vysvětluje veřejný prostor jako prázdnou plochu kolem budov. Ve dvacátém století začal být vnímán veřejný prostor jako plocha ponechaná dopravě a provozu. Náměstí se jeví v plánování města jako určité orientační body, ulice lze vnímat jako cesty a na další

12 JEHLÍK, Jan. *Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí*. Vydání druhé, upravené. Praha: Ausdruck Books, 2018. ISBN 978-80-270-4920-2.

plochy, jako například na parky, můžeme nahlížet, jako na oblasti, kde se člověk zdržuje, a kde setrvává.¹³

Pojem veřejný prostor tudíž dle předešlých rozdílných pohledů není jen venkovní prostor, ale veřejný prostor zahrnuje i veškeré veřejné instituce, jako například knihovny školy či úřady. Tyto veřejné instituce jsou stejně jako náměstí, parky a ulice zpřístupněny všem bez rozdílu. Veřejný prostor často bývá ve vlastnictví obce, kraje nebo státu. Veřejný prostor se nedokáže rozvíjet sám, a proto má tuto činnost na starost městská samospráva. Pokud však městská samospráva nezvládne tuto funkci kvalitně plnit, dochází potom k zanedbávání veřejných prostranství. Zanedbaná veřejná prostranství jsou následně znečištěná a plná odpadků. Kvalita veřejného prostoru je určována například dostatkem laviček, hřišť, píték a veřejných záchodů. Při plánování veřejných prostranství je důležité brát ohled na potřeby všech věkových skupin a uzpůsobovat tak prostory jak pro děti, tak pro mladé, dospělé i seniory. Často si lidé můžou myslet, že čím více veřejného prostoru, tím lépe, ale udržitelnost veřejného prostoru je pro město poměrně dost finančně náročná záležitost a také se velmi často mění potřeby uživatelů veřejného prostoru. Veřejný prostor tedy potřebuje kvalitní infrastrukturu a dobře koordinovaný plán, aby nebyl pouze prázdnou plochou. Podstatnou součástí podoby veřejného prostoru je pravidelná údržba, kontrola a nepřetržitá péče o veřejný prostor. Veřejný prostor by měl sloužit k setkávání, ke kultuře, k vykonávání obchodu, sportu, politiky a i k odpočinku, a to by mělo být přizpůsobeno pro co nejvíce různých skupin obyvatel. Důraz by měl být kladen také na využitelnost veřejného prostoru ve všech čtyřech ročních obdobích a to v průběhu celého dne. Veřejný prostor náleží všem bez rozdílu, a proto je důležité udržovat nějaký řád pro jeho užívání, a dodržovat časové harmonogramy a prostorové plány. Není však příliš důležité, aby úplně všechna veřejná prostranství měla jasně stanovený program, naopak je dobré využívat některá místa pro různé jednorázové akce, spontánní události, koncerty a trhy. Tyto jednorázové události také udržují ve veřejném prostoru život a zpestřují jeho podobu.¹⁴

13 KRATOCHVÍL, Petr. *Městský veřejný prostor*. Praha: Zlatý řez, 2015. ISBN 978-80-88033-00-4.

14 OKAMURA, Osamu. *Město pro každého: manuál urbanisty začátečníka*. V Praze: Labyrint, 2020. ISBN 978-80-86803-67-8.

2.1 Veřejný prostor v legislativě České republiky

Platné právní normy v České republice nedefinují vyloženě pojem veřejný prostor, ale například zákon o obcích a stavební zákon užívají termín veřejné prostranství. Veřejné prostranství je v České republice definováno v zákoně č. 128/2000 Sb., o obcích takto: „*Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.*“¹⁵ V tomto paragrafu je v úvodu zmíněn pojem veřejné prostranství, později je ovšem tento termín zaměněn za termín prostor. Lze tedy předpokládat, že tyto pojmy mají stejný význam a mohou být volně zaměňovány.

Dále je termín veřejné prostranství zařazen do pojmu veřejné infrastruktury, která je ve stavebním zákonu definována v § 2 v odstavci 1, písmenku m) takto:

„(1) V tomto zákoně se rozumí

m) veřejnou infrastrukturou pozemky, stavby, zařízení, a to

1. dopravní infrastruktura, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení;

2. technická infrastruktura, kterou jsou vedení a stavby a s nimi provozně související zařízení technického vybavení, například vodovody, vodojemy, kanalizace, čistírny odpadních vod, stavby ke snižování ohrožení území živelnými nebo jinými pohromami, stavby a zařízení pro nakládání s odpady, trafostanice, energetické vedení, komunikační vedení veřejné komunikační sítě a elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě, produktovody a zásobníky plynu;

3. občanské vybavení, kterým jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva;

4. veřejné prostranství, zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu.“¹⁶

Tyto platné právní normy jsou doplněny obecně závaznými vyhláškami, přičemž obecně závazné vyhlášky vydávají obce. Obecně závazné vyhlášky se zabývají pravidly

¹⁵ § 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení).

¹⁶ § 2 odstavec 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

pro užívání veřejných prostranství (např. zákaz konzumace alkoholu na veřejných prostranstvích; vyhlášky o volném pohybu psů a jiných zvířatech na veřejném prostranství atd.). Za užívání veřejného prostranství jsou stanoveny místní poplatky, které si obce určují ve svých vyhláškách.

2.2 Aktivity ve veřejném prostoru

Veřejné prostory města umožňují lidem se setkávat a dávají jim možnost vykonávat různé aktivity. Venkovní aktivity ovlivňuje spousta materiálních podmínek, které se vyskytují ve veřejném prostoru. Tyto aktivity ve veřejných prostorech lze rozdělit do tří kategorií, a to na aktivity nezbytné, volitelné a společenské. Takovéto rozdělení venkovních aktivit se odvíjí od jejich požadavků na hmotné prostředí.¹⁷

Nezbytné aktivity zahrnují každodenní činnosti a úkoly člověka, které jsou vykonávány za všech okolností a nezávisí na vnějším prostředí. Účastníci jsou více méně nuceni uskutečnit tyto aktivity. Mezi nezbytné aktivity lze zařadit například chůzi do školy či do práce.¹⁸

Volitelné aktivity vykonávají účastníci pouze v případě, když se tak dobrovolně rozhodnou a umožní jim to čas a místo. Tyto aktivity, na rozdíl od aktivit nezbytných, vyžadují ideální venkovní podmínky a jsou více závislé na vnějším prostředí. Výkon těchto aktivit ovlivňuje počasí, místo a čas. Například sezení na lavičce, postávání a pozorování okolí či procházku na čerstvém vzduchu můžeme označit za volitelné aktivity. Volitelné aktivity jsou méně vykonávány ve venkovních prostorech s nízkou kvalitou a horšími materiálními podmínkami. Čím je veřejný městský prostor kvalitnější a materiální podmínky jsou lepší, tím více volitelných aktivit je zde vykonáváno, jelikož to umožňuje situace a místo.¹⁹

Společenské aktivity jsou závislé na výskytu dalších osob ve veřejném prostoru. Do této kategorie lze zařadit komunikaci mezi lidmi, hrající si děti a pasivní kontakty, kdy člověk pozoruje a poslouchá ostatní lidi ve veřejném prostoru. Společenské aktivity

17 GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-858-3479-0.

18 GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-858-3479-0.

19 GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-858-3479-0.

souvisejí s aktivitami volitelnými i nezbytnými, jelikož společenské aktivity většinou vznikají spontánně. Lidé se pohybují na stejných místech, kde se setkávají či pouze míjejí a tím dochází ke vzniku společenských aktivit. Společenské aktivity se liší podle toho, zda se lidé pohybují v obytných ulicích, kde se převážně všichni znají a nebo, zda se pouze míjejí na velkých městských ulicích či v městských centrech, kde je velký počet neznámých lidí. V městských ulicích tak dochází buďto k málo intenzivnímu setkávání osob, kdy se lidé pouze míjejí, pozorují a poslouchají, toto jsou spíše pasivní kontakty či náhodné kontakty. Veřejný prostor však zároveň pomáhá tvořit známosti, přátelství, až těsná přátelství, což jsou vysoce intenzivní kontakty. Dá se říci, že prakticky každé setkání dvou osob je společenská aktivita. Podmínky pro setkávání, poslouchání, pozorování a pro pouhou společnou přítomnost mohou ovlivňovat projektanti a architekti, kteří se podílejí na modelování podoby veřejného městského prostoru. Veřejná prostranství vytváří pouhá přítomnost ostatních lidí a možnost vidět a slyšet jiné osoby, a zároveň tyto aspekty dodávají veřejným prostranstvím smysl a činí je přitažlivějšími.²⁰

2.3 Funkce veřejného prostoru

Jednou z hlavních funkcí městského veřejného prostoru bylo vždy to, že město fungovalo jako místo shromažďování, místo obchodu a místo dopravy. Místem setkávání byly ulice a náměstí, kde spolu lidé komunikovali a vytvářeli si zde nové kontakty a známosti. Zároveň náměstí a ulice byly využívány pro potřeby dopravy. Doprava zajišťovala odjakživa, jak přepravu osob, tak přepravu zboží, která byla pro města významná. Veřejný prostor sloužil také jako místo obchodu, jelikož se zde vždy nabízelo zboží a služby a nacházelo se zde tržiště. Všechny tyto funkce městského veřejného prostoru nefungovaly jen v minulosti, ale fungují dodnes, ovšem vyváženost mezi těmito třemi funkcemi se postupem času měnila. Ve starých městech byla mezi setkáváním, obchodem a dopravou rovnováha, jelikož byla doprava převážně pěší. Pokud se člověk přepravoval pěšky, zvládl se setkávat s ostatními, obchodovat a zároveň se dopravovat ve stejnou chvíli. Radikální vliv na tyto tři tradiční funkce městského veřejného prostoru měl především příchod elektrických tramvají a jízdních kol do města, okolo roku 1900. Dvacáté století s sebou přineslo celkově změnu

²⁰ GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-858-3479-0.

přepravy osob a zboží ve městech, a tuto změnu zapříčinil hlavně vznik automobilu. Auta zcela změnila dopravní model města a automobilová doprava se postupem let stala dominantou dopravy ve městech. Využití veřejných prostranství se vlivem automobilu změnilo, jelikož nebylo možné udržovat rovnováhu mezi funkcemi setkávání, trhu, a velmi rychlé a všudypřítomné automobilové dopravy. Ve dvacátém století došlo také k významné změně ve funkci obchodu, hlavně z hlediska tržiště. Obchod se přesunul z otevřených stánků na tržištích nejprve do malých krámků podél náměstí a ulic, a následně do supermarketů a obchodních center. Vývoj ve 20. století zásadně změnil tradiční funkce městského veřejného prostoru, jakožto místa pro setkávání a interakce mezi občany. Komunikace mezi lidmi byla narušena vývojem nových informačních technologií. Zatímco si dříve lidé museli předávat informace ve veřejném prostoru navzájem mezi sebou, nyní může komunikace probíhat bez přímého lidského kontaktu. Tuto možnost komunikace zapříčinil vznik telegrafu, později telefonu, bezdrátového telefonu, e-mailu a internetu.²¹

21 GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.

3 DOPADY AUTOMOBILISMU NA SPOLEČNOST

Dopady automobilů na společnost jsou různé a to s pozitivním i negativním výsledkem. Automobily jsou pro lidi obrovským přínosem, ale zároveň jsou pro ně značnou zátěží. Člověk by se měl snažit zmírnit negativní dopady automobilismu a zároveň maximalizovat pozitivní přínosy.

3.1 Pozitivní stránky automobilismu

Vznik automobilu znamenal pro člověka obrovský přínos. Lidé se můžou pomocí automobilu přepravovat na delší vzdálenosti a automobilová doprava jim umožňuje cestování do zaměstnání, škol, zdravotnických zařízení a celkově přepravu za potřebnými službami pro každého člověka. Automobil dal lidem svobodu se přepravovat na libovolná místa a v libovolný čas. Lidé se nemusejí spoléhat na veřejnou dopravu a jízda automobilem je pro ně celkově pohodlnější a efektivnější. Automobil usnadnil lidem cestování za rodinou, přáteli a za kulturou, čímž do jisté míry také posílil sociální interakce. Automobilismus podpořil také turismus a cestovní ruch, jelikož s pomocí automobilu je snazší a i cenově dostupnější procestovat různé státy a regiony. Automobil rovněž umožnil rychlejší a efektivnější pohotovostní lékařské služby, což lidem poskytuje okamžitou lékařskou péči, když ji nejvíce potřebují. Záchrané služby nebyly posíleny jen ve zdravotnictví, ale vznik automobilu ovlivnil i služby hasičských a policejních jednotek. Výroba automobilů a automobilový průmysl vyvolal nové technologické inovace, což pozitivně ovlivnilo i jiné průmyslové obory. Díky produkci automobilů se objevily pokroky v elektronice a ve výrobních technikách, což způsobilo vznik nových materiálů a nových produktů. Automobily zapříčinily vznik nových pracovních příležitostí v různých průmyslových odvětvích, včetně výroby, prodeje a služeb.

3.1.1 Svoboda pohybu

Automobil představuje možnost neomezené mobility a vlastní příležitost bezmezného pohybu. Společnost často vnímá automobil jako doručovatele modernity a představitele individualismu, dále automobil symbolizuje především progres a moderní demokratickou společnost. Mezi velké výhody automobilů patří jejich snadná

ovladatelnost, rychlost, hbitost, síla, spolehlivost, pohodlnost a určitá nezávislost. Nezávislost spočívá například ve směru a rychlosti pohybu, tyto prvky jsou ovlivněny pouze svobodnou vůlí řidiče. Tímto se automobilová doprava liší od pěší dopravy, která je limitována rychlostí chůze, a od městské hromadné dopravy se liší limitováním směru jízdy.²²

3.1.2 Podpora ekonomiky státu

Výroba automobilů ve velkém podporuje ekonomiku států a umožňuje ekonomický růst. Automobil zatím poskytuje nejvíce komplexní a nejvíce systematický způsob zvyšování hrubého domácího produktu. Mezi příjmy státu patří daň z koupi automobilu, daň z pohonných hmot a další, čímž se stát podílí na zájmu nakupování motorových vozidel. Vznik automobilu s sebou přinesl větší poptávku po benzinových pumpách, rehabilitačních centrech, vozičkách pro ochrnuté, autoopravnách, pojišťovnách a autosalonech. Založení těchto institucí souvisejících s automobilismem podporuje také ekonomiku státu.²³

3.2 Negativní stránky automobilismu

Příchod automobilu s sebou nepřinesl jen pozitivní dopady, ale postupem času se začaly ukazovat i negativní stránky automobilismu. Ačkoliv je automobil pro lidi velkým pomocníkem, jeho využívání způsobuje denně nespočet dopravních nehod, jelikož automobil stále obsluhuje člověk, který není neomylný a jakékoliv lidské pochybení může mít nenapravitelné následky. Užívání automobilů se rovněž podepisuje na kvalitě životního prostředí a dochází k znečištění ovzduší. Automobil však neškodí lidem jen když je v pohybu, ale i když je zaparkován. Majitelé aut potřebují místa k parkování a vznikem parkovišť je zabírán veřejný prostor, který by mohl být využit k jiným účelům.

3.2.1 Dopravní nehody

Bez pochyb nejhorší daní z rozvoje automobilismu jsou samotné ztráty lidských životů, které mají na svědomí právě automobily. Smrt na silnicích je dnes již vnímána

22 KELLER, Jan. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. Studie (Sociologické nakladatelství). ISBN 80-858-5064-8.

23 KELLER, Jan. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. Studie (Sociologické nakladatelství). ISBN 80-858-5064-8.

jako banální záležitost. Takovýto postoj společnosti si můžeme ukázat na příkladu. Pokud dojde ke ztrátě padesáti lidských životů například během nějaké přírodní katastrofy, je tomuto tématu věnovaná obrovská, nejen mediální, pozornost a obvykle tato informace otřese se společností. Ovšem stejný počet obětí je na silnicích napočítán přibližně během každých dvou týdnů, této informaci už se ale nevěnuje tolik pozornosti. Automobily neničí lidské životy pouze skrze dopravní nehody, ale ve velkém ovlivňují zdraví člověka i skrze znečišťování ovzduší. Automobil tímto nemá vliv pouze na lidi žijící v této době, ale používání tohoto dopravního prostředku působí i na budoucí generace a tím působí škody v podstatě na dluh.²⁴

Pokud se zaměříme pouze na Českou republiku a na statistické údaje o nehodovosti na území tohoto státu, můžeme zaznamenat desítky tisíc dopravních nehod za rok. Česká republika je stát ve střední Evropě a počet obyvatel tohoto státu je 10 526 937 k 30. září 2022.²⁵ Ve státě s takovýmto počtem obyvatel zaznamenala Policie České republiky 98 460 dopravních nehod v roce 2022. Při těchto dopravních nehodách bylo usmrceno 454 osob, těžce zraněno 1 734 osob a lehce zraněno 22 452 osob. Policie České republiky má k dispozici statistiky od roku 1961, od tohoto roku bylo v roce 2022 při dopravních nehodách usmrceno nejméně lidí. Nejvíce lidí bylo usmrceno při dopravních nehodách v roce 1969, a to 1 758 usmrcených osob. V tomto stejném roce, tedy v roce 1969, bylo rovněž zaznamenáno nejvíce těžce zraněných osob při dopravních nehodách, a to 9 258 těžce zraněných lidí. Zatímco v roce 2022 byl zaznamenán druhý nejnižší počet těžce zraněných osob.²⁶ Tato čísla a statistiky poukazují na to, jak jsou auta nebezpečná a jak každodenně ohrožují lidské životy.

3.2.2 Znečištění ovzduší

Automobily mají negativní dopad na životní prostředí, přispívají ke znečištění ovzduší a emisím skleníkových plynů, které mají významný dopad na zdraví lidí. Dopady na životní prostředí má také těžba fosilních paliv používaných v automobilech. Prostřednictvím automobilů se do ovzduší dostávají především oxidy dusíku, prachové

24 KELLER, Jan. *Naše cesta do prvoroh: o povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. Studie (Sociologické nakladatelství). ISBN 80-858-5064-8.

25 *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo_lide

26 *Policie České republiky* [online]. [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

částice, oxid uhelnatý a uhlovodíky. Tyto znečišťující látky mají negativní dopady na lidské zdraví i vegetaci. Prachové částice se dostávají do ovzduší prostřednictvím výfukových plynů z osobních i nákladních automobilů.²⁷

3.2.3 Zabírání veřejného prostoru

Rozvoj automobilismu je obrovským pokrokem lidstva, ale zároveň nutí společnost v určitých směrech ustupovat. Automobily nepůsobí negativně pouze na krajinu, ale mění celkový přístup člověka ke světu a zkreslují lidské chápání prostoru. Automobil totiž velice mění prostor kolem nás. Původně byl veřejný prostor určen k setkávání, což masové provozování automobilismu proměnilo v anonymní mlčenlivé míjení. Osobní automobily působí ve městech dopravní zácpy a vytvářejí stále větší problémy s parkováním.²⁸ Automobily zabírají velké množství místa ve veřejném prostoru. Auto je většinu dne někde zaparkováno, jeden automobil však nepotřebuje jen jedno parkovací místo. Lidé požadují parkoviště u místa konání práce, v místě bydliště, kde auta obvykle stojí celou noc, u obchodních center, u restaurací a u spousty dalších zařízení. V těchto oblastech sice dochází ke střídání automobilů na parkovacích místech, ale i přesto se lidé užívající automobil dožadují neustálého dostatku místa na parkovišti. Negativní dopad mají tedy automobily především na život ve městech a na podobu veřejných prostranství. Vlastnictví osobního automobilu je kolikrát vnímáno jako synonymum osobní volnosti a svobody, praxe však ukazuje opak. Mobilita ve městech je využíváním automobilů spíše snižována. Lidé nevlastnící automobil mají velmi často problém se ve městě pohybovat pěšky, jelikož jsou prostory města přizpůsobovány automobilům a vzdálenosti mezi místy se zvětšují do takové míry, že je téměř nemožné se na určitá místa dopravit pěšky.²⁹

27 *Ministerstvo životního prostředí* [online]. [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: <https://www.mzp.cz/cz/doprava>

28 KELLER, Jan. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. Studie (Sociologické nakladatelství). ISBN 80-858-5064-8.

29 OKAMURA, Osamu. *Město pro každého: manuál urbanisty začátečníka*. V Praze: Labyrint, 2020. ISBN 978-80-86803-67-8.

4 VLIV NA ŽIVOT LIDÍ

Příchod automobilu ovlivnil život lidí v několika směrech. Auta přispěla k rozrůstání měst, přičemž města a obce se rozšiřují směrem ven, aby se přizpůsobily rostoucímu počtu aut na silnicích. Rozvoj vznikajících předměstí ovlivnil vzdálenosti mezi místy a tím byla prakticky znemožněna pěší, cyklistická a z části i veřejná doprava.

4.1 Suburbanizace

Automobil má vliv na život lidí i skrze umožnění rozpínání měst do okolní volné krajiny, tedy suburbanizaci. Suburbanizace je jedním z nejvýznamnějších důvodů, proč roste počet vlastníků a uživatelů osobních automobilů ve světě. Suburbanizaci lze vysvětlit jako růst města prostorovým rozšiřováním do okolí, toto rozrůstání zasahuje i do přírodní a venkovské krajiny. V těchto oblastech je obvykle nižší hustota zalidnění než v samotném centru města. Pro takovéto oblasti, ovlivněné suburbanizací, jsou typické samostatně stojící domy či řadové, jednopodlažní a dvoupodlažní domy se zahradou. Příměstské oblasti bývají z estetického hlediska kolikrát až ošklivé a ovlivňují negativně kvalitu života lidí. Komunita tím trpí například vyšší spotřebou energií, vyšším znečištěním ovzduší a vody. Takovéto rozpínání měst umožnil rovněž z části vznik osobních automobilů a zároveň lidé žijící v těchto rozvolněných příměstských zónách potřebují pro osobní transport automobily. A vzhledem k nízké hustotě osídlení těchto oblastí je veřejná hromadná doprava, jízda na kole či dokonce chůze nevhodná a prakticky nemožná. Lidé musí strávit denně mnohem více času za volantem automobilu a osobní automobil potřebují téměř pro každý druh cesty, jelikož veřejná doprava je pro rozptýlené příměstské zástavby neefektivní vzhledem k extrémním vzdálenostem. Suburbanizace tedy touto nutností automobilu vyvolává mnohem větší společenské a environmentální náklady. Individuální automobilová doprava tak trvale ničí veřejnou dopravu, dopravu cyklistickou a pěší dopravu.³⁰ Lidé se přesouvají z centra města na okraj z různých důvodů, mezi tyto důvody může patřit například bezpečnost, cenová dostupnost, soukromí, město plné automobilů, hluku a prachu.³¹

30 SÝKORA, Luděk. *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002. ISBN 80-901914-9-5.

4.2 Pěší doprava

Lidé s příchodem automobilu téměř zapomněli chodit po městech a nebo by po městech chodit chtěli, ale veškeré vzniklé překážky jim tuto možnost znemožňují. Pěší doprava je ve městech omezena hlavně kvůli nebezpečnému a hlučnému provozu automobilů. V minulosti byly ve městech budovány nadchody a podchody pro chodce, to se ovšem nesešlo s úspěchem a dnes se tyto mimoúrovňová křížení ve městech odstraňují. Během plánování měst by měla být prvotně upřednostněna pěší doprava, poté cyklistika a veřejná hromadná doprava. Bariérám ve městech by měly být vystaveny právě automobily a ne chodci. Uživatelé motorových vozidel usilují například o kácení stromů okolo silnic, což chodcům také velice znepríjemňuje pohyb po rozpálených ulicích.³² Pohyb chodců je automobily omezován natolik, že lidé se vyloženě vyhýbají místům, kde jsou automobily upřednostňovány. Život do ulic by tedy bylo možné vrátit, pokud by byl místo automobilu upřednostněn právě chodec. Vztah pěší a automobilové dopravy je možné zlepšit hledáním kompromisů a rovného přístupu k oběma dopravním možnostem. Automobilová doprava by neměla být nadřazována nad dopravu pěší.³³

Úroveň aktivity je automaticky omezena ve městech, která jsou přizpůsobena automobilům, jelikož se zde lidé pohybují velmi rychle. Pokud se rychlost pohybu z 60 kilometrů za hodinu změní na 6 kilometrů za hodinu, tedy na chůzi, vizuálně dojde k obrovskému zvýšení osob ve veřejném prostoru, jelikož se lidé na ulicích budou pohybovat desetkrát déle. Ve městech je více živo a úroveň aktivity se zvyšuje, pokud je veškerá doprava pomalá. Pokud by tedy automobilovou dopravu nahradila doprava pěší, došlo by k výraznému prodloužení pobytu venku a veřejný prostor by byl více živější.³⁴

31 OKAMURA, Osamu. *Město pro každého: manuál urbanisty začátečníka*. V Praze: Labyrint, 2020. ISBN 978-80-86803-67-8.

32 OKAMURA, Osamu. *Město pro každého: manuál urbanisty začátečníka*. V Praze: Labyrint, 2020. ISBN 978-80-86803-67-8.

33 HÁBLOVÁ, Anna Beata. *Města zdí: život a smrt obchodních center*. Praha: Dokořán, 2017. ISBN 978-80-7363-861-0.

34 GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-858-3479-0.

4.3 Cyklistika

Nástup masového automobilismu zapříčinil pád cyklistické dopravy. Před vznikem automobilu bylo kolo vnímáno jako posel pokroku a jízdní kolo bylo využíváno především jako dopravní prostředek. Kolo se v dnešní době do měst postupně vrací a stává se opět oblíbeným dopravním prostředkem, díky své prostorové nenáročnosti a šetrnosti k životnímu prostředí. Další výhodou jízdního kola je úspora času, tedy pokud se jedná o zdolání kratší vzdálenosti, například do pěti kilometrů. Jízda na kole je jednoznačně rychlejší než chůze a čas lidem šetří také nepotřeba hledání parkovacího místa. Kolo je též méně finančně náročné než auto, člověk uspoří peníze za benzín, parkování nebo za údržbu automobilu. Velmi pozitivní vliv má bicykl také na zdravotní stav člověka. Pokud lidé využívají jízdní kolo jako přemísťovací dopravní prostředek místo automobilu, dbají tím zároveň na své zdraví, jelikož se mnohem více pohybují na čerstvém vzduchu. Kromě svého zdraví ovlivňují pozitivně i zdraví ostatních lidí. Bicykl produkuje nulové emise a výroba kola je energeticky i surovinově mnohem méně náročná na životní prostředí než výroba automobilu. Cyklisté se zároveň vyhnou dlouhému čekání v kolonách či vyčkávání na příjezd autobusu. Cyklisty však v některých oblastech stále omezuje provoz na silnicích či nebezpečná infrastruktura, proto by bylo ideální pro rozvoj cyklistiky zlepšit podmínky pro cyklisty.³⁵

V dnešní době si lidé nemusí nutně pořizovat ani své vlastní kolo, jelikož mohou využít systém bikesharing. Bikesharing je systém sdílení jízdních kol, kdy si člověk může na jednom místě kolo vypůjčit a na jiném místě ho opět vrátit. Systém půjčování kol funguje většinou ve městech, jelikož kolo lze využít na přepravu na kratší vzdálenost a za kratší čas. Tento systém umožňuje vypůjčení kola kdekoliv ve městě a stejně tak i vrácení bicyklu na jakémkoliv místě ve městě, toto odlišuje bikesharing od klasických půjčoven jízdních kol. V půjčovně si člověk musí dojít na určité místo, kde si jízdní kolo vyzvedne a následně musí kolo opět do půjčovny vrátit. Uživatel bikesharingu se nemusí starat o údržbu a servis jízdního kola, což je velkou výhodou oproti vlastnictví vlastního bicyklu. Služba bikesharing je samozřejmě zpoplatněna. Kola bývají velká a z těžkého materiálu, aby byla co nejvíce omezena pravděpodobnost krádeže a zároveň aby bicykly mohly být využívány dlouhou dobu a nemusely se často

35 FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: Grada Publishing, 2018. ISBN 978-80-271-0855-8.

měnit. Jízda na těchto kolech není tedy zdaleka tak rychlá jako například na silničních kolech. V současné době funguje bikesharing převážně skrze chytré telefony, kdy si člověk kolo vypůjčí a následně ho i zamkne a vrátí pomocí aplikace ve svém mobilním telefonu. Dříve byly využívány i stanicové systémy, kdy se kola parkovala do speciálních bezpečnostních stojanů, tato varianta je využívána některými společnostmi dodnes. Dá se říci, že tento systém se v dnešní době stále rozvíjí a v následujících letech dojde ještě ke zlepšení této služby.³⁶

4.4 Městská hromadná doprava

V dnešní době je již síť městské hromadné dopravy rozvinutá, ale k ideální podobě má stále ještě dalekou cestu. Veřejná doprava je stále ještě plná překážek a tyto bariéry odrazují mnoho lidí od jejího používání. Lepší podmínky pro uživatele by zajistil například dostatek nízkopodlažních dopravních prostředků a změna nynější podoby zastávek. Zastávky by měly mít nástupní hranu ve stejné úrovni s příjíždějícím nízkopodlažním dopravním prostředkem, což by výrazně urychlilo a zlepšilo podmínky vystupování a nastupování z dopravních prostředků. Nástup a výstup ovlivňuje také počet dveří v každém voze. Dalším faktorem, který ovlivňuje, zda si člověk vybere nebo nevybere veřejnou dopravu jako druh přepravy, je pohodlí. Člověk se potřebuje v dopravním prostředku cítit komfortně, aby ho zvolil jako formu k přepravování. Veřejná doprava se v tomto případě potýká s problematikou nedostatku míst k sezení, absence klimatizace v létě, popřípadě absence topení v zimě a nedostatečnou četností spojů. Plánování dopravních linek musí zohlednit dostatek zastávek, aby se lidé dostali co nejbližší k cíli cesty, ale zároveň musí brát ohled na pasažéry, kteří cestují na dalekou vzdálenost a každá zastávka je zpomaluje. Četnost zastávek tedy berou v úvahu různé typy dopravy a člověk má tedy na výběr z více možností. Úspěšnost přesunu lidí z automobilů do městské hromadné dopravy tedy úzce souvisí s rychlostí, přesností, pohodlím, dostatkem místa k sezení a s ochotou řidičů ve veřejné dopravě. Pokud se tyto aspekty nezlepší, člověk si logicky raději vybere jako druh přepravy vlastní automobil, kde má vždy místo k sezení a možnost puštění klimatizace.³⁷

36 FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. *Městem na kole: příručka městského cyklisty*. Praha: Grada Publishing, 2018. ISBN 978-80-271-0855-8.

37 OKAMURA, Osamu. *Město pro každého: manuál urbanisty začátečníka*. V Praze: Labyrint, 2020. ISBN 978-80-86803-67-8.

4.5 Chování lidí

Automobil s sebou přinesl i změnu v chování člověka. Řidič automobilu se kolikrát za volantem vozu mění v agresivního jedince. Toto nepředvídatelné chování osob ovlivňuje zároveň i životy ostatních lidí, kteří se pohybují na silnici či v okolí. Nebezpečné předjíždění či příliš rychlá jízda patří k nepředvídatelnému chování jedince za volantem automobilu, které ovlivňuje život nejen jeho, ale i druhých. Automobil se postupem času stal znakem nejvyšších hodnot a někdo může vnímat vlastnictví automobilu i jako určitý druh nadřazenosti nad ostatními lidmi, kteří nejsou majiteli motorového vozu. Pocit nadřazenosti také negativně ovlivňuje chování lidí a vyvolává závist mezi lidmi.³⁸

38 KELLER, Jan. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. Studie (Sociologické nakladatelství). ISBN 80-858-5064-8.

5 VYBRANÁ MĚSTA

V této kapitole jsou uvedeny příklady měst, v kterých je již problematika automobilismu vnímána a veřejný prostor je v těchto městech přizpůsoben lidem nikoliv automobilům. Omezení automobilové dopravy ve veřejném prostoru bylo zavedeno již v několika městech. Města se totiž se vznikem automobilu začala přizpůsobovat právě automobilové dopravě a velmi často opomněla lidskou stránku života ve městech. Úspěšné omezení automobilů ve městech je zde ukázáno na příkladech Kodaně, Paříže, Barcelony, Curitiby a Štrasburku.

5.1 Kodaň

Kodaň je hlavním a nejlidnatějším městem Dánska. Město Kodaň se nachází u úzkého průlivu Øresund, který odděluje Dánsko od Švédska. Pobřeží Kodaně omývá Baltské moře. Rozloha Kodaně se rozkládá z velké části na východě největšího dánského ostrova Sjælland a z menší části na dánském ostrově Amager. Data z roku 2022 ukazují, že v tomto městě žije 644 431 obyvatel a v celé městské aglomeraci žije 1 345 562 lidí.³⁹ Město Kodaň je nejznámějším a nejčastěji zmiňovaným příkladem, že omezení automobilů ve městech velmi dobře funguje.

Hlavní město Dánska bylo založeno v 11. století, původně neslo podobu malé rybářské osady chráněné hradem. Město vyrostlo kolem přístavu uvnitř hradeb, které daly městu tvar, a proto je Kodaň svou městskou strukturou typickým evropským městem. V současnosti je velká část hradeb, které byly postaveny v 17. a 18. století, stále neporušena. Hradby byly začleněny do krajiny městských parků. Velké požáry města v 18. století zničily skoro všechny středověké domy. Jediné, co po značných městských požárech zbylo, bylo historické jádro o rozloze 1 x 1 kilometr se středověkou sítí ulic. Budovy ve vnitřním městě byly postaveny tedy především až v období po velkých požárech. Velká část staveb v městském centru nese podobu novoklasicistního stylu, který byl převládající na počátku 19. století, kdy byly budovány nové stavby po požárech. V historickém středu města se nachází mnoho kulturních institucí, obchody, velké obchodní domy, butiky a velká část univerzity. Bohatá směsice různých funkcí a

³⁹ *Statistics Denmark* [online]. [cit. 2023-01-13]. Dostupné z: www.statbank.dk/BY1

příležitostí v centru města dovoluje rozvoj kvalitního městského prostředí orientovaného na chodce.⁴⁰

V roce 1962 byla v hlavním městě Dánska, v Kodani, uzavřena hlavní ulice Strøget pro automobilovou dopravu na základě podnětu architekta Jana Gehla. Postupem času byly v tomto městě omezeny automobily i v jiných částech města a byly zde vytvořeny pěší zóny. Městská správa zde zaváděla změny postupně a s důrazem na souhlas obyvatel. Toto omezení se ovšem zpočátku setkala s obavami obchodníků, kteří měli strach, že omezení automobilů jim sníží tržby, ale zavedení první pěší zóny na ulici Strøget zaznamenalo bezprostředně kladný výsledek. Prioritní dopravou se ve městě stala doprava pěší a cyklistická. Zavedení pěších zón bylo vnímáno také jako podpora rozvoje nákupních aktivit. Tyto obměny veřejného prostoru vedly ke zvýšení podílu veřejnosti na pouličních aktivitách a zároveň je Kodaň zpravidla řazena mezi města s nejlepší kvalitou života a čistým životním prostředím. Všechny tyto změny se ovšem musely provádět pozvolna, aby se setkaly s úspěchem. Každoročně se pomalu snižoval počet parkovacích míst v centru přibližně o 2–3 procenta a postupně vznikala síť pěších zón. Postupem let narostl ve městě počet kaváren, rozvinul se sociální život, zvýšil se počet chodců a byla podpořena cyklistika. V dnešní době má Kodaň jednu z nejrozvinutějších cyklistických sítí na světě, což je podmíněno vytvořením kvalitních podmínek, které zvýhodnily cyklistickou dopravu před dopravou automobilovou. Samotné zavedení cyklostezek a omezení automobilové dopravy by totiž rovnou neznameno automatické častější používání jízdních kol jako dopravní prostředek.⁴¹

Tento postup, kdy docházelo k pozvolné výstavbě městského prostoru bez automobilů nebo téměř bez automobilů měl určité výhody. Obyvatelé či návštěvníci města mohli postupně objevovat a rozvíjet možnosti nového životního stylu v Kodani. Lidé získali dostatek času na novou městskou kulturu. Uživatelé silniční dopravy měli dostatek času, aby si zvykli, že v centru města je omezena doprava a je zde složitější parkovat a jezdit autem. Oproti tomu se ve městě stalo jednodušší a příjemnější variantou přepravování osob například na kole nebo pěšky. Kodaň věnovala dostatek času veškerým změnám v dopravě a změny byly realizovány postupně pomocí malých kroků. Mnoho malých kroků a rozhodnutí vedlo k atraktivnímu městskému prostoru a

40 GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.

41 STEJSKALOVÁ, Lucie. *Myslet město: současné městské strategie*. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, [2014]. ISBN 978-80-86863-47-4.

rozsáhlému veřejnému životu ve městě. Ukázalo se tedy, že strategie malých kroků je opravdu výhodná a efektivní.⁴²

Po druhé světové válce vznikl v Kodani v návaznosti na populační růst tzv. Fingerplan, což je plán metropolitního regionu. Tento plán vyznačuje pět hlavních os rozvoje a podél těchto os se měly vytvořit samostatné urbánní jednotky napojené na zastávky vlaku a dálnice. V tomto plánu byly zahrnuty také velké zelené plochy a parky, tím se město začalo rozrůstat do okolní krajiny a postupem času přestalo být bydlení v centru pro lidi atraktivní. Zhruba 1,5 milionu obyvatel se přesunulo na předměstí. Ke konci osmdesátých let ovšem začalo být opět bydlení v centru Kodaně požadované. V devadesátých letech si Kodaň určila cíl stát se „metropolí severu“, což nejvíce podpořilo vybudování Øresundského mostu, jenž propojil dánské hlavní město Kodaň se švédským přístavním městem Malmö. Tento most byl postaven na podnět jak švédské tak dánské vlády a stavba byla dokončena v roce 2000. Spojením těchto dvou měst došlo k posílení lokálních institucí, univerzit, společností CleanTech a Medicon Valley.⁴³

Centrum města Kodaně, které v minulosti ovládaly automobily, se v průběhu let výrazně proměnilo. Podoba města se přizpůsobila chodci a byla zde vytvořena rozsáhlá síť pěších tras pro chodce. Celkem osmnáct náměstí zcela omezilo parkování a parkoviště byla předělána na rekreační místa pro občany města. Plocha, která dříve byla využívána automobilovou a jinou dopravou, je nyní přetvořena pro potřeby chodců a je převážně proměněna použitím přírodního materiálu. Prostor města dostal novou podobu a účelem nebylo jen zpříjemnit podmínky chodcům, ale zároveň přimět člověka zůstat a zdržet se v městském prostoru. Kodaň se stala městem chodců a městem pohybu, přibližně 80 % dopravy ve středu města je vykonáván pěší dopravou. Kodaň se proměnila v živé město a lidé zde využívají nový prostor města bez aut a bez dopravy. Lidé se zde znovu více setkávají s jinými lidmi, pozorují dění kolem sebe a využívají veškeré dostupné aktivity. Dá se tedy říci, že omezení automobilů v Kodani vyvolalo návrat lidí do města a zároveň tato změna vnesla znovu život do městských prostor Kodaně.⁴⁴

42 GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.

43 STEJSKALOVÁ, Lucie. *Myslet město: současné městské strategie*. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, [2014]. ISBN 978-80-86863-47-4.

44 GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.

5.2 Paříž

Paříž je hlavním a zároveň největším městem Francie. Město Paříž se rozkládá po obou stranách řeky Seiny. Paříž se nachází ve vnitrozemí a spíše v severní části Francie. Počet obyvatel Paříže činí 2 138 551, ovšem populace v celé aglomeraci je 11 122 840 lidí, dle dat z roku 2021.⁴⁵

V 19. století došlo v tomto městě k obrovskému navýšení počtu obyvatel. Na začátku tohoto století žilo v Paříži pouhých půlmilionu občanů a o 100 let později tento počet vzrostl na 3,3 milionu obyvatel. V reakci na takto rapidní nárůst obyvatel byla v Paříži vybudována železniční síť. Zároveň v tomto století za vlády Napoleona III., mezi lety 1853 až 1870, došlo k přestavbě Paříže. Tato změna měla za úkol hlavně zlepšit životní a hygienické podmínky ve městě a to především v chudých oblastech, aby se přestala stále projevovat cholera a snahou bylo i odstranit chudobu. Císař Napoleon III. v roce 1853 jmenoval prefektem barona Haussmanna a ten zajistil finance na uskutečnění projektu formou půjček a jako jistinu použil budoucí nárůst ceny navržených nemovitostí. Náměstí doposud ve městě představovalo centrum veřejného života, to ovšem přestavba Paříže změnila a centrem veškerého dění se stala ulice, která propojila komerční aktivity a bydlení s obchodními domy, restauracemi a divadly. Mezi rapidní změny Paříže patří například rozšíření ulic, bulváry byly rozšířeny až na 70 metrů a nejširší avenue dosáhla šířky 120 metrů. Polovina budov byla v centru hlavního města zdemolována a bylo vystavěno na 600 kilometrů nových ulic, čtvrt milionu chudých občanů města bylo vystěhováno, aby mohl být plán realizován. Některé původní plány, jako například projekt na výstavbu metra, kanalizační sítě a vybudování podchodů, nebyly uskutečněny. Přestavba města pokračovala i po odchodu prefekta Haussmanna a nová podoba Paříže inspirovala například Brusel, Barcelonu, Chicago a další města.⁴⁶

Dnešní podobu Paříže ovlivnil také projekt Les berges de Seine z roku 2013, který měl na starost dopravní zklidnění a architektonicko-krajinářské úpravy nábřeží řeky Seiny. Obě nábřeží řeky byla, před zhotovením projektu, tepnami s intenzivní průjezdní automobilovou dopravou. Těto intenzivní dopravě byla v 60. a 70. letech

45 *Population Stat* [online]. [cit. 2023-01-15]. Dostupné z: <https://populationstat.com/france/paris>

46 STEJSKALOVÁ, Lucie. *Myslet město: současné městské strategie*. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, [2014]. ISBN 978-80-86863-47-4.

přizpůsobena dolní úroveň nábřeží a byly zde vybudovány podcházející mosty. Na pravém břehu Seiny byl průtah centrem Paříže plně dokončen a dnes je tedy částečně zpomalován a zužován. Zatímco levý břeh Seiny byl nedotčen a mohl být rozhodnutím z roku 2011 zcela uzavřen pro dopravu. V oblasti řeky vznikly v důsledku projektu dlouhé promenády v bezprostředním kontaktu s vodou a krásnými výhledy na historické centrum Paříže. V oblasti řeky se nachází několik velkých pontonů, které jsou zakotveny u břehu. Tyto pontony, neboli duté plováky, jsou zrekonstruovány v nádherné plovoucí zahrady, kde je možné posedět v trávě či se houpat v síti, popřípadě navštívit skleník. Horní úroveň nábřeží je spojena s dolní úrovní nábřeží původními schodišti a i širokou stupňovitou platformou. Široká stupňovitá platforma slouží jako posezení a lidé odsud mohou pozorovat dění na dolní promenádě a aktivní provoz na řece. Plocha, kde byla dříve dvoupruhová silnice, je nyní využita jako prostor pro kavárny, restaurace, běžecké i cyklistické trasy či půdorysy pro různé hry. V okolí Seiny byly vybudovány různé horolezecké stěny na zdech nábřeží, tyto zdi jsou využívány i na různé umělecké účely nebo na volné malování. Tento prostor v Paříži vznikl jako místo pro všelijaké spontánní aktivity a i pro rozmanité organizované sportovní a kulturní akce. Tento projekt oživil veřejný městský prostor Paříže, otevřel lidem nové aktivity a umožnil občanům i turistům navštívit místo mimo přítomnost automobilů.⁴⁷

5.3 Barcelona

Druhé největší španělské město Barcelona se nachází v autonomním společenství Katalánsku a zároveň je hlavním městem této oblasti. Barcelona se rozkládá na severovýchodě Španělska při pobřeží Středozemního moře. Počet obyvatel tohoto katalánského města je 1 636 193, což zobrazují data z roku 2022.⁴⁸

V průběhu 19. století došlo v Barceloně k rapidnímu nárůstu obyvatel a to vedlo ke změně podoby města. Největším zásahem do původní podoby města bylo rozšiřování ulic a zároveň velký nárůst obyvatel vyvolal posouvání hranic města. V reakci na takovýto růst obyvatelstva a zhoršující se hygienické podmínky došlo k demolování nepotřebných hradeb, čímž bylo umožněno rozšíření města. Dnešní podobu Barcelony nejvíce ovlivnil katalánský urbanista a dopravní inženýr Ildefons Cerdà, který kladl

47 KRATOCHVÍL, Petr. *Městský veřejný prostor*. Praha: Zlatý řez, 2015. ISBN 978-80-88033-00-4.

48 *Instituto Nacional de Estadística* [online]. [cit. 2023-01-15]. Dostupné z: <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2861>

důraz na veřejný prostor a na přirozené rozšiřování města. Soutěž na projekt „rozšíření Barcelony“ v roce 1859 sice vyhrál návrh architekta Antoniho Roviry, ale nakonec byl realizován návrh již zmíněného Ildefonse Cerdy. Cerdà plánoval městskou strukturu ve stylu pravoúhlé šachovnicové sítě, kterou protínají dvě široké úhlopříčné třídy. Radikální plán změny města zahrnoval velké bloky a široké bulváry, které propojovaly staré město se čtvrtěmi, které vznikly okolo historického centra. Volné prostory pro náměstí vznikaly tím, že byly seříznuty rohy bloků a tento postup stavění budov zároveň umožňoval tramvajím se jednodušeji otáčet. Tento návrh města totiž zohlednil všechny druhy dopravní infrastruktury včetně dopravy veřejné. Orientace v prostoru byla usnadněna navržením ulic, které byly vystavěny kolmo k nábřeží. Důraz byl kladen také na výstavbu veřejných parků, trhů, zahrad uvnitř bloků a celkově na výstavbu veřejných společných prostor. Hlavním přínosem tohoto návrhu města bylo zkombinování hygienických, sociálních a dopravních požadavků na fungování města. Proměna veřejných prostorů města byla vnímána také jako příležitost k ekonomickému rozvoji města a možnost přílivu nových investic. Kvalita života ve městě se postupně zlepšila díky malým projektům a drobným změnám.⁴⁹

V letech 1980 – 1990 si prošla Barcelona znovu velkými změnami. Na toto období měly velký vliv volby, konané v roce 1979, ve kterých získala moc koalice levicových stran v čele se socialisty. Demokracie a svoboda umožnila návrat architektů, kteří byli v době diktatury v ústraní, jelikož nechtěli spolupracovat s režimem, který fungoval za Frankovy vlády. Jeden z předních architektů byl dosazen novým vedením města na pozici nového delegáta městského plánování. Tímto architektem byl Oriol Bohigas a pozice delegáta městského plánování mu dovolila formulovat koncepci městského prostoru, a tím zlepšit životní podmínky v Barceloně. Veřejný prostor města byl v průběhu těchto let obohacen stovkami nových parků, promenád a náměstí. Těchto výsledků bylo docíleno skrze veřejný zájem. Městské veřejné prostory v Barceloně vznikaly za účelem shromažďování lidí a to vedlo k regulaci dopravy ve prospěch chodců. Dalším ozvláštněním bylo vystavení uměleckých děl v městském veřejném prostoru. Na přetvoření vzhledu Barcelony spolupracovali architekti s malíři a téměř

49 STEJSKALOVÁ, Lucie. *Myslet město: současné městské strategie*. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, [2014]. ISBN 978-80-86863-47-4.

všechny nové prostory v Barceloně byly vyzdobeny uměleckými díly mezinárodně uznávaných umělců.⁵⁰

V Barceloně vzniklo mnoho projektů v kanceláři pro práci s městským prostorem neboli v kanceláři urbanismu. Město bylo rozděleno do deseti obvodů a tato kancelář koordinovala instituce zapojené do realizace nových prostorů města v těchto obvodech. Každý obvod měl tým architektů, kteří pořádali schůze a diskutovali s obyvateli příslušného obvodu. V této kanceláři měli možnost realizovat své projekty i mladí architekti či studenti architektury. Náměstí v Barceloně fungují jako místa setkávání, jejichž prostředí obměkčují jednotlivé stromy a prostor je vyplněn kamennou dlažbou. Některá náměstí vznikla demolicí zastaralých budov a některá byla pouze obnovena. Dalším typem náměstí je pískové náměstí, kde je hlavním prvkem písková plocha a tento prostor je určen pro hry a pobyt.⁵¹

Podobu veřejného prostoru Barcelony velmi ovlivnily rovněž přípravy města na olympijské hry v roce 1992. Tato událost měla podpořit rozvoj Barcelony, aby se z ní stalo kulturní a industriální centrum celého Španělska a zároveň uskutečnění olympijských her podpořilo transportní a ekonomické vazby města s celou Evropou. Podnětem k vytvoření projektu olympijských her byla světová výstava v roce 1888 a EXPO v roce 1929, tyto dvě události také oživily společenské a hospodářské dění v Barceloně. Město získalo na přípravu olympijských her určité finanční prostředky, a ty později nebyly využity pouze na financování samotných olympijských her, ale finance byly rozvrženy i na rozvoj města. Nejvýznamnějším plánem bylo znovuoživení a vzpruha nábřeží, kde byla v důsledku tohoto návrhu vybudována veřejně přístupná městská pláž a nová obytná čtvrť. Proměna města měla tedy několik fází, které se odrážejí od konání olympijských her. První fáze transformace kladla důraz na rychlou obnovu a přeměnu veřejných prostorů, tato fáze probíhala v letech 1980 až 1986. Druhá fáze začala v roce 1987 a je spojena se začátkem příprav na velkých projektech navazujících na konání olympijských her. Třetí fáze začala v roce 1992, kdy se v Barceloně uskutečnily olympijské hry, a trvala do roku 2004, kdy město uspořádalo Fórum 2004. Zásahy do struktury veřejného prostoru Barcelony neměly původně systematický charakter, ale postupně se z toho stal ucelený přístup s dopadem na celé

50 GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.

51 GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.

město. Nejednalo se však o náhlý počin vedení města, ale tato celková transformace veřejných prostor Barcelony byla uskutečněna na základě rozsáhlých debat o budoucím směřování města Barcelony.⁵²

5.4 Curitiba

Curitiba je město v Brazílii. Brazilská federativní republika je tvořena 26 státy a jedním z nich je stát Paraná, jehož hlavním městem je právě město Curitiba. Curitiba má 1 718 421 obyvatel dle dat z roku 2019.⁵³ Město Curitiba se nachází ve vnitrozemí, nemá tedy přístup k oceánu. Město se vyskytuje v jižní části Brazílie a leží jihozápadně od největšího brazilského města São Paulo.

Město Curitiba bylo založeno portugalskými kolonisty v roce 1693. Po dobu několika staletí bylo město pouze skromným obchodním centrem pro okolní zemědělské oblasti. K obrovskému nárůstu počtu obyvatel došlo hlavně mezi lety 1965 a 2000. Poválečná migrace do brazilských měst ovlivnila růst obyvatel i v Curitiba, načež v roce 1965 narostl počet obyvatel ve městě až na 470 000 lidí. Roční nárůst obyvatel byl 5,6 % a během 35 let, v období do roku 2000, se počet obyvatel ztrojnásobil. Městskou populaci tvořili z velké části imigranti z Itálie, Německa, Polska a Ukrajiny. Tímto výrazným nárůstem počtu obyvatel se začala určovat podoba města. Město Curitiba ovšem zvládlo usměrnit a řídit rychlý růst počtu obyvatel, což se nepodařilo ve většině rychle rostoucích městech ve světě. Zároveň Curitiba dokázala ve stejnou chvíli zlepšovat životní podmínky v celé řadě čtvrtí. Základem kontrolovaného růstu města byl městský plán z roku 1965, jenž navrhl Jorge Wilhelm. Hlavním úmyslem bylo snížit tlak dopravy na centrum, uchránit historické jádro a zajistit průběh nárůstu počtu obyvatel uvnitř již existujících ploch města. Tento návrh na podobu města se zaměřoval především na vytvoření „prstového plánu“ s pěti lineárními koridory, přičemž tyto koridory vycházejí z městského jádra jako paprsky. Plánování města vždy začalo od hlavního bulváru s hromadnou dopravou. Siluetu města charakterizuje hustá zástavba s mnoha výškovými domy právě v okolí hlavních bulvárů. Budování města probíhalo tedy kolem pěti hlavních os, které jsou zároveň hlavními dopravními tepnami. Centrální bulvár je zpřístupněn autobusům, místní hromadné dopravě a cyklistům, zatímco

52 STEJSKALOVÁ, Lucie. *Myslet město: současné městské strategie*. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, [2014]. ISBN 978-80-86863-47-4.

53 *Population Stat* [online]. [cit. 2023-02-08]. Dostupné z: <https://populationstat.com/brazil/curitiba>

automobily jezdí pouze po jednosměrných ulicích umístěných mimo hlavní bulvár na obou stranách husté zástavby.⁵⁴

Velký vliv na územní plánování města měl Institut pro výzkum a plánování města, který by měl velkou pravomoc zasahovat do rozvoje města. Tento institut byl založen v polovině šedesátých let a skládal se z expertů z různých oblastí. Mezi těmito odborníky byli například architekti, urbanisté, inženýři, ekonomové a urbanisté. Jejich posláním bylo vymýšlet různé strategie a nástroje umožňující rozvoj města. Šedesátá léta s sebou nesla závažný problém každoročních povodní a náklady na stavbu protipovodňových bariér byly velmi vysoké. Institut pro výzkum a plánování města ve spolupráci s vedením města tedy vyhlásil zákaz výstavby v oblastech, kde rostly lužní lesy. Tento zákaz výstavby podnítl vznik rozsáhlých zelených ploch a parků, čímž bylo město chráněno před každoročními povodněmi za mnohem menší náklady, než by byly náklady na výstavbu protipovodňových bariér.⁵⁵

Curitiba se stala městem, kde má hromadná doprava přednost před individuální dopravou. Klíčovou součástí územního plánování Curitiba je efektivně organizovaná hromadná doprava. Primárním dopravním prostředkem ve městě jsou autobusy, jelikož jsou flexibilnější a finančně mnohem méně náročnější než například tramvaje či metro. Jízdní dráhy autobusů jsou vedeny po jejich vlastních trasách a jsou zavedeny všemi směry ve městě. Autobusy jsou zároveň tímto odděleny od ostatní dopravy a to umožňuje velmi vysokou rychlost přepravy. Rychlost dopravy zajišťuje zároveň speciální řešení autobusových zastávek a samotných autobusů. V roce 1991 byly uvedeny do provozu autobusové zastávky ve tvaru potrubí, přičemž nástupní plochy zastávek jsou zdviženy do úrovně plošin autobusů, což zrychluje nastupování a vystupování. Tento systém taktéž velice zlehčuje nakládání dětských kočárků a invalidních vozíků. Autobusová nádraží jsou strategicky umístěna na trasách autobusů nebo na třech velkých náměstích v okolí městského centra. Toto umístění autobusových nádraží obstarává vyhovující příležitosti přestupování a příznivý přístup od autobusů do pěších oblastí v centru města. Autobusy v Curitiba jsou udržované zevnitř i zvnějšku a moderní, což také činí autobusovou dopravu mnohem atraktivnější. Nejnovější tříčlánkové autobusy pojmu až 270 osob, dvoučlánkové autobusy mají kapacitu pro

54 GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.

55 STEJSKALOVÁ, Lucie. *Myslet město: současné městské strategie*. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, [2014]. ISBN 978-80-86863-47-4.

160 pasažerů a obyčejné autobusy přepraví 80 až 110 lidí. Celý tento systém vymyslel a rozpracoval architekt a starosta města Jamie Lerner. Jamie Lerner působil jako starosta ve třech volebních obdobích, od roku 1972 až do roku 1992, a měl velmi velký vliv na územní plánování a na dnešní podobu města.⁵⁶

Další změnou veřejného prostoru v Curitibě bylo omezení výstavby v historickém jádru města, tato strategie nesla název „Solo Criado“, což je v překladu „vytvoření prostoru“. Ve městě byla stanovena jednoduchá pravidla, která předepisovala maximální výšku staveb a pokud chtěl investor realizovat vyšší stavbu, musel si zakoupit povolení od města. Město v důsledku velkého nárůstu obyvatel v devadesátých letech zapojilo do procesu výstavby nově potřebných domků a nové infrastruktury samotné občany města a předalo jim část zodpovědnosti. Výstavba byla prováděna na základě spolupráce obyvatel města a tím byly sníženy výdaje, které by do nového budování muselo investovat město. Například čtvrť Novo Bairro byla celá postavena čistě svépomocí obyvatel, město jim k stavění poskytlo pouze půdu a konzultaci s architektem. Městská správa aktivně komunikovala se všemi obyvateli a tím se jí podařilo zapojit nově příchozí občany do již existujících společenských a ekonomických struktur města. Příklad Curitiby se stal celosvětově známým, jelikož městská správa od šedesátých do osmdesátých let zaváděla výrazné inovace v oblasti městské hromadné dopravy, práce s komunitou, recyklace a vzdělávání. Všechny tyto aspekty velice ovlivnily rozvoj města směrem k lepšímu a nyní je Curitiba pozitivním příkladem pro ostatní nejen brazilská města. Přeměna veřejného prostoru Curitiby byla realizována na základě komplexního přístupu, který funguje v kombinaci jednotlivých složek. Mezi tyto jednotlivé složky patří například zapojení obyvatelstva, politická vůle, nepřerušovaná souvislost, plynulost, silné vedení, odvaha použít nestandardní řešení, snaha hledat finančně dosažitelná a jednoduchá řešení, zároveň je těchto výsledků dosaženo skrze tvrdou práci a dobré načasování. Curitiba se nyní dlouhodobě úspěšně rozvíjí a experti z celého světa zkoumají příčinu úspěchu transformace tohoto města. Rychlý rozvoj města s sebou přinesl zároveň problém výrazné migrace obyvatel státu Paraná do Curitiby, což vyvolává velký tlak na dostupné sociální služby a infrastrukturu. Změna veřejného prostranství v Curitibě s sebou nese tedy velké

56 GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.

množství pozitivních dopadů, ale objevují se i ty dopady negativní, které by mohly ovlivnit budoucí rozvoj města.⁵⁷

5.5 Štrasburk

Štrasburk je město nacházející se v severovýchodní Francii, přesněji ve francouzském regionu Grand Est. Polohou se Štrasburk vyskytuje směrem na východ od hlavního města Paříže. Město Štrasburk leží na levém břehu významné evropské řeky Rýn a tím se město nachází těsně u státní hranice Francie s Německem. Celkový počet obyvatel města k roku 2020 je 293 538 lidí.⁵⁸

Přeměna veřejného prostoru ve Štrasburku se zaměřovala především na výrazné zlepšení podmínek pro cyklisty, pro městskou hromadnou dopravu a obecně pro život ve městě. Cílem měla být redukce automobilové dopravy v centru města. Ve Štrasburku sídlí řada mezinárodních institucí, jako například Evropský parlament, Soudní dvůr pro lidská práva a další. Přítomnost těchto institucí vytváří pro město určité závazky a toto velmi důstojné postavení přimělo Štrasburk po roce 1990 k rozsáhlé obnově města. Štrasburk není podle počtu obyvatel velkým městem v evropském měřítku, ale velmi strategická je právě poloha města. Toto město bylo velmi důležitým místem již v evropské historii a politice, jelikož je hlavním městem alsaské provincie těsně u hranice s Německem a významná je i přítomnost řeky Rýn. Poloha města je tedy hlavním důvodem, že se ve Štrasburku nacházejí velmi důležité mezinárodní instituce. Štrasburk byl v historii původně římským hraničním městem a postupem času se stal živým kulturním a obchodním střediskem neklidného pohraničního regionu. Historické centrum města je ovlivněno charakteristickým středověkým modelem města s úzkými, křivolakými ulicemi, cennými historickými památkami a mnoha neporušenými starými domy z hrázděného zdiva. Část historického centra je novodobá a je vystavěna na místech již zaniklých staveb, které byly zničeny během bombardování v druhé světové válce. Novější městské čtvrti pochází z různých období a nachází se okolo historického jádra. Život ve městě určují obyvatelé, politici, studenti, představitelé velkých institucí a také turisté.⁵⁹

57 STEJSKALOVÁ, Lucie. *Myslet město: současné městské strategie*. Praha: Vysoká škola uměleckopřemyslová v Praze, [2014]. ISBN 978-80-86863-47-4.

58 *Insee: Institut national de la statistique et des études économiques* [online]. [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676182?geo=COM-67482>

59 GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.

V roce 1990 začala ve Štrasburku výrazná přeměna veřejných prostorů a městské hromadné dopravy. Důvodem transformace veřejného prostoru byla chaotická dopravní situace ve městě, která se postupem let jen zhoršovala a historickým centrem projíždělo více a více automobilů. Tento dopravní nápor nezvládaly staré křivolaké ulice a střed města nebyl atraktivní, jelikož historické památky a chrámy poškozovalo znečištění vzduchu z automobilů. Návrh dlouhodobé přestavby města byl vytvořen za vedení starostky Catherine Traumbert v roce 1989. V plánech byla zohledněna právě důležitost příjemného pobytu ve městě, prioritou nového plánování byla cyklistika a veřejná doprava. Automobilová doprava se dle těchto plánů měla v centru výrazně snížit. Plán byl vytvořen z tří etap, kdy první etapou bylo vytvoření silničního okruhu, druhou etapou plánu bylo uzavřít centrum města pro větší část projíždějící dopravy a třetí etapou bylo samotné budování nového veřejného dopravního systému. Silniční okruh byl otevřen v roce 1992 a od toho se odrazilo i uzavření centra města pro větší část dopravy, tímto byly tedy realizovány první dvě etapy plánu. Nejvýznamnějším počinem třetí etapy je vybudování zcela nového veřejného dopravního systému, čímž se stala 12,6 kilometru dlouhá tramvajová linka A sever – jih, jejíž provoz byl zahájen v listopadu 1994. Tramvajové zastávky mají nástupiště přímo v úrovni plošiny tramvajových vozů, což velmi zrychluje nastupování a vystupování, tedy celkově rychlost dopravy. Nové tramvaje mají zároveň elegantní design s velkými okny, což umožňuje cestujícím účastnit se života na ulici skrze pozorování dění ve městě z tramvajového vozu. Tramvaje jsou vyrobeny tak, aby okolí ubíhalo v úrovni očí a okna zajišťují pasažérům kvalitní výhled ven. Účelem vytvoření nové tramvajové linky bylo, aby se stala prioritní volbou v městské dopravě. Vznik nové tramvajové linky zapříčinil změny zasažených náměstí a ulic, tedy náměstí a ulic, kterými tramvaj projíždí. Některé ulice jsou zpřístupněny pouze chodcům, cyklistům a tramvaji, a pro automobilovou dopravu jsou zcela uzavřeny. V jiných ulicích je automobilová doprava pouze omezena a ne zcela zakázána, stále je v nich však upřednostňována doprava veřejná, cyklistická a pěší. Již několikrát zmiňovaná tramvajová linka A má celkem 22 pečlivě vybraných zastávek a tramvaje jezdí ideálně rychlostí 22 kilometrů za hodinu, v době dopravní špičky jsou intervaly 3 minuty. Každá tramvaj může pojmout 240 cestujících. Lidé si zvolili jako hlavní dopravní prostředek právě tramvaj, jelikož jezdí v ulicích nad zemí a na rozdíl od autobusů je přeprava tramvají pohodlnější. Ve Štrasburku se tramvaj setkala

během několika let s úspěchem a po roce 1990 se zvedla potřeba městské hromadné dopravy o neskutečných 43 %. Tento zájem měl vliv na vznik tramvajové linky B východ – západ, která byla uvedena v provoz v roce 2000 a je dlouhá 12,2 kilometru. Město plánuje i další tramvajové linky a to až do celkové délky 35 kilometrů. Vlivem vzniku tramvajové linky byla upravena náměstí ve středu města a ulice byly přestavěny, později byly v městském prostoru zřízeny i parky a vysazeny stromy. Městský veřejný prostor se nezměnil pouze ve prospěch hromadné dopravy, ale byly také vybudovány nové cyklistické stezky ve městě. Cyklistům je umožněno vzít si kolo do vlaku či tramvaje. Ve městě jsou vybudována záchytná parkoviště pro automobily. Parkovací místa jsou strategicky umístěna kolem tramvajové linky A i podél tramvajové linky B. Člověk si za určitou částku zaplatí parkování na celý den a má zdarma cestu tramvají do města i cestu z města. Vznik těchto záchytných parkovišť mimo jádro města umožnil odstranění tisíce parkovacích míst ve vnitřním městě.⁶⁰

Podle různých předpovědí měl nastat ve městě dopravní chaos po zákazu průjezdní automobilové dopravy. Dopravní chaos však nevznikl a naopak ubyla velká část vozidel vjíždějících do středu města. Ulice v centru byly určeny pro pěší, cyklisty, taxíky, autobusy a především již několikrát zmiňované tramvaje. Tato strategie přiměla více lidí jezdit hromadnou dopravou. Místní obyvatelé a obchodníci mají umožněny výjimky a omezení automobilové dopravy v centru města je pro ně upraveno. Zároveň je ve středu města zaveden poplatek za parkování, což také přiměje spoustu řidičů, aby zde nenechávali svůj vůz stát delší dobu a veřejný prostor není tolik zahlcen zaparkovanými auty. Největší obavy ohledně omezení automobilové dopravy ve městě měli obdobně jako v Kodani obchodníci, jelikož se báli, že jim zavedení pěší zóny sníží tržby a následně zkrachují. Předpovědi obchodníků se nevyplnily a ve městě nebyla zaznamenána žádná významná ztráta příjmů obchodníků, kupodivu někteří obchodníci zaznamenali nárůst tržeb. Omezení automobilů v centru města zvýšil kvalitu života místních obyvatel i návštěvníků města. Na náměstí nyní mohou vjíždět jen tramvaje a kola, výjimka je udělena pouze automobilům pro zásobování a záchranářským vozidlům. Transformace veřejného prostoru a omezení automobilismu ve Štrasburku se

60 GEHL, Jan a Lars GEMZØE. *Nové městské prostory*. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.

setkalo s úspěchem, jelikož město pravidelně informovalo občany o postupu v projektu, diskutovalo změny s odborníky a i s veřejností, a mělo silnou politickou vizi.⁶¹

61 *Města pro lidi: Koncepce snižování automobilové dopravy - příklady evropských měst* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2005 [cit. 2023-02-19]. ISBN 80-7212-355-6. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/0CEFE1501100CB1FC12570F50044F60B/\\$file/Mesta-web.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/0CEFE1501100CB1FC12570F50044F60B/$file/Mesta-web.pdf)

ZÁVĚR

Automobily jsou v současné době běžnou součástí veřejného prostoru měst a obcí po celém světě. Přestože auta poskytují člověku svobodu pohybu a možnost mobility, přispívají také k řadě problémů, jako například k zabírání veřejného prostoru. Veřejný prostor měst a obcí je v dnešní době zahlcen zaparkovanými auty, stojícími auty v dopravních zácpách nebo automobily blokujícími ulice dopravními nehodami. Všechny tyto aspekty narušují lidem život ve městě. Kromě toho, že automobily zabírají veřejná prostranství, tak zároveň přispívají k znečišťování ovzduší a tím negativně ovlivňují zdraví lidí a mají negativní dopad celkově na životní prostředí. Města byla původně tvořena především se záměrem setkávání lidí a k obchodu, což se výrazně změnilo se vznikem automobilu. Automobily však nebyly vytvořeny za účelem škodit společnosti, ale hlavní myšlenkou vzniku automobilu bylo umožnit lidem svobodně a pohodlně cestovat a dopravovat se z místa na místo. Užívání automobilu má tedy pozitivní i negativní stránky a každý člověk se na tuto problematiku může dívat jinak. Uživatelé automobilů mohou vnímat parkování a dopravování v centru města čistě pozitivně, zatímco cyklisté a chodci spíše pozitivně přivítají omezení automobilové dopravy ve městech. Současné masové množství automobilů však již neznepríjemňuje život pouze lidem bez aut, ale i samotným uživatelům automobilů. Počet automobilů ve městech se navýšil do takové míry, že lidé přepravující se automobilem mají velké problémy s hledáním parkovacích míst, jelikož města jsou zahlcena a zároveň se přeprava automobilem postupně stává pomalejší, jelikož člověk tráví stále více času v dopravních zácpách. V konečném důsledku je přítomnost automobilů na veřejných prostranstvích komplexním problémem a je potřeba dojít ke kompromisu mezi pozitivními a negativními vlivy aut na společnost.

Výrazně rostoucí automobilismus již přiměl některá města k zavedení různých omezení automobilové dopravy. Mnoho měst zkoumá alternativní způsoby dopravy, jako je například upřednostňování cyklistiky či veřejné dopravy. V této bakalářské práci jsou uvedeny příklady z pěti měst, v kterých již došlo k zavedení různých omezení týkajících se automobilové dopravy. Ve Štrasburku došlo k vytvoření dvou tramvajových linek, aby lidé zaměnili automobilovou dopravu za dopravu veřejnou a zároveň byla doprava omezena v centru města, aby cyklisté a chodci měli lepší

podmínky. Brazilské město Curitiba rovněž upřednostnilo ve městě hromadnou dopravu a vytvořilo pro ni dobré podmínky, primárním dopravním prostředkem města Curitiba se však stal autobus. Transformace veřejného prostoru v Barceloně vedla k regulaci dopravy, současně došlo k zlepšení podmínek pro chodce a město se opět postupně stávalo místem k setkávání. Důležitým projektem města Paříže bylo omezení automobilové dopravy v oblasti řeky Seiny, kde v důsledku tohoto činu došlo k oživení veřejného prostoru. Nejznámějším příkladem města, ve kterém došlo k omezení automobilů ve veřejném prostoru, je pravděpodobně hlavní město Dánska Kodaň. Městská správa Kodaně zaváděla změny pomalu a ulice uzavírala pro automobily postupně, aby regulace nebyla příliš radikální a lidé si na ni mohli pozvolna zvykat. Regulace automobilové dopravy se v těchto pěti městech setkala s úspěchem a lidé si zvykli na zavedená pravidla. Postupy těchto měst se však nedají aplikovat na každé město ve světě a nemůže být vždy zaručen úspěch, každé město vyžaduje svůj individuální přístup, aby změny byly přínosem a ne přítěží.

Automobilismus ovlivňuje podobu veřejného městského prostoru, ale i přesto nemůže dojít k úplnému zákazu automobilů ve městech. Automobily nepřevážejí pouze osoby, ale převážejí i zboží, úplné omezení automobilů by tedy znamenalo obrovské zhoršení podmínek pro obchodníky. Zároveň musí být všechna místa zpřístupněna složkám integrovaného záchranného systému, tedy policii, hasičům a zdravotnické záchranné službě. Města se tedy nemohou zcela uzavřít před automobily, ale pro zlepšení podmínek života ve městech by měla být zavedena určitá opatření, která by omezovala automobilovou dopravu alespoň v centru města. Dopady automobilismu na veřejný prostor lze snížit vytvořením určitého balancu výhod a nevýhod automobilů.

RESUMÉ

Automobiles became part of the public space through the years and it has a significant impact on public space. The positive side of this topic is the fact that cars have made it easier for people to travel longer distances and have allowed to access different areas of the city quickly and efficiently. Cars also facilitate the movement of goods, which is crucial for the functioning of the economy. However, the presence of cars in public spaces has also negative impacts, such as contributing to traffic congestion, air pollution and noise pollution. At the same time cars take up a significant amount of space, which limits the use of public space for other purposes, such as walking, cycling or recreational activities. Copenhagen, Paris, Barcelona, Curitiba and Strasbourg are mentioned in the final part of the thesis. The reason for choosing these cities is that car traffic is being restricted in these cities and the public space is gradually changing. Cities all over the world have implemented various measures, such as promoting the use of public transportation, creating bike lanes and pedestrian zones, and implementing car-free zones in the city centers. These measures help to reduce the number of cars on the road and create more livable and sustainable cities.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

Literatura

ELLIN, Nan. Integral urbanism. New York: Routledge, 2006. ISBN 978-0-415-95228-6.

FILLER, Vratislav a Jiří MOTÝL. Městem na kole: příručka městského cyklisty. Praha: Grada Publishing, 2018. ISBN 978-80-271-0855-8.

GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80- 858-3479-0.

GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

GEHL, Jan a Lars GEMZØE. Nové městské prostory. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-865-1709-8.

HÁBLOVÁ, Anna Beata. Města zdí: život a smrt obchodních center. Praha: Dokořán, 2017. ISBN 978- 80-7363-861-0.

JAN, Zdeněk a Bronislav ŽDÁNSKÝ. Výkladový automobilový slovník. Vyd. 2., aktualiz. Brno: Computer Press, 2006. Auto-moto-profi (Computer Press). ISBN 80-251-1147-4.

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí. Vydání druhé, upravené. Praha: Ausdruck Books, 2018. ISBN 978-80-270-4920-2.

KELLER, Jan. Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. Studie (Sociologické nakladatelství). ISBN 80-858-5064-8.

KRATOCHVÍL, Petr. Městský veřejný prostor. Praha: Zlatý řez, 2015. ISBN 978-80-88033-00-4.

KRATOCHVÍL, Petr. Veřejný prostor v ohrožení?. Praha: Ústav dějin umění Akademie věd ČR, 2018. ISBN 978-80-88283-18-8.

OKAMURA, Osamu. Město pro každého: manuál urbanisty začátečníka. V Praze: Labyrint, 2020. ISBN 978-80-86803-67-8.

REMEK, Branko. Automobil a spalovací motor: historický vývoj. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-8- -247-3538-2.

STEJSKALOVÁ, Lucie. Myslet město: [současné městské strategie]. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, c2014. ISBN 978-80-86863-47-4.

SÝKORA, Luděk. Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002. ISBN 80-901914-9-5.

Internetové zdroje

Český statistický úřad [online]. [cit. 2023-03-01]. Dostupné z:
https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo_lide

Insee: Institut national de la statistique et des études économiques [online]. [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676182?geo=COM-67482>

Instituto Nacional de Estadística [online]. [cit. 2023-03-12]. Dostupné z:
<https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2861>

Města pro lidi: Koncepce snižování automobilové dopravy - příklady evropských měst [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2005 [cit. 2023-02-19]. ISBN 80-7212-355-6. Dostupné z:
[https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/0CEFE1501100CB1FC12570F50044F60B/\\$file/Mesta-web.pdf](https://www.mzp.cz/web/edice.nsf/0CEFE1501100CB1FC12570F50044F60B/$file/Mesta-web.pdf)

Ministerstvo životního prostředí [online]. [cit. 2023-03-02]. Dostupné z:
<https://www.mzp.cz/cz/doprava>

Policie České republiky [online]. [cit. 2023-03-01]. Dostupné z:
<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Population Stat [online]. [cit. 2023-02-08]. Dostupné z:
<https://populationstat.com/brazil/curitiba>

Population Stat [online]. [cit. 2023-03-12]. Dostupné z:
<https://populationstat.com/france/paris>

Statistics Denmark [online]. [cit. 2023-03-12]. Dostupné z: www.statbank.dk/BY1

Právní předpisy

zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení)

zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)